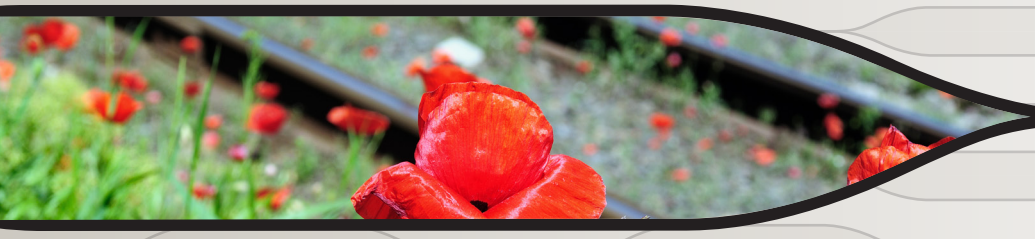
TRAFIKVERKET

Persontransporter



Underlagsrapport

Titel: Persontransporter
Publikationsnummer: 2012:121
ISBN: 978-91-7467-319-7
Utgivningsdatum: 2012-04-27
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Einar Tufvesson, Christer Agerback
Produktion: Trafikverket
Tryck: Trafikverket
Distributör: Trafikverket

Innehåll

1 Bakgrund 4
2 Inledning 5
3 Nuläge 7
3.1 Persontransporternas utveckling 7
3.2 Storstadsregionerna 9
3.3 Långväga persontransporter 13
3.4 Regionala persontransporter 15
3.5 Besöksnäringen (turistindustrin) 15
4 Prognoser för utvecklingen fram till 2050 18
5 Utveckling mot 2050 20
5.1 Inledning 20
5.2 Storstadsregionerna 23
5.3 Långväga persontransporter 30
5.4 Regionala persontransporter 33
5.5 Potential för att öka kollektivtrafikens marknadsandel 38
6 Brister fram till 2021/2025 43
6.1 Storstadsregionerna 43
6.2 Utanför storstadsregionerna, långväga och regionala persontransporter 46
6.3 Cykel 49
6.4 Arlanda 49
6.5 Besöksnäringen 51
7 Åtgärder - 2025 52
7.1 Generella steg 1 – 4 åtgärder 52
7.2 Åtgärder i storstadsregionerna 58
7.3 Arlanda 60
7.4 Åtgärder utanför storstadsregionerna 62
7.5 Åtgärder fokuserade på besöksnäringen 62

1 Bakgrund

Trafikverket fick den 10 mars 2011 i uppdrag av regeringen att utreda behovet av ökad kapacitet på järnväg fram till 2050, som skulle redovisas 29 februari 2012. En delredovisning med delrapport och bristanalys för perioden 2012–2021, redovisades den 30 september 2011.

Parallellt med delredovisningen i september fick Trafikverket ett utökat uppdrag om ökad kapacitet och effektivitet för hela transportsystemet i samråd med Sjöfartsverket. Redovisning av detta skall ske senast den 30 april, men då det även inkluderar en remiss, behöver en remissversion finnas framme i mitten på februari.

Delprojektets uppgift är att säkerställa ett trafikslagsövergripande synsätt, säkerställa att resenärernas behov och krav tydliggörs och beaktas, särskilt beakta kollektivtrafikens förutsättningar, besöksnäringens behov samt bevaka prioriteringar. Regeringen har också tryckt på att visa på effektiva åtgärder som främjar en övergång mellan trafikslag. Fokus kommer i övrigt att ligga på storstadsregionerna.

2 Inledning

Resenärernas krav och behov är tydliga. De handlar om tillgänglighet, relevans, enkelhet och tillförlitlighet – och att hela resan ska fungera. Kapacitetsbrister på väg och järnväg gör att resor kan bli avbrutna, att en anslutning missas och att man blir försenad, vilket leder till tidsförluster. I praktiken kan detta innebära minskad inkomst, missat möte eller besök eller en missad upplevelse. Inom sjö och flyg är det mer trafikering och utbud, säkerhetsfrågor och väderförutsättningar som påverkar resans kvalitet. Infrastrukturen har här mindre betydelse. Men i ett hela-resan-perspektiv har dock infrastrukturen alltid viss betydelse eftersom alla resor omfattar minst en vägdel.

Grundläggande för resenärerna är att samhällsutvecklingen är positiv, dvs. att vardagen ska fungera och att städer och tätorter upplevs attraktiva – bl.a. genom att det är lätt att ta sig till arbete, utbildning, service eller fritidsaktiviteter.

När det gäller resmönster idag och imorgon är det lätt att fastna i det regionala och det nationella utifrån hur den offentliga världen är organiserad och vem som ansvarar för vad. Medborgarna däremot utgår från sin situation, sina nätverk och de mötesplatser som familjen, arbete och vänner genererar. En individs beslut angående arbetspendling är t.ex. resultatet av avvägningar som görs mellan boendemiljö, boyta, tillfredsställelse med arbetet, färdmedlets bekvämlighet m.m. och olika restriktioner. De senare kan t.ex. avse priser på fastighetsmarknaden, sysselsättningsmöjligheter och löner på arbetsmarknaden, kostnader och tidsåtgång för olika färdmedelsalternativ, samt de tidsrestriktioner som är relevanta för individen och andra medlemmar av hushållet. Individers överväganden för arbetspendling påverkas således av en rad olika faktorer, även om transportsystemets utformning har en central roll. Följaktligen påverkar de överväganden individer gör för arbetspendling utfallet och effekterna av investeringar och andra åtgärder i transportsystemet.

Resvanor beror på en rad olika faktorer, såsom geografiska avstånd, inkomst, sociala roller, kulturella skillnader, vanor samt värderingar och attityder. Inte minst i storstadsregionerna måste därför också tydliggöras de brister och åtgärder som refererar till stadens trafiksystem.

I det korta perspektivet (nuvarande plan) är det mest angeläget att de system vi har trimmas och smörjs så att delarna fungerar och sitter bättre ihop. När det inte fungerar som det ska är det också viktigt att informationen fungerar så att resenären vet vad som händer, varför det händer, vad som görs och hur den fortsatta resan kommer att se ut (förseningar, ev. byte av färdsätt, ersättningar etc.). Även fordonen behöver utvecklas och optimeras för att öka kapaciteten.

I det längre perspektivet (i slutet av planperioden eller i nästa) är det viktigt att investera i förbättringar av infrastrukturen som gör systemen smidigare och som prioriterar resor med cykel och kollektivtrafik.

Det innebär att samhällsutvecklingen och efterfrågan kommer att styras av de res- och transportbehov som uppstår av människors behov av möten och tillgången på varor och tjänster.

Storstadsregionerna (Stockholm/Mälardalen, Göteborg och Öresundsregionen) är motorer för Sveriges tillväxt. Tillgången till kvalificerad arbetskraft är avgörande för näringslivets tillväxt liksom anpassningsförmågan i bostadsmarknad och arbetsplatser.

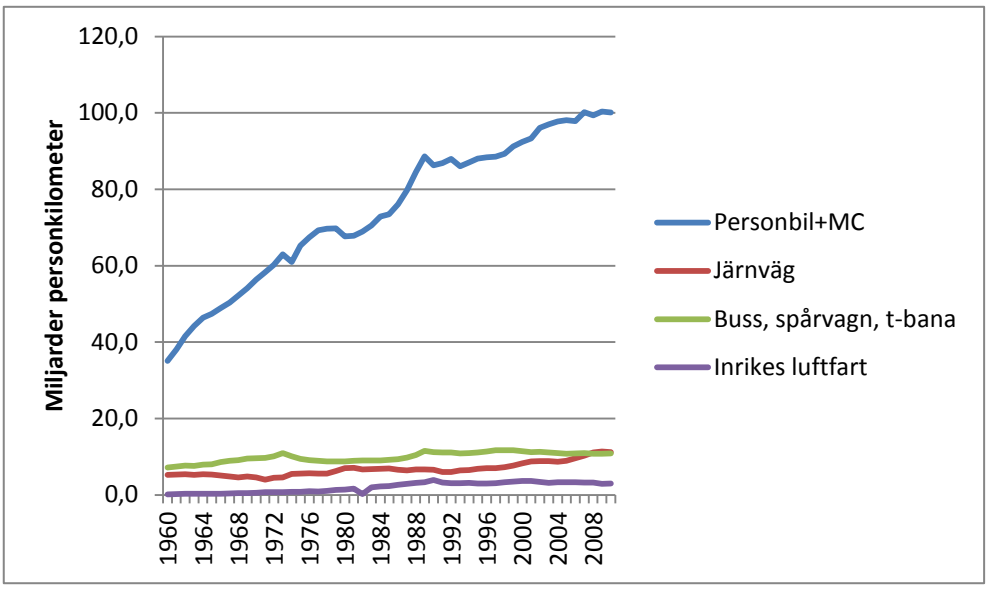
Besöksnäringen/turistnäringen är i stark tillväxt och har stor betydelse för ekonomin och för regional utveckling i bl.a. Norrlands inland.

3 Nuläge

3.1 Persontransporternas utveckling

Persontrafiken har räknat i personkilometer ökat med ca 150 procent under de senaste 50 åren. Det är dock stora skillnader mellan olika delar av landet, resandet in mot de tre storstäderna (och i synnerhet Stockholm) har ökat betydligt mer än i övriga landet. Under 60, 70 och 80-talet var det svag konkurrens mellan trafikslagen, då det var en tydlig politisk inriktning att vägnätet skulle genomgå en stor utbyggnad, samtidigt som järnvägar lades ner och persontrafiken upphörde på många linjer. Inrikes flygtrafik kom igång först i slutet på 1950-talet, men hade en blygsam volym under 1960-talet. Under 70 och 80-talet utökades flygtrafiken kraftigt och resandet med inrikes flyg ökade med nästan 600 procent från 1970 till toppåret 1990.

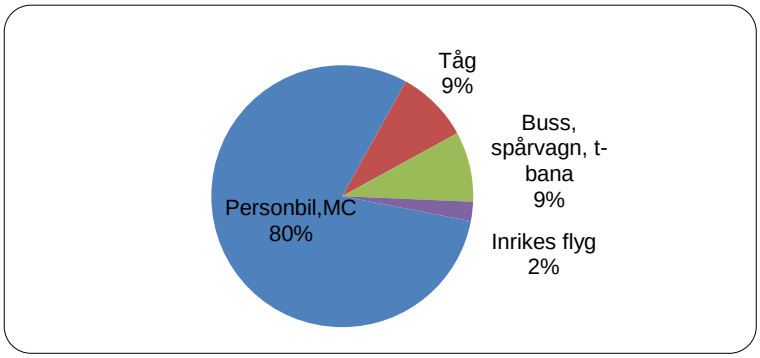
Figur 2.1 som visar utvecklingen under de senaste 50 åren, ger en tydlig bild att personbilstrafiken växte kraftigt fram till slutet på 1980-talet. Det är egentligen först under senare delen av 1990-talet när de första nya järnvägsetapperna började bli klara som det blev en tydlig konkurrens mellan trafikslagen. Det är således den period som borde vara mest intressant att jämföra med när vi studerar utvecklingen framöver.



Figur 2.1: Persontrafikens utveckling under de senaste 50 åren uppdelat på trafikslag, exkl. GC och moped, källa Trafikanalys.

Personbilstrafiken har under hela 50-årsperioden svarat för den övervägande delen av persontransporterna i Sverige, med en marknadsandel på ca 80 procent, sedan slutet av 1960-talet, toppnoteringen nåddes 1978 med 82 procent.

I figur 2.2 visas marknadsandelarna 2010.



Figur 2.2: Persontrafikens marknadsandelar 2010 i personkilometer

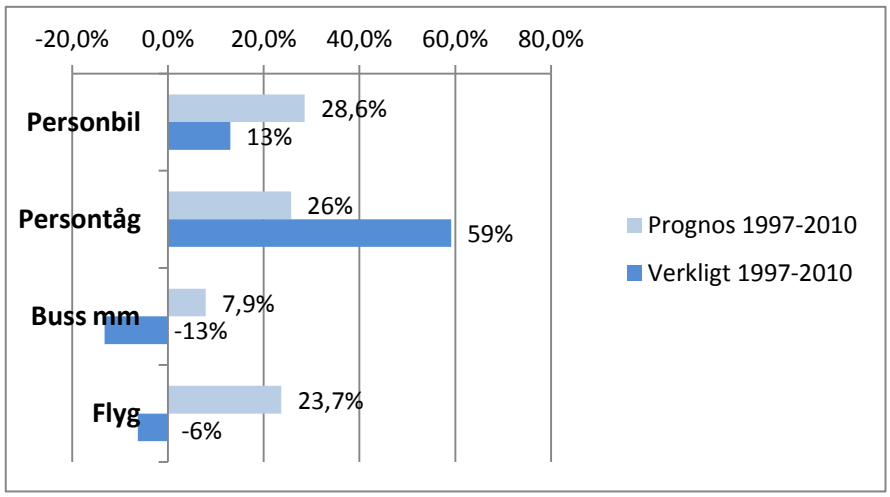
Om vi istället studerar utvecklingen under de senaste 10-15 åren kan vi se ett tydligt trendbrott när det gäller tillväxten för olika trafikslag. Det verifieras också av avvikelserna i den prognos som låg till grund för investeringsplanerna 2004–2015. Prognosen som togs fram av SIKA (nuvarande Trafikanalys) med prognosmodellen Sampers, avsåg 2010 och baserades på resandet 1997. Denna prognos låg till grund för investeringsplanerna 2004-2015 och transportarbetet[1] mellan 1997 och 2010 antogs öka med 26 procent.

Enligt Trafikanalys statistik blev den verkliga ökningen mellan 1997 och 2010 endast 13 procent eller en årlig ökning på 0,8 procent. Resandeökningen blev således bara 50 procent av prognosutfallet. Detta kan till viss del förklaras av att vi har haft vissa år med relativt låg resandetillväxt. Resandet ökade kraftigt 1998-2002 och 2005-2007, men har övriga år haft en resandetillväxt på högst 0,6 procent. En annan förklaring kan vara att de flesta större järnvägsutbyggnader som låg till grund för prognosen inte blivit klara, de förutsatta större vägutbyggnaderna har dock blivit klara. En viktig avvikelse på vägsidan är dock att prognosen förutsatte en minskning av bränslekostnaden, när den i verkligheten istället har ökat.

Om vi istället studerar utvecklingen för respektive trafikslag finns avvikelser åt båda hållen. Eftersom bara fyra av tio större järnvägsutbyggnader var klara 2010, och två av dessa (Botniabanan och Citytunneln) dessutom blev klara först i slutet av 2010 borde det i första hand vara järnvägsresandet som ligger under prognosutfallet. Tågresandet har trots detta ökat dubbelt så mycket som i prognosen. En intressant fråga är hur mycket mer järnvägsresandet med alla större utbyggnader som förutsattes i prognosen.

Övriga trafikslag inte ens nått upp till prognosen för 2010. Resandet med inrikes flyg och buss har till och med minskat jämfört 1997, Räknat i personkilometer har personbil ökat med 13 procent, men räknat i fordonskilometer är ökningstakten 19 procent. Det innebär att den genomsnittliga beläggningen/bil minskat.

I prognosen förutsattes att personbilarna skulle bli betydligt energieffektivare, så att bränslekostnaden för att köra bil skulle minska med 14 procent mellan 1997 och 2010. Detta har visat sig vara ett alltför optimistiskt antagande, i verkligheten har kostnaden räknat i 1997 års prisnivå ökat med 18 procent[2]. Om vi istället studerar hur bränslekostnaden exklusive skatter har utvecklats 1997-2010 har kostnaden ökat från 0,33 kr till 0,49 kr, en ökning med 49 procent. Eftersom prognosen förutsatte samma skatteuttag 1997 och 2010 är det egentligen den siffran som skall jämföras med minskning på 17 procent, viket är en mycket stor avvikelse mot prognosen.



Figur 2.3: Persontrafikens utveckling 1997-2010 jämfört med prognos, källa SIKA/Trafikanalys

Uppgifter om den verkliga utvecklingen av personkilometer bygger på den officiella statistiken från Trafikanalys, där delar av statistiken bygger på resvaneundersökningar. Det finns således en viss osäkerhet i siffrorna. Det finns andra sammanställningar som görs årligen[3], med undantag för busstrafiken är tendensen här densamma . Skälet till att sjöfart inte finns med är att antal personkilometer inrikes är relativt lågt. Förändring av utrikes resor finns inte med i prognosen. För uppgifter om dagens utrikes resande finns bra statistik för flyg, men det är stora osäkerheter för övriga trafikslag. Ökningen för utrikes flyg 1997-2010 var ca 85 procent.

3.2 Storstadsregionerna

I storstadsregionerna samverkar statens och stadens transportsystem i en integrerad och komplex helhet och i kapacitetsutredningen måste därför denna helhet belysas. Här är också bilden av resandet en annan än ovan. Inpendlingen

till Stockholm och Malmö är relativt likartad beträffande marknadsandelar. Här svarar tågtrafiken för ca 30% medan bilden är en annan för Göteborg med ca 10%. För arbetspendlingen inom Stockholm, Göteborg och Malmö finns också skillnader. Stockholm har en lägre andel bilresor och gång- och cykel, men en större andel spårtrafik. Detta speglar till stor del regionstrukturen där Stockholm och Malmö är flerkärniga medan Göteborg saknar denna struktur. I Stockholm/Mälardalen pendlar resenärerna längre i genomsnitt än i andra delar av landet.

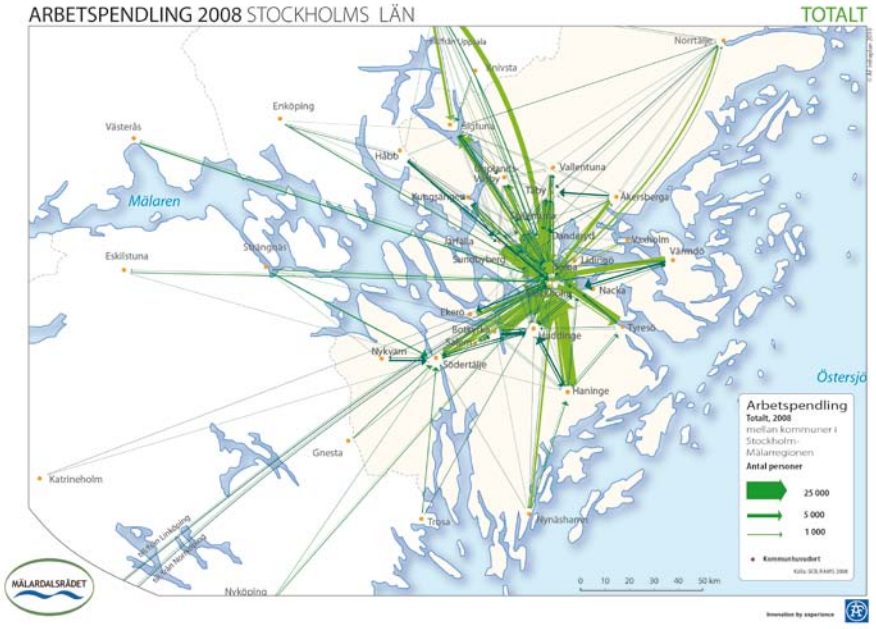
Stockholm har landets högsta marknadsandel för kollektivtrafik och svarar för hälften av landets samlade kollektivtrafikresande. I Skåne har antalet resor fördubblats under de senaste åren medan marknadsandelen i Göteborg är relativt svag.

Cykeltrafiken utgör mellan sju och tio procent av det totala antalet personresor och ca 2 procent av andelen resor per personkilometer. Andelen cykelresor av kortväga resor är cirka tio procent. Cyklingens andel av resorna i Stockholm är i dag cirka 4–5 procent. I Göteborg är den 9–10 procent, i Malmö och Lund 30–35 procent. Som jämförelse är den 35–40 procent i Köpenhamn.

