



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Trafikhuvudmännens nuvarande järnvägstrafik och framtidsplaner

September, 2008

Förord

De senaste åren har många trafikhuvudmän satsat på att utveckla tågtrafiken. På flera håll har detta resulterat i en mycket positiv resandeutveckling. Svensk Kollektivtrafik redovisar i denna rapport en beskrivning av trafikhuvudmännens nuvarande trafikupplägg och framtidsplaner. Rapporten är framtagen av Per Leander, Transrail, på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik.

September, 2008

Charlotte Wäreborn Schultz

Vd Svensk Kollektivtrafik

Innehåll

1	Inledning.....	4
2	Öresundståg.....	5
3	Pågatåg.....	7
4	Krösatåg och Kust till Kust	9
5	Tåg i Väst (TiV)	12
6	Värmland.....	14
7	Östgötapendeln samt Tjust- och Stångådalsbanorna.....	16
8	Trafik i Mälardalen.....	17
9	SL Pendeltågstrafik	20
10	Upplands Lokaltrafik	21
11	Tåg i Bergslagen.....	23
12	X-Trafik.....	25
13	MittNabo, Norrlandståget (nattåg), Norrtåg	26

1 Inledning

Svensk Kollektivtrafik har uppdragit åt Transrail att ta fram en redogörelse för trafik huvudmännens (THM) tågtrafiksystem. Rapporten beskriver de olika lokala och regionala trafiksystemen på järnväg i Sverige idag, samt aktuella planer för trafiksystemens utveckling. Spårvägar och tunnelbana samt de s.k. lokalbanorna i Stockholm är inte medtagna. De flesta trafiksystemen drivs i samarbete mellan olika trafik huvudmän, varför redovisningen med få undantag inte görs per trafik huvudman.

I de kartor och tabeller som presenteras markerar blå linjer och text nuvarande trafik. Röda linjer och texter beskriver planerad framtida situation. Utbudet anges i antal dubbelturer under en normal veckodag (M-To), eller som en frekvens (turer/timme) ifall tågen i allt väsentligt körs med s.k. takttrafik.

Insamlingen av uppgifter har gjorts efter kontakt med respektive trafik huvudman.

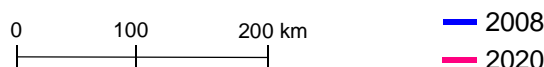
2 Öresundståg

Huvudman:	Öresundståg är ett samarbete mellan Skånetrafiken, Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Kalmar Läns Trafik, Länstrafiken Kronoberg och Västtrafik. Skånetrafiken står som huvudansvarig. På dansk sida är Trafikstyrelsen huvudman.
Operatör:	Idag SJ (DSB på dansk sida). Nytt avtal: DSB First.
Fordonsförsörjning	Samverkande THM, SJ, DSB. I nytt avtal: Samverkande THM, DSB.
Avtalstid:	Nytt avtal: 2008-2015 (2017)
Avtalstyp:	Bruttoavtal
Finansiering:	Samverkande THM. Blekinge Kustbana delfinansieras av Rikstrafiken med 17 mkr, vilket kommer att reduceras till 11 mkr.

Trafiksystemets omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.

I s.k. Trafiksystem Syd ingår egentligen även Kust till Kust banan (Göteborg-Kalmar/Karlskrona), som här dock redovisas i avsnitt 4.

THM har idag trafikeringsrätt för hela Öresundstågssystemet utom sträckan Alvesta-Kalmar. Orsaken till detta undantag var att Rikstrafiken lagt trafikeringsplikt på SJ på denna sträcka. Denna plikt togs sedan bort, men SJ meddelade då att trafiken var kommersiellt lönsam.



Linjer	Antal turer per veckodag (M-To). Vintertidtabell.	Frekvens (turer/tim)	Antal (dt/dag)	Kommentarer
1 Helsingör-Köpenhamn-Malmö-Karlskrona	1			
2 Helsingör-Köpenhamn-Malmö-Göteborg	1			
3 Helsingör-Köpenhamn-Malmö-Kalmar/Jönköping			7	
4 Malmö-Växjö/Kalmar			2	
Helsingör-Köpenhamn-Malmö-Växjö			3	
4 Helsingör-Köpenhamn-Malmö-Ängelholm (högtrafik)	1			
5 Helsingör-Köpenhamn-Malmö-Helsingborg (högtrafik)	1			
6 Helsingör-Köpenhamn-Malmö-Kristianstad (högtrafik)	1			

Antal turer på delsträcka som redovisas på mer än en rad skall summeras för att ge totalt utbud på delsträckan

Enligt Skånetrafiken är huvudprincipen för Öresundstågstrafiken att skapa ett kundpassat och kostnadseffektivt system som samtidigt förbättrar integrationen i Öresundsregionen och Sydsverige. De närmaste åren sker en förstärkning av de befintliga huvudlinjerna för att tillgodose den kraftigt ökade resefterfrågan. Tidtabellsmässiga lösningar i Köpenhamns- och Göteborgsregionerna samt flera enkelspårssträckor med begränsade mötesmöjligheter gör att tidtabellen svårligen låter sig ändras. På längre sikt görs satsningar på nya Öresundstågslinjer i takt med att infrastrukturen utvecklas, så att successivt allt större del av Skåne inbegrips.

Alla Öresundståg Köpenhamn-Malmö dras vidare till Lund, vilket bland annat betyder att Lund får tågtrafik mot Malmö och Köpenhamn hela natten alla veckodagar. I rusningstid blir det 10-minuterstrafik. Genomförandet bör ske så snart som möjligt efter Citytunnelns öppnande 2011.

Utanför Skåne är trafiken beroende av

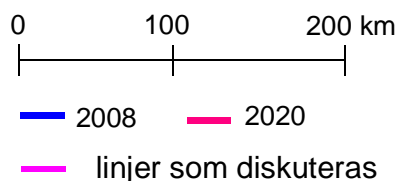
- Trafikeringstillstånd på sträckan Alvesta-Kalmar. På sträckan behövs även mötesstation i Örsjö.
- Åtgärder på Blekinge kustbana, som egentligen inte medger en effektiv trafikering. Sträckan är ca 20 mil och tar 2:45 att köra. Attraktionskraften är inte den bästa. För att få större resandevolymer behöver banan åtgärdas med bl.a. fler mötesplatser, bl.a. i Åryd, så att medelhastigheten kan ökas. Bedömningen är att 30 minuter kan kapas genom hanterbara investeringar. Punktinsatser i bansystemet borde kunna 2- eller 3-faldiga resandet.
- På Västkustbanan önskar Hallandstrafiken fler turer och fler stationer, kanske en Hallandspendel. Dubbelspår är väsentligt.
- Inte minst på Västkustbanan är det väsentligt att lösa den konkurrens på spåret som nu ges av SJ-trafik utöver Öresundstågen. SJ har valt att köra konkurrerande trafik med "X2000 light" (X2000 med X31). Något uppsnabbad genom annorlunda stoppbild. SJ hävdar att de inte kör konkurrerande trafik utan kompletterande, men hastighet och prissättning blir konkurrerande. Upplevelsen är att ett överutbud uppstår efter årsskiftet då det nya trafikkontraktet för Öresundstrafiken börjar gälla. Det påverkar THMs ekonomi.

