

Handlingsplan för regional tågtrafik



Handlingsplan för regional tågtrafik

Sofie Östlund

2019-02-07

Innehåll

1.	Inledning.....	5
1.1	Syfte.....	5
1.2	Avgränsningar	6
1.3	Önskat läge efter genomförd handlingsplan.....	6
2.	Mål och utgångspunkter	6
3.	Tåg och järnväg.....	10
3.1	Tågorganisationen för Region Örebro län	10
3.2	Ekonomiska förutsättningar.....	11
3.3	Tågplaneprocessen.....	13
3.4	Tågbanor.....	15
4.	Resande och pending med tåg.....	17
4.1	Pending	17
4.1.1	Skolpending.....	20
4.2	Pending med alla trafikslag	20
4.3	Befolkningsutveckling.....	22
5.	Kartläggning av tågtrafiken.....	23
5.1	Pendingstågtrafik inom Örebro län 2018	23
5.1.1	Örebro- Kumla.....	23
5.1.2	Örebro-Hallsberg.....	24
5.1.3	Örebro-Laxå	25
5.1.4	Örebro- Lindesberg	26
5.1.5	Örebro- Kopparberg	27
5.2	Övrig tågtrafik inom Örebro län	27
5.2.1	Degerfors	27
5.2.2	Hällefors.....	27
5.3	Tågtrafik till och från Örebro län 2018	28
5.3.1	Stockholm (Västerås, Eskilstuna).....	28
5.3.2	Mjölby (Malmö, Linköping, södra Sverige)	29
5.3.3	Göteborg	29
5.3.4	Mariestad, Lidköping	29
5.3.5	Karlstad (Oslo)	30
5.3.6	Falun, Borlänge.....	30

5.3.7	Gävle	30
5.4	Analys av kartläggningen	31
6.	Strategiska förutsättningar för utbud av tågtrafik	32
6.1	Sammanvägt motiverat behov av tågtrafik inom Örebro län	33
6.1.1	Förändringar i förhållande till nuläget	34
6.1.2	Mjölby (Malmö, Linköping, södra Sverige).....	35
6.1.3	Lindesberg och Kopparberg	35
6.1.4	Trafiken på Godsstråket genom Bergslagen	35
6.1.5	Karlstad	36
7.	Sammanfattning av aktiviteter och åtgärder	37
7.1	Strategi för 2019-2021	40
7.2	Samplanering av tågtrafiken 2019-2021	41
7.3	Strategi för 2022-2026	42
7.4	Tidig samplanering för 2022-2026	43
8.	Tågtrafik efter 2026.....	44
9.	Ekonomiska konsekvenser och föreslagna åtgärder	45
10.	Bilaga 1.....	46

1. Inledning

Under 2017 initierades arbetet med att ta fram en handlingsplan för regional tågtrafik. Uppdraget var att undersöka om behovet av tågtrafik inom, till och från Örebro län stämmer överens med utbudet. Det identifierades ett behov av att tydliggöra hur tågtrafiksystemet i Örebro län är sammansatt och vilka förändringar som är möjliga i olika tidsperspektiv.

Under 2018 antogs en ny regional utvecklingsstrategi för Örebro län, RUS. I den beskrivs en övergripande inriktning för den nodsammanbindande kollektivtrafikstråken. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras därefter hur kollektivtrafiken kan bidra till att stärka den regionala utvecklingen.

Handlingsplanen ska i sin tur beskriva hur tågtrafiken i länet bör utvecklas för att på bästa sätt bidra till målen i trafikförsörjningsprogrammet. Det centrala i handlingsplanen är att klargöra behovet av tågtrafik och i vilken riktning samplaneringen mellan olika tågoperatörer kan ske. I handlingsplanen relateras utmaningar, önskat läge och mål, i den regionala utvecklingsstrategin och i trafikförsörjningsprogrammet till vad den strategiska inriktningen för tågtrafiken ska innebära.

I handlingsplanen finns förslag på åtgärder i form av aktiviteter och trafikåtgärder för en mer ändamålsenlig tågtrafik. En sammanfattning av aktiviteterna och trafikåtgärderna finns på sidan 37. Det sammanvägda behovet av tågtrafik presenteras i tre perioder 2019-2021, 2022-2026 och efter 2026. Handlingsplanen utgår från de kollektivtrafikstråk som idag är definierade i trafikförsörjningsprogrammet och som idag har tågtrafik. Handlingsplanen fokuserar vidare på att beskriva behov av tågtrafik. Strategiska ställningstaganden kring hur kollektivtrafiken ska bidra till den regionala utvecklingen görs på ett övergripande plan i den regionala utvecklingsstrategin och konkretiseras i trafikförsörjningsprogrammet.

1.1 Syfte

Tågtrafiken är kostnadsdrivande och komplex eftersom den bedrivs i samverkan med andra län och regioner. Därför är det viktigt att klargöra behov och ha en tydlig plan för hur tågtrafiken kan utvecklas i Örebro län.

1.2 Avgränsningar

Handlingsplanen berör således inte inriktning för nya banor, nya stationer eller nya trafiksystem. För ställningstagande kring detta hänvisas till den Tåg- och expressbusstrategi som togs fram av Region Örebro län 2015.

1.3 Önskat läge efter genomförd handlingsplan

Handlingsplanen ska tjäna som underlag för kommande verksamhetsplaner och budgetar inom Region Örebro län. En önskad effekt är att fördela en väl avvägd mängd resurser på tågtrafiken. Goda förutsättningar ska skapas för resenärerna samtidigt som utbudet av tågtrafik ska motsvara behoven. Det ska finnas en bättre balans mellan kostnader och intäkter än vad det gör idag.

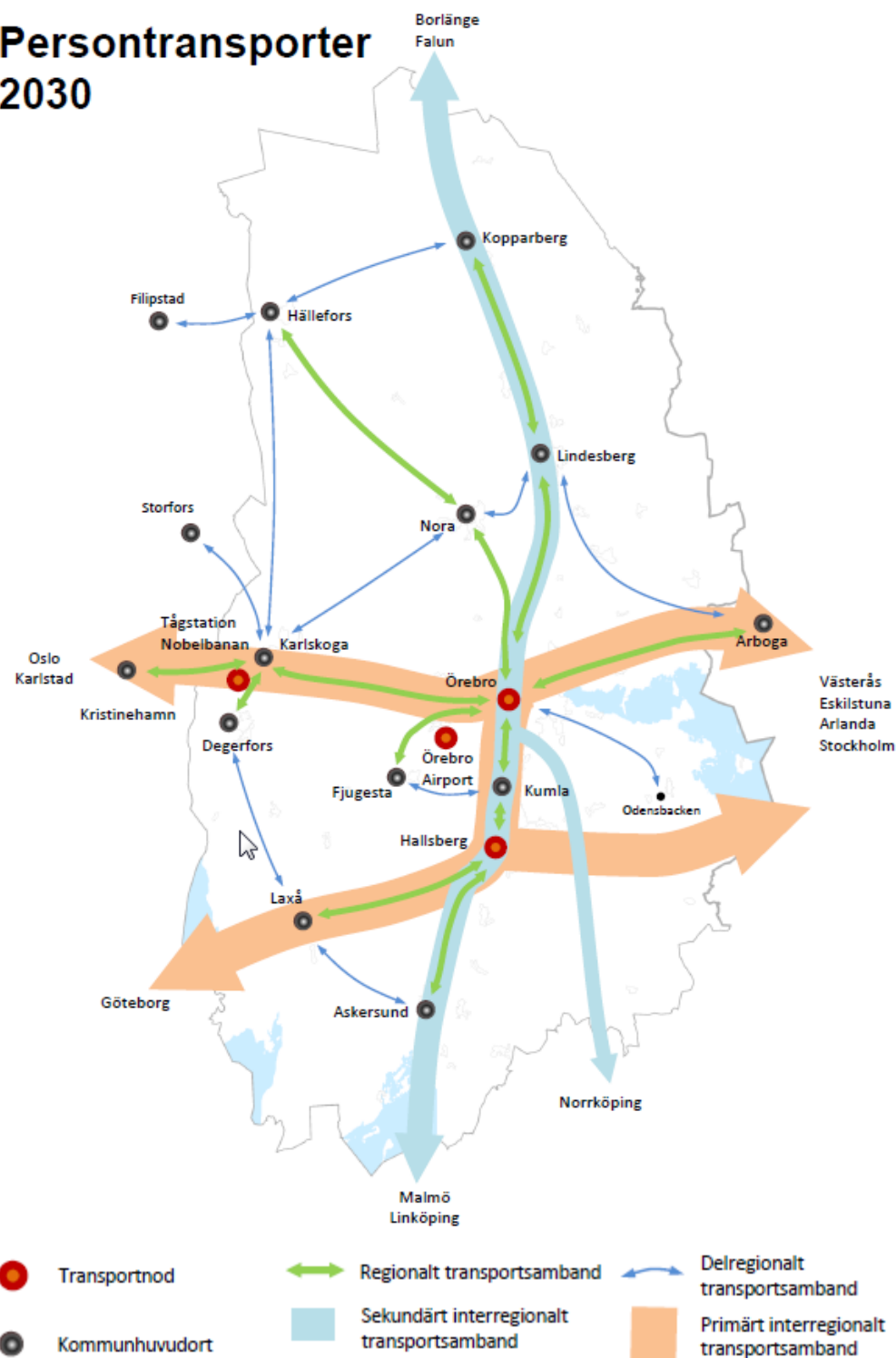
2. Mål och utgångspunkter

Utvecklingen av tågtrafik i Örebro län styrs och påverkas på flera nivåer. På regional nivå anger den regionala utvecklingsstrategin en övergripande vision, samt ett flertal mål som på olika sätt har bäring på tågtrafiken. Den regionala utvecklingsstrategin är det viktigaste strategiska styrdokumentet för länets utveckling. Den visar en inriktning för hur man kan skapa tillväxt i hela länet. Där framhålls att goda pendlingsmöjligheter är en avgörande förutsättning för att skapa en god arbetskraftsförsörjning samt skapa möjligheter för att bo och verka i alla delar av länet. Goda kommunikationer innebär inte att tågutbudet ska vara mycket större än behovet. En avvägning behöver göras för att skapa en ändamålsenlig trafik som också är resurseffektiv. I den regionala utvecklingsstrategin finns inga nivåer angivna för vad goda kommunikationer innebär i trafikvolym. Bedömningen är att handlingsplanen är förenlig med de mål som den regionala utvecklingsstrategin innehåller.

Olika färdmedel lämpar sig bättre eller sämre för olika delar av länet. Den regionala utvecklingsstrategin anger en prioriteringsordning mellan olika trafikslag beroende på geografi. I områden utanför de stora pendlingsstråken har kollektivtrafiken generellt svårt att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Här kommer transporttillgängligheten även fortsättningsvis i stor utsträckning bygga på bilen. Tåg eller expressbuss är främst lämpade i stråk med större orter, där en större mängd människor har gemensamma transportbehov.