Trafikanalys pekar i sin rapport ”Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys” ut de viktigaste pendlingsstråken och ett antal brister för arbetspendlare i storstadsregionerna. De allvarligaste bristerna är kapacitetsbrister i väg- och järnvägsnät och brist på kollektivtrafikkörfält. Däremot är brister i kapaciteten i cykelvägnätet inte lika tydliga.

Stockholm

Inom Stockholmsregionen är de största pendlingsströmmarna mellan kommunerna i Stockholms län men inpendlingen från omgivande län är stor.



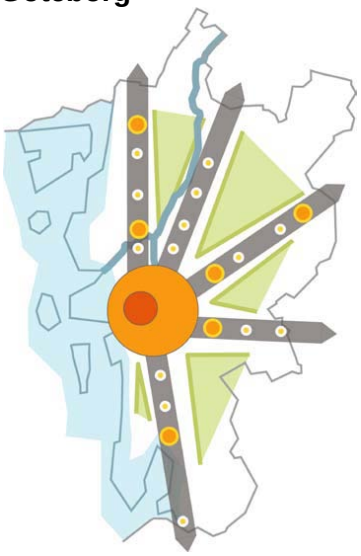
De stora pendlingsströmmarna i Stockholmsregionen sker i övrigt på sträckorna Gävle–Uppsala–Stockholm, Nyköping–Stockholm, Hallsberg–Vingåker–Katrineholm–Flen–Stockholm, Örebro–Västerås–Enköping–Stockholm och Arboga–Eskilstuna–Strängnäs–Stockholm. Trots att avståndet är långt sker också en hel del pendling på sträckan Linköping–Norrköping–Stockholm.

De stora pendlingsflödena är riktade in mot Stockholm men det förekommer också en hel del pendling till orter som Västerås, Örebro och Uppsala från omgivande orter och i Uppsalas fall till stor del från Stockholm. De stora pendlingsstråken följer i stort sett de stora vägarna och motorvägarna (E18 och E20) samt järnvägarna.

Inom Stockholms län sker pendlingen i första hand radiellt från alla håll, med de stora strömmarna längs järnvägar, tunnelbanelinjer och de stora vägarna (E4, E18, E20 och riksvägarna 73 och 222) in mot den kärna som utgörs av centrala delarna av Stockholms stad samt Solna och Sundbyberg. Några andra orter som utmärker sig med förhållandevis stor inpendling är Kista, Södertälje, Arlanda och Flemingsberg/Huddinge. Dessa är vanliga målpunkter även för pendlare från Mälardalen.

Flertalet pendlingsresor in mot regioncentrum sker med kollektivtrafik, medan en större del av resorna i de yttre områdena sker med bil. På en timmes bilresa kan man nå Stockholm från Gnesta och Tystberga i söder, Strängnäs och strax bortom Enköping i väster samt Gamla Uppsala i norr och Kapellskär i nordost. I Stockholm och Mälardalen pendlar man dock längre i genomsnitt än i andra delar av landet, så den gräns på en dryg timmes resa som ofta ansetts vedertagen är inte alltid aktuell.

Göteborg



Ovanstående strukturbild ligger till grund för det gemensamma arbetet med att utveckla en långsiktigt hållbar struktur i Göteborgsregionen. Kärnan utgörs av den centrala del av Göteborg som är lätt att nå från hela Göteborgsregionen.

Det sammanhängande stadsområdet utgörs av den del av Göteborgs tätort som har en god lokal kollektivtrafik samt delar av Mölndal och Partille.

Huvudstråken formas av den struktur som bildas när Västlänken1 samt pendel- och regiontågstrafiken är utbyggd mot Uddevalla, Trollhättan, Alingsås/Skövde, Borås och Varberg. I stråken finns dessutom det överordnade vägtrafiksystemet (motorvägarna E6, E45, E20 och Rv40).

Göteborgs arbetsmarknadsregion kännetecknas av monocentricitet, det vill säga Göteborgs dominans när det gäller arbetspendling är hög. Av den totala arbetspendlingen på morgonen sker ca 85 % i riktning mot Göteborg och 15 % ut från Göteborg. Den ojämna riktningsfördelningen ställer stora krav på både kollektivtrafikens och infrastrukturens kapacitet . Detta märks tydligt för både kollektivtrafikresenärer och bilresenärer, då båda dessa kategorier drabbas av tidsfördröjningar, bristande punktlighet och störningar under högtrafiktid.

Pendlingen i regionen sker i första hand i stråk in mot Göteborg i korridorer med väg och järnväg i respektive stråk, utmed E6 och Bohusbanan från Uddevalla, Riksväg 45 och Norge-Vänerbanan från Trollhättan/Vänersborg, E20 och Västra Stambanan från Skövde, Riksväg 40 och Kust-till-kustbanan från Borås samt E6 och Västkustbanan från Varberg. Två sekundära stråk värda att nämna är också väg 158 från Särö och väg 155 från Öckerö.

Utöver dessa stråk är E6 – Söderleden/Västerleden/Hisingsleden/Norrleden och E6 – Lundbyleden viktiga transportleder för bil.

Primärstråken in mot Göteborg utgörs av motorväg med undantag av Riksväg 45 som byggs ut till fyrfältsväg till december 2012. Västkustbanan och Västra Stambanan har dubbelspår. Norge-Vänerbanan byggs ut till dubbelspår i december 2012. Bohusbanan och Kust-till-kustbanan har enkelspår.

Malmö

Malmöregionen kännetecknas av polycentricitet, d v s arbets- och studiependling har en mer balanserad riktningsfördelning, ofta runt 50/50. (Trivector Traffic AB, 2008)

Arbetspendling sker till i första hand Malmö men även till Helsingborg, Lund och Kristianstad. Pendlingen över Öresund till och från Köpenhamnsområdet är mycket viktig för regionen.

Trots en mycket stor ökning av tågtrafiken i regionen (cirka 45 procent från 2006 till 2010) sker en relativt liten andel av pendlingsresorna inom Malmöområdet med spårtrafik . Pendlingsresor till/från Malmöområdet är däremot till stor del spårburna.

De största pendlingsstråken, som binder samman Malmö, Helsingborg, Lund och även innefattar Öresundsbron, har dagligen mer än 10 000 pendlare vardera i varje riktning. Mer än 3 000 pendlare i vardera riktningen finns, förutom i dessa stråk, i de större pendlingsrelationerna runt Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad. Stråk med mer än 2 000 pendlare bildar ett nät som binder samman de olika hörnen och de större tätorterna i Skåne, exempelvis pendling från Kristianstad, Hässleholm och Ystad till Malmö/Lund. Stråken med mer än 1 000 arbetspendlare bildar ett finmaskigare nät av pendlingsstråk runt tätorterna Hässleholm, Ängelholm, Ystad och Trelleborg. Stråken knyter nu även samman Skåne mellan Kristianstad och Helsingborg och andra viktiga tvärförbindelser framträder som Trelleborg-Lund och Eslöv-Landskrona. De viktigaste pendlingsstråken går mot Malmö längs E6 från Trelleborg och norrifrån, väg 100 från Falsterbo, E65 från Ystad, E22 och väg 11, samt längs järnvägarna Ystadbanan, Västkustbanan och Södra stambanan.

Även Lund har, liksom Malmö, en stark regional funktion, i relativa termer ännu starkare i förhållande till tätortens storlek. Hälften av alla som arbetar i Lund bor mer än 10 km från arbetet. En skillnad jämfört med Malmö är att pendlingen *från* Lund inte är lika spridd utan sker i större utsträckning från ett antal större tätorter. Som en följd av detta är också tillgängligheten bättre, liksom förutsättningarna för kollektivresande. Till Lund sker pendlandet, förutom längs de stråk som leder till Malmö, även längs vägarna 23, 108 från Kävlinge och 113 från Eslöv, se Figur 3.33.

Speciellt för Malmöregionen är naturligtvis också närheten till Danmark. Med Öresundsbron som öppnade 2001 har pendlingen över nationsgränsen stadigt vuxit. Förutsättningarna och utvecklingen av denna pendling är beroende inte enbart av svenska förhållanden utan även av de danska, samt av dessa två i relation till varandra.

Sedan Öresundsbrons öppnande år 2000 har pendlingen över sundet vuxit starkt, från ca 3 000 pendlare mellan Sverige och Danmark år 1995, till 19 100 år 2008. Av dessa var det 15 400 personer som pendlade mellan Malmöregionen och Danmark.

3.3 Långväga persontransporter

Den långväga persontrafiken kännetecknas av relativt stora andelar fritidsresor och tjänsteresor. Veckopendling, möjligheter till distansarbete och studieresor på längre sträckor har dock blivit allt vanligare, men utgör fortfarande en liten del av det långväga resandet. Den långväga persontrafiken domineras totalt sett av bil. Fördelningen mellan transportslag förändras dock med ökande reslängd.

Expressbusstrafiken är mest omfattande på relationerna Göteborg – Malmö – Köpenhamn, Stockholm – Göteborg, Stockholm – Karlstad och Göteborg – Oslo. Expressbusstrafiken är relativt.

Vid riktigt långa resor, över 60 mil, har flyget störst andel av alla transportslag. Tågresorna har sin största andel av det långväga transportarbetet i intervallet 40 – 60 mil, men flest tågresor görs i intervallet 20-40 mil. Bussresorna har sin största marknadsandel i intervallet 20-40 mil. Det är också i detta intervall flest bussresor sker.

Marknaden för det långväga resandet i södra Sverige kännetecknas av en stor andel resor till Stockholm, där de centrala delarna av Stockholm ofta utgör den viktigaste målpunkten. Göteborg och Malmö är betydande marknader för resor upp till 20 mil, men för det mer långväga resandet är Stockholm en betydligt viktigare målpunkt. Köpenhamnsregionen har fått en allt större betydelse för södra Sverige, inte minst genom tillgången till det stora flygutbudet på Kastrups flygplats. Huvuddelen av resandet till Köpenhamn sker emellertid från sydligaste Sverige.

I norra Sverige kännetecknas resandet av en ännu större andel resor till Stockholm jämfört med södra Sverige. Dessutom spelar Arlanda flygplats en större stor roll som mötesplats mellan olika orter i Norrland. Flygtrafiken har en större marknadsandel än i södra Sverige. Det beror dels på långa avstånd och dels på att det har saknats järnväg längs kusten norr om Härnösand. Resor till Öresundsregionen och Göteborg är från norra Sverige betydligt ovanligare än till Stockholm, dock är marknaden inte försumbar. Många resor inom Norrland kan också betraktas som långväga, under olika perioder har det gått flygförbindelser mellan Sundsvall och Luleå samt Östersund – Luleå.

Busstrafik i långväga resrelationer medför relativt långa restider och är i dessa fall tidsmässigt ofta inte konkurrenskraftig med tåget. Dock har bussresenären fördel av att kunna använda ett finmaskigare nät och har därmed bättre tillgänglighet i ett *hela-resan-perspektiv*. Eftersom bussar inte heller har lika stora kostnader kan prisnivån i många fall sättas lägre än för tåg. Marknaden för expressbusstrafik omsätter i dag cirka 500 miljoner kr. Detta ska jämföras med bussbranschens totala omsättning på cirka 13 miljarder kr. Fram till sista december 1998 var expressbusstrafiken reglerad på den svenska marknaden. Efter avregleringen stabiliserades marknaden snabbt vid en årlig ökningstakt på 4-5 procent. Stockholm har allt mer utvecklats till ett nav för svensk expressbusstrafik. De allra flesta utgår från, bussbranschens motsvarighet till Centralstationen, Cityterminalen i Stockholm som varje månad har drygt 3000 expressbussavgångar.

Expressbusstrafiken mest omfattande på relationerna Göteborg-Malmö-Köpenhamn, Stockholm-Göteborg och Stockholm-Karlstad-Oslo. Trafiken är relativt begränsad i norra Sverige. Den enda relation som har någon större omfattning är Stockholm – Sundsvall. Däremot förekommer en omfattande linjebusstrafik längs Norrlandskusten.

3.4 Regionala persontransporter

De regionala persontransporterna har många likheter men skiljer sig även en del mellan regionerna i Sverige. Den främsta faktorn som varierar är hur utvecklad kollektivtrafiken är. Utanför storstadsregionerna är personbilsresorna dominerande (ca 60%). Tätortsstorleken gör också att gång och cykel har ca 30%, medan kollektivtrafiken (primärt buss) har en låg andel, 5 -10%.

Resandet med regional kollektivtrafik ökar stadigt. Mellan år 2009 och 2010 ökade resandet i Sverige med 3 procent, och under det senaste decenniet har resandet med den lokala och regionala kollektivtrafiken ökat med 19 procent, från 1 078 miljoner resor till 1 287 miljoner. Mest markant ökade resandet med buss under 2010, med 21 miljoner resor, vilket är över hälften av den totala ökningen av kollektivtrafikresorna i Sverige. Spårvägsresor ökade med 7 miljoner resor, tågresandet ökade med 5 miljoner resor och tunnelbaneresandet ökade med 3 miljoner resor jämfört med under föregående år. I Jönköpings län, Örebro län, Östergötland och Dalarnas län minskade resandet något, om än marginellt. I vissa län ökade antalet kollektivtrafikresor istället markant. I särklass störst var den procentuella ökningen i Kronobergs län, med 18 procent. Också Hallands, Västernorrlands och Västerbottens län hade relativt stora procentuella ökningar i antalet kollektivtrafikresor, med 9, 8 och 8 procent.

Storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län dominerar på många sätt vad gäller kollektivtrafik. Under 2010 gjordes mer än hälften, 55 procent, av alla kollektivtrafikresor i Stockholms län. I Västra Götalands län skedde 18 procent av det totala resandet och i Skåne län 11 procent. I storstadsregionerna hittades också de i genomsnitt kortaste resorna; i Stockholms län var genomsnittet per resa 7 kilometer och i Västra Götaland 9 kilometer. De längsta resorna företas i de mer glest befolkade länen.

I de mer befolkningstäta regionerna tenderar utbudet, vad gäller både färdmedel och antal utbudskilometer, att vara större än i de mindre befolkade länen. I Uppsala län erbjöds 114 utbudskilometer per invånare under 2010, och i Stockholms län 113 utbudskilometer. Att notera är dock att Västmanlands län, som inte är glesbefolkat, ändå hade lägst utbud med 31 kilometer per invånare.

3.5 Besöksnäringen

Turism omfattar människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för kortare tid än ett år för fritid, affärer eller andra syften.

Den globala konjunkturen fortsatte att stärkas under 2010 och därmed även resandet. I Sverige ökade turismens totala omsättning med 3,2 procent till nästan 255 miljarder kronor.

Både sysselsättningen och exportvärdet, det vill säga utländska besökares konsumtion i Sverige, fortsatte att öka och bidrog därmed till att skapa tillväxt i Sverige. Enligt internationella bedömningar kommer turism och resande i ett globalt perspektiv att öka med drygt fem procent per år fram till2020.

Några nyckeltal 2010 (jämfört med 2000)

- 254,4 miljarder kronor i total konsumtion, plus 3,2 % (plus 69,6%)
- 162 100 sysselsatta (personer, medeltal), plus 1,4 % (plus 23,9%)
- 87,1 miljarder kronor i exportintäkter (utländsk konsumtion i Sverige), plus 1,7 % (plus 114,3%)

Besöksnäringen har som mål att fördubbla omsättningen till 500 miljarder kronor fram till 2020. I detta mål ingår att öka antalet exportmogna destinationer från dagens 16 till 32 och sysselsättningen från 160 000 till 260 000 årsarbeten.

Totala gästnätter/volymer, kapacitet och logiintäkter på hotell, stugbyar, vandrarhem och campingplatser 2010 (procentuell förändring från 2009)

- 52 406 034 totalt antal gästnätter, plus 2,7 %
- 39 603 202 totalt antal svenska/inhemska gästnätter, plus 2,4 %
- 12 802 832 totalt antal utländska gästnätter, plus 3,8 %

varav:

- 5 921 493 från Europa utom Norden, plus 0,7 %
- 5 261 152 från Norden utom Sverige, plus 4,3 %
- 1 620 187 från länder utanför Europa, plus 15,5%
- Svenska resor till utlandet 2010 (procentuell förändring från 2009)
- 2,2 miljoner affärsresor med övernattning till utlandet, plus 23,2%
- 10,8 miljoner resor på fritiden med övernattning till utlandet, plus 9,4%
- 13,0 miljoner resor totalt med övernattning till utlandet, plus 11,5%

Inrikes turism

Det vanligaste syftet vid resor med övernattning för svenska affärsresenärer i Sverige var en enskild tjänsteresa för besök eller möten inom företaget eller organisationen och svarade för drygt 34 procent av samtliga affärsresor under 2010. Det näst vanligaste syftet var att besöka en konferens, kongress, kurs eller seminarium. Under 2010 ökade affärsresorna med övernattning inom Sverige med över 20 procent. Andelen enskilda tjänsteresor ökade samtidigt som andelen besök tillkonferenser, kongresser, kurser eller seminarium minskade. Antalet resor på fritiden med övernattning ökade med drygt 13 procent under 2010. Nästan 60 procent av de svenska fritidsresenärerna reste inom Sverige för att träffa släkt och vänner och det är en andel som har ökat något under senare år.

De större destinationerna är storstäderna, där tjänsteresor utgör en stor del, samt fjälldestinationerna i mellersta och norra Sverige. Viktiga funktioner i transportsystemet är flygförbindelser (främst i norra Sverige), tillförlitlig

tågtrafik, ett fungerande vägsystem för bussar och bilar, bra förutsättningar för godstrafik samt bra utbud av färjeförbindelser till/från Gotland samt inom Stockholm och Göteborg. Ur kapacitetssynpunkt är det främst de större destinationernas högsäsong som måste hanteras för att besökare och gods ska komma fram på ett tillfredsställande sätt.

Den globala turismen

Den globala turismens största utmaning framöver är hur man åstadkommer en för miljön hållbar utveckling. Internationell turism är till sin natur gränsöverskridande och därför måste också lösningar för ett miljövänligare resande sökas inom ramen för internationella samarbeten och regelverk. Det går inte enbart att förlita sig på att förändringar i resenärernas efterfrågan ska styra utvecklingen i rätt riktning. Det ligger också ett mycket stort ansvar hos sektorns olika aktörer att anpassa utbudet. Flygbolag, rederier, bussbolag och biluthyrare kan genom att ställa hårda krav på sina leverantörer driva utvecklingen framåt och därmed samtidigt tillvarata sina egna intressen.

(Tillväxtverket, Fakta om svensk turism 2010)

4 Prognoser för utvecklingen fram till 2050

Trafikverket har tagit fram prognoser för persontransporternas utveckling fram till 2030 och 2050. Prognoserna avser ett jämförelsealternativ (JA) som innebär ett färdigställande av nuvarande plan men inget därutöver. Prognoserna baseras på långtidsutredningen (LU2008).

Ett viktigt antagande att huvuddelen av befolkningsutvecklingen kommer att ske i storstadsregionerna. Dock kan konstateras att utvecklingen i Stockholms län avviker kraftigt från prognosen. Under de senaste sex åren har tillväxten varit dubbelt så snabb som prognosen. Befolkningsnivån 2050 enligt prognos en torde därför uppnås redan före 2030. Efterfrågetrycket blir därmed än större.