Se vidare i avsnitt 3, Pågatåg, angående Skånetrafikens "Tågstrategi 2037" och satsningar i Skåne.

3 Pågatåg

Huvudman:	Skånetrafiken
Operatör:	Arriva
Fordonsförsörjning:	Skånetrafiken, för nya fordon (levstart 2009) via Transitio.
Avtalstid:	2007-2015 (2017)
Avtalstyp:	Bruttoavtal
Finansiering:	Skånetrafiken

Trafiksystemets omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.



Linjer	Antal turer per veckodag (M-To). Vintertidtabell.	Frekvens (turer/tim)	Antal (dt/dag)	Kommentarer
1 Trelleborg-Hyllie-Malmö-Lund-Landskrona-Helsingborg-Ängelholm (2020 ej Ängelholm)	1/2			Med 2 erhålles ½-timmestrafik i högtrafik
2 Malmö-Lund-Landskrona-Ängelholm (högtrafik)	1			
3 Malmö-Lund-Teckomatorp-Helsingborg	1			
4 Malmö-Höör (ersätts av 5 2020)	1			Med 6 erhålles ½-timmestrafik i högtrafik
5 Ystad-Hyllie-Malmö-Höör	1			
6 Malmö-Höör (högtrafik)	1			
7 Simrishamn-Hyllie-Malmö-Lund	1			
8 Malmö-Ystad (högtrafik)	1			Med 7 erhålles ½-timmestrafik i högtrafik
9 Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad	1			
10 Ängelholm-Helsingborg-Åstorp	1			Med 12 resp 11 erhålles ½-timmestrafik i högtrafik
11 Ängelholm-Helsingborg-Åstorp (högtrafik)	1			
12 Helsingborg-Åstorp (högtrafik)	1			
13 Malmö-Dalby	2			
14 Hyllie-Kävlinge-Åstorp	1			Med 15 erhålles ½-timmestrafik i högtrafik
15 Hyllie-Kävlinge (högtrafik)	1			

Antal turer på delsträcka som redovisas på mer än en rad skall summeras för att ge totalt utbud på delsträckan

Tågstrategi 2037

Skånetrafikens Tågstrategi avser såväl Pågatåg som Öresundståg. Följande baseras på dess sammanfattning.

Pågatågssystemet utvecklas med nya linjer och en del nya tåguppehåll, men framförallt genom att befintliga linjer förtätas för att klara kapacitetsbehoven.

Tågresandet förväntas fördubblat till 2020. Denna kraftiga resandeökning anses i huvudsak kunna klaras genom längre tåg, vilket möjliggörs bland annat av förlängda plattformar. Mer än 90% av resandet år 2020 beräknas ske på idag befintliga linjer, medan knappt 10 % sker på nya tillkommande linjer. Över 80 % av resandet år 2037 beräknas ske på idag befintliga linjer, medan knappt 20 % sker på nya banor (inkl HH-förbindelsen, Sturupsbanan, Simrishamnsbanan).

Trafikupplägget 2020 bygger på en principtidtabell som är gjord för hela systemet med styva tidtabeller (takttidtabeller) och fasta tidskanaler för all trafik, även för godståg och snabbtåg.

År 2020 betraktas infrastrukturen som en given förutsättning. Alla i nuläget pågående järnvägsprojekt är färdigställda. För att det skånska tågresandet ska kunna fortsätta utvecklas är utgångspunkten Banverkets +50 %-alternativ, d v s den högsta av de fem nivåerna i den nya framtidsplanen 2010-2019. Fyra stora nybyggnadsprojekt förväntas stå klara 2030:

- Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör (HH)
- Utbyggnad av hela Simrishamnsbanan (Malmö-) Dalby-Sjöbo-Tomelilla (-Simrishamn)
- Sturupsbanan, med anknötning till Ystadbanan både väster- och österifrån.
- Lätta spår (Light Rail-anläggningar) Helsingborg-Höganäs samt Lund-Dalby. Lätt spårtrafik i Malmö, Lund och Helsingborg kan också bli aktuellt, men behandlas ej närmare i Tågstrategin

En begränsande faktor och huvudutmaning är spårkapaciteten. På befintliga banor krävs ytterligare kraftfulla kapacitetsåtgärder för att kunna ta hand om det ökade resandet. I princip behöver de banor där snabbtåg, regionaltåg, lokaltåg och godståg mer eller mindre blandas och som idag är dubbelspåriga vara 4-spåriga 2037 och enkelspåriga banor behöver bli dubbelspåriga. Fyra spår skulle helst också finnas i Citytunneln och på Öresundsbron

De totala önskemålen om investeringar i den spårburna trafikens infrastruktur uppgår till cirka 200 miljarder kronor. Spårinvesteringarna som ingår i Vision 2037 uppgår till cirka 123 miljarder kronor varav 74 miljarder är "angelägna" och 49 miljarder kr är "önskvärda".

Skånetrafiken menar att de investeringar som föreslås i Tågstrategin är betalda om de ökar tillväxttakten i Skåne med 0,2%.

4 Krösatåg och Kust till Kust

Huvudman: Krösatågen: Jönköpings Länstrafik, Länstrafiken Kronoberg, Hallandstrafiken. Trafiken berör även Kalmar län.

Kust till Kust: Samarbete mellan SJ och Jönköpings Länstrafik, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Läns Trafik, Blekingetrafiken. Samverkan mellan trafik huvudmän och trafikbolag för tågtrafik på Kust till Kustbanan byggdes upp för drygt 10 år sedan i ett gemensamt marknadsbolag. SJs beslut om att köra tågtrafiken på kommersiell grund och utan bidrag från Rikstrafiken från 2009 kan innebära att marknadsbolaget avvecklas och samverkan får ske på annat sätt.

Operatör: Krösatågen: Merresor

Kust till Kust: SJ

Fordonsförsörjning: Krösatågen: THM delvis via Transitio.

Kust till Kust: SJ

Avtalstid: Krösatågen: Ny upphandling för trafik från 2010 påbörjad.

Kust till Kust körs från 2009 av SJ såsom kommersiellt lönsam.

Avtalstyp: Krösatågen: Bruttoavtal.