I den regionala utvecklingsstrategin finns också strukturbilder som anger en rumslig inriktning. Strukturbilden avseende persontransporter (se nedan) visar en tydlig inriktning mot att skapa en god tillgänglighet mellan Örebro och övriga kommunhuvudorter samt till nodstäder i närliggande län. I de fall dessa stråk har järnväg är tågtrafiken ett viktigt verktyg för samhällsutvecklingen.

Persontransporter 2030



Trafikförsörjningsprogrammet utgör den långsiktiga strategiska planeringen för regional kollektivtrafik i Örebro län. Trafikförsörjningsprogrammet anger hur en del av målen om transporter och infrastruktur i den regionala utvecklingsstrategin ska uppnås. Trafikförsörjningsprogrammet innehåller avgränsade mål, där flera har en tydlig koppling till tågtrafiken. I de starka stråken, som också sammanfaller med var

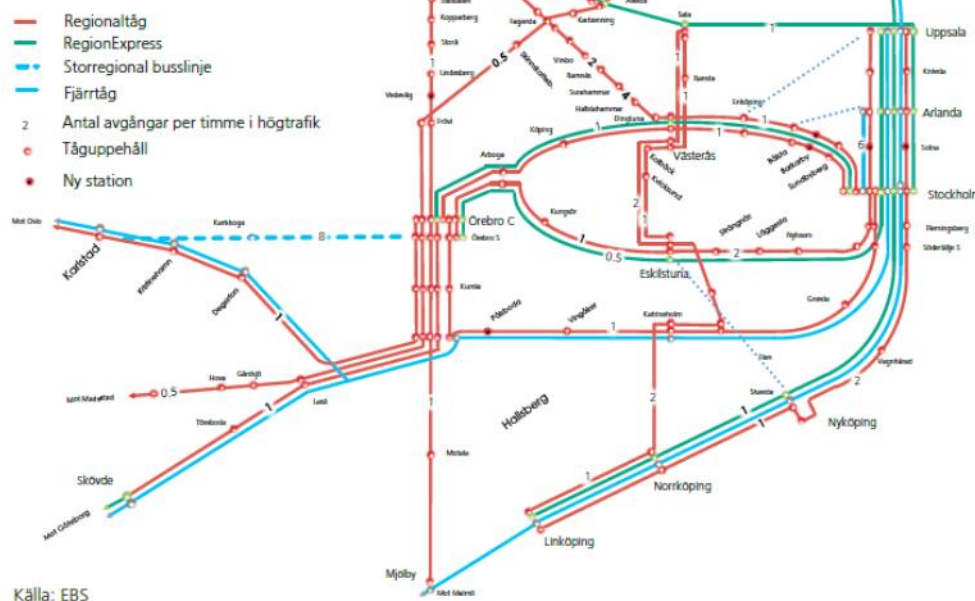
det finns tågtrafik, eftersträvas en marknadsandel för kollektivtrafiken om 40 procent. I de längre reserelationerna finns också en inriktning om att skapa korta restider samt att detta är överordnat turtätheten. Tågtrafiken är generellt en viktig förutsättning för att tillmötesgå denna inriktning. Trafikförsörjningsprogrammet anger också ett minimiutbud av kollektivtrafik i viktiga stråk efter bebyggelsestyp, vilket framgår av tabellen nedan.

	Turer per vardag	Turer per helgdag	Syfte/Målgrupp	Trafikslag
Kommun-huvudort	19	5	Arbets- och studiependling samt serviceresor	Tåg, regionbuss, expressbuss
1000-3000 inv.	15	3	Arbets- och studiependling samt serviceresor	Tåg, regionbuss
500-1000 inv.	5	1 (lör, sön)	Serviceresor, till viss mån studie- och arbetspendling	Regionbuss, närtrafik
200-500 inv.	2	1 (lör)	Serviceresor	Närtrafik
ej tätort	1	0	Serviceresor	Närtrafik

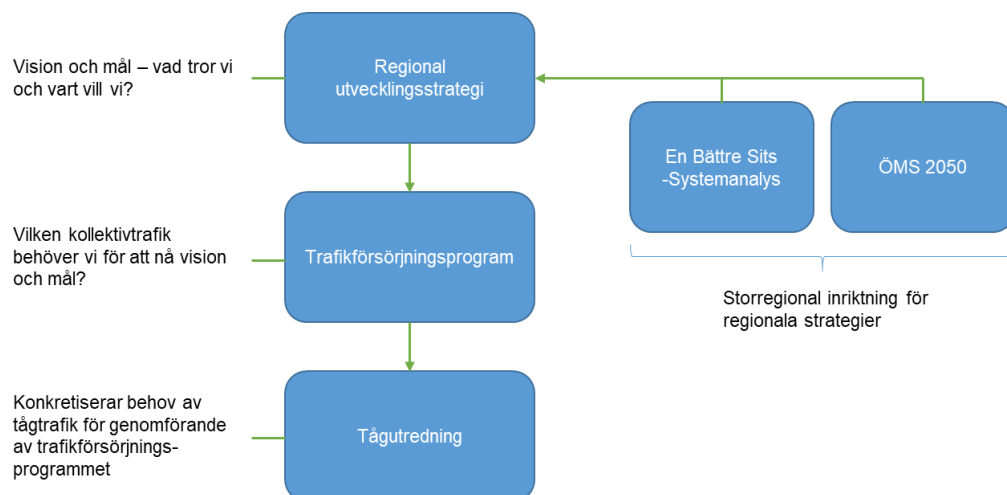
På storregional nivå deltar Region Örebro län i två viktiga samarbeten: En Bättre Sits (EBS) samt ÖMS-samarbete (ÖMS står för Östra Mellansverige). Samarbetet inom ÖMS har till syfte att samordna det regionala utvecklingsarbetet mellan de ingående länen, för att tillsammans sträva mot de mål som är gemensamma för hela Östra Mellansverige.

EBS är ett samarbete mellan regionerna Örebro, Västmanland, Östergötland, Sörmland, Stockholm och Gotland inom Mälardalsrådet. Syftet är att komma fram till gemensamma prioriteringar gällande behov och prioriteringar i den storregionala kollektivtrafiken och avseende transportinfrastrukturen. Dessa prioriteringar klargörs i en gemensam systemanalys. På nästa sida visas den gemensamma trafikeringsbilden med målsår 2030 för EBS. Illustrationen återfinns i systemanalysen.

Inriktning för storregional kollektivtrafik 2030



De olika styrdokumentet förhåller sig till varandra på varierande sätt. Bilden nedan är ett försök att illustrera detta. Den vänstra kolumnen avser hierarkin inom Region Örebro län, som den här handlingsplanen är en del av. Kolumnerna åt höger visar hur de storregionala samarbetsformerna påverkar regionens arbete med kollektivtrafikfrågor.



3. Tåg och järnväg

I avsnittet beskrivs tågorganisatoriska aspekter, både inom region Örebro län, men också i relation till tågbolagen och trafikverket. De ekonomiska förutsättningarna för tågtrafik för Region Örebro län tas också upp.

3.1 Tågorganisationen för Region Örebro län

Region Örebro län är delägare i Tåg i Bergslagen (TiB) och Mälardalstrafik. Tågtrafiken som bedrivs i Örebro län regleras av avtal mellan Region Örebro län och respektive tågbolag. Tågbolagen har avtal med tågoperatören som innefattar drift och underhåll som ombordpersonal och ersättningstrafik. Större trafikförändringar är möjliga att genomföra vid ny avtalsperiod mellan tågbolagen och tågoperatören.

Tåg i Bergslagen

Region Örebro län är delägare tillsammans med Region Dalarna, Region Västmanland och Region Gävleborg. Respektive part äger 25 %.

Mälardalstrafik

Region Örebro län är delägare i Mälardalstrafik (13%) tillsammans med Region Stockholm, (35 %), Region Sörmland (13%), Region Uppsala (13%), Region Västmanland (13%) och Region Östergötland (13 %).

Värmlandstrafik

Region Örebro län har ett samarbete med Värmlandstrafik om tågtrafik mellan Karlstad och Örebro.

Västtrafik

Region Örebro län har ett samarbete med Västtrafik avseende trafik mellan Örebro och Lidköping på Kinnekullebanan.

SJ

Region Örebro län har periodkortsavtal med SJ. Det innebär att resenärer med Länstrafikens periodbiljetter får resa på SJ-tåg.

Följande tabell visar avtalsparter och avtalstider

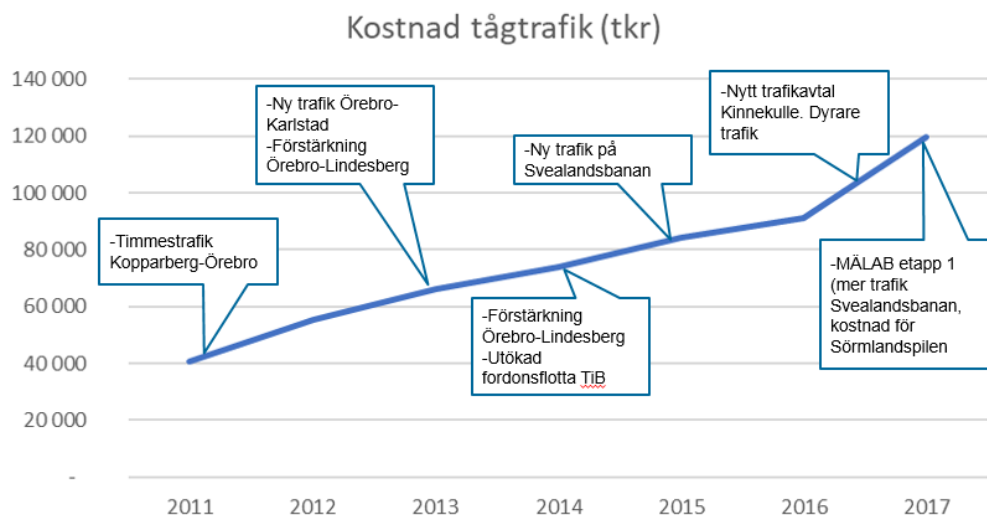
Tågbolag	Relation till Region Örebro län	Avtalstid till Region Örebro län	Operatör	Tågbolagets avtalstid med operatör
Tåg i Bergslagen	Delägare, 25%		SJ	dec 2026, T27
Mälardalstrafik	Delägare 13%		SJ	dec 2020 T21
Värmlandstrafik	Köp av tågturer	dec 2012 - dec 2018(2020)	Tågkompaniet	dec 2020 T21
Västtrafik	Köp av tågturer	jun 2016 - dec 2027	SJ Götalandståg	
SJ Regional	Periodkortsavtal		SJ	