Prognosen baseras vidare på följande förutsättningar;

- Körkostnaden för bil minskar
- Antalet bilar per invånare ökar
- Biljettpriserna i kollektivtrafiken, exklusive flyg, antas oförändrade. För flyg antas en minskning med 15% till 2030 och därefter oförändrat
- Vägavgifter finns i Stockholm och Göteborg
- Fordonskostnaderna för tåg och flyg är oförändrade

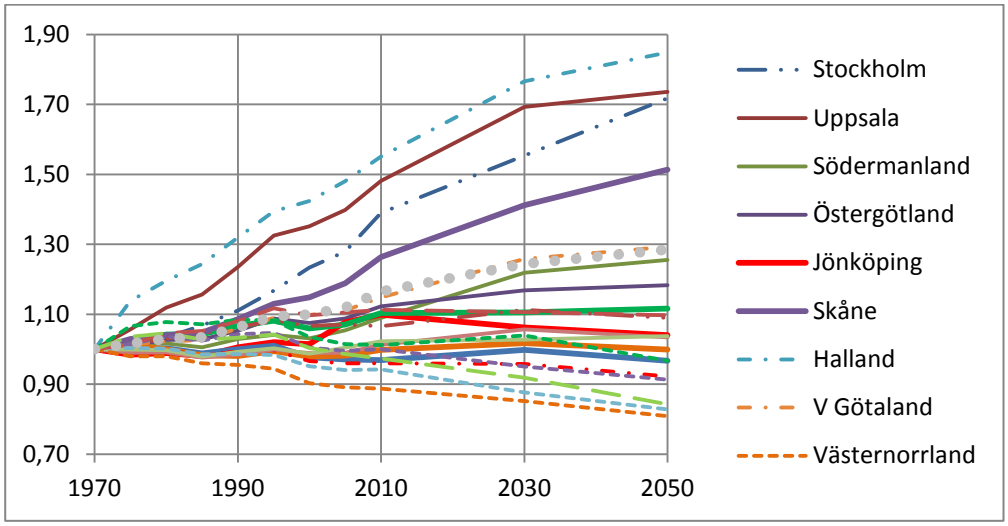


Diagram 1. Befolkningsutvecklingen från 1970 till 2050 med 1970 som utgångspunkt, statistik och prognosdata. Endast ett urval län finns med i legenden.

Tabellen nedan redovisar totalt transportarbete för 2006 och för jämförelsealternativet (JA) 2030 och 2050, uppdelat på färdsätt. Det totala transportarbetet ökar mellan 2006 och 2050 med 63 %, varav bilresandet ökar med 67% och spårresandet med 80%. Det motsvarar årliga ökningstakter på 1,1 procent totalt, och något snabbare med bil och spårtrafik (1,2 respektive 1,3 %).

Färdmedel	2006	2030JA	2050JA	Diff 2030-2006	Diff 2050-2006
Långväga bil	22 853	28 230	31 781	24%	39%
Långväga tåg	5 136	9 542	11 051	86%	115%
Långväga buss	2 212	2 587	2 587	17%	17%
Flyg	3 074	5 769	5 883	88%	91%
Summa långväga	33 275	46 128	51 302	39%	54%
Regional bil	66 336	100 168	117 425	51%	77%
Regional tåg	4 349	7 231	9 041	66%	108%
Regional övrig spår	4 991	5 514	5 915	10%	19%
Regional buss	8 211	8 641	9 395	5%	14%
Gång och cykel	3 786	4 408	4 604	16%	22%
Summa regionalt	87 673	125 962	146 380	44%	67%
Summa bil	89 189	128 398	149 206	44%	67%
Summa spårtrafik	14 476	22 287	26 007	54%	80%
Summa buss	10 423	11 228	11 982	8%	15%
Totalt transportarbete	120 948	172 090	197 683	42%	63%

Prognoserna speglar ett scenario med en fortsatt stark ekonomisk tillväxt. En utveckling enligt prognosen kommer att ge stora trängselproblem i transportsystemet, främst i storstadsregionerna. Ökningstakten för buss och gång och cykel är mer begränsad, vilket speglar den ekonomiska utvecklingen.

Livsstilsförändringar och värderingsmönster kan förändras, vilket inte beaktas i prognosen.

En tydlig slutsats av prognosen är att det för att begränsa trafikökningarna i vägsystemet krävs styrmedel, t.ex. en helt annan utveckling av kostnaden för att köra bil relativt den disponibla inkomsten. För att inte minska människors tillgänglighet till arbete, service m.m. krävs en mer anpassad strategisk bebyggelseplanering och en mer attraktiv kollektivtrafik.

5 Utveckling mot 2050

5.1 Inledning

Detta kapitel visar på trender, potential och tänkbara utvecklingsområden och insatser inom persontransportområdet. Kapitlet inleds med en allmän del om utvecklingen inom området. Sedan följer en beskrivning av de olika utvecklingsperspektiven storstad, långväga persontrafik och regionala persontransporter.

Kapitlet pekar ut de mest väsentliga områdena och insatserna utifrån de tre olika perspektiven, men tar inte ställning för eller emot de olika perspektiven. Detta är ett *underlag* som kan användas för att forma inriktningen av den långsiktiga planeringen inom persontransportområdet.

Infrastrukturen för transporter förändras endast långsamt. Inom OECD och Sverige förutses huvuddelen av resurserna att behöva användas till att vidmakthålla, förstärka och modernisera de befintliga anläggningarna. Den svenska transportinfrastrukturen väntas bli allt mer integrerad i internationella nät. I Sverige förutses planeringen inriktas på tätare städer med effektiv kollektivtrafik. Utanför de tätbefolkade regionerna förutses en allt intensivare turism komma att ställa ökade krav på funktionaliteten i spår- och vägsystemen. Samtidigt kan användningen komma att minska på stora delar av de minst använda vägarna och järnvägarna.

Trenden går mot ökad samverkan i nätverk där flera olika typer av aktörer involveras. Samtidigt får den europeiska politiken allt starkare genomslag. Ekonomiska styrmedel förutses bli allt viktigare för att påverka transportefterfrågan i önskad riktning. Samtidigt förutses vissa frågor i ökad utsträckning bli hanterade på regional och kommunal nivå och av privata aktörer. Privat kapital väntas i ökad grad medverka till finansiering av infrastruktur, vilket innebär ett ökat inslag av brukaravgifter.

Omvärldsanalysen visar på ökad efterfrågan av persontransporter. Samtidigt visas att det sannolikt inte är förenligt med EU:s och det svenska klimatmålet med en fortsatt tillväxt i nuvarande takt av persontransporter med personbil och flyg. Inom Sverige ser transportefterfrågan ut att utvecklas på olika sätt i olika delar av landet. En viktig utgångspunkt är att människors tillgänglighet till arbete, handel, samhällelig service och fritidsaktiviteter ska förbättras i enlighet med transportpolitiska mål. Samtidigt ställs ökade krav på kvalitet och kostnadseffektivitet i transportsystemet.

Även om efterfrågan på transporter inte skulle växa lika snabbt som ekonomin ser påfrestningarna på trafiksystemen ut att öka, eftersom tillväxten av resor sannolikt blir mycket ojämnt fördelad över landet. I de redan befolkningstäta områdena av landet kan vi räkna med en mycket stark tillväxt av transporter för att bland annat hantera varuförsörjningen, möta efterfrågan på arbets- och

skolresor samt ökat fritidsresande. I övriga delar kan efterfrågan på transporter komma att minska.

Utvecklingen mot ökad livslängd kan påverka efterfrågemönstren i transportsystemet. En äldre, friskare och mer välutbildad befolkning kommer troligen att arbeta eller vara aktiv på andra sätt längre upp i åldrarna.

Den framtida markanvändningen blir viktig. Den så kallade stationsnärhetsprincipen håller på att få genomslag i flera regioner, som vill stimulera hållbar tillväxt genom att öka den samlade marknadspotentialen i regionen, koncentrera tät bebyggelse i centrala lägen och underlätta resande med spårburen kollektivtrafik. Inspiration hämtas bland annat från den regionala planeringen i Köpenhamnsområdet och från städer med spårvägsnät på den europeiska kontinenten.

Stationsnärhetsprincipen innebär att verksamheter med många sysselsatta ska lokaliseras inom gångavstånd (högst 600 meter) från en station med lokal och regional tågtrafik. I storstadsregioner eftersträvas ofta utveckling i flera stadskärnor samtidigt. Utvecklingen i stadskärnorna är beroende av deras läge regionalt och lokalt. Välfungerande kollektivtrafik mellan en stadskärna och det regionala omlandet stärker platsens centrala läge i regionen. Det är en förut sättning för hög tillgänglighet inom regionen. Vikten av kreativa miljöer betonas. Sådana miljöer kännetecknas bland annat av ett rikt socialt liv i den offentliga miljön, inte minst i stadskärnans gaturum, torg och andra publika platser.

De demografiska förändringarna och den ekonomiska utvecklingen som antas medföra ökad urbanisering och ökade regionala skillnader kan kräva ett nytt förhållningssätt till den framtida transportförsörjningen. Strikta samhällsekonomiska bedömningar leder i allmänhet till att man prioriterar åtgärder för att förbättra och driva och underhålla transportsystemet i och i anslutning till större tätorter. Det sker på bekostnad av åtgärder i glesbygd.

Samtidigt som befolkningen förutses minska i de mer glesbefolkade delarna av landet finns där också växande näringar, exempelvis råvarubaserad industri och turism. Båda näringarna är i hög grad beroende av transporter som allt oftare är transnationella.

Förändringarna ställer också nya krav på beredskap och resursinsatser i de delar av landet där tillväxten inte bara väntas fortsätta utan även intensifieras. Här finns en helt annan och mer komplex situation med många aktörer inom både offentlig och privat sektor. De platsspecifika frågorna är ofta svårlösta och kräver att man tar hänsyn till tunga ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter. Ofta krävs komplicerade insatser i redan bebyggda miljöer. Stora samhällsekonomiska värden står på spel. Välfärden påverkas för ett mycket stort antal människor. Många investeringsbeslut är beroende av hur tillgängligheten i transportsystemet kommer att förändras.

Även storstads- och universitetsregionerna präglas allt mer av förhållanden i andra länder. Konkurrensen om arbetskraft, etableringar och kapital är internationell, och den sociala miljön blir allt mer mångkulturell och kosmopolitisk.

Den regionala utvecklingen påverkar förutsättningarna för att behålla eller upprätthålla en viss standard på lågtrafikerade banor och vägar. Lågtrafikerade banor har varit föremål för flera utredningar. I många fall fyller dessa banor en trafikuppgift som också går att genomföra på parallella vägnät, när det gäller både person- och godstrafik.

Nedläggning av en bana innebär överföring av transporter från järnväg till väg. Det kan i sin tur medföra en trafikökning på vägen som denna inte är anpassad för. En sådan åtgärd kan därför kräva åtgärder i parallella vägnät och i kollektivtrafiken för att motverka negativa effekter för säkerhet, miljö och tillgänglighet. Inför en eventuell nedläggning av en bana krävs därför en analys av hur man åstadkommer en alternativ effektiv kollektivtrafik. I andra fall kan det vara angeläget att behålla eller rusta upp en bana, framför allt om det bedrivs tung godstrafik på den.

Långdragna beslutsprocesser riskerar att medföra fördröjning av nödvändiga åtgärder på vägen eller på järnvägen.

Under senare år har en av utgångspunkterna för den långsiktiga infrastrukturplaneringen av vägar och järnvägar varit att minimera behovet av inrikes flyg, bland annat med hänvisning till flygets negativa klimatpåverkan. Inrikes flyg kan dock ha stor betydelse för att överbrygga långa restider på väg eller järnväg, och det kräver förhållandevis små infrastrukturinvesteringar. Det interkontinentala flyget blir mer centraliserat inom Europa, vilket kan leda till försämrade förbindelser till och från både Arlanda och Kastrup. Det finns också en potential för framtida flygtrafik att minska klimatpåverkan per passagerare. Möjliga angreppssätt är att betona flygets viktiga roll som ett sätt att, åtminstone på medellång sikt, tillgodose transportefterfrågan till exempelvis avlägsna turistdestinationer, fördjupa kunskapen om den långsiktiga hållbarheten för flyg som alternativ till långväga bilresor och stora infrastruktur-investeringar samt att koppla samman flygplatserna med eventuella nya banor för höghastighetståg.

En slutsats i omvärldsanalysen är att Sverige kan komma att behöva välja väg för transportsystemets framtida utveckling i flera olika avseenden.

Analysen lyfter särskilt fram följande utmaningar:

- Olika förutsättningar i storstad - stad – landsbygd – glesbygd

Statens roll i den övergripande samhällsplaneringen – proaktivt eller reaktivt förhållningssätt till när det gäller exempelvis:

- styrning eller begränsning av trafiken
- godstransportsystemen
- lågtrafikerade banor och vägar
- höghastighetståg på separata järnvägar
- flygets framtida roll

Avvägning mellan statens och andra aktörers ansvar och mandat, exempelvis ifråga om

- samspelet mellan staten, regionerna, kommunerna och näringslivet
- ekonomiska styrmedel och regleringar
- finansiering

5.2 Storstadsregionerna

Tillväxten i Sverige kommer i hög grad att ske i storstadsregionerna. Efterfrågan på persontransporter kommer därför att öka kraftigt. I Stockholm/Mälardalen och Öresundsregionen kommer den flerkärniga strukturen att förstärkas.

Arbetsmarknadsregionerna växer och man kommer att pendla på längre avstånd, vilket ställer krav på snabba regionaltåg. Var tillväxten i bebyggelse hamnar påverkar starkt efterfrågan på kapacitet. Det gäller såväl hur många och långa resor som görs, som med vilket färdmedel och på vilken länk.

Efterfrågan enligt prognoserna kan inte mötas med traditionell sektorsplanering. Inte minst gäller detta i vägsystemet. Kollektivtrafiken måste därför ta en kraftigt ökad marknadsandel för tillväxten i efterfrågan. Utvecklingen måste styras mot en satsning på kollektivtrafik med spårtrafik i starka stråk och där buss kompletterar.

Även om ny bebyggelse lokaliseras vid noder i starka kollektivtrafikstråk kommer bilresandet att öka. En bidragande orsak är att kollektivtrafiken oftast fungerar väl för arbetsresor (eftersom många arbetsplatser ligger i centrum), men sämre för övriga resor – som är fler än arbetsresorna.

Dagens radiellt byggda system tvingar i de flesta fall resenären in till citykärnan för att byta. Detta är inget långsiktigt hållbart system utan en fortsatt satsning måste ske på tvärförbindelser och utbyggnad/exploatering i effektivt lokaliserade noder.

I dessa noder bör effektiva och trygga bytespunkter utvecklas mellan tåg och cykel- och biltrafik. T.ex. kan en stor del av Göteborg hamna inom 5 km, d.v.s. cykelavstånd, från noder. I och kring dessa noder kan kommersiell och social service etableras och en tät exploatering ske för bostäder och arbetsplatser.

Investeringsbehovet förväntas främst ligga på spårutbyggnader och inga större väginvesteringar förväntas krävas exkl. eventuell HH-förbindelse och vissa broar, t.ex. ny bro över Mälaren vid Hjulsta.

Det finns dock ett fortsatt behov av effektivt underhåll och trimningsåtgärder och styrmedel, t.ex. behöver i Stockholm trafikfördelningen på Förbifart Stockholm respektive Essingeleden att kunna styras och optimeras. Vidare behövs bra rutiner och arbetssätt för att klara ständigt pågående byggande av bostäder, kontor och infrastruktur. Idag är det stora problem med framkomligheten vid exv. järnvägs- och vägbyggen.

En tydligare satsning på BRT-lösningar är en kostnadseffektiv lösning och kan dessutom utgöra en etapplösning till spårväg.

Det ligger en stor potential i en ökad och säker cykling i storstäderna och även inom och nära de större tätorterna. Infrastrukturåtgärder som leder till ett sammanhängande säkert cykelnät är en av de viktigaste faktorerna för att cyklingen ska öka. Att avsätta medel till cykelåtgärder längs det kommunala väg- och gatunätet i de större tätorterna bedöms som den faktor som har störst potential för att åstadkomma ett sammanhängande cykelnät och därigenom i högst grad bidra till en ökad och säker cykling. Det krävs trygga cykelparkeringar vid målpunkterna.

För att nå en måluppfyllelse om en ökad andel cykling krävs att cyklingen prioriteras i planeringen av infrastrukturen och beträffande drift och underhållsåtgärder. För att genomföra denna planering krävs det i många avseenden mer kunskap om cyklingen. Cykeln som fordon är nu inne i en utvecklingsfas där elcyklar blir allt vanligare. Detta ställer särskilda krav på infrastrukturen.

En ökad cykling har stora möjligheter att kraftfullt bidra till ett framtida hållbart transportsystem.

Statens ansvar för infrastrukturinvesteringar i i storstadsregionerna behöver klargöras. Fortsatt samlade paketlösningar för finansiering är en viktig förutsättning. Ett effektivt genomförande av sådana lösningar försvåras av nuvarande anslagsstruktur. Framtida regionombildningar kan komma att påverka ansvar och finansiering av infrastruktur.

I städerna kommer det att behövas omfattande åtgärder för att öka kapaciteten, prioritera kollektivtrafik och cykel, integrera samhällsplanering och transportplanering samt förtäta bebyggelse i kollektivtrafikstråk . Åtgärder som måste finansieras av staten, regionalt eller lokalt och i vissa fall genom statlig medfinansiering.

En övergripande samhällsekonomisk bedömning har gjorts för de tre storstadsregionernas långsiktiga visioner för tågtrafiken. De kvantifierbara nyttorna bedöms vara i samma storleksordning som investeringskostnaderna. För väginvesteringarna har ingen sådan övergripande bedömning gjorts, men väl utformade väginvesteringar har oftast en god lönsamhet.

Utvecklingspotential

- Integrerad samhälls- och transportplanering
    - Förtätning av staden
    - Stärka regionala centra och noder
- Minskad trängsel
    - Bättre trafikledning och styrning, inkl. incident management
    - Åtgärda flaskhalsar
    - Styrmedel
- Högre andel kollektivtrafik och cykel
    - Förbättrat utbud i starka stråk (spår och buss, BRT)
    - Prioritering genom körfält för buss och taxi
    - Bättre tvärförbindelser med spår och buss
    - Ökad kapacitet för cykel och satsning i stråk och nät

Inriktning i olika delar av landet - Stockholmsregionen

Folkökningen i Stockholmsområdet går snabbare än i RUFS 2010 alternativ Hög. År 2050 kan Stockholmsregionen och övriga län i Östra Mellansverige tillsammans komma att ha ca 5 miljoner invånare. Flyttningar in och ut ur landet spelar en stor roll.

Kollektivtrafiksystemets struktur svarar inte mot biltrafikens geografiska efterfrågemönster. Stockholms stad kommer att behöva prioritera användningen av gaturummet ännu tuffare framöver. Parkeringsplatser kommer att tas bort för att underlätta rörlighet.

Det är en mycket stor utmaning att kunna hantera resandet i Stockholms län år 2050 då befolkningen kan komma att vara bortåt 3 miljoner invånare. Redan idag är det fullt i alla delar av transportsystemet under högtrafiktid. Citybanan, förbifarten och Nora Länken kommer att tillföra ny kapacitet men detta kommer inte att räcka. Vi kommer inte att klara av situationen genom att enbart förbättra utnyttjandet av befintlig infrastruktur.

I Stockholmsregionen vill man satsa på att utveckla yttre regionala kärnor som kan komplettera centrala regionkärnan, underlätta näringslivets specialisering

och skapa förutsättningar för ökad närhet till arbetsmarknad och service. Resandet i omlandet runt dessa yttre kärnor behöver underlättas. Exempelvis finns stora arbetsplatsområden inom relativt begränsat avstånd för boende i Stockholms yttre förortsområden i Södertälje, Uppsala och vid Arlanda. Dagens kollektivtrafikstruktur är dock inte uppbyggt för den typen av resrelationer.

Det är viktigt att samplanera fortsatt utveckling av bebyggelse för bostäder, arbetsplatser och service med transportsystemets infrastruktur och trafikering. Vägen fram till år 2050 behöver tydliggöras. Det är dags att börja arbeta med RUFS 2050.

Stockholmsregionens viktigaste start- och målpunkter för långväga resenärer år 2050 är Arlanda, kollektivtrafikringen som förbinder de större bytespunkterna runt innerstaden, Stockholms central, och kanske även en ny ”höghastighetstågets station”. Citationstecknen avspeglar att diskussionen runt just *höghastighetståg* inte är så intensiv i Stockholm, här talar vi snarare om *snabba* tåg.