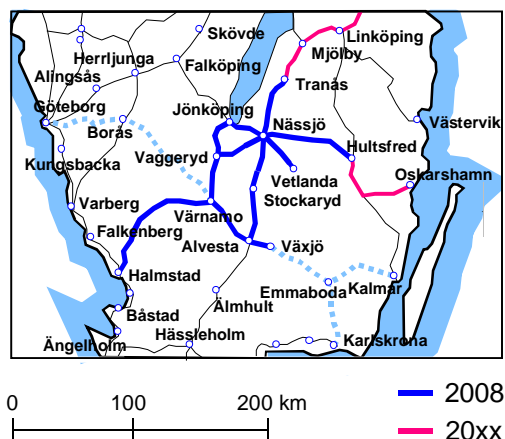
Kust till Kust: Nettoavtal

Finansiering: Krösatågen: Samverkande THM med delfinansiering från Rikstrafiken.

Rikstrafiken bidrag kommer framöver att minska från 30 till 10 mkr.

Kust till Kust: Idag Rikstrafiken, men körs från 2009 av SJ såsom kommersiellt lönsam. THM köper platser på tågen.

Trafiksystemens omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.



	Antal turer per veckodag (M-To). Vintertidtabell. Linjer	Frekvens (turer/tim)	Antal (dt/dag)	Kommentarer
Krösatågen				
1	Jönköping-Nässjö-Tranås-Norrköping	-	5	Samarbete med Östgötatrafiken (antal ?)
2	Nässjö-Tranås	-	5	Ersätts av 1
3	Jönköping-Nässjö-Eksjö-Hultsfred		2	
4	Nässjö-Eksjö-Hultsfred-Oskarshamn		2	
5	Nässjö-Eksjö	-	3	varav 1 från Jönköping
6	Nässjö-Vaggeryd-Värnamo-Halmstad	-	3	
7	Nässjö-Vaggeryd		2	varav 1 till Värnamo
8	Värnamo-Halmstad	-	2	
9	Jönköping-Vaggeryd-Värnamo-Alvesta-Växjö		3	
10	Jönköping-Vaggeryd-Värnamo-Alvesta	-	3	
11	Jönköping-Vaggeryd-Värnamo	-	5	
12	Värnamo-Alvesta-Växjö	-	2	
13	Nässjö-Vetlanda	-	8	
14	Nässjö-Stockaryd-Alvesta	-	2	
15	Nässjö-Stockaryd	-	5	
Kust till Kust				
1	Göteborg-Borås-Värnamo-Alvesta-Växjö-Emmaboda-Karlskrona	-	5	Varav 1 till Kalmar och 1 till Växjö
2	Alvesta-Växjö-Kalmar		1	
3	Alvesta-Växjö		2	
4	Emmaboda-Karlskrona	-	2	

Antal turer på delsträcka som redovisas på mer än en rad skall summeras för att ge totalt utbud på delsträckan

Krösatågen

Krösatågen körs enligt ett samverkansavtal mellan Jönköpings Länstrafik, Länstrafiken Kronoberg, Hallandstrafiken och Rikstrafiken. Verksamheten startade i begränsad omfattning 1985.

Krösatågen hade 2007 ca 1,2 milj registrerade resor vilket innebär en ökning med drygt 9% jämfört med 2006. Resandeökningen för perioden 2001 - 2007 utgör ca 53%.

Nuvarande Krösatågstrafik omfattar ca 2,5 milj tågkm. Denna trafikvolym kan komma att minska i en kommande upphandling om tågtrafiken Jönköping - Tranås flyttas över till nytt samverkansavtal med Östgötatrafiken.

För Krösatågen har tre framtida alternativ presenterats, där ägarna valde alternativ två.

1. Trafik med tillgängliga fordon som idag (dock 8 st Y1 slopade), vilket skulle innebära att Nässjö-Sävsjö-Alvesta inte kan trafikeras med Krösatåg och att Nässjö-Eksjö begränsas till 4dt till Oskarshamn
2. Trafik i befintliga relationer, vilket kräver köp av 2 Itino-fordon
3. Utökat trafikutbud, vilket kräver upprustad banstandard och 5 nya motorvagnar.

Under dimensionerande tid nyttjas kapaciteten nära nog fullt ut på sträckan Jönköping - Nässjö vilket innebär att trafiken är mycket störningskänslig.

De brister som är knutna till inte elektrifierade sträckor handlar om låg hastighet, få och delvis omoderna mötesstationer med manuell tågledning samt hög störningskänslighet. Merparten av sträckorna har s k skarvspår vilket sliter på tågen och ger en obekvämare resa.

Det är behov av investeringar vid Jönköping C.

Utbyggnad i Tabergsdalen diskuteras.

Samverkan med Östgötapendeln

Förutom Tåg i Väst och Krösatågen håller ett tredje trafiksystem på att etableras kring Jönköping. Det bedöms komma att få stor betydelse i framtiden. Det gäller samverkan mellan Jönköpings och Östergötlands län för genomgående regionaltåg Jönköping - Tranås - Norrköping. Trafiken Jönköping -

Tranås ingår idag i Krösatågen medan sträckan Tranås - Linköping - Norrköping är en del av trafiksystemet Östgötapendeln.

Målet är genomgående tågtrafik. För att möjliggöra denna trafik skall Jönköpings Länstrafik skaffa två nya motorvagnar medan Östgötatrafiken avropar fem fordon. Parterna skall dessutom söka gemensam trafikeringsrätt fram till Jönköping.

Kust till Kust

Kust till Kust har varit ett samarbete mellan trafikutövaren SJ och länstrafikbolagen i Jönköpings-, Kronobergs-, Blekinge och Kalmar län samt Västtrafik. Trafiken har upphandlats av Rikstrafiken och körts av SJ.

SJ har nu meddelat att man kan köra trafiken kommersiellt lönsamt. Uppenbarligen vill man inte ha den upphandlad i konkurrens trots att man därmed tackar nej till 45-50 mkr/år. Det innebär att RT inte längre anser sig behöva bidra till trafiken.

Sträckan Emmaboda-Karlskrona är i dåligt skick och upprustning nedprioriterad av Banverket. SJ vill inte köra sträckan Emmaboda-Karlskrona med tåg utan erbjuder 5 bussturer/dag. Rikstrafiken ville inte köpa trafik på sträckan och anser att färdmedelsvalet är mindre viktigt. För att säkerställa en regionalpolitiskt viktig trafik köper nu Blekingetrafiken och Kalmar Länstrafik av SJ sju dagliga dubbelturer med tåg på sträckan och kompletterar med åtta dagliga dubbelturer med buss. Blekingetrafiken och Kalmar Länstrafik kommer att begära trafikeringsrätt på sträckan för att så snart som möjligt kunna upphandla trafiken under konkurrens.