3.2 Ekonomiska förutsättningar

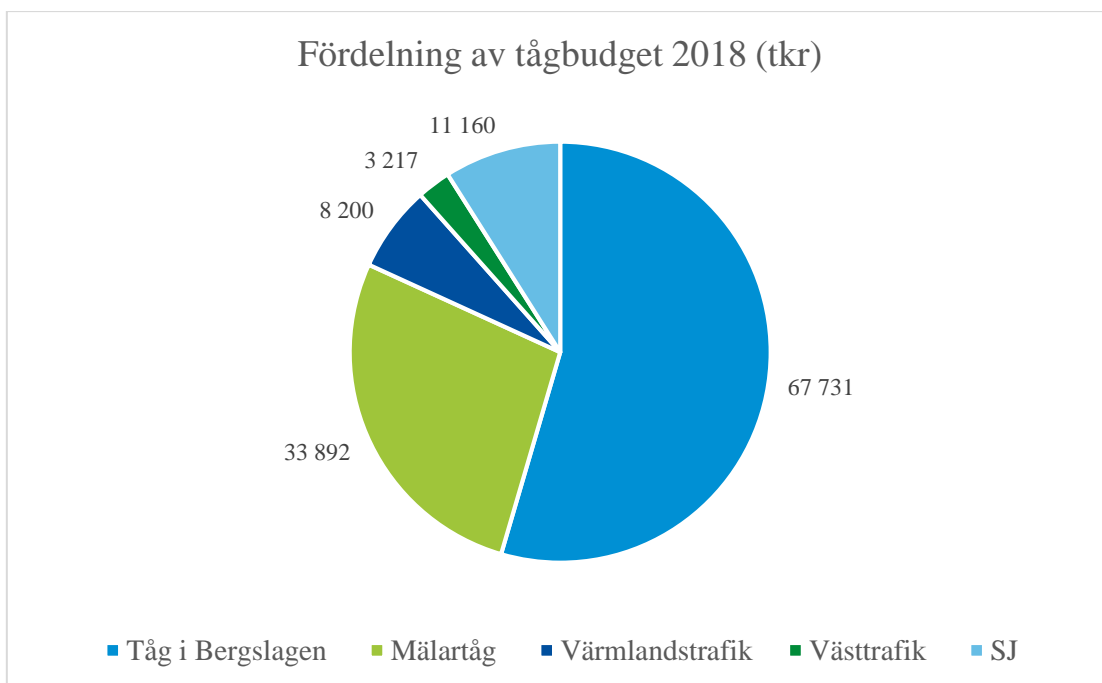
För tågtrafik delas kostnader mellan tågbolag och operatör. Beroende på affärsmodell ser uppdelningen olika ut. Bruttoavtal innebär att tågbolaget tar en större risk och att de står för enkelbiljettsförsäljningen. Tjänstekoncession och nettoavtal innebär istället att operatören tar en större risk och ansvarar för enkelbiljettsförsäljningen. De bolag Region Örebro län är delägare i, eller köper tågtrafik har tjänstekoncessionsavtal eller nettoavtal.

I och med att den upphandlade trafiken som körs i Örebro sker i nettoavtal har Region Örebro län inga intäkter för försäljning av enkelbiljetter. Dessa intäkter tillfaller istället operatören. Region Örebro läns intäkter för tågtrafiken återfinns istället i försäljningen av periodbiljetter. Sammantaget säljer Länstrafiken periodbiljetter för 45 miljoner kronor årligen i den regionala kollektivtrafiken. Hur stor andel av detta som kan hänföras till tågtrafiken är svårt att ge ett exakt svar på. Baserat på operatörernas resanderäkningar samt incheckningar med periodbiljetter uppskattas att 30-40% av det regionala kollektivtrafikresandet sker med tåg.

Region Örebro län har kraftigt utvecklat tågtrafiken från 2011 till 2018. Bilden nedan illustrerar vilken typ av utveckling som skett och hur kostnadsutvecklingen ser ut.



Region Örebro län har en kostnad om 124,2 miljoner kronor för tågtrafik under 2018. Det finns två typer av kostnader som Region Örebro län ersätter tågbolagen med, driftbidrag och periodkortsersättning. Driftbidrag är vad det kostar att bedriva trafiken och periodkortsersättning är ersättning för resor som görs med Länstrafikens periodkort. Nedan följer en sammanställning av tågstnaderna till de olika bolagen, samt specificering av driftbidrag och periodkortsersättning.



Tåg i Bergslagen

Driftbidrag 42 513 tkr
Periodkortsersättning 25 162 tkr

Mälardalstrafik

Driftbidrag 33 892 tkr

Värmlandstrafik

Driftbidrag 7 450 tkr
Periodkortsersättning 750 tkr

Västtrafik

Driftbidrag 3 217 tkr

SJ

Periodkortsersättning 11 160 tkr

3.3 Tågplaneprocessen

Trafikverket ansvarar för tågplanen som innehåller planering av trafik på järnvägsspåren. Beskrivning av tågplaneprocessen finns på trafikverkets hemsida. Ansökan om tåglägen gör den upphandlade operatören. För att tåglägena ska matcha ett föränderligt behov krävs det att Region Örebro län skapar en tydlig process för inspel till tågplanen. Det behövs dels för att inhämta kunskap om tågbehov från resenärer, kommuner och näringsliv, med också för att möjliggöra väl avvägda förändringar. Hur tågplanefrågor skulle kunna processas av Region Örebro län beskrivs nedan.

Aktivitet

Skapa en årshjulsplanering om en treårsperiod som inkluderar Region Örebro län, kommuner i Örebro län, tågbolag och operatörer.

År 1

Apr- jun	Tidig dialog med tågbolag om år 3.
Sep- okt	Region Örebro län har dialog med kommuner om tågutbudet.
Okt- dec	Förankring med tågbolag och operatörer.

År 2

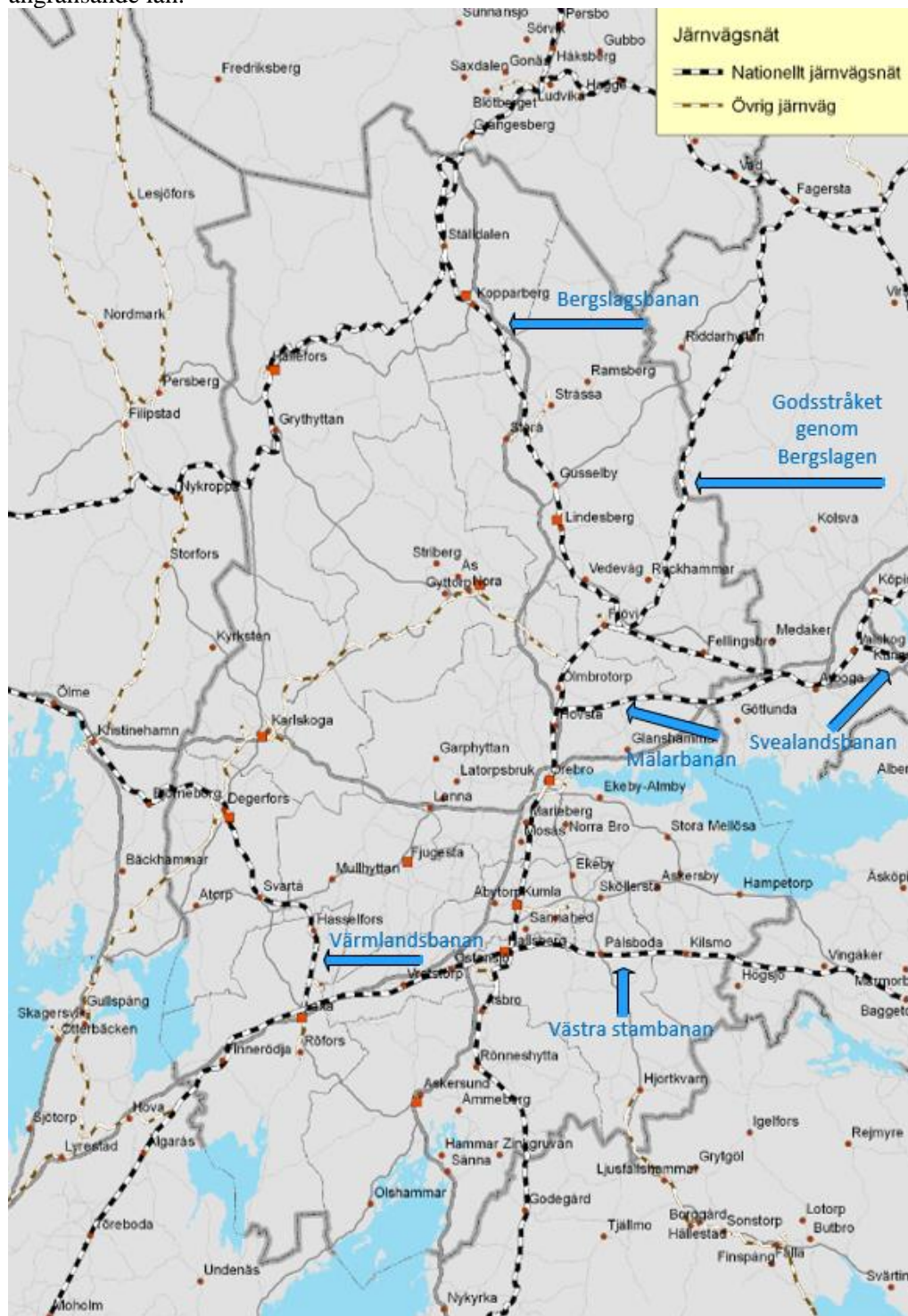
Jan	Trafik- och tidtabellsmöte med tågbolag och operatörer inför år 3.
Apr	Ansökan om tåglägen ska vara trafikverket till handa senast den 10 april.
Sep	Tågplanen fastställs i september av trafikverket för år 3.

År 3

Dec (år 2)	Tågplan för år 3 börjar gälla andra helgen i december (år 2).
Apr-sep	Uppföljning av tågplaneåret med kommuner.

3.4 Tågbanor

Kartan visar tågbanor som det bedrivs persontrafik på inom Örebro län och mot angränsande län.



Bergslagsbanan Gävle, Falun, Borlänge, Ludvika, Kopparberg, Lindsberg, Frövi (Örebro)

Godsstråket genom Bergslagen Storvik, Avesta Krylbo, Fagersta, Frövi, Örebro, Kumla, Hallsberg, Motala, Mjölby.

Mälarbanan Örebro, Arboga, Västerås, Sundbyberg, Stockholm.

Svealandsbanan (Örebro), (Arboga), Eskilstuna, Strängnäs, Södertälje, Stockholm.

Värmlandsbanan Laxå, Degerfors, Kristinehamn, Karlstad, Kil, Arvika, Charlottenberg.

Västra stambanan Göteborg, Alingsås, Skövde, Laxå, Hallsberg, Katrineholm, Gnesta, Södertälje, Stockholm. Sörmlandspilen är sträckan mellan Hallsberg och Stockholm.