Utsläppstaket för Arlanda innebär en allvarlig begränsning i perspektivet fram till 2050. Det sätter en tydlig gräns för kapaciteten. Även för flygtrafiken vid Bromma flygplats finns en stor osäkerhet i ett långt perspektiv eftersom det nu gällande markupplåtelseavtalet löper ut år 2030.

Vid Stockholms central finns fysiska begränsningar för möjligheten att bygga ut kapaciteten.

Det är dags att börja planera för nya järnvägsstationer i kombination med överordnade bytespunkter för den regionala kollektivtrafiken längre ut i regionen.

Nya koncept behöver tas fram, som visar hur attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik kan skapas i de delar av storstadsområdet som ligger mellan dagens radiella kollektivtrafikstråk.

Busstrafiksystemet behöver förbättras och bli mer konkurrenskraftigt i förhållande till bilen så att den befintliga kapaciteten i vägtrafiksystemet kan utnyttjas på ett mer effektivt sätt.

”Bus Rapid Transit” kan kanske vara ett intressant alternativ till spårsatsningar. Men det tar ändå tid och kostar pengar att få till stånd alla de anläggningar som krävs för att bussarna ska kunna köra av de stora vägarna, in på det lokala gatunätet och angöra målpunkterna. Komplicerade ombyggnader kan komma att krävas i centrala lägen.

Det finns också idéer om andra typer av lösningar som kan vara bra på vissa platser och i vissa situationer men knappast som generell lösning, exempelvis spårbil eller båttrafik.

Det är viktigt att utveckla metoder för att säkerställa en effektiv samordning av infrastrukturens utbyggnad, dess trafikering och den fortsatta bebyggelseutvecklingen. Samordnat genomförande kan exempelvis säkerställas genom någon form av ”plankontrakt”. Det har tidigare tillämpats vid exempelvis utbyggnaden av Rissne i Sundbyberg.

Det torde stå helt klart att satsningar för att åstadkomma en god arbetspendling inom den samlade Stockholm/Mälardalsregionen är relevanta. I Stockholm/Mälardalen är ortsstrukturen väl anpassad till regionförstoringen. Satsningarna på främst Uppsala – Järna, Mälarbanan och Ostkustbanan liksom på Ostlänken är nödvändiga också ur ett nationellt perspektiv. Däremot torde ytterligare satsningar på Svealandsbanan och ”UVEN-banan” prövas ytterligare.

Behovet av 4-spårsutbyggnad på sträckan Uppsala- Tierp eller hela sträckan Uppsala-Gävle behöver ses över.

Det vore fördelaktigt att även i detta tidiga skede peka på vilka effekter en utbyggd Kungsholmsbana kan ge. Minskar behovet av andra investeringar.

En bebyggelseplanering som förutsätter en fortsatt satsning på regioncentrum kompletterad med utveckling av yttre regionkärnor i Stockholmsregionen och deras särskilda funktioner. I ett stockholmsperspektiv utvecklas en struktur med yttre kärnor i Flemingsberg, Kungens kurva, Barkarby och Kista/Häggvik. I ett storregionalt perspektiv utvecklas en polycentrisk struktur med Arlanda, Södertälje, Uppsala, Västerås, Eskilstuna osv. Storstadsregionerna Stockholm och Linköping och Norrköping har växt ihop till en gemensam arbets- och företagsmarknad.

Offensiv trafikplanering förutsätts för att skapa framkomlighet för buss och cykeltrafik i hela regionen, särskilt i de starka stråken, i staden och de yttre kärnorna.

Starka stråk som behöver utvecklas med spårtrafik eller BRT

- Stockholm – Täby – Åkersberga och vidare mot Norrtälje
- Stockholm – Nacka – Värmdö
- Stockholm – Arlanda, ökad kapacitet med pendeltåg och mer utvecklad busstrafik

Kapacitetsförstärkningar på väg

- Ytterligare körfält på in- och utfartsvägar, både norrut och söderut
- Östlig förbindelse, Värmdöleden – Värtan
- Inre tvärleden, Bredäng – Högdalen
- Rotebroleden

Trängselskatter

- Innanför inre ringen, inklusive Essingeleden

- Utvidgning av området, inklusive Förbifart Stockholm

BRT

- Busskörfält utbyggda längs övergripande vägar med trängselproblem
- Busskörfält utnyttjas för såväl buss i linjetrafik, taxi som miljöcertifierad citydistribution som samlastar och innebär reducerad leveransfrekvens.

Cykel

- Regionalt sammanhållet nät med god kapacitet

Trimningar på väg (finns idag och byggs ut)

- Utvecklat MCS-system (kövarning, variabel hastighetsgräns och trafikledning) utbyggt på hela övergripande vägnätet
- Tätare packad trafik med trådlös synkning mellan fordonen i körfälten
- Vägassistans och trafikinformation utbyggt i hela systemet

Det behövs omfattande investeringar för att klara en hållbar utveckling och god kapacitet 2050. Investeringsbehovet på järnväg bedöms vara i storleksordningen 60 miljarder kronor. Även i vägsystemet bedöms investeringsbehovet vara cirka 60 miljarder kronor. I den regionala och lokala kollektivtrafiken, framför allt tunnelbana, bedöms investeringsbehovet vara cirka 65 miljarder kronor.

Inriktning i olika delar av landet - Göteborgsregionen

Göteborgsregionen har en annan struktur än Stockholm/Mälardalen. Göteborg är relativt sett mer dominerande. Regionförstoring blir möjligen underordnad regionförtätning. Efterfrågan i det nord-sydliga ”nätverksstråket” Oslo-Göteborg-Öresundsregionen torde öka kraftigt. Ur regional synvinkel torde kapacitets förstärkning/utbyggnad på delar närmast Göteborg vara mest angeläget.

Nivån på satsningar på Västra Stambanan resp. Götalandsbanan bör vägas mot varandra även tidsmässigt. I avvaktan på en utbyggnad Göteborg - Borås kan ett BRT-system övervägas närmast Göteborg.

Det västsvenska paketet men kollektivtrafiksatsningar, trängselskatt mm, kommer att innebära väsentliga förbättringar av kapaciteten i Göteborgsområdet. I det längre perspektivet behöver dock tågtrafiken och busstrafiken till och från Göteborg utvecklas ytterligare. De starkaste stråken är Skövde – Alingsås – Göteborg, Kungsbacka – Göteborg, Borås – Landvetter – Göteborg samt Uddevalla – Stenungsund – Göteborg och Vänersborg/Älvängen – Göteborg.

Attraktiva bytespunkter behöver skapas vid Västlänkens/Västkustbanans stationer.

Det kommer också att behövas kapacitetsförstärkningar i vägnätet i form av ytterligare körfält för bil och buss, bättre trafikstyrning/vägledning samt effektivare trafikplatser.

Det behövs omfattande investeringar för att klara en hållbar utveckling och god kapacitet 2050. Investeringsbehovet i vägsystemet är cirka 10 miljarder kronor. I järnvägssystemet bedöms investeringsbehovet vara cirka 35 miljarder kronor, där den största delen behövs inne i Göteborg och där investeringar på sträckorna från Göteborg till Borås, Kungsbacka och Alingsås också utgör stora delar.

Inriktning i olika delar av landet - Malmö/Lund/Öresund

Efterfrågan på persontransporter har varit stark de senaste decennierna. I Skåne har också tågtrafiken utvecklats kraftigt och med Öresundsbron förstärktes denna utveckling. Öresundsregionen med Skåne är nu en stor gemensam arbets- och utbildningsmarknad som genererar många dagliga personresor.

Under åren 2007 – 2037 förväntas andelen resor med bil minska från 60 % till 45 % samtidigt som kollektivtrafikandelen förväntas fördubblas från 15 % till 30 %.

Trafikutvecklingen i Skåne motiverar en fortsatt rejäl satsning på väl fungerande persontågtrafik. Möjligen behöver man titta på hur en satsning på Simrishamn bör se ut med tanke på befolkningsutveckling och nödvändiga investeringar om trafiken på spår ska kunna utvecklas. Likaså bör förbindelser till/från Sturup med tåg, BRT eller stombussar ses över för att klara ut bästa lösning.

Starka stråk är Lund – Malmö – Kastrup – Köpenhamn, Kristianstad/Hässleholm – Malmö, Helsingborg – Landskrona – Malmö, Trelleborg – Malmö, Vellinge – Malmö och Simrishamn – Malmö. Här måste trafikeringen utvecklas, främst med tågsatsningar, men bussen kan komplettera/förstärka i vissa stråk.

Kollektivtrafikåtgärder på vägsidan behövs i störst utsträckning på det kommunala vägnätet. På det statliga vägnätet kan busskörfält och bussprioritering bli aktuellt på några infartsleder. Utefter större vägar finns ett behov av att bygga busshållplatser, med planskild gångförbindelse, P-platser och anslutande GC-vägar.

Den stora utmaningen är att ställa om samhället till ett mer hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken måste ta en större andel av resandet, men vi vet idag för lite om hur mycket trafiktillväxten kan dämpas och vilka styrmedel

och andra åtgärder som krävs.

Cykeln kan få en större betydelse för korta resor i tätorter. För att stärka cykeln behövs bättre och mer sammanhängande GC-vägnät med hög drift och underhållsstandard. Lånecykelsystem kan vara ett bra komplement till kollektivtrafiken, främst tåg, i de största tätorterna.

Slutsatsen är att steg 1 och 2 åtgärder är nödvändiga, men har inte underlag för att säga att de räcker för att undvika kapacitetshöjande fysiska åtgärder på vägar som enligt prognoserna blir överbelastade. Vi är dock övertygade om att det är viktigt att göra steg 1 och 2 åtgärder tidigt, innan kapacitetsproblemen blivit för svåra. Det tar lång tid att ställa om och påverka människor resvanor.

Motorvägskontrollsystem och andra informationssystem kan vara förbättra funktionen på högt belastade avsnitt, men är förmodligen bara en temporär lösning om trafiken fortsätter att öka. Vi har för lite kunskap om kostnad och nytta för att bedöma i vilken omfattning detta bör införas.

Reversibla körfält är en intressant lösning, men hänsyn bör tas till den flerkärniga struktur som finns i Skåne med omfattande transittrafik om sådana ska planeras och anläggas.

De översiktliga bedömningarna av behovet av kapacitetsåtgärder i vägsystemet mot år 2050 och kostnaderna för att bygga tillräcklig kapacitet kan vara ett värdefullt underlag för att motivera åtgärder för att dämpa trafikökningen.

Det behövs omfattande investeringar för att klara en hållbar utveckling och god kapacitet 2050. I vägsystemet bedöms investeringsbehovet vara cirka 5 miljarder kronor. I järnvägssystemet bedöms behovet vara cirka 18 miljarder kronor, varav den största delen gäller sträckan Hässleholm–Lund/Malmö.

5.3 Långväga persontransporter

Förutom en tillfredsställande trafikering kommer det att behövas relativt omfattande investeringar i järnvägssystemet för att ge goda förutsättningar för långväga resande. Behovet av och förutsättningar för höghastighetsjärnväg, se kommande avsnitt. Övriga sträckor där investeringsbehovet är stort är Oslo–Örebro, Ostkustbanan, Ådalsbanan, Norrbotniabanan, Västra stambanan genom Södermanland, Oslo–Göteborg och Karlstad–Göteborg. En satsning på alla dessa sträckor och objekt uppgår till i storleksordningen 130 miljarder kronor, varav det största investeringsbehovet finns på sträckan Oslo–Göteborg och längs Norrlandskusten.

För övriga delar av transportsystemet krävs investeringar i vägsystemet för att korta restiderna (bland annat hastighetsöversyn och effektivare bytespunkter), förbättrade anslutningar till vissa flygplatser (framför allt Arlanda) samt satsningar för bättre kapacitet på vissa flygplatser. Investeringsbehovet framöver på Sveriges flygplatser ligger på ca 1-1,4 miljarder/år. Den största

delen av detta är nybyggnation och ombyggnation av terminaler, men även investeringar i förbättrad kapacitet på rullbanor och uppställningsytor (Ramböll, Flygets utveckling 2030-2050).

De viktigaste funktionerna i transportsystemet för långväga persontransporter är resmöjligheter

- mellan storstadsområdena
- mellan storstadsområdena (framför allt Stockholm) och regionala centrum
- mellan närliggande regionala centrum
- till de stora turistmålen i Sverige.

Till detta kommer också tillgängligheten för alla medborgare till flygplatser för utlandsresor. För långväga landtransporter är också Oslo och Köpenhamn viktiga resmål.

Trafikverket föreslår en inriktning som bygger på en avvägd prioritering mellan väg, järnväg och flyg, för att tillgodose en rimlig tillgänglighet till olika målpunkter från olika delar av landet. Ett förverkligande av en sådan inriktning är till viss del beroende av eventuella satsningar på höghastighetsbanor mellan storstadsområdena (se nedan).

Inriktningen innebär att:

- järnvägen ska utvecklas för långväga resor i ett antal utpekade stråk och relationer
- flyg ska i övrigt ses som det primära långväga transportsättet, framför allt till Stockholm
- bil/buss för vissa relationer pekas ut som det transportsätt som ska prioriteras.

Interregionala resor mellan storstadsregionerna får en ökad betydelse. Bandet utmed Västkusten, Oslo–Göteborg–Öresundsregionen, kan till exempel få en stark utveckling som en nätverksregion.

Tåget har potential för resor upp till 3–4 timmar. Flyget har potential för att svara för de längre interregionala resorna. Arlanda är väsentligt för Sveriges internationella konkurrenskraft. Även Bromma, Skavsta, Landvetter och Sturup/Kastrup har stor betydelse.

Under perioden efter 2021-2025 kommer många av dagens 2+1-vägar att få kapacitetsproblem, särskilt de med en hög andel lastbilar. De behöver då byggas ut med ytterligare ett körfält. På kortare sikt kan kapaciteten höjas genom omkörningsförbud vid höga timflöden.

Den samhällsekonomiska nyttan för utökad långväga dagtågstrafik bedöms generellt sett vara ganska hög jämfört med utökad kortväga regionaltågstrafik. I starka persontrafikstråk kan det därför finnas goda förutsättningar att järnvägsinvesteringar blir lönsamma, framför allt om det handlar om mindre kostsamma förbättringar av befintliga banor.

Utvecklingspotential

- Kortare restider
    - Hastighet
    - Genom- och förbifarter
    - Bytespunkter
    - Tillförlitlighet/ reducera störningar

- Rimligt utbud av tågtrafik och på längre sträckor flygtrafik

Inriktning i olika delar av landet

I norra Sverige har flyget större betydelse eftersom resor med tåg eller bil sällan utgör ett konkurrenskraftigt alternativ. I södra Sverige är tåg-, bil- och bussresor ibland ett alternativ för de längre resrelationerna. För resor från Göteborg och Malmö till Stockholm kommer flyget att ha en viktig roll, men attraktionskraften minskar om det blir en satsning på höghastighetsjärnväg. För Gotland kommer flyget fortsättningsvis vara viktigt, liksom ett godtagbart trafikupplägg för färjetrafiken. Den sistnämnda är också mycket viktig för turister och besöksnäring.

En förändring mot ett ökat utrikes resande med flyg och ett stagnerande resande inrikes leder till att flera av de regionala flyplatserna mer och mer blir flygplatser för direktförbindelser till och från utlandet, både för affärsresor och för charterresor. För inkommande turister från andra länder förväntas en ökad efterfrågan på direktförbindelser till de större svenska turistdestinationerna.

Efterfrågan på resor med buss och tåg kommer att öka. Detta ställer krav på bra trafikupplägg vilket i sin tur kräver god kapacitet till/frånstorstadsområdena samt för bussens del god tillgång till attraktiva stations- och hållplatslägen. Idag är detta ett problem i vissa städer, antingen på grund av kapacitetsbrist på terminaler eller för att förbifarter inte medger effektiva anslutningar och trafikering.

Nattågstrafiken behöver utvecklas mot ökad lönsamhet. För detta krävs ökad tillförlitlighet, ett rimligt turutbud samt att trafiken marknadsbearbetas, bl.a. genom att regionerna, näringslivet, inklusive besöksnäringen får ett ökat inflytande och samverkar för en utveckling av trafiken.

Åtgärder riktade mot besöksnäringens behov handlar i övrigt om smärre investeringar i starka vägstråk (främst i korsningar och genomfarter), bättre drift- och underhåll under högsäsong, aktiv dialog med destinationsansvariga om trafikering och möjligheter att styra/vägleda, god information om

färdmedels- och vägval inför och under resa samt översyn av tillförlitlighet och tilldelning av tåglägen till större fjälldestinationer.

Med och utan höghastighetsjärnväg

Efterfrågan på snabbare förbindelser med tåg är hög idag och förväntas öka fram mot 2030 och 2050. Särskilt gäller det i de starkaste stråken Göteborg – Stockholm och Malmö – Stockholm, på delsträckor är efterfrågan också stor. Utan satsning på höghastighetsjärnväg kommer sannolikt en del av transporterna ske med flyg, andra med de relativt snabba förbindelser som dagens järnväg kan klara, några med bil och buss, men troligen kommer också en del resor inte bli av, vilket kan uttryckas som kostnader för näringslivet och privatpersoner om inte målet med resan kan uppfyllas på annat sätt.

Eftersom kapacitetstaket är nått på befintliga järnvägssträckor så innebär det att ytterligare förstärkning av befintlig bana måste ske om efterfrågan på långväga personresor med tåg ska kunna mötas. Dessutom utgör befintlig bana viktig kapacitet för godstrafiken och den regionala tågtrafiken kring storstäderna och i mellanliggande regioner. Här växer dessutom efterfrågan kraftigt, särskilt för godstrafik.

Nyttan med höghastighetsjärnväg är således inte bara bättre möjligheter för långväga resor och på delsträckor utan är minst lika viktig för att frigöra kapacitet för en växande godstrafik och regional tågtrafik.

5.4 Regionala persontransporter

Även utanför storstadsregionerna kommer arbetsmarknadsregionerna att växa geografiskt. Det finns därför ett behov av ökad arbetspendling. Störst är behovet av bra förutsättningar för resor till och från och mellan länscentrum. I norra Sverige och i andra delar av landet med behov av långa regionala resor behöver också funktionella stråk identifieras och åtgärdas för rimliga restider med kollektivtrafik och bil.

För turistresor behöver också resmöjligheterna förbättras, både med kollektivtrafik och smidigare resor med bil. Särskilt gäller det under högsäsong och där resströmmarna är omfattande.

Genom effektiv trafikledning, goda rutiner för drift och underhåll, förbättrad kollektivtrafik i starka stråk och genom trimningsåtgärder i form av särskilda busskörfält kan kapaciteten tas till vara och öka betydligt. Utöver detta krävs det också vissa större investeringar. Främst handlar det om spårsatsningar i starka stråk samt väginvesteringar kring de större städerna i regionerna och i vissa funktionella stråk för längre resor. *(ska kompletteras)*

Persontransporterna har många likheter men skiljer sig även en del mellan regionerna i Sverige. Det som varierar mest är hur utvecklad kollektivtrafiken är.

Utanför storstadsregionerna är personbilsresorna dominerande (cirka 60 procent). Tätortsstorleken gör också att gång och cykel har cirka 30 procent, medan kollektivtrafiken (i huvudsak med buss) har en låg andel, 5–10 procent.

Även utanför storstadsregionerna kommer arbetsmarknadsregionerna att växa geografiskt. Det finns därför ett behov av ökad arbetspendling. Övergången till nya jämna hastighetsgränser kan i vissa regioner medföra längre restider. Åtgärder krävs för att hantera detta, till exempel hastighetsöversyn i prioriterade stråk och 2+1-väg på vissa sträckor. Kollektivtrafiken har en marknadspotential i större städer över 40 000 invånare och i regionala stråk. I befolkningstäta områden och stråk finns förutsättningar för regionaltågstrafik. I andra fall måste buss eller bil användas.