5 Tåg i Väst (TiV)

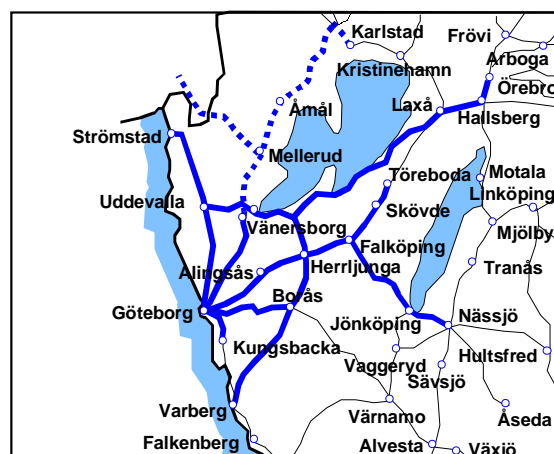
Huvudman:	Beställarorganisationen Tåg i Väst består av ett THM-samarbete mellan Västtrafik, Jönköpings Länstrafik, Hallandstrafiken och Länstrafiken i Örebro. Marknadsbolaget går under namnet Västtåg.
Operatör:	Samtlig trafik utom Kinnekullebanan: SJ Kinnekullebanan: Idag Veolia, Arriva från 2009.
Fordonsförsörjning:	THM, delvis via Transitio, SSRT (Affärsverket Statens järnvägar) samt SJ AB (dock utnyttjar SJ inte SSRT fordon i TiV-trafiken).
Avtalstid:	Upphandling startad för nytt avtal 2010-2018 (2020). Kinnekulle: Nytt avtal 2009-2017 (2019)
Avtalstyp:	Bruttoavtal
Finansiering:	Samarbetande THM med bidrag från Rikstrafiken. Rikstrafiken har föreslagit en nedtrappning från 85 mkr till 0 år 2015.

Trafiksystemets omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.

Förutom pendeltågen Göteborg-Alingsås och Göteborg-Kungälv utgör Västra stambanan den mest välutvecklade trafiken. Där ansvarar SJ som fjärrtågsoperatör resp THM genom Tåg i Väst för i princip vartannat tåg upp till Töreboda.

THM köper plats på SJ tåg Göteborg-Skövde/Töreboda och Göteborg-Karlstad och Göteborg-Borås.

Nuvarande avtal, sånär som Kinnekulletåget, går ut 2010.



Den långsiktiga planen för trafikens utveckling beskrivs av Västtrafiks "Målbild 2010 och 2020".

Huvudprincipen är att trafikförsörjningen till/från Göteborg skall klaras med tåg.

Västtrafik uppskattar att den storregionala tågtrafiken 2010 ökat med 16% relativt 2004, och 77% till 2020.

2020 förutsätts järnvägsnätet i Västsverige vara utbyggt med bland annat dubbelspår och tågtunnel under centrala Göteborg.

Västtrafiks målbild bygger delvis på en vision om utbyggnad av infrastruktur och tågtrafik till 2015 vilken tidigare tagits fram gemensamt av Västtrafik, Västra Götalandsregionen och Banverket. Man konstaterar dock att Banverkets framtidsplan 2004-2015 är defensiv vad beträffar Västsverige och att bristen på kapacitet hämmar tågtrafikens utvecklingsmöjligheter.

För målbilden förutsätts följande större investeringar vara gjorda fram till 2020. Totalt handlar det om investeringar på över 20 miljarder kronor.

- Västlänken, som ger förstärkt kapacitet vid Göteborg C.
- Dubbelspår Göteborg-Trollhättan

- Dubbelspår Göteborg-Landvetter flygplats-Borås
- Partiella fyrspar Göteborg-Alingsås och Göteborg-Kungsbacka

I ingressen till målbilden sägs att utvecklingen av trafiken även kräver att staten inte minskar sitt ekonomiska engagemang, vilket är just vad som nu sker genom Rikstrafikens aviserade neddragningar. Konsekvenserna är ännu oklara. Ifall statsbidragen utgår måste ersättningarna från aktieägarna nästan fördubblas.

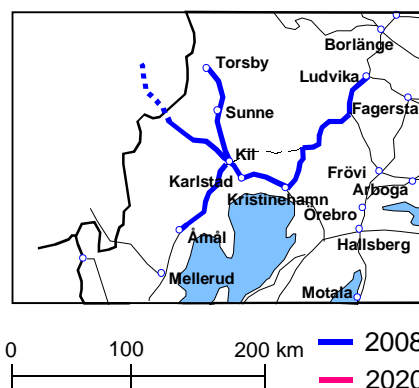
	Antal turer per veckodag (M-To). Vintertidtabell.	Frekvens (turer/tim)	Antal (dt/dag)	Kommentarer
1	Göteborg-Skövde-Töreboda	-	9	SJ IC-tåg. I huvudsak 1 tåg /2 timmar
2	Göteborg-Skövde	-	10	1 till Laxå. Utökat utbud
3	Skövde-Falköping-Jönköping-Nässjö	-	10	
4	Göteborg-Falköping-Jönköping-Nässjö	-	5	
5	Falköping-Jönköping-Nässjö	-	2	
6	Skövde-Falköping	-	9	
7	Göteborg-Stenungssund-Uddevalla-Strömstad	-	5	
8	Göteborg-Stenungssund-Uddevalla	-	5	
9	Göteborg-Stenungssund (högtrafik)	2		
10	Uddevalla-Herrljunga-Borås-Varberg	-	4	
11	Uddevalla-Herrljunga-Borås	-	2	
12	Uddevalla-Herrljunga	-	1	
13	Herrljunga-Borås-Varberg	-	4	
14	Herrljunga-Borås	-	1	
15	Borås-Varberg	-	1	
16	Göteborg-Kil-Karlstad	-	4	SJ IC-tåg. Utökat utbud
17	Göteborg-Trollhättan-Vänersborg		11	
18	Göteborg-Trollhättan-Vänersborg (högtrafik)	2		
19	Göteborg-Borås		10	Se även Kust till Kust
20	Göteborg-Borås (högtrafik)	4		
21	Göteborg-Oslo	-	3	Biljetter på SJ/NSB tåg
	Pendeltåg:			Utökat utbud och längre tåg
22	Göteborg - Alingsås	2	-	
23	Göteborg - Alingsås (högtrafik)	2	-	
24	Göteborg - Kungsbacka	2	-	
25	Göteborg - Kungsbacka (högtrafik)	2	-	
	Kinnekulletåget:			Inriktning mot Tvåstad
26	Lidköping-(Gårdsjö)/Hallsberg/(Örebro)	-	4	
27	Göteborg-Herrljunga-Lidköping-Mariestad	-	2	
28	Herrljunga-Lidköping-Mariestad	-	1	
29	Herrljunga-Lidköping	-	6	

Antal turer på delsträcka som redovisas på mer än en rad skall summeras för att ge totalt utbud på delsträckan

6 Värmland

Huvudman:	Värmlandstrafik
Operatör:	Merresor. Även köp av plats på SJ tåg.
Fordonsförsörjning:	THM delvis via Transitio
Avtalstid:	Upphandling av nytt avtal pågår. Avtalsperiod 2009-2017 (2019)
Avtalstyp:	Bruttoavtal
Finansiering:	THM med delfinansiering av Rikstrafiken avseende Genvägen (Kristinehamn-Ludvika) 1,7 mkr och Gränstrafiken (Örebro-Karlstad-Oslo) 4,9 mkr.