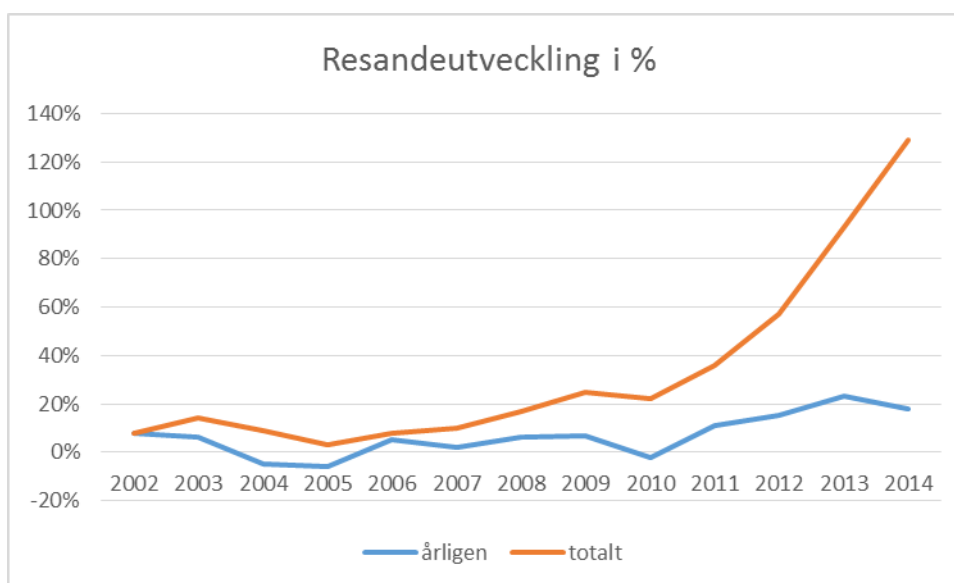
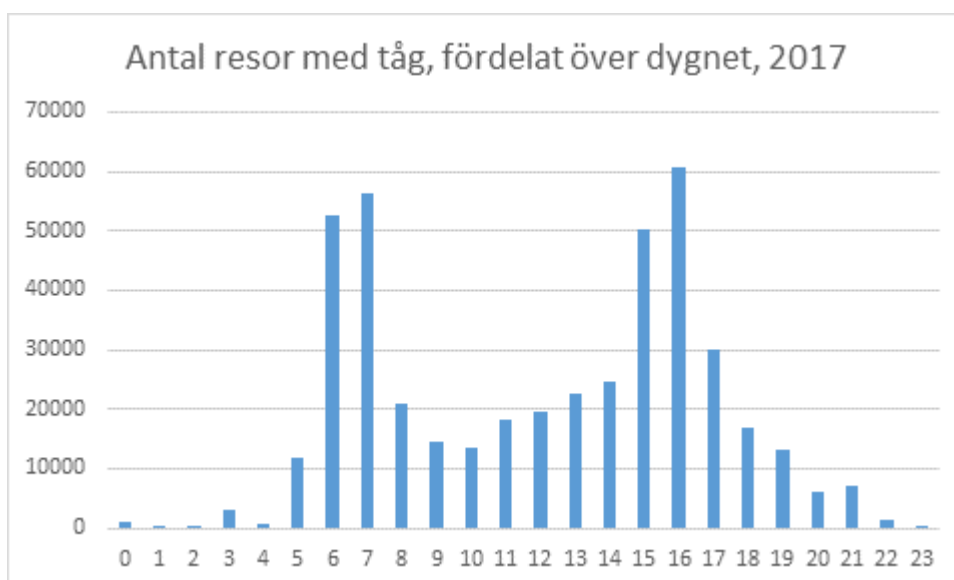
4. Resande och pending med tåg

I kapitlet beskrivs omfattningen av resandet med tåg, hur stor pendlingen med alla transportslag är och hur den prognostiserade befolkningsutvecklingen ser ut i kommuner med tågstation i Örebro län.

Länstrafiken säljer periodbiljetter som kan användas på både tåg och buss. Det gör att vetskapen om hur pendlingen i länet ser ut på aggregerad nivå är bra, men inte fördelningen mellan tåg och buss. Det biljettsystem som används i Region Örebro län är inte anpassat till tågtrafiken. Statistiken från biljettsystemet är bristfälligt och kan inte användas som verktyg för att utveckla tågtrafiken utifrån ett resenärsperspektiv. Att länstrafiken säljer periodkort för tåg, men inte enkelbiljetter gör att uppföljning av trafiken behöver ske på andra sätt än för busstrafiken. Bedömning av trafikbehovet grundar sig på flertalet parametrar som pendlingspotential, skolpendlingsbehov och försäljning av länstrafikens periodbiljetter.

4.1 Pendling

Pendling sker både inom Örebro län och till och från Örebro län. Kartan på nästa sida visar antal sålda periodbiljetter i olika relationer med Länstrafikens färdbevis. Störst pendling sker mellan Örebro och de mindre kommunerna Kumla, Hallsberg och Lindesberg.



Bilden illustrerar resandeutveckling i Örebro län åren 2002 – 2014 med Tåg i Bergslagen.

Statistiken visar en kraftig resandeökning med Tåg i Bergslagen mellan 2002-2014. Resandeökningen har däremot skett ifrån låga nivåer. Det råder normalt ingen brist på sittplatskapacitet på de tåg som används i Tåg i Bergslagen. Statistiken ska därför tolkas som att befintlig fordonsflottas kapacitet räcker.

Idag finns inget bra system som kartlägger resandemönster. På en övergripande nivå finns statistik om vilka tider folk reser och vilken omfattning resandet har, men inte på den nivå som skulle vara nödvändig för att göra bra bedömningar framöver. Det

råder också en stor osäkerhet gällande resandevolymer, vilket gör det svårt att bedöma såväl behov som kostnader och intäkter för tågtrafiken.

Aktivitet

Utveckla ett bättre system för kartläggning av resandemönster och resandevolymer.

Syfte och mål

För att skapa en bra kollektivtrafik krävs bättre vetskap om resenärers resmönster med tåg.

4.1.1 Skolpendling

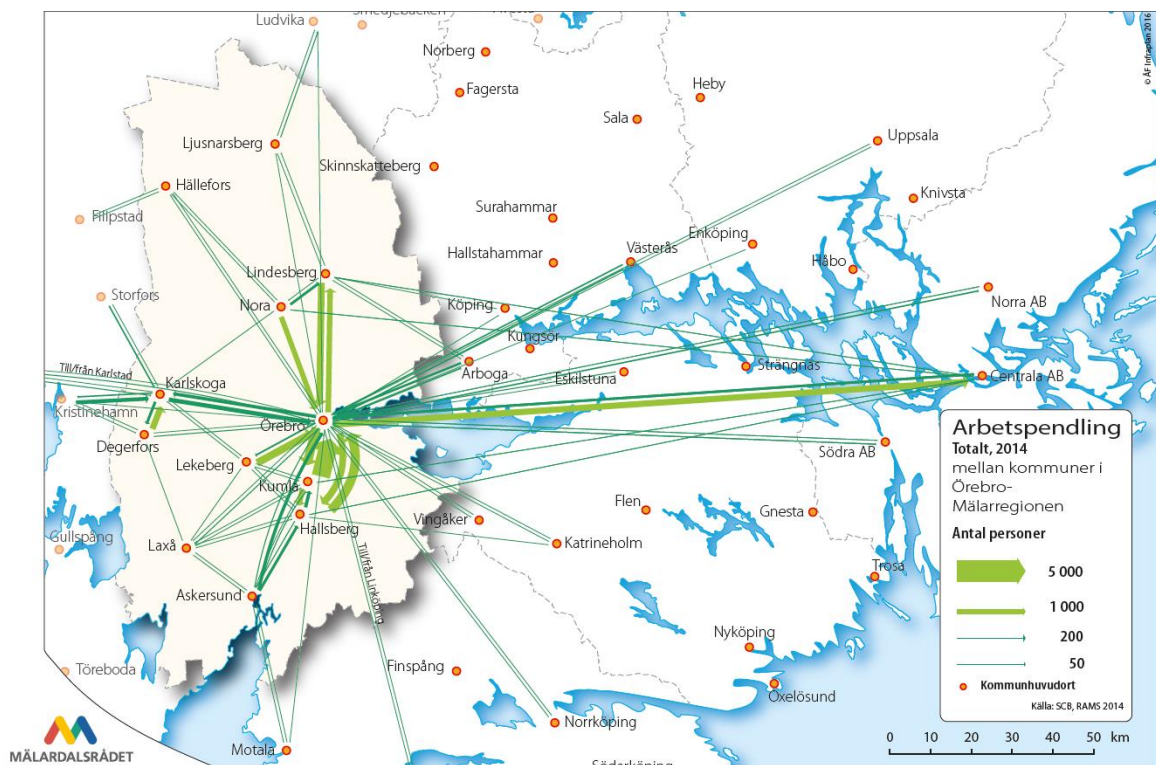
I länet sker en del av skolpendlingen till gymnasiet med tågtrafik. I vissa relationer går även parallellgående busstrafik, vilket innebär att det inte går att avgöra hur trafikslagen väljs. Elever får gymnasiekort från den skola de går på, däremot har inte Region Örebro län tillgång till uppgifter om vilka sträckor gymnasieeleverna pendlar. Tabellen nedan visar hur många gymnasiekort som de olika gymnasieskolorna i länet faktureras för. Uppgifterna ger en fingervisning om hur omfattande skolpendlingen i länet är.

Alléskolan	2400
Lindeskolan	1300
Gymnasieskolor i Örebro	10 000

4.2 Pendling med alla trafikslag

Potentialen för resande med kollektivtrafiken är också ett viktigt underlag för att bedöma behov av tågtrafik liksom andra slag av kollektivtrafik. Regionaltåg är en mycket kapacitetsstark form av kollektivtrafik tack vare sin förmåga att transportera många resenärer med få fordonsomlopp. Det är dock förbundet med stora kostnader att anordna tågtrafik. En hög beläggning är därför en förutsättning för att nå en bättre balans mellan kostnader och intäkter. Tågtrafiken är därför främst ett alternativ i de stråk där det finns ett omfattande resandeunderlag.

Bilden visar hur den totala pendlingen med alla trafikslag ser ut.



Nedanstående bild visar pendling mellan stationsorter. Bilden ger en indikation hur stor potentialen för resande med tågtrafiken är.



Störst resandeunderlag finns i relationerna Kumla-Örebro, Hallsberg-Örebro, Lindesberg-Örebro samt Örebro-Stockholm.

Ett visst pendlingsunderlag finns också i relationerna Arboga-Örebro, Örebro-Västerås, Laxå-Hallsberg/Kumla/Örebro, Kopparberg-Lindesberg, Kopparberg-Ludvika, Örebro-Karlstad samt Örebro-Eskilstuna.

Pendlingsunderlaget ner till Motala/Mjölby är begränsat. I stråket Örebro-Skinnskatteberg/Fagersta är antalet pendlare mycket begränsat.

4.3 Befolkningsutveckling

Hur befolkningsutvecklingen i Örebro län förväntas se ut, påverkar den strategiska inriktningen av tågtrafiken. Stockholms läns landsting har tillsammans med Region Uppsala, Regionförbundet Sörmland, Region Östergötland, Region Örebro län, Region Västmanland och Region Gävleborg tagit fram rapporten *Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige*. I rapporten finns framskrivningar av befolkningsutveckling på tre nivåer, låg, bas och hög. I tabellen nedan redovisas befolkningsutvecklingen i de kommuner som har tågstation med pendlingsutbud. Statistikuppgifterna har kompletterats med data från SCB för stationsorter i Örebro län. Det finns osäkerheter i antagandena, men framskrivningen visar dock att stationsorterna utanför länet antas få en ökande befolkning i de flesta fall. Det indikerar att efterfrågan på tågtrafik sannolikt kommer att öka mellan nodstäder i framtiden.