Åtgärder riktade mot besöksnäringens behov handlar i första hand om smärre investeringar i starka vägstråk (främst i korsningar och genomfarter), bättre drift och underhåll under högsäsong, dialog med destinationsansvariga om trafikering och möjligheter att styra/trafikleda, god information om färdmedels- och vägval inför och under resa samt översyn av tillförlitlighet och tilldelning av tåglägen till större fjälldestinationer.

En övergripande samhällsekonomisk bedömning har gjorts för de regionala långsiktiga visionerna för den regionala tågtrafiken utanför storstadsregionerna. De kvantifierbara nyttorna bedöms understiga investeringskostnaderna. Detta utesluter inte att det kan finnas enskilda järnvägsinvesteringar som syftar till en förbättrad regionaltågstrafik och som kan vara samhällsekonomiskt lönsamma.

Utvecklingspotential

- Minskad restid och trängsel
    - Hastighetsanpassning i funktionella stråk
    - Bättre trafikledning och styrning
    - Goda rutiner för drift och underhåll kopplat till säsongs- och dygnsvariationer

- Högre andel kollektivtrafik
    - Förbättrat utbud i starka stråk
    - Prioritering genom körfält för buss och taxi till och från städer

Inriktning i olika delar av landet - Region Nord

För att förbättra resmöjligheterna i regionen behövs det satsningar i de större stråken. I dag försörjs dessa med en relativt omfattande busstrafik och på många sträckor är kapaciteten relativt god. Ska konkurrenskraften förbättras behöver dock restiderna i de starkaste relationerna minska. Störst potential finns om kollektivtrafiken på sträckan Örnsköldsvik–Umeå–Skellefteå–Luleå förbättras. Här är dock problemet att järnvägsnätet i dag inte medger effektiva

trafikeringsupplägg och att en satsning på ny järnväg på sträckan är mycket kostsam.

Övriga sträckor med potential för förbättrad kollektivtrafik på järnväg är Luleå–Kiruna, Luleå–Haparanda och Umeå–Lycksele–Storuman.

Längs kusten behöver även ett antal trafikplatser, mötesseparering och genomfarter ses över och åtgärdas för ett bättre flöde för kollektivtrafik och pendling med bil. Även på delar av sträckan Luleå–Kiruna behöver flödet förbättras.

I längre funktionella stråk behöver hastighetsstandarden ses över, för att skapa bättre flöden med bibehållen säkerhet. Dock behöver dessa stråk väljas utifrån potentialen att skapa restidsförbättringar för relativt stora flöden. Annars blir det svårt att motivera stora investeringar.

I vissa punkter finns det också framkomlighetsproblem under delar av dygnet. Det gäller bland annat infartsvägar till Luleå, Kallax flygplats och genomfart Piteå.

En satsning på förbättrade kollektiva lösningar längs kusten med tåg, Örnsköldsvik–Haparanda och på stråket upp till Storuman, skulle kräva investeringar i storleksordningen 25 miljarder kronor. På vägsidan behövs investeringar för att förbättra funktionella stråk för minskad restid, vilket kräver investeringar i storleksordningen 5 miljarder för de mest prioriterade sträckorna.

Inriktning i olika delar av landet - Region Mitt

Efterfrågan på personresor är störst i de starka stråken längs kusten Örnsköldsvik–Gävle och på sträckorna Sundsvall–Östersund–Åre (–Trondheim), Gävle–Östersund, Gävle–Falun/Borlänge–Ludvika samt Mora–Falun/Borlänge–Avesta. På dessa sträckor har också regionaltrafik med tåg störst potential. På övriga sträckor måste efterfrågan på personresor samt förutsättningarna för en effektiv godstrafik avgöra vilka lösningar som är mest effektiva.

Besöksnäringen och turisterna ställer krav på goda förbindelser och en rimlig framkomlighet till de stora destinationerna. I regionen måste därför trafiklösningar och framkomlighet ses över i stråken till Dala-, Härjedals- och Jämtlandsfjällen.

De platser med begränsad framkomlighet som behöver ses över eller åtgärdas handlar främst om infarter, genomfarter och förbifarter.

I längre funktionella stråk behöver hastighetsstandarden ses över, för att skapa bättre flöden med bibehållen säkerhet. Dock behöver dessa stråk väljas utifrån potentialen att skapa restidsförbättringar för relativt stora flöden. Annars blir

det svårt att motivera stora investeringar.

För att åstadkomma bättre förutsättningar för de regionala persontransporterna krävs omfattande investeringar i både järnväg och väg. Totalt skulle det behövas en investering i storleksordningen 48 miljarder kronor för järnvägar, men då är stora delar av investeringen motiverade även för godstrafiken. Särskilt gäller detta de tunga stråken längs ostkusten och genom Bergslagen. Bara längs Ostkustbanan och Ådalsbanans är investeringsbehovet i storleksordningen 30 miljarder. På vägsidan behövs investeringar för att förbättra funktionella stråk för minskad restid, vilket kräver investeringar i storleksordningen 7 miljarder för de mest prioriterade sträckorna.

Inriktning i olika delar av landet - Region Öst

Stockholmsregionen, se tidigare avsnitt.

Efterfrågan är störst i de starka stråken till Stockholm samt till och från regioncentrum i respektive län och mellan dessa. De största behoven finns till och från Uppsala, Västerås, Eskilstuna, Örebro, Norrköping och Linköping. Det är också här som tågtrafiken har bäst utvecklingspotential, men detta förutsätter relativt omfattande kapacitetsförstärkningar i form av mötesspår, dubbelspår och planskildhet. Tillgängligheten till och från Stockholm är kritisk för innevånarna i regionen, särskilt för arbetspendling men även för andra resor.

I relationen Västerås/Enköping–Uppsala/Arlanda är kollektivtrafiken med tåg och buss inte effektiv och attraktiv i dag. Här behöver bättre upplägg skapas för att klara hög efterfrågan, särskilt till Arlanda flyplats men även till Uppsalas arbets- och utbildningsmarknad.

Till och från de större städerna är också kapaciteten avgörande för god tillgänglighet. Åtgärder som behöver vidtas rör i första hand breddning med flera körfält på in- och utfarter och genomfarter.

I de större städerna behövs satsningar på en ökad andel kollektivtrafik och cykel.

De största investeringsbehoven är kopplade till satsningar i Stockholmsregionen, se tidigare avsnitt. För det övriga regionala och lokala resandet i regionen behövs investeringar, framför allt till och från och mellan länscentrum för i storleksordningen 17 miljarder kronor på järnvägssidan. För att stärka kapaciteten på väg krävs investeringar i storleksordningen 4 miljarder, framför allt för bättre kapacitet kring och i de större städerna.

Inriktning i olika delar av landet - Region Väst

(Göteborgsregionen, se storstad)

För alla delar av regionen utom Värmland är tillgängligheten och pendlingsmöjligheterna till Göteborgsområdet kritiska. Efterfrågan på resor i dessa relationer är hög, framför allt från de övriga städerna i regionen. I Halland

finns dessutom ett stort behov av inomregionala resmöjligheter i nord-sydlig riktning. I området öster och söder om Vänern finns också en stor efterfrågan på resor, bland annat i stråken Mariestad/Skövde–Vänersborg/Trollhättan/Uddevalla. I Värmland finns behovet framför allt i östvästlig riktning Oslo–Karlstad–Örebro, men det finns också ett relativt omfattande resbehov inom länet, bland annat från Torsby/Sunne. För att möta en ökad efterfrågan behövs en ökad satsning på kollektivtrafik – i de starkaste stråken med tåg och i övriga delar med tåg eller buss.

Förutom kollektivtrafiksatsningar behöver framkomligheten i vägnätet förbättras, framför allt genom mer effektiva trafikplatser, fler körfält och bättre genom- och förbifarter i trafikintensiva delar av regionen.

I de större städerna och tätorterna behövs satsningar på en ökad andel kollektivtrafik och cykel.

Det största investeringsbehovet finns i Göteborgsregionen, se tidigare avsnitt. För övriga delar av regionen krävs investeringar på järnväg på i storleksordningen 5 miljarder kronor. Av dessa är behovet störst i Värmland, cirka 3 miljarder kronor, där investeringar behövs i ett stråk från nordväst mot Karlstad och österut. För att stärka kapaciteten på väg krävs investeringar i storleksordningen 5 miljarder, framför allt för bättre kapacitet kring och i de större städerna.

Inriktning i olika delar av landet - Region Syd

(Malmö/Lund–Öresund, se storstad)

I Skåne, Blekinge och södra delarna av Småland och Halland är efterfrågan stor på bra förbindelser till arbets- och utbildningsmarknaden i Malmö/Lund och Köpenhamn. Runt Malmö finns också de största kapacitetsproblemen i både järnvägs- och vägsystemet. I de flesta relationer är tåg huvudalternativet, men i andra delar kan buss vara lösningen eller ett komplement till tågtrafik.

I övriga delar av regionen finns relativt stora resbehov mellan länscentrum (Kalmar, Växjö, Karlskrona och Jönköping) samt i flera relationer till och från länscentrum inom respektive län. I de starkare relationerna kan tåg fungera som huvudalternativet, men buss är oftare den rimligaste lösningen att vidareutveckla. Det är angeläget prioritera godtagbara lösningar för tillgängligheten till och från östra Småland. Att prioritera funktionella stråk i vägnätet kan vara en del av lösningen, att fokusera på någon eller några tågrelationer kan vara en annan.

I de redan ”befolkningstäta” områdena i regionen förväntas en stark tillväxt av transporter. Det är inte bara på de statliga vägarna runt dessa tillväxtorter som det uppstår kapacitetsproblem, utan det blir också stora problem med att klara trafiken i tätorterna. Många av de större städerna (Helsingborg, Jönköping, Lund, Malmö, Växjö med flera) har en mycket medveten stadsplanering som inte ger utrymme för någon större trafikökning. Man dimensionerar gator och

parkeringsanläggningar för en begränsad trafik och planerar stora satsningar på kollektivtrafiken, bland annat spårvagn på sikt. Hela busstrafiknätet i större tätorter behöver effektiviseras och trafikeringen förtätas. I många orter behöver busskörfält och bussprioritering i korsningar, samt ett mer sammanhållet cykelvägnät byggas ut.

Vid infarter, genom- och förbifarter till de större städerna och tätorterna behövs en del kapacitetsförstärkning för att kunna möta ökad efterfrågan på bil- och busstrafik.

Relativt stora investeringar behövs för att utveckla tillgängligheten i Malmö–Lund-området, se tidigare avsnitt. För övriga delar av regionen behövs järnvägsinvesteringar på i storleksordningen 7 miljarder för att klara goda pendlingsmöjligheter i Småland och på sträckan Simrishamn–Ystad–Malmö. För att stärka kapaciteten på väg krävs investeringar i storleksordningen 15 miljarder, framför allt för bättre kapacitet kring och i de större städerna.

5.5 Potential för att öka kollektivtrafikens marknadsandel

Fördubblingsprojektet

I början av 2008 tog kollektivtrafikbranschen stafettpinnen efter den statliga utredningen Koll Framåt och presenterade sin ambition för Näringsdepartementet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på lite sikt och fördubbla kollektivtrafikresandet till år 2020.

I arbetet deltar Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Bussbranschens Riksförbund, Tågoperatörerna, Taxiförbundet och Trafikverket. En mängd olika aktiviteter och projekt pågår, till exempel kunskapslyft, branschgemensamt kundlöfte, rekommendationer och redskap för utvecklingsarbete och att sprida goda exempel.

Ett steg mot målet om en fördubblad kollektivtrafik är att branschen har enats om en ny avtalsprocess som bygger på utvecklade samarbetsformer och ökad affärsmässighet.

Navet i allt arbete i fördubblingsprojektet är den branschgemensamma rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik” som togs fram 2009. Det är en styrmodell som kan användas för att styra verksamheten mot fördubblingsmålet och den gemensamma visionen.

Det arbete som hittills drivits på nationell nivå, bl.a. med vägledningar för de nya regionala kollektivtrafikmyndigheternas arbete, ska nu ut till regionerna – ”Från ord till handling”. Senast den 1 oktober ska de regionala myndigheterna ha utarbeta trafikförsörjningsprogram på strategisk nivå.

Trafikverket har under 2010 tagit fram ett trafikslagsövergripande planeringsunderlag för ett ökat kollektivtrafikresande med syftet att internt synliggöra hur Trafikverket genom sin roll och sina uppgifter kan bidra till en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

Vad driver ett ökat resande

Undersökningar som gjorts i ett antal städer visar på ungefär samma bild som mycket förenklat säger att av resenärerna så är det ungefär 1/3 som i någon utsträckning redan reser kollektivt, 1/3 som skulle kunna resa kollektivt men som väljer egen bil och 1/3 som endera inte ser kollektivtrafik som ett tänkbart alternativ alternativt inte tillgodoser behoven exempelvis på grund av hämtning/lämning av barn. Av dessa undersökningar kan man dra slutsatsen att det torde finnas en relativt stor potential för en överflyttning från resa med egen personbil till kollektivtrafik.

I Svensk kollektivtrafiks årsrapport 2010 om kollektivtrafikbarometern dras ett antal slutsatser om potentialen för kollektivtrafik bland annat att vid resor över 5 kilometer i ärenden som inte begränsas t.ex. av att varor ska bäras kan kollektivtrafiken vara ett alternativ. Det handlar då om resor till och från arbete och studier, nöjen och besök hos släkt och vänner. Den teoretiska potentialen är då att ca 15 % av alla bilresor istället skulle kunna ske med kollektivtrafik. Rapporten bedömer kollektivtrafikens konkurrenskraft som svag vidkortare resor, upp till 5 km, eftersom dessa kan ske till fots eller med cykel. Detta stämmer också med den inriktning Trafikverket agerar för nämligen att gång- och cykel ur ett hållbarhetsperspektiv är det bästa alternativet vid korta resor.

Tittar man närmre på potentialen utifrån kön och ålder är det framförallt män i åldern 26-64 som utgör potentialen till ett ökat resande. En potential ligger även hos såväl män som kvinnor i åldersgruppen 45-65 år eftersom barnen då är utflugna eller tillräckligt stora för att på egen hand ta sig till och från olika aktiviteter.

Det finns många undersökningar och rapporter på regional/lokal nivå som beskriver potentialer för ökat resande. Ett sådant aktuellt exempel är SL rapport från februari 2011om Kundsegment och ökat resande. Man har där delat in invånarna i Stockholms län i tre segment – bilister, växlare och vardagsresenärer där de sistnämnda är redan lojala eller s.a.s. hänvisade (saknar tillgång till bil) SL-resenärer. Denna grupp utgör ca 40 % av befolkningen. Växlarna, ca 25 %, som använder olika färdsätt beroende på syftet med resan. Bilisterna, ca 35 % eller knappt 600 000 av länets invånare föredrar bilen för de flesta av sina resor. Intressant att notera är att marknadspotentialen för överflyttning av dessa till kollektivtrafiken bedöms måttlig och handlar främst om att välja kollektivtrafik istället bil när det gäller fritids- och helgresor. På många håll i landet verkar det även som om fokus främst ligger på att öka antalet resor och ha nöjda kunder. Det är exempelvis tydligt vid genomläsning av Skånetrafikens marknadsplan för 2011-2014.

Den främsta drivkraften för att resa med kollektivtrafiken är faktorn relevans (användbarhet). Avgångstider, linjesträckning, enkelhet är genomgående de tre parametrar som är centrala för att kunderna ska uppfatta kollektivtrafiken som användbar och som ett reellt alternativ till den egna bilen. Till dessa parametrar bör även läggas restid. Resandet med kollektivtrafiken påverkas alltså mest av att den utgör ett reellt alternativ till den egna bilen för människor i de olika situationer då de har ett resbehov.

Det är viktigt att bedöma relevansen inte enbart utifrån kollektivtrafikutbudet eftersom kunden gör ett övervägande utifrån hela resan. Det kan innebära att kollektivtrafiken inte ses som ett relevant alternativ även om trafikutbudet är bra i de fall transporten till hållplats från hemmet av någon anledning inte anses fungera. Hur relevant kollektivtrafiken ses i förhållande till den egna bilen påverkas även av politiskt styrda beslut som exempelvis de som rör reseavdrag, förmånsbeskattning, trängselavgifter och parkering.

Det som är näst mest viktigt för att öka resandet är öka allmänhetens kunskap om de tjänster de erbjuds och de fördelar kollektivtrafiken har jämfört med att ta den egna bilen. Det kan exempelvis handla om att slippa leta parkeringsplats, sopa av snön, kunna sova eller vila.

Stor betydelse för nöjdheten men en mindre betydelse för att få fler att resa har kvaliteten d.v.s. saker som pålitlighet, bemötande, komfort, rena och hela fordon. Det beror på att dessa faktorer är hygienfaktorer som helt enkelt kunderna förväntar sig ska fungera. Att inte hålla kvaliteten kan dock innebära att befintliga kunder väljer att gå över till resa med egen bil och kanske också i viss mindre utsträckning avskräcker potentiella resenärer. Att smidigt, effektivt och enkelt kunna använda bytespunkten/ infrastrukturen är en faktor som påverkar valet av trafikslag samtidigt som det kan uppfattas som en hygienfaktor. Priset har något högre påverkan än kvalitet men är inte avgörande för att öka antalet som väljer kollektivtrafik. Det finns dock vissa undersökningar som indikerar att priset kan vara en viktig variabel särskilt för yngre yrkesarbetande. Samtliga dessa faktorer har dock stor påverkan på kundernas nöjdhet med kollektivtrafiken.

Avregleringen/marknadsöppningen av kollektivtrafiken

Den 1 januari 2012 träder den nya kollektivtrafiklagen i kraft. Den innebär bl.a. att nya regionala kollektivtrafikmyndigheter bildas och som har till uppgift att ha ett mer strategiskt synsätt på kollektivtrafiken. Pendling över länsgräns underlättas. Kollektivtrafik på vatten inkluderas. Lagen innebär även att det blir fritt för buss- och tågoperatörer att fritt etablera kommersiell trafik

År 2012 får då Sverige en helt ny situation på kollektivtrafikmarknaden, både vad gäller regionala och interregionala resor. Från och med tidtabellen för 2012 har vi en helt avreglerad marknad för tåg och den nya lagen för all kollektivtrafik gäller från den 1 januari 2012.

Det har pågått ett engagerat arbete i länen med att bilda de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKTM) som lagen kräver. De regionala myndigheterna ska dels lämna utrymme för och säkra förutsättningar för trafik av kommersiella aktörer, dels upphandla subventionerad trafik. Arbete har påbörjats med utformningen av de regionala trafikförsörjningsprogrammen som bland annat ska redovisa all kollektivtrafik men också en tydlig gränsdragning av det offentliga åtagandet , d.v.s. för vilken trafik man avser besluta om allmän trafikplikt.

Det finns i länen en medvetenhet om den ändrade rollfördelning och inriktning som följer av den nya kollektivtrafiklagen innebär, men också viss osäkerhet i

hur man i praktiken t.ex. ska definiera det offentliga åtagandet. Det är också väsentligt att nyttja de möjligheter som en omfördelning av arbete med linjesträckningar och tidtabeller m.m. från beställare till utförare. Detta bedöms kunna ge effektiviseringsvinster i storleksordningen 20%.

De nationella myndigheterna berörs också av reformerna. Transportstyrelsen har en central roll som ansvarig för marknadsövervakningen. Utöver myndighetens tidigare ansvar att utöva tillsyn på järnväg tillkommer nu ett ansvar för att utöva tillsyn för kollektivtrafik på väg. Trafikverket har bland annat till uppgift att stödja de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i deras arbete med de regionala trafikförsörjningsprogrammen. Samtrafiken AB får också en viktig roll framöver eftersom de enligt Transportstyrelsens förslag ska ta emot alla kollektivtrafikföretags utbudsinformation.

Långväga persontrafik på järnväg får nu fritt konkurrera med SJ AB som, med vissa undantag, haft monopol på persontrafiken med tåg.