Trafiksystemets omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.



Antal turer per veckodag (M-To). Vintertidtabell.		Frekvens (turer/tim)	Antal (dt/dag)	Kommentarer
Linjer				
1	Arvika-Karlstad-Arvika	-	2	
2	Kristinehamn-Karlstad-Arvika-Charlottenberg-Oslo		4	varav 2 SJ IC-tåg
3	Karlstad-Charlottenberg		7	varav 1 från Kristinehamn
4	Karlstad-Arvika		1	
5	Kristinehamn-Karlstad		9	varav 8 SJ IC-tåg, 4 till Kil
6	Karlstad-Kil-Åmål	-	3	
7	Karlstad-Kil-Sunne-Torsby	-	6	
8	Karlstad-Kil-Sunne	-	3	
9	Karlstad/Kristinehamn-Ludvika		2	

Antal turer på delsträcka som redovisas på mer än en rad skall summeras för att ge totalt utbud på delsträckan

Värmlandstrafiks utvecklingsplaner beskrivs av deras trafikförsörjningsplan 2006-2010 med följande mest väsentliga åtgärder i tågtrafiken:

- Struktur och regelbundenhet på Värmlandsbanan mellan Degerfors och Charlottenberg. Möjlighet till pendling i alla riktningar. Förkortade restider genom infrainvesteringar.
- Utbyggnad av trafiken i öst/västlig riktning mot Oslo respektive Örebro.
- Struktur och regelbundenhet i trafiken på Vänerbanan till och från Åmål. Möjlighet till pendling i båda riktningar. Förkortade restider genom bättre tidtabellplanering.
- Utbyggnad av trafiken mellan Karlstad och Göteborg.
- Förbättrade pendlingsmöjligheter norrut på Fryksdalsbanan
- Långsiktiga beslut om trafikeringsprinciper och utbud på Genvägen.
- Resecentrum i Karlstad.

Värmlandstrafik arbetar inte enbart med den regionala trafiken utan försöker även påverka förutsättningarna för det interregionala resandet från/till Värmland. De långsiktiga målen beträffande restider är 2 timmar från Karlstad till Stockholm/Göteborg/Oslo. En 1-timmegräns är satt för

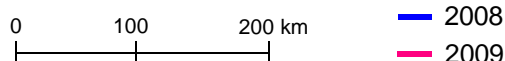
strategiska platser med tågtrafik i länet. Turer minst varannan timme interregionalt och 1-timmestrafik regionalt.

Den utbyggnad av tågtrafiken och investeringar i nya fordon, som Värmlandstrafik arbetar med fram till i första hand 2014, i sin nuvarande omarbetning av Trafikförsörjningsplanen, är beroende av ett antal kapacitetsförbättringar, främst på Värmlandsbanan, men också på Fryksdalsbanan. Resecentrum Karlstad är i sin järnvägsutformning en stor kapacitetsförbättring genom centrala Karlstad, liksom fler mötesspår på den mycket hårt belastade sträckan Karlstad - Kil.

7 Östgötapendeln samt Tjust- och Stångådalsbanorna

Huvudman:	Östgötapendeln: Östgötatrafiken Tjust/Stångådal: Östgötatrafiken, Kalmar Läns Trafik.
Operatör:	Östgötapendeln: SJ Tjust/Stångådal: Veolia
Fordonsförsörjning:	Samarbetande THM
Avtalstid:	Östgötapendeln: Nuvarande avtal upphör 2010. Tjust/Stångådal: 2008-2013 (2015)
Avtalstyp:	Östgötapendeln: Bruttoavtal Tjust/Stångådal: Bruttoavtal
Finansiering:	Östgötapendeln: Östgötatrafiken Tjust/Stångådal: Samverkande THM med delfinansiering 24 mkr från Rikstrafiken.

Trafiksystemets omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.



	Antal turer per veckodag (M-To). Vintertidtabell.	Frekvens (turer/tim)	Antal (dt/dag)	Kommentarer
Östgötapendeln				
1	Norrköping/Linköping-Mjölby-Tranås- Jönköping	-	13 (?)	
2	Norrköping/Linköping-Mjölby	-	32	Medräknat 1 blir det 3 turer/timme
3	Mjölby-Motala	-		Se Tåg i Bergslagen
4	Norrköping-Kolmården	-	16	
Tjust- och Stångådalsbanorna				
1	Linköping-Kalmar		8	Varav 1 bruten i Hulstfred övernatt
2	Linköping-Åtvidaberg-Västervik		8	
Antal turer på delsträcka som redovisas på mer än en rad skall summeras för att ge totalt utbud på delsträckan				

8 Trafik i Mälardalen

Huvudman:	<u>SJ</u> i samverkan mellan THM i Mälardalen (Storstockholms Lokaltrafik, Upplands Lokaltrafik, Västmanlands Lokaltrafik, Länstrafiken Örebro, Länstrafiken Sörmland). I den s.k. FramKo-utredningen föreslås att i framtiden ge MÅLAB (se nedan) ett utvecklat uppdrag som samarbetsorganisation. Förslaget är f.n. på remiss.
Operatör:	Trafiken körs av SJ i egen regi.
Fordonsförsörjning:	SJ (SSRT fordon utnyttjas av SJ i den s.k UVEN-trafiken)
Avtalstid:	TiM-avtalet mellan THM och SJ kan sägas upp tidigast 2011.
Avtalstyp:	-
Finansiering:	SJ UVEN (Uppsala-Västerås-Eskilstuna-Norrköping) idag delfinansierad (17 mkr) av Rikstrafiken, vilket upphör 2009. För närvarande pågår diskussion om fortsatt finansiering samt hur trafiken kan utföras. Beslut kommer förmodligen under hösten.

Tågtrafiken inom TiM utgör stommen i dagens regionala tågtrafik i Mälardalen genom att den framförallt omfattar de radiella stråken mot Stockholm. Även UVEN ingår idag i TiM.

Parterna i TiM har ömsesidiga åtaganden utan kostnadsersättning. SJ ansvarar för den länsöverskridande regionaltågtrafiken medan THM ansvarar för kollektivtrafiken inom länen. SJs TiM-trafik är på de flesta sträckorna på ett eller annat sätt integrerad med fjärrtågtrafiken. TiM-avtalet ger SJ stor frihet att självt utforma trafikutbudet inom ramen för sitt åtagna minimiutbud. Samtidigt bedrivs trafiken enligt kommersiella grunder utan subventioner. UVEN och Sörmlandspendeln subventioneras med relativt stora belopp.