Län/kommun	2015	2020	2030	2040
Örebro	144 200	156 200	172 100	180 900
Kumla	21 200	21 900	22 200	22 300
Hallsberg	15 500	16 200	16 600	16 900
Laxå	5 700	5 900	5 900	5 900
Lindesberg	23 600	24 100	23 500	23 100
Ljusnarsberg	4 900	5 100	5 100	5 200
Örebro län	291 000	307 000	323 000	331 000

Framskrivningar av befolkning och sysselsättning I östra Mellansverige Rapport 2017:2

Län/kommun	2017	2030
Örebro	150 291	178 668
Kumla	21 506	23 340
Hallsberg	15 932	17 768
Laxå	5 640	5 323
Lindesberg	23 613	24 072

Ljusnarsberg	4 942	5 048
Örebro län	298 907	334 686

SCB befolkningsprognos

Län/kommun	2015	2020	2030	2040
Stockholms län	2 231 000	2 488 000	2 850 000	3 132 000
Stockholm	923 500	1 015 800	1 147 300	1 264 500
Västerås	145 200	158 800	176 800	185 700
Eskilstuna	102 100	113 500	129 200	139 800
Linköping	153 000	166 000	181 700	191 000
Norrköping	137 000	146 900	156 900	162 300

Framskrivningar av befolkning och sysselsättning I östra Mellansverige Rapport 2017:2

5. Kartläggning av tågtrafiken

5.1 Pendlingstågtrafik med tåg inom Örebro län 2018

I trafikförsörjningsprogrammet anges miniminivåer för hur trafikutbudet ska vara. I den praktiska trafikplaneringen görs därefter en mer kvalificerad bedömning av behovet. I vissa fall är minimiutbudet fullt tillräckligt, medan det i andra relationer är befogat med ett utbud som överstiger minimiutbudet. Det finns också relationer där tågtrafiken kompletteras med regionbuss. Denna trafik bör då beaktas i bedömningen av befintlig trafik i förhållande till minimiutbudet. I de kommande rutorna redogörs hur trafikutbudet ser ut till kommunhuvudorter inom Örebro län som har tågtrafik med pendlingsmöjligheter.

5.1.1 Örebro- Kumla

Avstånd, järnväg	17,7 km
Antal dubbelturer med tåg på vardagar	53
Antal dubbelturer med parallellgående buss	60
Tågtrafikutbudet i relation till miniminivån i trafikförsörjningsprogrammet	+180%

Antal dubbelturer 06.00-09.00	13
Antal dubbelturer 15.00-18.00	13
Antal dubbelturer helg (lördag)	23
Trafikutbudet på helgen i relation till miniminivån i trafikförsörjningsprogrammet	+360%

Kumla kommun har ett tågtrafikutbud som är 180% över miniminivån i trafikförsörjningsprogrammet. De tågbolag som trafikerar är Tåg i Bergslagen, SJ, Västtrafik och Värmlandstrafik. Kumla kommun är ingen ändpunktsstation, vilket innebär att de tåg som passerar inte enbart är anpassade efter resenärsbehovet till och från Kumla. Stråket mellan Örebro och Kumla är det starkaste pendlingsstråket i länet med tåg. Det finns ingen jämn trafikrytm av tågavgångar. Upp till sex avgångar per timma kan förekomma, vissa med fem minuters mellanrum. I avsnittet Örebro-Hallsberg finns ett diagram som visar relationen mellan anal tågavgångar och antalet resor. 2019 har tågtrafikutbudet mellan Örebro och Kumla minskat med fem dubbelturer med Tåg i Bergslagen.

5.1.2 Örebro-Hallsberg

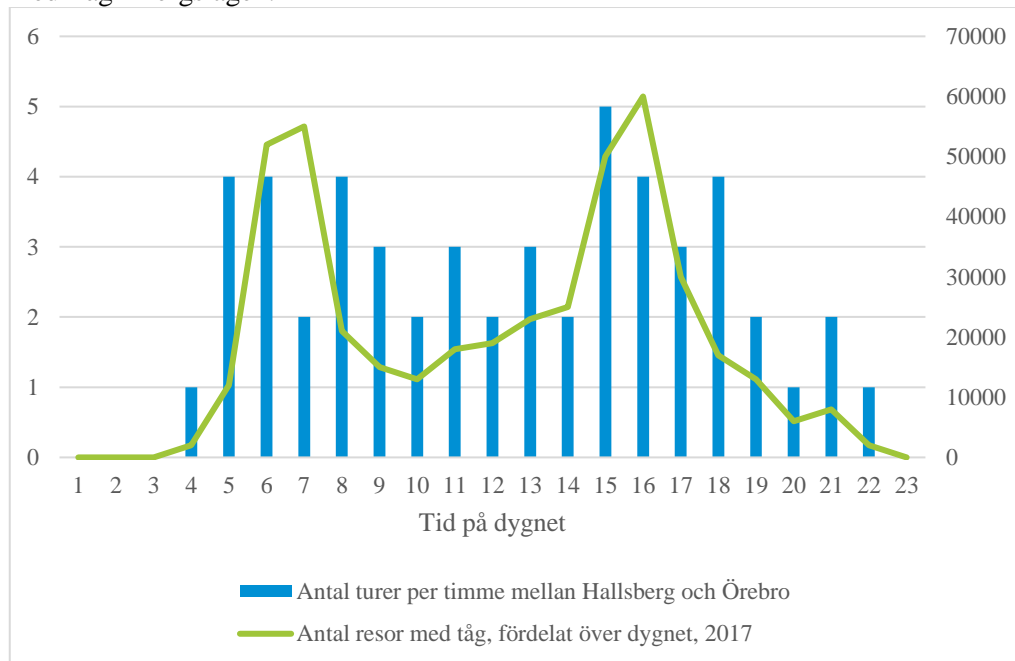
Avstånd, järnväg	25 km
Antal dubbelturer på vardagar	53
Antal dubbelturer med parallellgående buss	34
Trafikutbudet i relation till miniminivån i trafikförsörjningsprogrammet	+180%
Antal dubbelturer 06.00-09.00	13
Antal dubbelturer 15.00-18.00	13
Antal dubbelturer helg (lördag)	23
Trafikutbudet på helgen i relation till miniminivån i trafikförsörjningsprogrammet	+360%

Från Örebro mot Hallsberg går det 54 turer på vardagar. Från Hallsberg mot Örebro går det mellan 52 och 53 turer på vardagar. Det tidigaste tåget mot Örebro avgår 04:33 från Hallsberg. Hallsberg har ett tågtrafikutbud som är 180% över miniminivån

i trafikförsörjningsprogrammet. De tågbolag som trafikerar är Tåg i Bergslagen, SJ, Västtrafik och Värmlandstrafik.

Stråket mellan Örebro och Hallsberg är ett starkt pendlingsstråk både till och från orterna. Trafikrytmen är inte anpassad till behovet av tågtrafik, i vissa tider av trafikdygnet finns ett överutbud medan tågtrafiken vid andra tider upplevs som förgles. Diagrammet under illustrerar hur utbudet av tågtrafik mellan Kumla, Hallsberg och Örebro förhåller sig till reseströmmarna.

2019 har antalet dubbelturer mellan Örebro och Hallsberg minskat med fem stycken med Tåg i Bergslagen.



5.1.3 Örebro-Laxå

Avstånd, järnväg	55 km
Antal dubbelturer på vardagar	19
Antal dubbelturer med parallellgående buss	7,5
Tågtrafikutbudet i relation till miniminivån i trafikförsörjningsprogrammet	På samma nivå
Antal dubbelturer 06.00-09.00	5
Antal dubbelturer 15.00–18.00	6
Antal dubbelturer helg (lördag)	8

Trafikutbudet på helgen i relation till miniminivån i trafikförsörjningsprogrammet	+60%
--	------

Tåg i Bergslagen, SJ och Västtrafik trafikerar Laxå. Idag går det 19 dubbelturer mellan Örebro och Laxå, men från 2019 kommer det bli 14. Förändringen beror på bedömningen att utbudet av tågtrafik är större än behovet, sparkrav, samt att ombyggnaden av Hallsbergs bangårdar gör trafiken mer känslig för störningar. Under ombyggnationen i Hallsberg kommer delar av tågtrafiken ersättas med expressbuss.

SJ avser att utöka antalet avgångar mellan Örebro, Hallsberg och Göteborg från 8 till 14 dubbelturer. Idag kör SJ vartannat tåg från Stockholm via Västerås och Örebro till Göteborg och vartannat vänder i Hallsberg. Utökningen planeras att ske tidigast 2021. SJ kommer fortsätta att stanna i Laxå.

5.1.4 Örebro- Lindesberg

Avstånd, järnväg	45 km
Antal dubbelturer vardagar	23
Antal dubbelturer med parallellgående buss	20
Tågtrafikutbudet i relation till miniminivån i trafikförsörjningsprogrammet	+21%
Antal dubbelturer 06.00-09.00	5
Antal dubbelturer 15.00–18.00	5,5
Antal dubbelturer helg (lördag)	7
Trafikutbudet på helgen i relation till miniminivån i trafikförsörjningsprogrammet	+ 40 %

Från Örebro mot Lindesberg går det 22 turer med Tåg i Bergslagen, ett tåg i timmen mellan 5 och 22. Det går ett extra insatståg vid sjutiden från Örebro mot Lindesberg. Mellan 15-18 är det halvtimmestrafik.

Från Lindesberg mot Örebro går det 23 turer, ett tåg i timmen mellan 05:30 till 22:20. På morgonen är det ungefärlig halvtimmestrafik från 05:30 till 08:30. Mellan 15:30-18:30 är det halvtimmestrafik. Det finns också en omfattande busstrafik mellan Lindesberg och Örebro.

5.1.5 Örebro- Kopparberg

Avstånd, järnväg	81 km
Antal dubbelturer på vardagar	16
Antal dubbelturer med parallellgående buss	8,5
Tågtrafikutbudet i relation till miniminivån i trafikförsörjningsprogrammet	-16%
Antal dubbelturer 06.00-09.00	3
Antal dubbelturer 15.00–18.00	3
Antal dubbelturer helg (lördag)	7
Trafikutbudet på helgen i relation till miniminivån i trafikförsörjningsprogrammet	+40%

Från Örebro mot Kopparberg går det ett tåg i timmen mellan 6.00–20.00 med Tåg i Bergslagen. Därefter är det två timmars uppehåll innan sista turen mot Kopparberg går 22.00.

5.2 Övrig tågtrafik inom Örebro län

5.2.1 Degerfors

De bolag som trafikerar sträckan Degerfors, Hallsberg, Örebro är: Tågab, Värmlandstrafik och SJ. Det går cirka 10 dubbelturer per dag mellan Degerfors och Hallsberg. Av de 10 dubbelturerna trafikerar Värmlandstrafik hela vägen mellan Degerfors och Örebro utan byte. På helgen går det 4-7 dubbelturer mellan Degerfors och Hallsberg. Värmlandstrafik kör ingen trafik på helgen.