Vilka hinder finns då för att liberaliseringen av kollektivtrafikmarknaden ska fungera som avsett och ytterst ge kunderna en större valfrihet och kvalitet samt öka kollektivtrafikens marknadsandel.

Att ta sig in på tågmarknaden kräver tillgång till rullande materiel vilket ofta innebär stora investeringar. Frånvaron av en fungerande andrahandsmarknad eller möjligheter att hyra materiel utgör ett hinder.

Även tillgången till stationer och bytespunkter kan påverka möjligheterna att bedriva kommersiell trafik. Järnvägslagen reglerar dessa frågor men på ”vägsidan” av en bytespunkt finns inget lagstöd. Inom fördubblingsprojektet har därför under senhösten 2011 pågått ett branschgemensamt projekt som gäller tillträde till bytespunkter. Deltagare i arbetet har varit representanter från Branschföreningen Tågoperatörerna, Svensk Kollektivtrafik, Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, SKL, Jernhusen med flera och Trafikverket har lett projektet. Det övergripande målet för projektet är att ta fram principer för konkurrensneutralt tillträde till och prissättning av bytespunkter (inklusive hållplatser), gemensamma system och öppna depåer för kollektivtrafik. Principerna ska följa intentionerna i den nya kollektivtrafiklagstiftningen och samtidigt vara förankrade i och accepterade av branschen.

Ett kännetecken för stationer och bytespunkter i Sverige är att ägandet – och därmed ansvaret – är splittrat på flera intressenter. En och samma station/-bytespunkt kan till olika delar ägas av Trafikverket, kommunen, landstinget, trafikhuvudmannen, Jernhusen och privata fastighetsägare. Dessutom är ansvarsfördelningen i vissa fall otydlig. Trafikverket tog under 2010 fram en principiell ansvarsfördelning för linjer, bytespunkter, depåer och terminaler inom järnvägen. Principen är att staten/Trafikverket ansvarar för järnvägens huvudsystem och marknaden ska svara för sidosystemet.

Tillgången till tåglägen är idag ettårig och utgör i vissa stråk en knapp resurs, vilket innebär att Trafikverkets fördelning av tåglägen skulle kunna uppfattas

som ett marknadshinder. Enligt Trafikanalys bör den nu använda tilldelningsprocessen vidareutvecklas eftersom den inte kan sägas optimera systemet, vare sig i dess delar eller som helhet, för samhällsekonomisk effektivitet. Ett sådant arbete har pågått under en tid och bl.a. kommer att prövas om fleråriga avtal kan slutas.

6 Brister fram till 2021/2025

6.1 Storstadsregionerna

De åtgärder som genomförs i nationella och regionala planer fram till 2021 kommer i många fall att förbättra nuläget. När dubbelspåret till Trollhättan och Västlänken är öppnade torde marknadsandelen för tåg kunna öka markant. I Stockholm kan Citybanan och utbyggnaderna på Mälarbanan bidra till att öka marknadsandelen. I Malmö kan den nyligen invigda Citytunneln och Trelleborgsbanan liksom fyrspårsutbyggnaden Arlöv-Flackarp bidra. Den ökade efterfrågan kommer ändock att medföra att det finns ett antal stora kapacitets- och effektivitetsbrister vad gäller persontransporterna. Till övervägande del finns dessa inom storstadsregionerna eller är kopplade till interregionala resor eller regional pendling till storstadsregionerna. I resrelationerna Stockholm-Malmö (56%), Stockholm-Göteborg (73%) och Stockholm-Karlstad (69%) är punktligheten i tågtrafiken mycket låg.

Utöver detta finns enstaka flakhalsar, bl.a. kopplade till besöksnäringens behov. Inom flyget sammanhänger kapacitetsproblemen med marktransporter till Arlanda. Det gäller även vägtransporter från väster i Mälardalen. Även Landvetter och Skavsta har vissa problem med effektiva marktransporter.

En relativt sett längre restid är naturlig i storstad på grund av trängseln. Det för trafikanterna största problemet är bristen på förutsägbarhet. En arbetsresa kan vissa dagar ta 30 minuter, andra dagar 90 minuter. Detta kan innebära att man kommer sent till möten, till hämtning på förskola etc. Trafikanalys beräknar samhällets kostnader för förseningar i storstadsregionerna till ca 8,5 mdr årligen. Miljökostnaden för trängsel tillkommer med ca 3 mdr. Den ojämförbart största delen är hänförlig till Stockholm, ca 75%. Göteborg och Malmö svarar för vardera 10-15%. Trots att bilpendlingen dominerar totalt sett ligger de största förseningskostnaderna, nära 90%, inom kollektivtrafiken.

Det finns en brist på depåkapacitet i storstadsregionerna. Det är väsentligt att det finns depålägen som inte tar i anspråk onödig ytterligare bankapacitet

Stockholm

Kapacitetsbristen i järnvägssystemet innebär att det finns stora brister i kvalitet och inte minst punktlighet för arbetspendlingen. Det gäller även inom tunnelbanesystemet i Stockholm och det gäller också inom vägsystemet. I Stockholm finns de största bristerna och problemen finns nu under en allt längre tid på dagen. I och med att kapacitetstaket är nått leder även små incidenter snabbt till stora störningar i en stor del av systemet.

År 2025 är Förbifart Stockholm utbyggd, vilket gör att trafiken sannolikt kommer att öka vid infarterna vid Förbifarten och Yttre tvärleden. Det kommer då sannolikt att bli ökad köbildning på delar av E4, E4/E20 och E18, exempelvis norr om Södertälje och söder om Arlanda. Trängsel kommer också att uppstå på delar av Södertörnsleden och Norrortsleden samt på Rotebroleden, som samtliga är vägar där kapacitetsefterfrågan ökar när Förbifarten är utbyggd. Tack vare Förbifarten kommer kapacitetsproblemen inte att öka lika snabbt

längre in mot staden, men det medför samtidigt nya trängselproblem för angränsande vägar.

Köbildningen på infarterna till Stockholm medför också brister i framkomligheten för flertalet bussar i linjetrafik i Stockholmsregionen. Busskörfälten blir otillräckliga eftersom de inte är sammanhängande. Problemen gäller såväl flygbussar och långväga bussar som regionala bussar från de kommuner som inte har spåranslutning med hög kapacitet, till exempel pendeltåg eller tunnelbana. Bussarna kommer också att ha stora problem på övrigt vägnät och korsningar i regionen vilket ger långa restider.

Utbyggnaden av Citybanan och ytterligare spår på delar av Mälarbanan medför att järnvägskapaciteten förbättras. De åtgärder på Mälarbanan som ingår i planen kommer dock att vara otillräckliga för att Citybanan ska kunna utnyttjas fullt ut. Citybanan innebär en kraftig kapacitetsökning vid Stockholms central. Denna kan dock inte utnyttjas till fullo eftersom reparationerna av Norrströms- och Söderströmsbroarna då påbörjas. Tåg söderifrån kommer då att behöva vända i Älvsjö eller Flemingsberg och resenärer får byta till pendeltåg. Redan år 2030 kan Stockholms centralstation återigen vara fullt utnyttjad.

Vissa brister kommer också att uppstå på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala och på Grödingebanan, delen Flemingsberg–Södertälje. Bristen kommer att leda till att järnvägstrafiken blir hårt styrd och inte kan göra uppehåll på stationerna på det sätt som är önskvärt.

Trängseln är tidvis stor på regionaltågen i Mälardalen. Resandet med dessa tåg har fördubblats sedan slutet av 1990-talet, då Mälarbanan och Svealandsbanan började trafikeras med TIM-trafiken, trots att antalet tåg inte har ökat och restiderna snarast har förlängts. Bedömningen är att det finns stor potential till för regionaltågsresandet att växa i framtiden om det sker rimliga förbättringar. Ett problem är att integrationen mellan regionaltåg och SL-trafiken är låg. Biljettsystem, informationssystem och taxestruktur är separata för pendeltåg och regionaltåg, vilket minskar utbytet av passagerare mellan systemen. Dessutom är bytespunkterna mellan systemen få och dåligt utvecklade.

Under planperioden sker utbyggnader av spårvägar. Dessa bedöms dock inte räcka till för det framtida behovet av regional kollektivtrafik med hög kapacitet i vissa resrelationer. I dag står tunnelbanan för ett mycket stort regionalt resande i Stockholmsregionen. I kritiska punkter utnyttjas dock hela den tillgängliga kapaciteten, och det behövs en utbyggnad för att tunnelbanan ska klara en lika stor andel av kollektivtrafikresorna i framtiden.

Utöver detta finns kapacitetsbrister på väg 222, Värmdö/Nacka – Stockholm. Kapaciteten över Saltsjö-/Mälarsnittet är fortsatt otillräcklig. Det finns även brister vad avser infartsparkeringar både vad gäller kapacitet och trygghet. Detta gäller såväl cykel som bil.

Ett alternativ till att bussar och bilar kan köra ända in till citykärnorna är att skapa effektiva noder/bytespunkter i anslutning till spårsystemet. Eftersom ett byte alltid innebär en uppoffring i tid och komfort kräver detta att det finns

tillräcklig kapacitet i spårsystemet och att bytespunkten är attraktiv (se åtgärder nedan).

Fram till 2025 görs inte några förbättringar för pendlare mellan Nyköping och Stockholm, vilket medför att restiden fortfarande kommer att vara en bit över en timme. Till och från Skavsta flygplats kommer restiderna med buss eller tåg+buss från Stockholm fortfarande att vara cirka 1:30–1:40. Det är även för långa restider från Östergötland till Skavsta.

Göteborg

Vägtrafiken förväntas öka inom Storgöteborg. Det medför att det blir kapacitetsproblem för distributionstrafiken inom Storgöteborg, exempelvis vid anslutningen från väg 40 till E6, (Kallebäcksmotet). Lastbilsflödet på delen Jönköping–Göteborg förväntas till 2050 öka med cirka 45 procent, vilket medför att väg 40 Landvetter–Göteborg förväntas få kapacitetsproblem. På delen Jönköping–Göteborg förväntas lastbilsflödet öka med cirka 80 procent till 2050, vilket medför trängselproblem vid Halmstad, Varberg och på delen Kungsbacka–Göteborg.

När Västlänken är klar kommer det att gå genomgående tågtrafik Alingsås–Göteborg–Kungsbacka. En stor fördel blir också att man kan nå fler målpunkter i Göteborg utan byte. Det finns önskemål om tätare trafik, men det kommer inte att vara möjligt att utöka tågtrafiken med dagens uppehållsbild.

Sammantaget kommer restiden med kollektivtrafik mellan Borås och Göteborg fortfarande att vara cirka 60 minuter, det vill säga mer än 60 minuter från bostad till arbetsplats. Även Landvetters flygplats har bristfällig kollektivtrafik och svagt trafikutbud. Dagens kollektivtrafikandel är bara 7 procent för de som arbetar på Landvetter och 16 procent för flygpassagerarna, och andelen antas inte kunna öka till 2025. Det finns således starka skäl att förbättra kollektivtrafiken mellan Västsveriges två största städer och till landets andra flygplats. På väg 40 antas det dessutom bli stora kapacitetsproblem på avsnittet mellan Göteborg och Flygplatsmotet och på avsnittet genom Borås. Anslutningen mellan riksväg 40 och E6 vid Kallebäck utgör en stor flaskhals. Kapacitetsproblemen där ger stora störningar för trafiken på riksväg 40 och ger förlängda restider för expressbussarna från Borås.

Trängselproblemen förväntas öka vid infarterna till Göteborg samt på E6/E20 mellan Fässbergsmotet och Fiskebäcksmotet. Det förväntas också stora kapacitetsproblem för kollektivtrafiken (spårvagn och buss) i centrala Göteborg, främst genom Brunnsparken.

Busstrafiken i Göteborg har problem av samma typ som i Stockholm. Även om busskörfält finns anordnade fastnar bussarna vid på- och avfarter eller när man kommer in i städernas mer centrala delar.

Malmö

Bristerna för persontrafik mellan södra Sverige och Stockholm kommer att kvarstå på grund av begränsningarna på Södra stambanan. Ökad andel godstransporter mellan Halland och Skåne skapar brister på både väg och järnväg. De efterfrågade pendlingsmöjligheterna enligt tågstrategin i Skåne blir svåra att uppnå med nuvarande utvecklingstakt för infrastrukturen. Långa restider för pendling i Småland och Blekinge försvårar utvecklingen av arbetsmarknaderna.

I Skåne finns stor efterfrågan på snabb kollektivtrafik, och i Skånetrafikens tågstrategi finns tydliga önskemål om utökning av trafiken på starka pendlingsstråk. På sträckorna Helsingborg–Landskrona–Lund–Malmö och Hässleholm–Höör–Eslöv–Lund–Malmö finns starka önskemål om utökat utbud. Tågtrafiken kan erbjuda bra restider med uppehåll längs vägen, men dagens trafikupplägg med olika uppehållsbild tar mycket kapacitet och det blir därför svårt att utöka trafiken. E6 söder om Helsingborg har också vissa trängselproblem, men för att busstrafiken ska kunna erbjuda konkurrenskraftiga restider bör den läggas upp som direkt linje Helsingborg–Malmö utan att stanna i Landskrona och Lund. Skånetrafiken anser dessutom att direktbussar på delar av marknaden skulle ge ett alltför splittrat upplägg. På sträckan Hässleholm–Malmö går vägen en längre väg än järnvägen. Det kommer därför även 2025 att vara svårt att erbjuda bra restider med bil och buss.

På relationen Kristianstad–Lund–Malmö kommer restiden med bil och buss att bli något förbättrad tack vare planerade utbyggnader av E22. Eftersom tåget går en längre väg via Hässleholm kör Skånetrafiken bussar den kortare vägen via Hörby som kompletterar tågtrafiken. Restiden Kristianstad–Malmö med buss blir ändå betydligt längre än med tåg. Stora kapacitetsproblem kommer även att finnas på enkelspåren Ystad–Malmö, Trelleborg–Malmö, Kristianstad–Hässleholm, Åstorp–Helsingborg samt på det den korta sträckan Maria–Helsingborg, som är det sista kvarvarande enkelspåret på Västkustbanan.

Busstrafiken i Malmö har problem av samma typ som i Stockholm. Även om busskörfält finns anordnade fastnar bussarna vid på- och avfarter eller när man kommer in i städernas mer centrala delar.

6.2 Utanför storstadsregionerna, långväga och regionala persontransporter

Enligt prognosen förväntas vägtrafiken i norra Sverige öka mest längs kusten där det antas ca 25 % ökning till 2030 ca 35 % till 2050. I fjäll och inland antas svag tillväxt eller minskning.

I norra Sverige är det generellt långa avstånd mellan de större tätorterna, det medför långa restider och svårigheter att överbrygga skillnader i näringsstrukturen. För att minska sårbarheten är det därför angeläget att

minska restiderna. I Västerbotten har det medfört stora obalanser där Umeå länge har varit den enda kommunen som ökat befolkningen. För att sprida utvecklingen och minska trycket på Umeå är det angeläget att minska restiderna. Söder om Umeå finns Botniabanan som medfört minskade restider, dessutom har den nya tågtrafiken till Vännäs och Lycksele kunnat minska restiderna. Norr om Umeå är dock restiden med buss till Skellefteå ca två timmar, vilket är alltför lång tid för att klara dagspendling.

I Norrbotten är det inte lika polariserat, men Luleås differentierade arbetsmarknad är viktig för stora delar av Norrbotten. Här fungerar samspelet bättre, då det är kortare avstånd till andra större tätorter. Piteå kan nås på ca en timme med buss, men restiden till Skellefteå är drygt två timmar.

Avståndet mellan Kiruna och Luleå är alltför långt för dagspendling, men det är viktigt att restiden inte är alltför lång för andra typer av resor (sjukresor, fritidsresor, turism mm). Då vägen går en längre har väg har det länge varit järnvägen som kunnat erbjuda bäst restider. Den alltmer ökande malmtrafiken har dock medfört att restiden under de senaste 15 åren ökat från strax över tre timmar till ca fyra timmar.

I persontrafikprognosen antas generellt 10-20% ökning på vägarna inom region mitt till 2030. 2025 antas det i Scenario A finnas vissa trängselproblem vid Gävle, Falun, Sundsvall och Örnsköldsvik, som blir mindre i Scenario B.

Det har länge funnits starka önskemål om kortare restider och fler förbindelser mellan Dalarna och Stockholm. Flygtrafiken från både Borlänge och Mora till Stockholm har minskat kraftigt och om den nuvarande trenden fortsätter är det troligt att den reguljära trafiken upphört 2025. Även busstrafiken har haft svårt att hävda sig, trots låga priser. Önskemålen från berörda län har därför gällt förbättringar av tågtrafiken och det specifika önskemålet har varit timmestrafik från Mora/Borläge/Falun till Stockholm och en kortare restid än idag.

Relationen Sundsvall-Stockholm har länge varit en viktig förbindelse för den långväga persontrafiken. Antalet resenärer på Sundsvalls flygplats har dock nästan halverats efter att Arlanda fick tåganslutning. Samtidigt har den reguljära flygtafiken upphört i Hudiksvall, Söderhamn och Gävle. Det har medfört ökade förväntningar på tågtrafiken mellan Sundsvall och Stockholm. För tio år sedan var restiden med snabbtåget strax över tre timmar, men resttiden har förlängts i takt med att övrig tågtrafik ökat och uppgår nu till mer än 3,5 timmar. Det beror på att enkelspåret Sundsvall-Gävle fått stora kapacitetsproblem. Fram till 2025 byggs tio nya mötesspår, men det kommer att vara otillräckligt med hänsyn till den ökade trafiken. Kapacitetsproblemen förväntas därför vara större 2025 än idag.

Fram till 2025 görs inte några förbättringar på järnvägen mellan Norrköping och Mjölby. Det medför att det inte är möjligt att utöka tågtrafiken, problemen är allra störst på delen Norrköping- Linköping.
Önskemålet är redan i dag fyra tåg per timme, men det är inte möjligt att utöka tågtrafiken med nuvarande uppehållsbild. Därför kompletterar bussar

trafikutbudet. Dessa har dock längre restid. Fram till 2025 görs inte några förbättringar på järnvägen mellan Norrköping och Mjölby. Det medför att det inte blir möjligt att utöka pendeltågstrafiken. Problemen är allra störst på delen Norrköping– Linköping.

Pendlingsmöjligheterna till de större städerna i Småland kommer även 2025 i många fall att vara alltför bristfälliga. Detta är angeläget att åtgärda för att fler ska få tillgång till differentierade arbetsmarknader. De långa restiderna medför att bilpendling med lite bättre restid blir enda möjligheten för många. Restiden från Oskarshamn till Kalmar är lång, och bussrestiden kommer även framöver vara cirka 1:20.

Från Nässjö till Jönköping är restiden med tåg cirka 30 minuter, vilket är acceptabelt, men järnvägen har stora kapacitetsproblem och det är inte möjligt att utöka utbudet. Särskilt väster om Jönköping finns behov av att utöka utbudet. Från Värnamo till Jönköping är det redan motorväg på hela sträckan, vilket medför att restiden med buss är strax över en timme. Det är ungefär samma restid som med den snabbaste tågförbindelsen. Mellan Tranås och Jönköping är restiden än längre, eftersom både väg och järnväg går längre vägar. Restiden skulle i båda fallen behöva minska. På delen Borås–Jönköping är restiden med buss längre än 1:30, vilket är långt för dagspendling.

Restiden mellan de tre residensstäderna Växjö, Kalmar och Karlskrona kommer även 2025 att vara strax över en timme. Det är dock en mer acceptabel restid med tanke på att avståndet är mer än 10 mil. Här är det viktigare att kapaciteten utökas så att det går att köra tätare trafik.