Nuvarande avtal löper ut i juni 2011 förutsatt att det sägs upp två år tidigare. Diskussion om förlängning till tidtabellskiftet i dec 2011 pågår. I relationen med SJ företräds regionen av Mälardalstrafik AB (MÅLAB). I gällande TiM-avtal åtar sig MÅLAB att inte bedriva med SJ konkurrerande trafik och att utföra anslutande busstrafik. Insynen i ekonomin i SJs regionaltågtrafik är begränsad, men man antar att både lönsamhet och ett gott trafikutbud på flera linjer är beroende av en samordning med fjärrtågtrafiken.

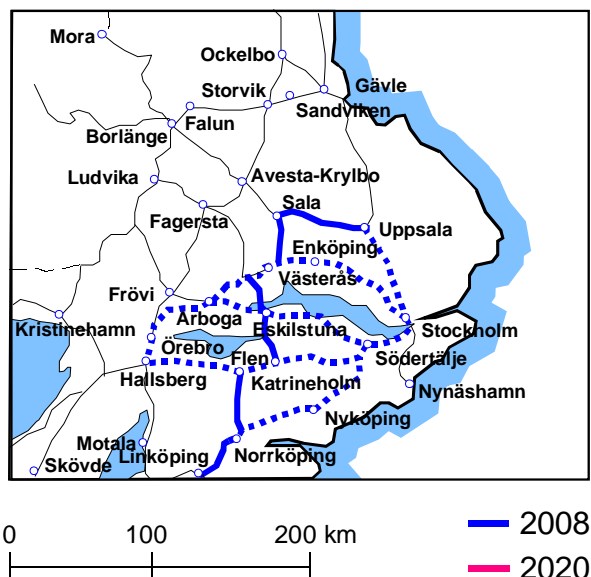
Utifrån ett samhällsperspektiv intresserar sig regionen för den regionala kollektivtrafiken. Orter som Västerås, Eskilstuna och Uppsala har behov av kvantitativa förbättringar i trafiken för dagspendlande till/från Stockholm. Även andra orter har behov av förbättrade förbindelser till/från Stockholm/Arlanda.

Generellt sett anser regionen att man har för liten möjlighet att påverka trafikutbudet och att SJ prioriterar X2000-trafiken. Från regionen har det tidvis funnits starka klagomål på trafikens kvalitet.

TiM som samarbetsforum och varumärke är låst till SJ. TiM-avtalet bygger på att SJ har monopol på regional- och fjärrtågtrafiken. Inriktningen är att utveckla MÅLAB till en samarbetsorganisation för kollektivtrafiken i Mälardalen och som är fristående från SJ eller andra operatörer. MÅLAB föreslås i den pågående s.k. FramKo-utredningen stå som organisatör av regional och storregional kollektivtrafik i Mälardalen. MÅLAB skall även kunna ansvara för resurserna för trafiken. I samband med skapandet av en regional medfinansiering av Citybanan lämnades en begäran om att regeringen skulle möjliggöra för en eventuell storregional trafikhuvudman att även få trafikeringsrätt.

MÅLAB föreslås planera och samordna trafik, eventuellt under eget varumärke, som utförs av entreprenörer efter upphandling eller enligt samarbetsavtal med entreprenörer (såsom TiM) eller med huvudmännen.

Trafiksystemets omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.



Antal turer per veckodag (M-To). Vintertidtabell. Linjer	Frekvens (turer/tim)	Antal (dt/dag)	Kommentarer
1 Stockholm-Västerås-Örebro/Hallsberg		7	SJ IC-tåg Stockholm-Göteborg, varav 1 från Västerås
2 Stockholm-Västerås-Örebro/Hallsberg		8	Medräknat 1: ca 1 tur/timme
3 Stockholm-Västerås		11	Medräknat 1-2: 1 tur/timme 2 turer/timme i högtrafik
4 Stockholm-Eskilstuna-Arboga		12	I huvudsak 1 timme
5 Stockholm-Eskilstuna		7	Medräknat 4: 1 tur/timme samt 2 turer/timme i högtrafik Sthlm-Eskilstuna
6 Stockholm-Södertälje-Flen-Katrineholm-Hallsberg		5	
7 Stockholm-Södertälje-Katrineholm-Hallsberg		9	SJ IC-tåg / X2000
8 (Gävle)-Uppsala-Arlanda-Stockholm-Nyköping-Norrköping-(Linköping)		7	Delsträckor Gävle-Uppsala och Norrköping-Linköping täcks ej av TiM
9 Stockholm-Nyköping-Norrköping-(Linköping)		3	Delsträckan Norrköping-Linköping täcks ej av TiM
10 Stockholm-Märsta-Uppsala	1	18	
11 Stockholm-Märsta-Uppsala (högtrafik)	1	10	
UVEN:			
12 Sala-Västerås-Eskilstuna-Katrineholm-Norrköping/Linköping		8	1 tåg från Uppsala
13 Västerås-Eskilstuna-Katrineholm-Norrköping/Linköping		3	
14 Uppsala/Sala-Västerås/Eskilstuna		4	
15 Västerås-Eskilstuna		1	

Antal turer på delsträcka som redovisas på mer än en rad skall summeras för att ge totalt utbud på delsträckan

Det framtida trafikutbudet ligger än så länge på idéstadiet. Olika koncept för trafiken diskuteras, såsom pendeltåg, regionaltåg, regionpendlar och snabbpendeltåg. Inriktningen är en turtäthet på 1 timme på alla banor. Man önskar tåg med fler stopp och samtidigt tåg med kortare restider. Styva tidtabeller eftersträvas.

I den s.k. Stockholmsförhandlingen utstakas följande större infrastrukturprojekt av betydelse för TiM-trafiken:

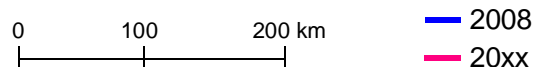
Objekt	Kostnad (mkr)	Tidplan
Citybanan (vilken avser SL pendeltågstrafik men skapar bankapacitet för annan trafik till Stockholm C)	16 300	2008-2012

Kraftsamling Mälardalen	520	2008-2012
Kallhäll-Barkarby	2 600	2011-2016
Tomtebodabarkarby	5 600	2013-2019

9 SL Pendeltågstrafik

Huvudman:	Storstockholms Lokaltrafik (SL)
Operatör:	Stockholmståg (100% ägt av SJ)
Fordonsförsörjning:	SL
Avtalstid:	2006-2011 (2016)
Avtalstyp:	Bruttoavtal
Finansiering:	SL. Upplands Lokaltrafik för trafik i Upplands län (Bålsta).

Trafiksystemets omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.



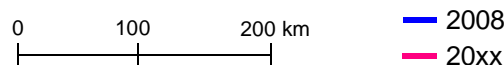
I den s.k. Stockholmsförhandlingen utstakas följande större infrastrukturprojekt med bäring på SLs pendeltågstrafik.