5.2.2 Hällefors

I Hällefors kommun finns ett begränsat utbud av tågtrafik. Tågtrafiken bedrivs på kommersiell basis av Tågab och angör Grythyttans och Hällefors station mellan Göteborg och Falun. Mellan torsdag och söndag går det ett till två tåg i vardera riktningen.

5.3 Tågtrafik till och från Örebro län 2018

5.3.1 Stockholm (Västerås, Eskilstuna)

Örebro- Stockholm via Västerås och Eskilstuna (de flesta turer passerar Hallsberg)	
Antal dubbelturer på vardagar	26
Antal dubbelturer 06.00-09.00	7
Antal dubbelturer 15.00–18.00	7
Antal dubbelturer helg, lördag	14

Hallsberg- Stockholm (på västra stambanan)	
Antal dubbelturer på vardagar	19
Antal dubbelturer 06.00-09.00	5
Antal dubbelturer 15.00–18.00	5
Antal dubbelturer helg, lördag	10

Örebro- Västerås	
Antal dubbelturer på vardagar	19
Antal dubbelturer 06.00-09.00	4
Antal dubbelturer 15.00–18.00	3
Antal dubbelturer helg (lördag)	14

Örebro- Eskilstuna	
Antal dubbelturer på vardagar	7
Antal dubbelturer 06.00-09.00	2
Antal dubbelturer 15.00–18.00	3
Antal dubbelturer helg (lördag)	(8 med byte)

Örebro län har trafik till Stockholm från Örebro och från Hallsberg. Från Örebro (Hallsberg) trafikerar SJ på Mälardalsbanan via Västerås med 18,5 dubbelturer under vardagar.

Mälardalstrafik trafikerar på Svealandsbanan från Örebro via Eskilstuna till Stockholm med sju dubbelturer, två av dem går direkt till Arlanda och Uppsala på morgonen. På eftermiddagen går två turer från Uppsala till Örebro. Mälardalstrafik

trafikerar också från Hallsberg till Stockholm via Katrineholm på Sörmlandspilen med 12 dubbelturer på vardagar.

5.3.2 Mjölby (Malmö, Linköping, södra Sverige)

Örebro- Mjölby	
Antal dubbelturer på vardagar	8
Antal dubbelturer 06.00-09.00	2
Antal dubbelturer 15.00–18.00	2
Antal dubbelturer helg, lördag	5

Till Mjölby går det åtta dubbelturer från Örebro på vardagar med Tåg i Bergslagen. Trafiken finansieras av Trafikverket till år 2021. Tågen avgår varannan timme mellan 06.00 till 20.00. Trafiken mot Mjölby från Örebro är viktig som länk till Malmö, Linköping och södra Sverige. Tiderna är anpassade för att passa byte i Mjölby till SJ snabbtåg mot Malmö. Sju av de åtta avgångarna är anpassade med en halvtimmes bytestid i Mjölby. Mot Linköping är bytestiden i Mjölby cirka 10 minuter. Restiden mot Mjölby kommer förbättras avsevärt när dubbelspårsutbyggnaden mellan Hallsberg och Degerön är klar.

5.3.3 Göteborg

Örebro- Göteborg	
Antal dubbelturer på vardagar	8
Antal dubbelturer 06.00-09.00	2
Antal dubbelturer 15.00–18.00	2
Antal dubbelturer helg, lördag	7

SJ trafikerar sträckan Stockholm- Göteborg via Västerås och Örebro med åtta dubbelturer varje dag. SJ kör sträckan på kommersiell grund. SJ snabbtåg X2000 passerar Hallsberg på sträckan Stockholm- Göteborg på västra stambanan. Två turer körs till Göteborg och fyra turer till Stockholm.

5.3.4 Mariestad, Lidköping

Örebro- Mariestad	
Antal dubbelturer på vardagar	2 (+1 Hallsberg)
Antal dubbelturer 06.00-09.00	1
Antal dubbelturer 15.00–18.00	1
Antal dubbelturer helg, lördag	0

Västtrafik trafikerar Kinnekullebanan som utgör en länk mellan Örebro län och Mariestad. Sträckan trafikeras med två dubbelturer mellan Örebro och Mariestad och en dubbeltur mellan Hallsberg och Mariestad.

5.3.5 Karlstad (Oslo)

Örebro- Karlstad (En del turer med byte i Hallsberg)	
Antal dubbelturer på vardagar	8
Antal dubbelturer 06.00-09.00	2
Antal dubbelturer 15.00–18.00	2
Antal dubbelturer helg, lördag	6

Region Örebro läns samarbete med Värmlandstrafik innefattar avtal om tre dubbelturer mellan Örebro och Karlstad. Turerna går på morgon, lunch och eftermiddag. Från december 2017 kör Värmlandstrafik en fjärde dubbeltur mellan Örebro och Karlstad. Region Örebro län är inte med och delfinansierar turen. Avtalet mellan region Örebro län och Värmlandstrafik upphör i december 2020. Trafiken mellan Örebro och Karlstad utreds och planeras vara färdigt under våren 2019. SJ X2000 passerar Hallsberg på väg mot Karlstad och Oslo. Sju turer mot Karlstad och sex turer mot Stockholm.

5.3.6 Falun, Borlänge

Örebro- Falun, Borlänge	
Antal dubbelturer på vardagar	16
Antal dubbelturer 06.00-09.00	3
Antal dubbelturer 15.00–18.00	3
Antal dubbelturer helg, lördag	6

Från Örebro mot Falun och Borlänge går det ett tåg i timmen mellan 6.00–20.00 med Tåg i Bergslagen. Därefter är det två timmars uppehåll innan sista turen mot Falun och Borlänge går 22.00.

5.3.7 Gävle

Örebro- Gävle	
Antal dubbelturer på vardagar	16 st
Antal dubbelturer 06.00-09.00	7 st
Antal dubbelturer 15.00–18.00	7 st
Antal dubbelturer helg, lördag	14

Mellan Örebro och Gävle bedrivs trafik via Fagersta och via Falun. Elva av turerna från Örebro till Falun och Borlänge går också till Gävle, restiden är cirka 3:40. Fem turer till Gävle går via Fagersta och tar ca 2:40. Vissa av turerna till Falun och Borlänge förlängs till Gävle.

5.4 Analys av kartläggning

Sammanfattningsvis har Örebro län oregelbunden trafik i vissa stråk. Ur ett resenärsperspektiv kan det vara svårt att orientera sig bland utbudet av trafikbolag, trafikeringssystem och biljettsortiment. En genomlysning av tågtrafiken behöver därför göras ur ett resenärsperspektiv.

För att kunna samverka och planera tågtrafiken på ett bättre sätt behövs nya processer för tågplanplanering. Region Örebro län behöver samordna och planera med olika tågbolag. Utbudet i form av antalet turer är reglerat, med visst mått av förändring utifrån avtalsaspekter. Tidpunkten för tågavgångarna kan däremot förändras och planeras så att det synkas med övriga trafikslag på ett bättre sätt.

Aktivitet

Utveckla processer för planering av tågtrafik i syfte att skapa ett jämnare flöde av tågtrafiken.

Syfte och mål

För att skapa en bättre tågtrafik krävs tydligare styrförmåga av tågtrafiken och större kontroll av kostnader som trafiken genererar.

Trafiken i Örebro län präglas av olika behov i olika stråk. För att optimera trafikutbudet i orter med liten befolkning behöver Region Örebro län samverka med kommunerna i länet. I dialog med kommuner har det framkommit att buss- och tågsynkning behöver bli bättre.

Aktivitet

Kartlägg flöden som finns mellan trafikslagen buss och tåg och om möjligt minska parallellgående trafik.

Syfte och mål

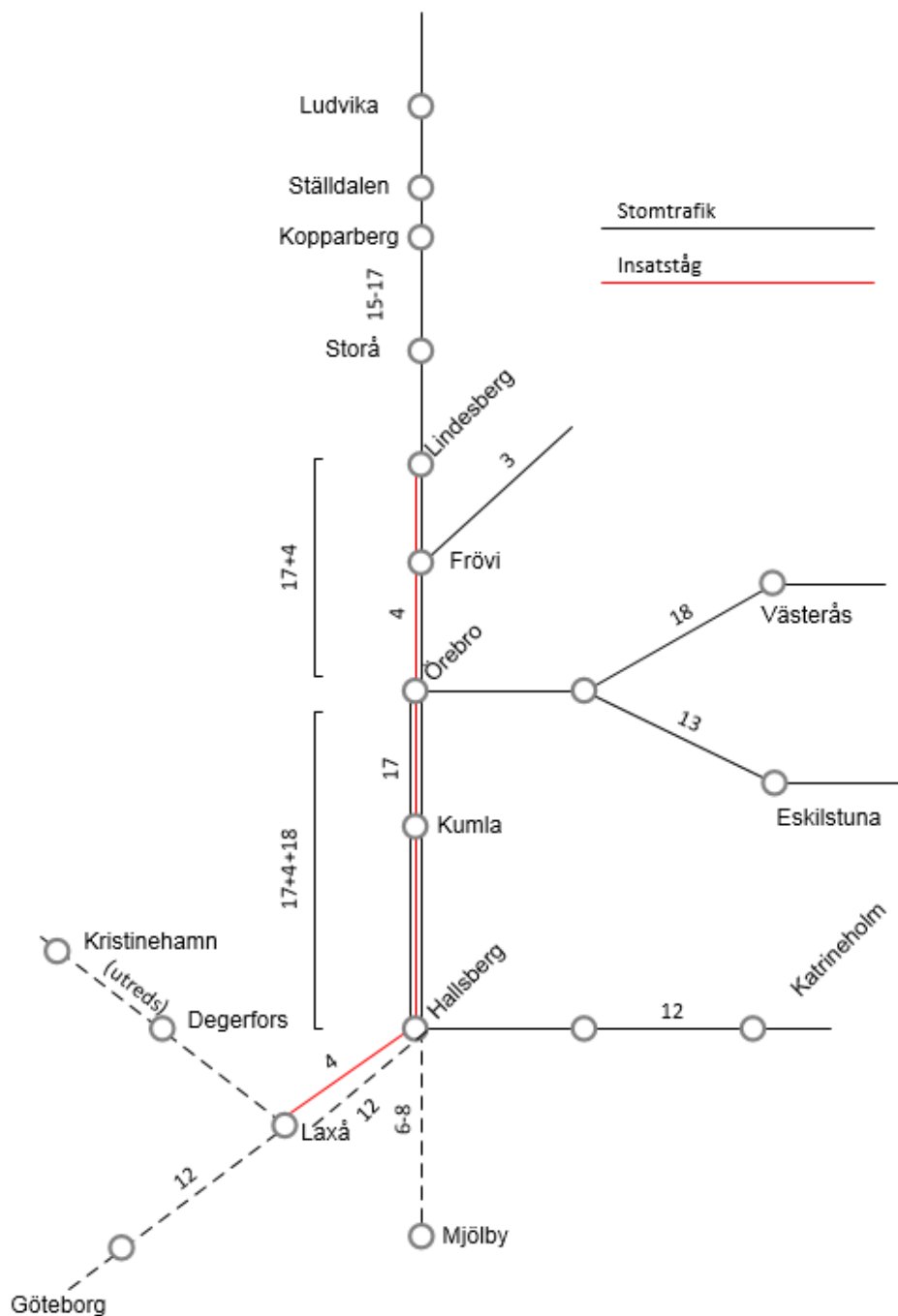
För att skapa en kostnadseffektiv kollektivtrafik som bidrar till regional utveckling.