Fram till 2025 antas det inte bli några direkta förbättringar på väg eller järnväg för den långväga persontrafiken mellan Stockholm/Östergötland och södra Sverige/Köpenhamn. I prognosen antas inrikesflyg stå för den största ökningen av den långväga trafiken. Även om många långväga resor till södra Sverige kan ske med inrikesflyg är det inte långsiktigt hållbart att flygtrafiken ska ta den största delen av marknaden. Enligt Transportstyrelsen och Swedavia kommer det dessutom att vara svårt att upprätthålla bra turtäthet till många flygplatser. Fram till 2025 förväntas en ökning av den regionala trafiken, vilket förväntas medföra än större problem.

Eftersom många andra städer i södra Sverige har anslutning till X2000 på Södra stambanan drabbar den låga punktligheten även dessa städer. Eftersom restiden med bil och buss är för lång och flygtrafiken har svårt att upprätthålla ett rimligt utbud, är det angeläget att transportkvaliteten i snabbtågstrafiken förbättras. Det är även nödvändigt med bättre samordning med tidtabellerna för anslutande regionaltåg i viktiga bytespunkter längs Södra stambanan.

Restiderna med bil och buss är redan långa och kommer inte att kunna minska till 2025. Snabbtågstrafiken kan erbjuda rimliga restider på flera relationer, men lider av kapacitetsproblem som också medför stora problem med punktligheten. 2010–2011 var punktligheten i tågtrafiken mellan Stockholm och Malmö endast cirka 50 procent. Det finns stort behov att av förbättra för de långväga resorna mellan Stockholm och Öresundsregionen. Restiden med tåg Stockholm–Malmö

och Stockholm–Halmstad kommer 2025 fortfarande att vara cirka 4,5 timmar, vilket är alltför långt för att resa över dagen. Ännu värre kommer det att vara mellan Stockholm och Helsingborg, Köpenhamn, Kalmar och Karlskrona, där restiden även framöver antas vara cirka 5 timmar

Det finns brister i viktiga pendingsstråk i Småland; Nässjö-Jönköping, och bristfällig kollektivtrafik längs sydostkusten och Tranås-Jönköping.

På E18 genom Värmland antas det blir vissa kapacitetsproblem i östra delen av Karlstad. Fram till 2025 byggs några mötesspår på sträckan Kil– Karlstad–Kristinehamn, vilket medför att kapaciteten förbättras. Det kommer dock inte att vara tillräckligt för att kunna öka tågtrafiken enligt Värmlandstrafikens önskemål. På delen Arvika–Karlstad förekommer inga direkta trängselproblem på E18, men kapacitetsproblemen på järnvägen kommer att bli akuta, framförallt på delen Arvika–Kil, där kapaciteten inte kommer att öka. Det kan därför bli nödvändigt med kompletterande busstrafik och personbilstrafiken kan komma att öka ytterligare, vilket kommer att öka trängselproblemen.

6.3 Cykel

En väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för en utveckling mot en ökad säker cykling. Det innefattar bland annat ett sammanhängande nät av cykelvägar där framkomligheten för cyklister prioriterats exempelvis vid signaler. Många åtgärder har vidtagits i form av ny infrastruktur och även andra åtgärder som att sänka hastigheten för biltrafiken. Trots dessa åtgärder återstår mycket att göra framförallt i form av åtgärder av bristande länkar, säkra korsningar med mera.

Trängseln på cykelvägar i Stockholmsområdet förväntas öka. Dessa är inte dimensionerade för de snabbt växande cykelflödena, som har fördubblats de senaste tio åren.

6.4 Arlanda

Resandet till och från Arlanda har ökat de senaste 10 åren. Arlanda är Sveriges största internationella flygplats och Arlanda-Märsta är också en regional kärna i Storstockholm och en av landets största arbetsplatser med 16 000 anställda. Inrikesflyget har inte ökat under de senaste åren, i stället har det blivit allt viktigare att tåg och buss fungerar för den anslutningsresa som behöver göras inom landet. Tillgängligheten till Arlanda är därför mycket viktig för landets internationella konkurrenskraft.

Uppsala län bildar tillsammans med Stockholms, Örebro, Södermanlands och Västmanlands län en alltmer funktionellt sammanhållen Stockholm-Mälarregion, där bra kommunikationer får ökad betydelse. Väginfrastrukturen saknar, liksom järnvägsystemet, en viktig länk i öst-västlig riktning mot Arlandaområdet. För Håbo och Enköping samt en mängd kommuner i norra

Mälardalsområdet, exempelvis Västerås och Örebro är förbindelser med Arlanda avmycket strategisk vikt.

Med koppling till Arlanda sker en stark utveckling av logistikverksamheter i Rosersberg. Ett flertal stora logistikföretag finns redan etablerade. En kombiterminal för containeromlastning är på gång och med den framväxande logistikverksamheten i Rosersberg kommer behovet av förbättrade öst-västliga förbindelser att öka, för både väg och järnväg. Det gäller inte bara till/från Rosersberg utan också mot bland annat Kapellskär och vidare österut. För övriga kommuner i norra Mälardalsområdet (t.ex. Västerås/Örebro) är förbindelser med Arlanda av mycket strategisk vikt, både när det gäller person- och godstransporter.

Nuvarande vägvisning för trafik på E18 mot Arlandaområdet utgår från att leda trafiken på E18 fram till Kallhälls Tpl och vidare väg 267 till Rotebro Tpl och slutligen E4 upp till Arlanda. Det vägalternativet innebär en omväg på ca 14 km jämfört med väg 263 över Sigtuna. Planering för en ombyggnad av väg 267 till fyrfältighet med planskilda korsningar pågår och ligger finansierad för utförande under 2012-2014 i länsplanen för Stockholms län.

Det finns samtidigt hårda miljökrav på Arlanda bl.a. för de samlade utsläppen från marktransporter, flygplatsverksamhet och flyget inom LTO-cykeln. Om marktransporternas ökande utsläpp inte kan begränsas kan de komma att vara en begränsande faktor för flygets framtida utveckling. Även bullerrestriktioner är begränsande.

Arlandas utsläppstak (villkor 1) blir främst en begränsning av koldioxidutsläppen. Flygplatsen har tidigare passerat gränsen vid enstaka tillfällen, och enligt prognosen man att passera taket 2013/2014. Om inte reglerna för utsläppstaket ändras kommer detta att medföra begränsningar för Arlanda flygplats, vilket medför kapacitetsbegränsningar för flygtrafiken till och från Stockholm. Koldioxidtaket gäller utsläppen från samtliga marktransporter, från flygets landningar och starter samt från flygplatsverksamheten. Marktransporternas andel av utsläppen ökar och är nu mer än hälften av koldioxidutsläppen från Arlanda.

Den andel av resorna till Arlanda som sker med kollektivtrafik eller miljöfordon måste öka kraftigt för att det ska gå att klara utsläppsmålen för Arlanda. För att det ska bli möjligt behövs både förbättrad busstrafik och förbättrad tågtrafik. Med nuvarande regler räcker inte spårkapaciteten på Ostkustbanan och Arlandabanan till. Idag går en pendeltågslinje mellan Uppsala och Upplands Väsby med två tåg i timmen, denna linje kommer 2013 att förlängas till Stockholm. Med nuvarande trafikstruktur finns dock inte kapacitet att utöka trafiken till mer än två tåg i timmen Arlanda Express har redan tät trafik, men dessa tåg och plattformar på Arlanda norra och södra kommer även 2025 att vara alltför korta för att kunna ta emot en större ökning av antal resenärer. Det hade varit möjligt att utöka annan persontågtrafik än pendeltåg, men höga avgifter för att angöra Arlanda central begränsar trafikutbudet.

6.5 Besöksnäringen

Det finns flaskhalsar eller kapacitetsproblem på viktiga stråk för turistnäringen. Ofta saknas bra kollektiva förbindelser. Fjällturismen har behov av säkra, farbara vägar med god hastighetsstandard. Brister finns på t.ex. riksväg 71 mot Sälenfjällen men även andra vägar till skidorterna. Besöksnäringen i norra Sverige är också beroende av flygplatser med bra flygförbindelser.

En särskild problematik finns kring nattågstrafiken på övre Norrland. Punktligheten i denna trafik, som handlas upp av staten, är mycket dålig. År 2011 var den endast 45%, vilket innebär en begränsning i möjligheterna att kommersiellt utveckla denna trafik. En viktig orsak är kapacitetsproblemen på Malmbanan. Brist på leasingmarknad (jfr flyg) för lok/tågvagnar hämmar marknadsutvecklingen för trafiken. För nattågen till Storlien finns tveksamheter om denna även fortsättningsvis kan bedrivas kommersiellt. Statens kostnader för nattågstrafik kan då komma att öka kraftigt.

Cykelturismen växer vilket ställer krav på bra cykelleder, god vägvisning och paket med möjligheter att hyra cykel, boka boende och möjligheter till rast och förtäring. Kattegattleden finns med i nationell plan som satsning och planer finns på ytterligare leder, bl.a. Sydostleden genom Småland.

7 Åtgärder - 2025

Efterfrågan på persontransporter kommer att öka mer än vad som kan hanteras utifrån rådande marknadsandelar. Av kapacitetsskäl måste därför vidtas åtgärder för att *kraftigt öka cykel- och kollektivtrafikens marknadsandel*. Detta ligger i linje med det arbete som bedrivs i branschens fördubblingsprojekt. En fördubbling är dock på längre sikt inte tillräcklig. Den övervägande delen av den ökade efterfrågan, särskilt i storstadsregionerna, måste mötas med cykel- och kollektivtrafik. Satsningar måste utgå från tydliga funktionskrav som grund för en tydligare prioritering av satsningar på flyg, tåg, buss, bil i olika relationer.

Mot bakgrund av den satsning som måste ske för en kraftigt ökad kollektivtrafik måste frågor kring den framtida finansieringen av investerings- och driftkostnader studeras. Hur ska framtidens kollektivtrafik finansieras? Idag är subventionsgraden i den av de tidigare huvudmännen upphandlade trafiken mellan 39 % (Skåne) och 74% (Gotland). Den totala kostnaden är 2010 ca 14 miljarder kronor men enligt en studie av Sveriges Kommuner och Landsting kan nettokostnadsökningen för en fördubbling av kollektivtrafikresorna bli ca 35 miljarder kronor.

Utökning eller omfördelning av medel i nuvarande plan bör ske för att möjliggöra tidigareläggning av vissa spårinvesteringar i storstadsregionerna. Utökade medel krävs också för trimningsåtgärder med inriktning på ökad framkomlighet för busstrafiken.

För åren fram till 2025 bör, utöver objekt som påbörjas i gällande plan, fokus sättas på åtgärder, primärt steg 1-3, som bidrar till en ökad andel kollektivtrafik.

7.1 Generella steg 1 – 4 åtgärder

Följande typer av åtgärder, steg 1 – 4 är viktiga för att kunna möta efterfrågan på persontransporter;

Stads- och regionplanering

En förutsättning är att markanvändningen successivt måste styras hårdare mot exploateringar som gynnar kollektiva lösningar och cykeltrafik. Exempel på principer för en hållbar planering är att koncentrera utbyggnad till befintlig bebyggelse, så att avstånden mellan dagliga målpunkter blir kortare, och att bygga ut längs befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk av hög kvalitet och på gång- och cykelavstånd från tätorten. Staden, med korta avstånd och lättillgängliga målpunkter, ger gång-, cykel- och kollektivtrafik goda förutsättningar att konkurrera på ett mer framgångsrikt sätt. Vi kan alltså påverka det framtida resandet genom den fysiska planeringen. I samhällsplaneringen är det angeläget att kollektivtrafiklösningar ges förutsättningar att bli färdiga tidigt, så att de vanor som nya boende och arbetstagare skapar när de etablerar sig i området blir hållbara. Genom att skapa nya målpunkter längre ut i regionerna finns möjlighet att ”vända på flödena”, så att en större del av resenärerna rör sig i motsatt riktning mot idag. Inte minst i kollektivtrafiken skulle detta innebära ett väsentligt bättre kapacitetsutnyttjande av befintlig infrastruktur. Det förutsätter också bättre tvärförbindelser.

Trafikverket måste, tillsammans med länsstyrelsen, i tidiga skeden och som remissinstans i samhällsplaneringen verka för en anpassning av ny bebyggelse, så att kapacitetsstarka och hållbara transport- och ressätt främjas och så att det blir möjligt att bygga ut infrastrukturen för denna typ av kommunikation. Trafikverket är också själv planaktör och bör väga in den påverkan som ny eller ombyggd infrastruktur får på valet av transport- eller färdmedel.

Trafikverket ska enligt instruktionen stödja kollektivtrafikens utveckling. Den roll Trafikverket föreslås få i samband med att regionala kollektivtrafikprogram tas fram, öppnar möjligheter för verket att på ett tidigt stadium klargöra de kapacitetsmässiga förutsättningarna för olika former av kollektivtrafik, främst på järnväg och väg. En förväntad effekt är att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ges bättre förutsättningar att planera och välja trafiklösningar utifrån kapacitetsförutsättningarna i transportsystemet som helhet.

Styrmedel

Reseavdrag, beskattning, trängselavgifter etc har betydelse för valet av färdmedel. Kommunernas parkeringspolitik kan användas som ett effektivt styrmedel, liksom subventioneringen av kollektivtrafiken.

Vid höga flöden och hög lastbilsandel på 2+1 vägar kan kapaciteten ökas genom att införa omkörningsförbud för lastbilar. Omkörningsförbudet innebär att lastbilar inte får köra om lastbilar.

Mobility management

Detta är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är ”mjuka” åtgärder som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av partners verksamheter. Det kan även handla om att påverka arbetsgivare att subventionera kollektivtrafikutgifter för att ge incitament att avstå från bilåkande. I dagsläget innebär en sådan subvention ett förmånsvärde.

Bilpooler finns etablerade på vissa håll sedan några år tillbaka. Konceptet torde dock kunna utvecklas ytterligare.

Den moderna informationsteknologin har skapat förutsättningar för distansarbete och möjlighet att redan i dag genomföra rutinmässiga möten via webben. Förutsättningarna kommer rimligen att bli ännu bättre med tiden. Den pågående regionförstoringen skapar växande arbetsmarknader men leder till längre arbetsresor. Från såväl kapacitetssynpunkt som resurs- och familjesynpunkt kan det bli allt viktigare att ge de anställda goda förutsättningar för distansarbete.

Utökade möjligheter till flextid kan kapa topparna i trafiken och minska kostnaderna för kollektivtrafiken.

Att dessa möjligheter i dag bara används i begränsad utsträckning beror på en rad faktorer, däribland ovana och bristande acceptans. Här kan mobility management bidra till förändrat beteende. Samtidigt måste beaktas att många avstår distansarbete utifrån sociala aspekter, den direkta kontakten med arbetskamrater m.m.

ITS

På lite längre sikt kommer transportsystemet att i hög grad vara beroende av ITS-baserade tillämpningar. De har en stor potential att öka effektiviteten i transportsystemet som helhet, och bör därför tillmätas större betydelse när transportsystemet planeras och utformas.

ITS-lösningar möjliggör realtidsinformation om det aktuella trafikläget. I Trafikverket pågår ett kontinuerligt arbete med uppdatering och uppgradering av processer, baserat på den senaste ITS-teknologin, för att förbättra insamling av information, analys av trafiksituation och information till trafikanter.

Utvecklingen av digitala informationsskyltar och radiosystem i realtid är också viktig. Det handlar om att tillhandahålla punktlig trafikinformation till resenärer som kan beröras av störningar – via ITS-lösningar som digitala informationsskyltar och radiosystem. Trafikanter ska på snabbaste och enklaste sätt få tillgång till uppdaterad trafikinformation för att själva kunna välja väg i trafiken.

MCS är system med körfältssignaler som används för att begränsa hastighet eller stänga av körfält. Systemet varnar inkommande trafik för köbildning. Ett viktigt användningsområde är tunnlar.

Kövarningssystem

med omställbara kövarningsmärken varnar trafikanter för kö. Detta är en enklare och billigare lösning än MCS, men den kan inte användas för körfältsstyrning.

Variabel hastighet

används främst på höghastighetsvägar (över 90 km/tim) med återkommande hastighetssänkning. Hastighetsgränsen sänks med 20 km/tim vid hög belastning. Hastighetsskillnader och tidsluckor utjämnas, och det blir färre körfältsbyten.

Drift och underhåll

Fortsatt återhämtning av eftersläpat underhåll av järnvägsinfrastruktur och drift och underhåll av de gator som trafikeras av busstrafik.

Standarden på drift och underhåll förbättras för att öka tillgängligheten till kollektivtrafik, busshållplatser, bytespunkter, gång- och cykelvägar i storstadsområden, nationella stamvägar och utpekade pendlingsstråk.

Högt satta mål för leveranskvalitet för ett utpekat vägnät för arbetspendling, servicetransporter och kollektivtrafik kring större tätorter. Viktiga kriterier för indelningen är pendlingsströmmarnas
storlek och att täcka in viktiga målpunkter och större resandemängder i det befintliga kollektivtrafiksystemet.

Driftfrågor, särskilt kopplade till vinter, har en stor potential för att bidra till en ökad kollektivtrafik och arbetet bör prioriteras och intensifieras.

Ökad cykling

För att åstadkomma en ökad säker cykling krävs det att cykelfrågor prioriteras såväl i planering som med ekonomiska medel. Medel i länsplanerna behöver i större utsträckning användas till att skapa ett sammanhängande, fristående och gent cykelnät med hög kapacitet i och kring de större städerna och tätorterna.

Effektivare fordon

Fordonen bör optimeras. Högre och längre tåg kan ge ökad kapacitet. Bussar bör utformas för en högre attraktivitet.

Förbättrad information före och under resa.

System för reseplanering behöver bli intermodala. Inte minst måste information om störningar förbättras.

Enkla och mer generella betalsystem

För att underlätta för resenärerna behöver betalsystemen göras enklare, t.ex. genom betalning med vanliga betalkort.

Attraktiva bytespunkter

Bytespunkterna är av avgörande betydelse för hur en resenär upplever sin resa. Bidragande till val av kollektivtrafik är bytespunktens inre logiska uppbyggnad. Det gäller främst att organiseringen av plattformar och planskildheter och i relation till ortens omgivning och övriga element i anläggningen skapar förutsättningar för snabb, effektiv, smidig användning och enkelhet att nå trafikslagen. Den förbättrade inre organisationen av funktioner leder också till att bytespunkten inte blir kapacitetsbegränsande. Hantering av bagage måste underlättas.

Ansvaret för bytespunkter är uppsplittrat och de olika aktörerna måste därför samverka aktivt för en utveckling av bytespunkternas kvalitet. Syftet är att möjliggöra smidiga byten mellan trafikslag genom att korta gångtider för resenärer, effektivt organisera resenärsflöden, ge god trafikinformation till resenär, skapa säkra och trygga miljöer samt undvika kapacitetsbegränsningar på bytespunkten.

För välfungerande bytespunkter är det väsentligt med sammanhållna, icke splittrade miljöer som är lätta att använda och förstå. Säkra/trygga cykel- och bilparkeringar måste tillskapas, liksom utbyggnad av kommersiell eller social service. En god bytespunkt bör vara en mötesplats i vardagen och ett mål i sig.

ITS-lösningar kan utnyttjas för att främja byte mellan trafikslag, t.ex. genom vägvisning från större infartsleder till infartsparkeringar vid regionaltågsstationer.

I terminaler i storstadsregionerna och större tätorter kan kapacitetsbrist uppstå. Kapaciten kan ökas genom en mer noggrann planering av ankomst- och avgångstider.

Ökad framkomlighet för busstrafiken

Framkomligheten är en avgörande faktor för busstrafikens restid som i sin tur är en viktig faktor vid valet mellan egen bil och kollektivtrafik. Är restidskvoten lika mellan bil och kollektivtrafik så föredrar 90 % att resa med kollektivtrafik. Är restidskvoten den dubbla föredrar endast 35 % kollektivtrafiken. Det finns många åtgärder som förbättrar framkomligheten för kollektivtrafiken, exempelvis signalprioritering, utformning och placering av hållplatser och hastighetsdämpande anläggningar samt givetvis olika varianter av bussgator samt busskörfält.