Objekt	Kostnad (mkr)	Tidplan
Citybanan	16 300	2008-2012
Upprustning Västerhaninge-Nynäshamn	750	2008-2012
Kraftsamling Mälardalen	520	2008-2012
Kallhäll-Barkarby	2 600	2011-2016
Dubbelspår Södertälje hamn – Södertälje C	810	2010-2015
Tomtebodabarkarby	5 600	2013-2019
Dubbelspår Nynäsbanan, etapputbyggnad	2 000	2013-2018

10 Upplands Lokaltrafik

Huvudman:	<u>Upplands Lokaltrafik</u> , Storstockholms Lokaltrafik (Arlanda - Upplands Väsby) Visst samarbete med X-Trafik avseende del i Gävleborgs län.
Operatör:	SJ
Fordonsförsörjning:	Upplands Lokaltrafik via Transitio
Avtalstid:	2006-2011 (2013)
Avtalstyp:	Bruttoavtal
Finansiering:	Upplands Lokaltrafik, Storstockholms Lokaltrafik (Arlanda - Upplands Väsby)

Trafiksystemets omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.



Antal turer per veckodag (M-To). Vintertidtabell.		Frekvens (turer/tim)	Antal (dt/dag)	Kommentarer
Linjer				
Upptåget:				
1	Gävle-Skutskär-Tierp-Uppsala- Upplands Väsby	-	9	
2	Skutskär-Tierp-Uppsala-Upplands Väsby		5	
3	Tierp-Uppsala-Upplands Väsby		14	Medräknat 1-2: 1 tåg/timme och 1 tåg/30 minuter i högrafik
4	Uppsala-Upplands Väsby		10	Medräknat 1-3: 1 tåg/30 minuter

Antal turer på delsträcka som redovisas på mer än en rad skall summeras för att ge totalt utbud på delsträckan

En strategiskt betydelsefull fråga med att utvidga Upptågssystemet år 2006 var att knyta samman Uppsala län, i ostkustbanestråket, med Stockholms län samt nå Arlanda med egen tågtrafik. Satsningen har totalt sett varit en mycket stor framgång. Upptåget har kunnat köras enligt tidtabell med relativt små driftstörningar trots att Ostkustbanan och sträckan Uppsala – Stockholm C, ABC-stråket, är extremt tungt belastat under rusningstid.

Upptågssystemet har även fått några nya stationer i norra Uppland under 2007/2008. Utredningar pågår om nya stationer söder om Uppsala, Bergsbrunna och Alsike.

UL påbörjar i höst arbetet med en flerårsplan för regiontrafikens utveckling.

Sedan ett år tillbaka diskuterar och arbetar UL och SL tillsammans med förslag till en än bättre trafiklösning i ABC-stråket. Arlanda har i detta sammanhang blivit allt viktigare och behovet av att erbjuda ett konkurrenskraftigt resandeanternativ till biltransporter till/från Arlanda är en prioriterad fråga för att Arlanda som flygplats ska kunna utvecklas väl. Det är det s k utsläppstaket som har uppnåtts på Arlanda. I dialogen medverkar även SJ AB rörande planering och samverkan för att erbjuda goda resandemöjligheter i regionen.

UL har även behov av att kunna förtäta tågtrafiken norr om Uppsala mot Tierp men det är en fråga som för närvarande inte är möjlig. Här krävs att enkelspåret genom gamla Uppsala ersätts med dubbelspår. I nuläget är längre tåg enda möjligheten att öka kapaciteten på befintliga avgångar.

UL har utrett möjligheter att köra pendeltågtrafik på sträckan Uppsala – Heby – Sala med något ytterligare uppehåll. Trafiken går på Dalabanan som är enkelspårsbana idag vilket inte tillåter några större förändringar av trafikutbudet. (se även om UVEN i avsnitt 8)

11 Tåg i Bergslagen

Huvudman:	Tåg i Bergslagen är ett samverkansbolag mellan Länstrafiken Örebro, Dalatrafik, Västmanlands Lokaltrafik, X-Trafik.
Operatör:	Tågkompaniet (100% ägt av NSB)
Fordonsförsörjning:	Samverkande THM via Transitio
Avtalstid:	2006-2011 (2016)
Avtalstyp:	Nettoavtal
Finansiering:	Samverkande THM med delfinansiering från Rikstrafiken, idag 62 mkr vilket enligt nuvarande avtal kommer att trappas ned till 38 mkr.

Trafiksystemets omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.



0 100 200 km
— 2008
— 2020

Linjer	Antal turer per veckodag (M-To). Vintertidtabell.	Frekvens (turer/tim)	Antal (dt/dag)	Kommentarer
1	Gävle-Falun-Borlänge-Örebro-Mjölby	-	7	I huvudsak 1 tåg/2 timmar
2	Gävle-Falun-Borlänge		4	
3	Falun/Lindesberg-Örebro-Mjölby		2	
4	Falun/Borlänge-Ludvika		3	
5	Gävle-AvestaKrylbo-Örebro	-	5	Varav 2 till Hallsberg
6	Gävle-AvestaKrylbo-Fagersta		1	
7	Borlänge-AvestaKrylbo-Fagersta		1	
8	Mora/Falun-Borlänge-AvestaKrylbo-Stockholm	-	9	SJ-trafik. 2 från Mora
9	Borlänge-AvestaKrylbo-Sala-Uppsala		?	
10	Borlänge-Mora	-	7	
11	Borlänge-Malung	-	5	
12	Västerås-Fagersta-Ludvika	-	7	I huvudsak 1 tåg/2 timmar
13	Västerås-Fagersta		10	1 timmes intervall medräknat 11
14	Västerås-Surahammar (högtrafik)		?	
15	Örebro/Hallsberg-Laxå		8	
16	Örebro-Hallsberg		?	
17	Örebro-Nora		?	

Antal turer på delsträcka som redovisas på mer än en rad skall summeras för att ge totalt utbud på delsträckan

Tåg i Bergslagen arbetar på en strategi framöver till 2020. Den är mycket praktiskt orienterad och handlar mycket om många mindre infrastrukturåtgärder, men effektiva avseende trafiken. Det innebär att TiB slipar vidare på systemet för att få ännu bättre tidtabeller.

Planeringsjobb är ett lagarbete mellan THM. De stora riktlinjerna utarbetas vid länstrafiken i Örebro. Operatören (TKAB) gör det praktiska fotarbetet, t.ex. alla kontakter med Banverket om tåglägen och tidtabeller.

TiB arbetar på att åstadkomma ett stomlinjenät, bl.a. med bättre pendel mellan Borlänge och Avesta Krylbo. En fristående intresseförening arbetar f.ö. på att införliva hela Dalabanan i TiB-systemet.