6. Strategiska förutsättningar för utbud av tågtrafik

Örebro läns behov av tågtrafik skiljer sig åt i olika stråk. De skilda behoven kan beskrivas ur tre perspektiv- regionalt, storregionalt och ur ett fjärresandeperspektiv. En central utgångspunkt i planeringen av tågtrafiken är att skapa en god tillgänglighet mellan Örebro och övriga stationsorter i länet. En viktig strategisk inriktning är också att skapa snabba och attraktiva förbindelser via Mälarbanan och Svealandsbanan in mot Stockholm samt vidare mot Arlanda och Uppsala. Tågtrafiken behöver ha ett utbud som är anpassat för regionalt, storregionalt och fjärresande. Det ställer krav på samplanering och styrning av trafiken.

6.1 Sammanvägt motiverat behov av tågtrafik inom Örebro län

Kartan visar motiverat behov av tågtrafiken inom Örebro län samt till angränsande län. Stomtrafik innebär att trafiken är jämn över trafikdygnet. Insatståg innebär förstärkning av trafik i högtrafik, på morgon och eftermiddag. Siffrorna anger antal dubbelturer över trafikdygnet.



För att knyta samman länet föreslås stomtrafik om ett tåg i timmen i högtrafik för att knyta samman länets kommunhuvudorter till nodstäder i stråken mot Stockholm. Mellan Lindesberg och Hallsberg är behovet större, varvid stomtrafiken kompletteras med insatståg. Det är därtill viktigt att skapa tillgänglighet i stråket mot Falun/Borlänge, vilket hanteras med stomtrafiken. Länet är också beroende av goda direktförbindelser mellan Örebro och Göteborg även om det inte ska ses som en del av kollektivtrafikutbudet. Förbindelserna till Mjölby är angelägna främst för att skapa tillgänglighet till södra Sverige och Linköping. Den framtida trafiken till Karlstad utreds för närvarande. Här måste tågtrafiken ställas mot en förhållandevis omfattande kommersiell busstrafik med konkurrenskraftiga restider. Ett visst utbud krävs på västra stambanan med Sörmlandspilen, främst för att skapa pendlingsmöjligheter i relation till Vingåker och Katrineholm.

6.1.1 Förändringar i förhållande till nuläget

Flertalet tågturer vänds i Hallsberg som ur ett trafikalt perspektiv behöver vändas i Örebro. Järnvägens infrastruktur är inte anpassad till att vända tåg i Örebro.

Trafikåtgärd

Fler tåg ska ha möjlighet att vända i Örebro.

Syfte och mål

Vissa tågturer mellan Örebro och Hallsberg går vid fel tidpunkt med för få resande, vilket genererar för hög kostnad i förhållande till nyttan.

6.1.2 Mjölby (Malmö, Linköping, södra Sverige)

Mjölby är bytespunkt för trafiken mot Malmö och Köpenhamn. För att bedriva trafik till Mjölby på ett mer ändamålsenligt sätt, behöver samarbetet med Östgötatrafiken utvecklas. Linköping och Norrköping är noder som behöver länkas samman med Örebro län. Från Örebro till Linköping är det idag byte i Mjölby. Inom En bättre sits finns mål om att korta restiderna mellan nodstäder, vilket innebär att frågan bör prioriteras.

Den tågtrafik som idag trafikerar sträckorna mot Stockholm, Hallsberg, Karlstad och Oslo skulle kunna kopplas till Örebro på ett bättre sätt. Hallsberg som bytespunkt skulle kunna utvecklas för bättre trafik mellan Örebro och Karlstad. Initiativ har tagits med SJ för att utveckla samarbetet.

6.1.3 Lindesberg och Kopparberg

Tågtrafiken norr om Lindesberg fyller en funktion för den lokala pendlingen till Kopparberg och Ludvika, men också för att knyta samman länet med nodstäderna Falun/Borlänge och Gävle. Ett utbud om ett tåg i timman hela trafikdygnet kan dock upplevas som för stort i förhållande till behovet. Färre turer kan ge en högre beläggning på kvarvarande turer, vilket kan bidra till en mer hållbar trafikekonomi.

Trafikåtgärd

Se över möjligheten att minska antalet tågturer norr om Lindesberg.

Syfte och mål

Under lågtrafik finns begränsat behov av trafik varje timme norr om Lindesberg.

6.1.4 Trafiken på Godsstråket genom Bergslagen

Trafiken på linjen Gävle- Avesta Krylbo – Fagersta- Örebro – Hallsberg bedrivs idag med fem dubbelturer. Pendlingen i stråket är begränsad utifrån ett Örebroperspektiv, vilket innebär att det kan finnas anledning att minska på trafiken. För Region Örebro län kan det finnas anledning att reducera de två dubbelturerna som trafikerar sträckan under lågtrafik mitt på dagen.

Fördelen med turen är att Frövi trafikeras med extra turer, det behovet är dock begränsat. SJ har meddelat att linjen genererar stora intäkter, framförallt genom försäljning av enkelbiljetter i de längre relationerna. Detta till trots behöver linjen subventioneras. Mot bakgrund av den förhållandevis begränsade arbets- och skolpendlingen i stråket bedöms utbudet vara större än vad som är motiverat.

Trafikåtgärd

Verka för att under lågtrafik minska med två dubbelturer mellan Örebro och Gävle.

Syfte och mål

Ur ett Örebro län-perspektiv finns ett begränsat behov av trafik mot Gävle via Fagersta och Avesta.

6.1.5 Karlstad

Det pågår en utredning om trafiken mellan Örebro och Karlstad. Mot bakgrund av de långa restiderna mellan Örebro och Karlstad med tåg och det begränsade behovet behöver trafiken ses över.

Trafikåtgärd

Se över behov av trafik mellan Örebro och Karlstad med buss och tåg.

Syfte och mål

Mot bakgrund av den kollektiva och kommersiella busstrafik som bedrivs mellan Örebro och Karlstad behövs en helhetsbedömning av trafikbehovet.

7. Sammanfattning av aktiviteter och åtgärder

Följande aktiviteter och åtgärder behöver genomföras. De kan delas upp i två kategorier: *aktiviteter* i gröna rutor och *trafikåtgärder* i blåa rutor. Det regionala utvecklingsperspektivet ska beaktas för samtliga åtgärder. Åtgärderna återfinns i handlingsplanen.

Aktivitet

Utveckla ett bättre system för kartläggning av resandemönster och resandevolymer.

Syfte och mål

För att skapa en bra kollektivtrafik krävs bättre vetskap om resenärers resmönster med tåg.

Aktivitet

Utveckla processer för planering av tågtrafik i syfte att skapa ett jämnare flöde av tågtrafiken.

Syfte och mål

För att skapa en bättre tågtrafik krävs tydligare styrförmåga av tågtrafiken och större kontroll av kostnader som trafiken genererar.

Aktivitet

Kartlägg flöden som finns mellan trafikslagen buss och tåg och om möjligt minska parallellgående trafik.

Syfte och mål

För att skapa en kostnadseffektiv kollektivtrafik som bidrar till regional utveckling.

Aktivitet

Skapa en årshjulsplanering om en treårsperiod som inkluderar Region Örebro län, kommuner i Örebro län, tågbolag och operatörer.

År 1

Apr- jun	Tidig dialog med tågbolag om år 3.
Sep- okt	Region Örebro län har dialog med kommuner om tågutbudet.
Okt- dec	Förankring med tågbolag och operatörer.

År 2

Jan	Trafik- och tidtabellsmöte med tågbolag och operatörer inför år 3.
Apr	Ansökan om tåglägen ska vara trafikverket till handa senast den 10 april.
Sep	Tågplanen fastställs i september av trafikverket för år 3.

År 3

Dec (år 2)	Tågplan för år 3 börjar gälla andra helgen i december (år 2).
Apr-sep	Uppföljning av tågplaneåret med kommuner.

Trafikåtgärd

Fler tåg ska ha möjlighet att vända i Örebro.

Syfte och mål

Vissa tågturer mellan Örebro och Hallsberg går vid fel tidpunkt med för få resande, vilket genererar för hög kostnad i förhållande till nyttan.

Trafikåtgärd

Se över möjligheten att minska antalet tågturer norr om Lindesberg.

Syfte och mål

Under lågtrafik finns begränsat behov av trafik varje timme norr om Lindesberg.

Trafikåtgärd

Verka för att under lågtrafik minska med två dubbelturer mellan Örebro och Gävle.

Syfte och mål

Ur ett Örebro län-perspektiv finns ett begränsat behov av trafik mot Gävle via Fagersta och Avesta.

Trafikåtgärd

Se över behov av trafik mellan Örebro och Karlstad med buss och tåg.

Syfte och mål

Mot bakgrund av den kollektiva och kommersiella busstrafik som bedrivs mellan Örebro och Karlstad behövs en helhetsbedömning av trafikbehovet.

7.1 Strategi för 2019-2021

Tågplan 2019 (beslutad)

Trafiken i etapp 1 för Mälardalstrafik börjar fasas in. De nya Mälartågen kommer successivt trafikeras 2019-2021.

Det kommer att gå fem färre dubbelturer mellan Hallsberg, Kumla och Örebro och sex färre dubbelturer mellan Örebro och Laxå.