Sammanhängande busskörfält bör byggas ut på de större infartslederna till storstäderna. På- och avfartsramper måste utformas så att bussarna fastnar i köer där.

Det är väsentligt att bussarna ges prioritet även i stadens trafiknät. Städerna måste i högre grad prioritera användningen av gaturummen till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Prioritering av bussar i trafiksignaler är också en verkningsfull åtgärd.

Trimningsåtgärder

Det finns stora möjligheter att med trimningsåtgärder få en effektivare användning av den befintliga infrastrukturen. Åtgärderna har normalt en hög samhällsekonomisk effektivitet.

Kapaciteten **i** järnvägssystemet kan ökas genom en optimering av hastighet och stopp vid stationer.

Reversibla körfält innebär att riktning på körfält växlas efter pendlingstrafikens efterfrågan. Effekten är lika med extra körfält som höjer kapaciteten för pendlingstrafiken med från 25-50 procent. Åtgärder är aktuell för högt trafikerade sträckor som kännetecknas av pendlingstrafik av slagen in till staden på morgonen och ut från staden på eftermiddagen.

Påfartsreglering innebär en trafiksignal vid påfarter för att begränsa antal bilar på högttrafikerade sträckor i rusningstid. Åtgärden skapar ett jämnare flöde i trafiken och leder till höjd kapacitet. Lösningen kan appliceras på alla påfarter till högttrafikerade leder som är drabbade av kapacitetsproblem under rusningstid.

Samåkningskörfält (HOV – high occupancy vehicles) innebär särskilda körfält för fordon med flera resenärer Det premierar samåkning och bilpooler. Åtgärden kan appliceras på vissa kollektivtrafikkörfält och andra högtrafikerade vägar inom tätorter. MCS-system med kövarning, variabel hastighet, trafikledning bör byggas ut på det övergripande vägnätet i storstadsregionerna.

Använd vattnet

I Göteborg och Stockholm finns viss kollektivtrafik på vatten ordnad genom trafikhuvudmän eller privata aktörer. SL i Stockholm utreder frågan om utvidgning. Ombyggnaden av Slussen beräknas påbörjas 2013 och medför stora konsekvenser för bil- och kollektivtrafik. Här finns möjligheten pröva ”Vattenbuss” för trafiken från Nacka – Värmdö. Regelverket för trafik på vatten bör ses över.

Samverka och samordna

I storstadsregionerna måste de olika aktörerna, Trafikverket, kommunerna, landsting, länsstyrelse, polis, räddningstjänst m.fl. samverka för att det samlade trafiksystemet ska fungera optimalt. Tillväxten i storstadsregionerna kommer vidare att innebära att det ständigt pågår stora utbyggnader som påverkar transportsystemet. Detta kräver en mycket noggrann samordning tidsmässigt av utbyggnader men också av underhållsåtgärder.

Bygg upp fungerande Incident management

Olyckor och andra händelser kan medföra stora störningar för trafikanterna. Förberedda omledningsplaner och fungerande samverkan mellan aktörer för att snabbt undanröja hinder ger stora vinster. Modellen med Vägassistans bör utökas.

BRT

BRT är hög kvalitativ busstrafik på egna banor och med speciella fordon och är ett sätt uppnå samma kvalitet och kapacitet som för spårväg till en väsentligt lägre kostnad. Denna åtgärd är främst aktuell inom städernas väghållningsansvar.

Kapaciteten i järnvägssystemen

I och närmast storstadsregionerna måste kapaciteten i järnvägssystemen förstärkas genom optimering av befintligt system och spårutbyggnad. Kollektivtrafiken måste också stärkas vad gäller resor ”på tvären” i storstadsregionerna. Spårtrafik i starka relationer, buss i svagare relationer. En effekt av marknadsöppningen inom kollektivtrafik på väg från januari 2012 torde bli att kommersiella aktörer öppnar upp trafik i ”nischer”, t.ex. mellan bostäder och arbetsplatser.

Kapaciteten i centrala delen av tunnelbanesystemet i Stockholm är helt ianspråktagen. En utbyggnad av buss- och cykelkapacitet genom egna banor genom centrala Stockholm kan avlasta. BRT (Bus Rapid Transit) är ett system för att åstadkomma snabbare och mer effektiv trafik än med en vanlig busslinje.

Spårtaxisystem

Detta har diskuterats sedan länge och finns på flera håll i världen. Användningen är i all huvudsak koncentrerad till speciella trafikrelationer såsom inom och till flygplatser, inom och till universitetsområden etc.

7.2 Åtgärder i storstadsregionerna

Stockholmsregionen inkl Mälardalen och Norrköping/Linköping

I Stockholmsområdet krävs dels snabba åtgärder som kan ge effekt under de kommande tio åren, dels åtgärder som förhindrar att eftersläpningen i infrastrukturens utveckling fortsätter. Området motsvarar Trafikverkets Region Stockholm och den östra halvan av Region Öst, vilket inkluderar Linköping, Norrköping, Eskilstuna, Västerås och Uppsala.

Det krävs en spännvidd av steg 1 – 4 åtgärder, I första hand genomförs åtgärder som ska leda till effektivare utnyttjande av infrastrukturen och som trimmar det befintliga vägsystemet. Syftet är att undvika alltför stor trängsel på det övergripande vägnätet i regionen. Tågtrafiken Stockholm–Västerås kan utökas och restiden minska genom att tågens körtider jämnas ut. Sträckan Duvbo – Barkarby byggs ut med två nya spår. På samma sätt kan tågtrafiken mellan Norrköping och Linköping öka**.** Åtgärderna inriktas också på att skapa en rimlig framkomlighet för busstrafiken, t.ex. genom bussprioritering i signaler. En satsning på snabbusslinjer (BRT) kan öka busstrafikens konkurrenskraft på vissa håll. Tillgängligheten med cykel ökar genom en relativt stor utbyggnad av regionalt sammanhängande cykelvägar. För kollektivtrafiken ska åtgärder som ger viss ökad kapacitet för pendeltåg svara mot den väntade ökningen av pendeltågsresor i Västerort och Järfälla. Solna station kan utvecklas till regionaltågsstation. Med åtgärder i steg 1–3 bedöms andelen kollektiva resor till Arlanda öka. Parkeringspolicy för storstad bör utvecklas.

Därutöver kan genomföras åtgärder som leder till att det blir möjligt att klara den förväntade resandeökningen med kollektivtrafik inom Stockholm län och mellan länen i Mälardalen. Tågtrafiken mellan Norrköping och Linköping förbättras genom utbyggnad en etapp av Ostlänken och kan anpassas efter olika önskemål med olika uppehållsbild, och restiden kan minska avsevärt. Nacka och Värmdö kommuner får effektiv kollektivtrafik genom en ny tunnelbaneförbindelse som ökar tillgängligheten till bland annat arbetsplatstäta områden i Solna och Sundbyberg.

En ökad ambition fullföljer satsningen på kollektivtrafik med hög kapacitet som bedöms kunna få en viktig roll för regionens trafikförsörjning, och därigenom också minska trycket på vägtrafiken. Genom att hela Ostlänken byggs ut får även Nyköping och Skavsta radikalt kortare restider, samtidigt som Östergötland knyts tätare till den gemensamma funktionella arbetsmarknaden i östra Mellansverige. Kompletteringar av vissa vägar som gränsar till Förbifart Stockholm kommer att minska köbildningen i trafiklederna på övergripande vägar i ytterområdena. Om försöket med pendelbåtar slår väl ut kan de utvecklas och ge ökad tillgänglighet för resenärer som har resvägar tvärs över Stockholms fjärdar. Ökad kapacitet på Arlandabanan öppnar för att göra flygplatsen och

dess arbetsplatser än mer regionalt tillgängliga. En utökad spårtrafik mot nordost ger berörda kommuner väsentligt ökad tillgänglighet och kapacitet.

Ny infrastruktur kan ta hand om flödena i vägnätet och skapa förutsättningar att minska de omfattande och svårhanterade köerna i Södra länken och på Värmdöleden (väg 222). Det som skapar denna möjlighet är en östlig förbindelse i vägnätet tillsammans med förstärkningar norrut och österut samt utvecklade styrmedel. Ytterligare förstärkningar för tågtrafiken mellan Stockholm och Uppsala ger en tätare knuten arbetsmarknad genom fler avgångar, kortare restider och fler tillgängliga stationer.

Göteborgsregionen;

Göteborgsregionen har utarbetat en strukturbild för utvecklingen av regionen. Den bygger på en förtätning av kärnan och utveckling av välbelägna delar av det sammanhållna stadsområdet (de yttre delarna av Göteborg samt Mölndal och Partille) men också i orter efter de regionala huvudstråken. Kollektivtrafiken med pendeltåg, spårväg och buss prioriteras och bostadsbyggandet lokaliseras till områden invid kollektivtrafiken eller inom cykelavstånd.

Införandet av trängselskatt i kombination med satsningen på kollektivtrafiken I Göteborg innebär att efterfrågan på möjligheter att pendla med tåg kommer att öka. I dag konkurrerar pendeltågen om den begränsade spårkapaciteten in mot Göteborg med bland annat godstågen till Göteborgs hamn. För att möjliggöra en utveckling av de spårbundna person- och godstransporterna in mot Göteborg så krävs både mindre trimningsåtgärder i järnvägssystemet inom de närmaste åren samt större spårutbyggnader på lite längre sikt. Åtgärder behöver också genomföras på det övergripande vägsystemet i Göteborg. Framför allt infartslederna och vissa trafikplatser är hårt belastade. På kort sikt behövs trimningsåtgärder och satsningar på kollektivtrafiken och på lite längre sikt behövs även större ombyggnader för att uppnå en omfördelning från de centrala delarna ut mot kringfarterna, framför allt av tunga transporter.

De hårt belastade spåren på Västra stambanan och Västkustbanan in mot Göteborg kan utnyttjas effektivare genom utjämnade körtider. Det medför att trafiken kan utökas så att fler tåg gör uppehåll på de större stationerna. Utjämnade körtider krävs också för att kunna köra den nya pendeltågstrafiken Älvängen–Göteborg i kombination med annan tågtrafik. Det akuta behovet av uppställningsspår i Göteborgsområdet bör också tillgodoses. Trimningsåtgärderna på vägsidan är inriktade på att förbättra framkomligheten på de belastade infartslederna in mot Göteborg på relativt kort sikt.

Därutöver kan kollektivtrafikförsörjningen förbättras avsevärt mellan regionens två största städer, Borås och Göteborg, och till Landvetters flygplats. Regional- och pendeltågen kan genom förlängda plattformar få möjligheten att utöka antalet sittplatser. En satsning kan ske på en av Göteborgs kringfarter, E6.20 Söder–Västerleden etapp 2 eftersom trafikbelastningen på Göteborgs kringfarter sannolikt kommer att öka då trängselskatten införs. För att öka

kapaciteten i kollektivtrafiken krävs även att de mest akuta spårvagnsutbyggnaderna genomför, Norra Älvstranden och Operalänken och Gullbergsvass.

I en ökad ambition kan ingå fortsatt utbyggnad av kapaciteten på Västra stambanan närmast Göteborg och att dubbelspårsutbyggnaden mellan Göteborg–Borås slutförs. Det medför att tågtrafiken kan utökas ytterligare. Kallebäcksmotet bör byggas ut.

Malmöregionen

Den starka befolkningstillväxten i Öresundsregionen och utbyggnaden av regional tågtrafik medför att kapaciteten inte räcker för att tillgodose efterfrågan. Även på vägnätet förväntas trängselproblemen öka. En särskild utmaning är att samtidigt klara framkomligheten för den omfattande transittrafiken, på både väg och järnväg.

Det krävs åtgärder för att trimma och använda befintlig infrastruktur mer effektivt. Således kan effektivare utnyttjande på de hårt belastade järnvägssträckorna Hässleholm–Lund och Helsingborg–Lund uppnås genom utjämnade körtider. Det medför möjlighet att utöka trafiken så att fler tåg gör uppehåll vid de större stationerna. Mindre åtgärder genomförs för effektivare lokal och regional persontrafik på järnväg. På vägnätet ingår åtgärder för att förbättra framkomligheten genom införande av trängselskatt och åtgärder i trafikplatser och andra korsningar, särskilt inriktade på busstrafikens framkomlighet.

Därutöver kan genomföras åtgärder som leder till att tågtrafiken får bättre robusthet på de mest belastade järnvägssträckorna. En viss utökning kan också ske.

En ökad ambition kan stärka de tyngsta järnvägstråken och den regionala tågtrafiken kan utökas till bland annat Lomma, Svalöv . Paketet innehåller åtgärder för att öka kapaciteten på Södra stambanan och Västkustbanan, vilket gynnar utvecklingen av både lokal och långväga trafik. På lång sikt behövs ökad kapacitet över Öresund, då Öresundsbron inte klarar den förväntade trafikökningen.

7.3 Arlanda

Marktransporterna till Arlanda måste lösas på ett sätt som ger flyget möjlighet att växa inom ramen för utsläppstaket. Det innebär att en större del av resandet måste ske med tåg eller annan mer miljöanpassad trafik. Organisationerna har enats om en avsiktsförklaring som ska lyftas upp på en aktörsgemensam politisk nivå. De 7 närmast ansvariga aktörerna kommer att teckna överenskommelser om konkreta åtgärder som leder till en stor mängd delaktiviteter under 2012 och framöver. Åtgärderna är indelade i tre åtgärdspaket:

- Förbättra incitamentet och förutsättningar för ett miljöanpassat resande.

Syftet i denna del är att anpassa efterfrågan och färdmedelval så att flygplatsens utsläppsmål klaras samtidigt som tillgängligheten förbättras. Detta ska ske genom att de som arbetspendlar reser mer miljövänligt, att det sker en generell minskning av resandet med bilar som inte klarar långgående miljökrav och genom att kollektivtrafiken görs mer tillgänglig bl.a. genom ett gemensamt biljett- och informationssystem samt att tillgängligheten med buss till flygplatsen och kommunikationer inom Arlandaområdet förbättras.

- Effektivisera utnyttjandet av spårinfrastrukturen och förbättra befintliga infrastrukturens funktion

Syftet i denna del är att genomföra steg 1-3 åtgärder för att järnvägssystemet ska klara kapacitetsbehovet på kort sikt. Trafikverket och A-train som båda är infrastrukturhållare ska ta fram särskilda program för underhåll och reinvesteringsåtgärder för åren 2013-2015, så att anläggningen kan bibehålla den kapacitet och kvalitet som den är dimensionerad för. Parterna ska också identifiera och samverka om trimningsåtgärder, så som signalsystem, skyltar, blocksträckor m.m., som kan förbättra trafikkvaliteten. Vidare ska det genomföras ett årligt erfarenhetsutbyte om anläggningens funktion och trimningsåtgärder.

- Gemensam och samordnad planering av ny järnvägsinfrastruktur

Syftet i denna del är att förbereda för och skapa förutsättningar för framtida kapacitetsförstärkande investeringar i spårinfrastrukturen. I åtgärdspaketet samverkar Trafikverket och Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB).

En utbyggnad av spårinfrastrukturen är nödvändig på sikt för att behovet av tillgänglighet till Arlanda ska kunna mötas. På lång sikt är bedömningen att järnvägen mellan Stockholm och Uppsala måste byggas ut med ytterligare två spår.

En första etapp är att bygga om spårkorset vid Skavsta by och bygga ut till fyra spår mellan Skavsta by och Arlanda nedre, som är avgreningspunkten för tåg som ska mot Arlanda central respektive för Arlanda Express som har särskilda stationer; Arlanda syd och Arlanda nord. Söder om Skavsta by respektive norr om Arlanda Nedre har anläggningen fyra spår, medan den mellan dessa punkter är tvåspårig.

Genom en sådan ombyggnad kan både pendeltåg och fjärrtåg i högre grad trafikera Arlanda och detta kan ske utan konflikt med Arlanda Express, vilket leder till en reell utökad kapacitet för tåg söderifrån till Arlanda. Åtgärden berör dels spårkorset i Skavsta by som staten äger och förvaltar, dels Arlandabanan. Arlandabanan ägs av staten genom Arlanda Infrastructure AB, men det privata bolaget A-Train är infrastrukturförvaltare och svarar för upplåtelse av spår, kapacitetsfördelning och avgiftssättning på anläggningen. En konkurrerande förbindelse till den nuvarande spårförbindelsen måste godkännas av A-train.

Väg- och tågförbindelserna till Arlanda från norra/västra delen av Mälardalen behöver förbättras.

7.4 Åtgärder utanför storstadsregionerna

Det krävs åtgärder för att upprätthålla och förbättra kvaliteten för långväga och regionala persontransporter. Det gäller såväl för att knyta ihop de tre storstadsregionerna som för att ge goda förutsättningar för regional utveckling utanför dessa. Det erfordras åtgärder i alla steg 1–4. Järnvägssatsningarna bör inriktas på de stråk som har högt resandeunderlag. Höghastighetsbanor finns inte med, men Ostlänken och Göteborg–Borås kan komma att ingå i en framtida höghastighetsbana. För det långväga resandet är det viktigast att säkerställa ett rimligt utbud, god kapacitet och rimliga restider för affärsresor och turistresor. För det regionala resandet är åtgärderna inriktade på effektiv och attraktiv arbetspendling. Flera sträckor på b2+1 vägar kommer att nå kapacitetstaket och behöver byggas ut med ytterligare ett körfält.

Åtgärder erfordras för att öka marknadsandelen för långväga busstrafik efter ostkusten i Småland. Sträckan Norrköping–Linköping behöver åtgärdas snabbt eftersom den utgör en flaskhals för såväl regional som nationell spårtrafik. I övrigt behövs åtgärder på stråk med omfattande trafik för resor till besöksnäringens större destinationer.

Åtgärder bör genomföras så att man vissa sträckor kan komma tillbaka till de restider med tåg som gällde kring år 2000. Det gäller sträckorna Stockholm Sundsvall, Stockholm–Karlstad och Stockholm–Malmö. Norrbotniabanan, etapp 1, genomförs.

7.5 Åtgärder fokuserade på besöksnäringen

För Gotlandstrafiken finns trafikavtal fram tidigt 2017. Förberedelser för upphandling av nytt avtal pågår Statens och kundernas kostnader har ökat kraftigt under de senaste åren, vilket sammanhänger med ökade bunkerkostnader. Införandet av nya krav på svavelhalt från 2015 kommer att ytterligare öka kostnaderna. Detta kan få konsekvenser för turistnäringen på Gotland. Ett sätt att få ner kostnaderna är att få konkurrens i upphandlingen, vilket har varit svårt tidigare.

För att kunna utveckla nattågstrafiken har en avsiktsförklaring framtagits tillsammans med turistorganisationer m.m. i Övre Norrland. För att tillgodose den ökade efterfrågan på kapacitet på Malmbanan krävs en ökad kapacitet i form av förlängda mötesspår och även nya mötesspår. På den mest belastade sträckan Kiruna–Riksgränsen kan det behövas vissa dubbelspårsetapper.

Punktligheten i trafiken kan också förbättras genom en tydligare prioritering av nattågen. Genom en färdväg via kusten i stället för Norra stambanan minskas restiden.

Upphandlingen av flygtrafiken kan påverkas och utvecklingen på Arlanda och andra flygplatser bevakas.

Bättre rutiner bör utvecklas för dialog med näringen för underhåll av vägar, skyltning och trafikeringslösningar till större destinationer.

Cykelleder för en ökad cykelturism kan skapas genom att binda ihop och komplettera stråk och länkar och förbättra vägvisningen.

TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921 921. Texttelefon:010-123 50 00

www.trafikverket.se

TRAFIKVERKET. PUBLIKATION 2012:121. APRIL 2012. PRODUKTION: GRAFISK FORM, TRAFIKVERKET. TRYCK: TRAFIKVERKET.