1 fordon till medger 1 ny förbindelse Örebro-Gävle. Man önskar förstärka Mora-Borlänge-Gävle.

Det är kapacitetsproblem på sträckorna Surahammar-Västerås, runt Örebro och Mora-Borlänge i morgonrusningen.

Vid Länstrafiken Örebro diskuteras att få till stånd tågtrafik på sträckan Nora-Örebro. På sikt byggande av den s.k. Nobelbanan, Örebro-Karlskoga-Kristinehamn.

12 X-Trafik

Huvudman:	X-Trafik
Operatör:	Tågkompaniet (100% ägt av NSB)
Fordonsförsörjning:	X-Trafik via Transitio
Avtalstid:	2001-2009 (2014, optionen utlöst)
Avtalstyp:	Bruttoavtal
Finansiering:	X-Trafik

Trafiksystemets omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.



0 100 200 km — 2008

	Antal turer per veckodag (M-To). Vintertidtabell.	Frekvens (turer/tim)	Antal (dt/dag)	Kommentarer
	Linjer			
1	Gävle-Ljusdal	-	9	
2	Gävle-Hudiksvall	-	4	Varav 1 vidare till Gnarp
3	Gävle-Hudiksvall-Sundsvall	-	5	

Antal turer på delsträcka som redovisas på mer än en rad skall summeras för att ge totalt utbud på delsträckan

13 MittNabo, Norrlandståget (nattåg), Norrtåg

Huvudman:	MittNabo: Länstrafiken i Jämtland och Västernorrland Norrlandståget (i huvudsak nattåg Stockholm-Luleå/Narvik): Rikstrafiken Huvudansvaret, exkl nattågen, tas över av Norrtåg (samverkansbolag mellan Länstrafiken Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten) från 2011, då med trafik på Botniabanan och utökad trafik på befintliga sträckor.
Operatör:	MittNabo: Veolia Norrlandståget: SJ
Fordonsförsörjning:	MittNabo: THM via Transitio Norrlandståget: Rikstrafiken via SSRT, SJ
Avtalstid:	MittNabo: 2007-2012 (2014)
Avtalstyp:	MittNabo: Nettoavtal Norrlandståget: Nettoavtal
Finansiering:	MittNabo: Länstrafiken i Jämtland och Västernorrland, Rikstrafiken 6,7 mkr Norrlandståget: Rikstrafiken 75 mkr.

MittNabo, Sundsvall-Östersund-Trondheim, är ett gammalt trafiksystem upphandlat av Rikstrafiken.

Utvecklingsarbetet avseende Norrtåg har varit en lång process. Man startade 2000 med 52 intressenter. Hörnstenar för utvecklingen har varit ett samlat trafiksystem, operatörsneutralitet, länsöverskridande trafik och moderna tåg. Riksdagen fattade 2006 beslut om Norrtågsförsöket som ett 10-årigt utvecklingsprojekt (2011-2021) där trafik på fyra nya destinationer ska starta norr om Sundsvall.

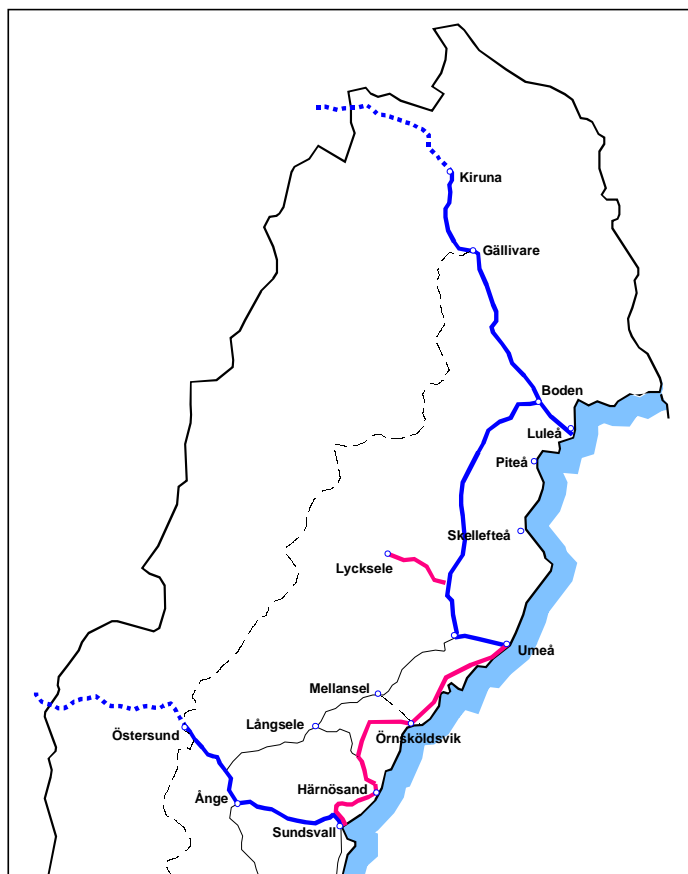
I juni 2008 fattade landstingsfullmäktige i Västerbotten, Norrbotten, Jämtland och Västernorrland beslut om trafikbeställningar för denna trafik. Köp av fordon och förberedelse för verkstadsbygge pågår inför trafikstarten.

Norrtåg består egentligen av två delar:

1. Intresseföreningen är en expertorganisation som bygger upp kunskap, samordnar de regionala trafikeringprocesserna och kommunicerar en systemsyn på transportpolitik och infrastruktur för järnväg i norrlandslänen. Medlemmar är kommuner, landsting och länstrafikbolag.
2. Norrtåg AB, som ägs av länens fyra THM ska ansvara för trafiken inom ramen för Norrtågsförsöket inklusive trafiken på Botniabanan.

Norrtåg på webben (www.norrtag.se) är intresseföreningens hemsida.

Trafiksystemets omfattning och utbud beskrivs av vidstående figur och efterföljande tabell.



0 100 200 km

— 2008 — 2011

	Antal turer per veckodag (M-To). Vintertidtabell.	Frekvens (turer/tim)	Antal (dt/dag)	Kommentarer
1	Sundsvall-Östersund		5 (9)	
2	Östersund-Trondheim/Hemsdal		2 (3)	
3	Sundsvall-Umeå		4	SJ-trafik (ej Norrtåg)
4	Sundsvall-Umeå		6 (7)	Norrtåg
5	Örnsköldsvik-Umeå		3 (4)	
6	Umeå-Lycksele		3	
7	Umeå-Luleå		1 (4)	Dagförbindelse i nattåg från Stockholm. 3dt dagtåg tillkommer med Norrtåg.
8	Luleå-Kiruna-Narvik		2	Dagförbindelse i nattåg från Stockholm
9	Luleå-Kiruna		1 (3)	
10	Kiruna-Narvik		1	

Antal turer på delsträcka som redovisas på mer än en rad skall summeras för att ge totalt utbud på delsträckan