Tågplan 2020

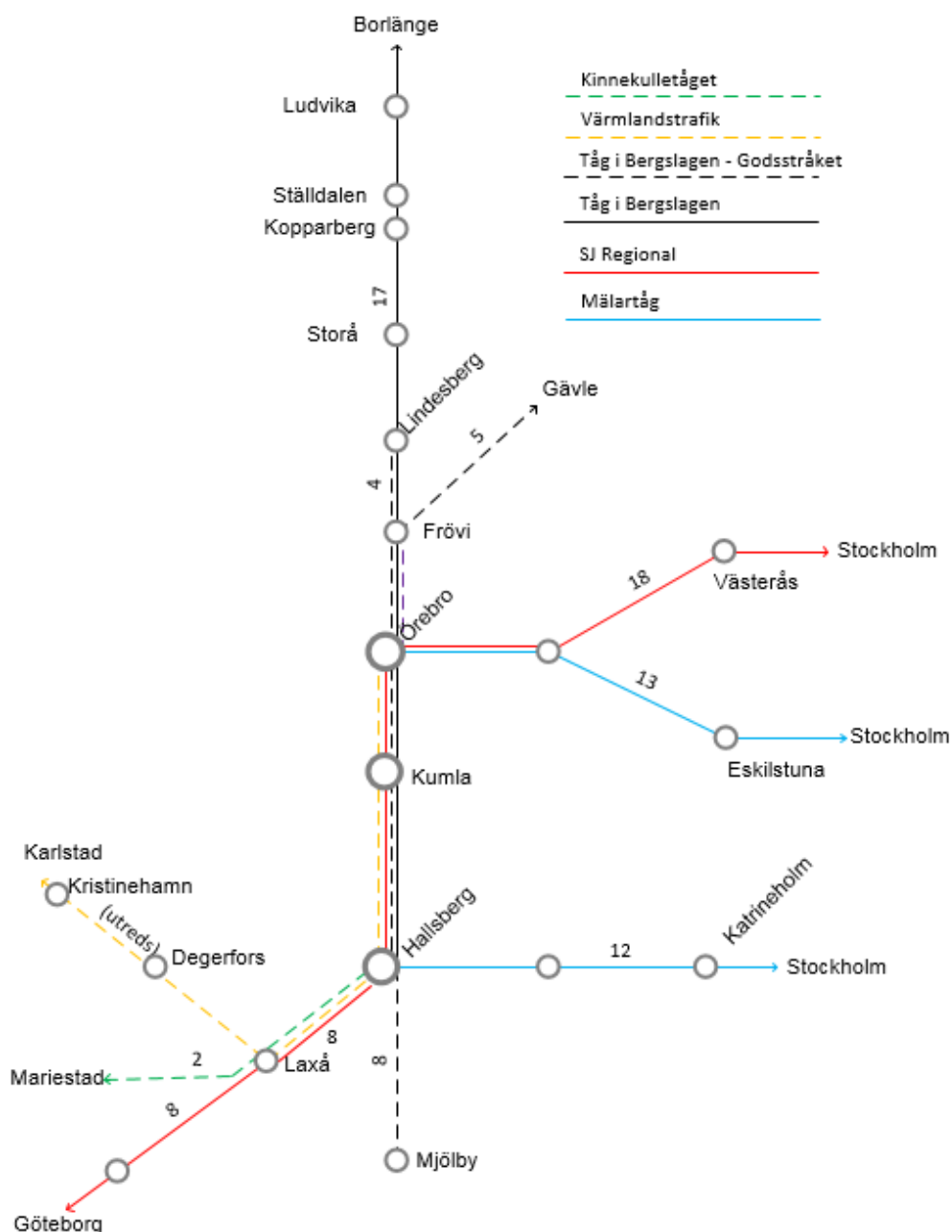
Förslag om att minska två dubbelturer mellan Örebro och Gävle via Fagersta. För Region Örebro län innebär det att Frövi får färre avgångar till och från Örebro i lågtrafik, mitt på dagen. Bedömningen är att den regionala utvecklingen inte påverkas, då behovet av kollektivtrafik för Frövi mitt på dagen täcks av tågavgångar till och från Lindesberg.

Tågplan 2021

Etapp 2 för Mälartåg är igång. Det kommer att innebära en utökad regionaltrafik i Stockholm- Mälarenregionen och en ny upphandlad trafik. Region Örebro län har föreslagit fem ytterligare dubbelturer på Svealandsbanan, från 8 till 13 avgångar och ingen utökning av trafiken på Sörmlandspilen. Restiden till Stockholm kommer att minska genom att Region-expressavgångar införs.

Avtalet med Värmlandstrafik kan förändras från tågplan 2021. Utredning om trafiken av buss- och tågstråket pågår och ska presenteras under våren 2019.

7.2 Samplanering av tågtrafiken 2019-2021



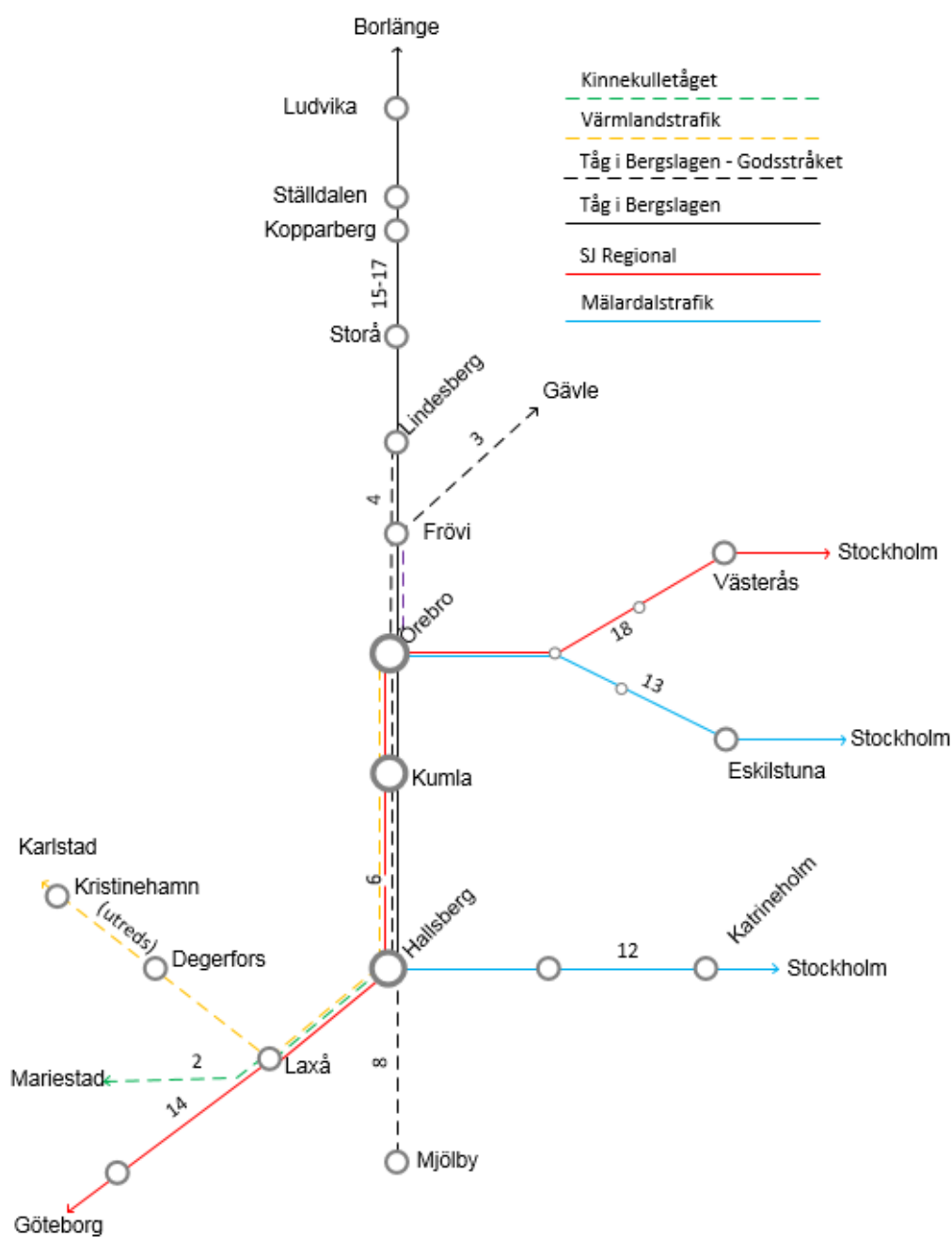
7.3 Strategi för 2022-2026

SJ har för avsikt att öka trafiken på sträckan Örebro, Hallsberg, Göteborg från 8 till 14 dubbelturer. Förändringen kan tidigast ske från tågplaneår 2021. SJ kommer fortsätta att stanna i Laxå.

För tågplaneåren 2022-2026 är det svårt att ha en bestämd uppfattning om vilka förändringar som ska ske respektive tågplaneår. Innan etapp 2 utökningen av trafiken med Mälardalstrafik är genomförd är det svårt att göra en bedömning av vilka effekter det kommer att ge. Behovet av fler tågavgångar mot Stockholm kan då bli aktuellt på Mäljarbanan via Västerås.

För perioden 2022-2026 kan det vara möjligt att se över möjligheterna att minska trafiken på Godsstråket genom Bergslagen från 5 till 3 dubbelturer. Liksom att minska trafiken norr om Lindesberg från 17 till 15 dubbelturer.

7.4 Tidig samplanering för 2022-2026



8. Tågtrafik efter 2026

Tåg i Bergslagen ska ha ett nytt avtal med operatör från och med 2026. En större förändring är då möjlig att genomföra. Här kan det vara värdefullt att etablera följande fyra kategorier i tågtrafiken: Örebrostråket, regional-, storregional- och fjärrtrafikstråket.

Örebrostråket

Örebrostråket skulle kunna definieras som ett stråk med mindre än 30 minuters resa från Örebro, med orter som ligger inom Örebro län. Där finns behov av hög turtäthet och korta restider. Stationsorter som berörs är: Lindesberg, Frövi, Hovsta, Örebro, Örebro södra, Kumla och Hallsberg.

Regionaltrafik

30 minuter- 1 timmes restid från Örebro. Där ingår orter som Kopparberg, Laxå och Arboga. Här krävs hög turtäthet, korta restider och integrering med storregional trafik.

Storregional trafik

Med storregional trafik menas orter som det tar cirka 1-2 timmar att resa till från Örebro. Orter som berörs är Stockholm, Västerås, Eskilstuna, Ludvika, Falun, Borlänge, Karlstad, Mjölby.

Fjärrtågstrafik

Orter som ligger över två timmar från Örebro. Där ingår destinationer som Göteborg, Malmö, Oslo, Falun, Borlänge och Gävle.

Örebrostråket är det nya perspektivet som kan definieras som pendeltågssystem från Lindesberg till Hallsberg. Stråket behöver stärkas på olika sätt. Det behövs ett utpekat stråk med taktfast trafikrytm, med trafikplanering som minimerar att trafikstörningar i angränsande län påverkar pendlingstrafiken i Örebro län.

Stråket från Hallsberg till Lindesberg har behov av att utvecklas. Det handlar inte främst om fler avgångar, utan att de avgångar som finns är väl anpassade till när behoven är som störst. Det behövs en länk genom länet som inte är sårbart för störningar på järnvägen/linjerna till och från Örebro. För att värna om kortväga resenärer som pendlar inom Örebro län behöver robustheten stärkas i stråket genom länet. Det är samtidigt en utmaning, eftersom att pendlingen i norra och södra delarna av Örebro län ser annorlunda ut än i centrala delarna av länet. Precis som den tidigare definitionen får olika perspektiv styra utformningen av trafiken i stråken. Skillnaden ligger i att Örebrostråket får en mer central del i pendlingen inom Örebro län.

9. Ekonomiska konsekvenser och föreslagna åtgärder

Om de åtgärder som föreslås i utredningen genomförs kommer det innebära minskade kostnader för driften av tågtrafiken i Örebro län. Hur stora besparingarna blir är det svårt att ge en klar bild av. Detta beroende på att samplaneringen av tågtrafiken förutsätter en samordnad process, främst med övriga län som har inflytande över trafiken inom Tåg i Bergslagen och Mälardalstrafik. I det fortsatta arbetet kommer fördjupade bedömningar om de ekonomiska konsekvenserna göras.

Utöver driftskostnaderna finns andra faktorer som påverkar tågtrafikens kostnader. Här bör främst nämnas att den fordonsflotta som Tåg i Bergslagen förfogar över kommer behöva renoveras under kommande år. Detta kommer sannolikt innebära en högre fordonshyra. De ekonomiska konsekvenserna av detta är emellertid inte ännu fullt klargjorda.

Tågtrafik Region Örebro län

