

## MÅLBILD

### BORTOM 2020 FÖR DE STÖRSTA STRÅKEN I LÄNET

- **Östergötland-Nyköping-Vagnhärad-Södertälje-Stockholm.** Inklusive Stockholm/Skavsta samt Oxelösund norrut o söderut. Östra delen av Södra stambanan (Ostlänken i framtiden, och vidare upp mot Arlanda/Uppsala) samt E4:an.

**Dagsläge:** Ungefärligt antal arbetspendlarresor per vardag 10.700. Endast 10% (1.070 st) sker med kollektivtrafik.

**Vision:** Mycket stark utveckling, bland annat beroende på Ostlänken och den höga potential i ökad pendling som finns i kommunerna närmast Stockholm. Det ger cirka 8.300 arbetspendlingsresor med kollektivtrafik längs stråket per dag.

- **Örebro-Vingåker-Katrineholm-Flen-Gnesta-Södertälje-Stockholm.** Västra/södra stambanan med Sörmlandspilen, Gnestapendeln och X2000-trafiken. Riksväg 55 och 57.

**Dagsläge:** Ungefärligt antal arbetspendlarresor per vardag 12.500. Endast 13% (1.625 st) sker med kollektivtrafik.

**Vision:** Måttligt stark till stark utveckling med stor variation längs stråket där den högsta potentialen i ökad pendling finns i kommunerna närmast Stockholm. För Gnesta innebär regionalstågstoppet koppling västerut. Det ger cirka 8.800 arbetspendlarresor med kollektivtrafik längs stråket per dag.

- **Östergötland-Katrineholm-Flen-Eskilstuna-Västerås-Uppsala.** Västra/Södra stambanan med UVEN-trafiken, riksväg 56 (Råta linjen)

**Dagsläge:** Ungefärligt antal arbetspendlarresor per vardag 8.500. Endast 13% (1.105 st) sker med kollektivtrafik.

**Vision:** Måttligt stark utveckling samt delvis mycket stark. Eskilstuna-Västerås med Mälardalens Högskola har en utvecklad samverkan. Katrineholm-Östergötland utgör en stark kollektivtrafikrelation som också kan förstärkas ytterligare. Det ger cirka 5.700 arbetspendlarresor med kollektivtrafik längs stråket per dag.

- **Örebro-Eskilstuna-Strängnäs-Södertälje-Stockholm.** Svealandsbanan och E20.

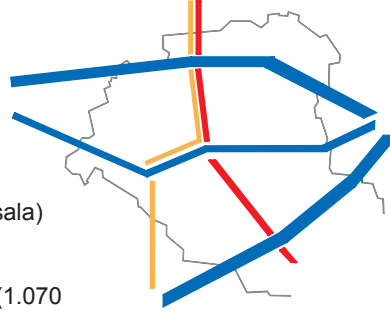
**Dagsläge:** Ungefärligt antal arbetspendlarresor per vardag 18.500. Endast 13% (2.405 st) sker med kollektivtrafik.

**Vision:** Stark utveckling har redan skett. I framtiden kan utvecklingen förstärkas ytterligare beroende på kapacitetshöjningar i infrastrukturen och trafikeringen samt den höga potentialen i ökat befolkningsunderlag i kommunerna i stråket. Det ger cirka 12.300 arbetspendlarresor med kollektivtrafik längs stråket per dag.

- **Oxelösund-Nyköping-Flen-Eskilstuna-Västerås inklusive Stockholm/Skavsta.** Tvärs genom länet längs TGOJ-banan och riksväg 53.

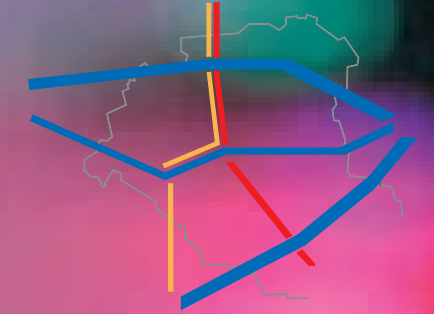
**Dagsläge:** Ungefärligt antal arbetspendlarresor per vardag 10.500. Endast 8%, (840 st) sker med kollektivtrafik.

**Vision:** Stark samt delvis mycket stark utveckling, speciellt beroende på kopplingen till Stockholm/Skavsta flygplats. Helt nya möjligheter i och med persontrafikresande längs TGOJ-banan. Det ger cirka 7.500 arbetspendlarresor med kollektivtrafik längs stråket per dag.



# VISION

## PENGLING MED KOLLEKTIVTRAFIK I SÖRMLAND



### VILJEINRIKTNING

När Regionförbundet Sörmland blickar 10 år framåt ser vi en **väl utvecklad och fungerande kollektivtrafik** med stora möjligheter till dagligt pendlare inom länet samt mellan vårt län och grannlänerna **som utgångspunkt för ökad regionförstoring.**

Vårt mål är att länets kollektivtrafik utvecklas så att en ökad efterfrågan kan tillgodoses samt att **resandeströmmar flyttas över till kollektivtrafik från personbil.** Vi ser att det särskilt är **det regionala tågresandet som har potential att stå för en ökad andel av resandet.**

Om tio år finns det större kapacitet på spåren, bland annat med hjälp av Mälartunneln. Nyttjar vi denna kapacitetsökning på bästa möjliga sätt med god tillgänglighet på samtliga tre banor in till Stockholm samt ut över länsgräns i övriga riktningar, kommer vårt mål att kunna nås.

*beslut taget i Regionförbundets styrelse i oktober 2005.*

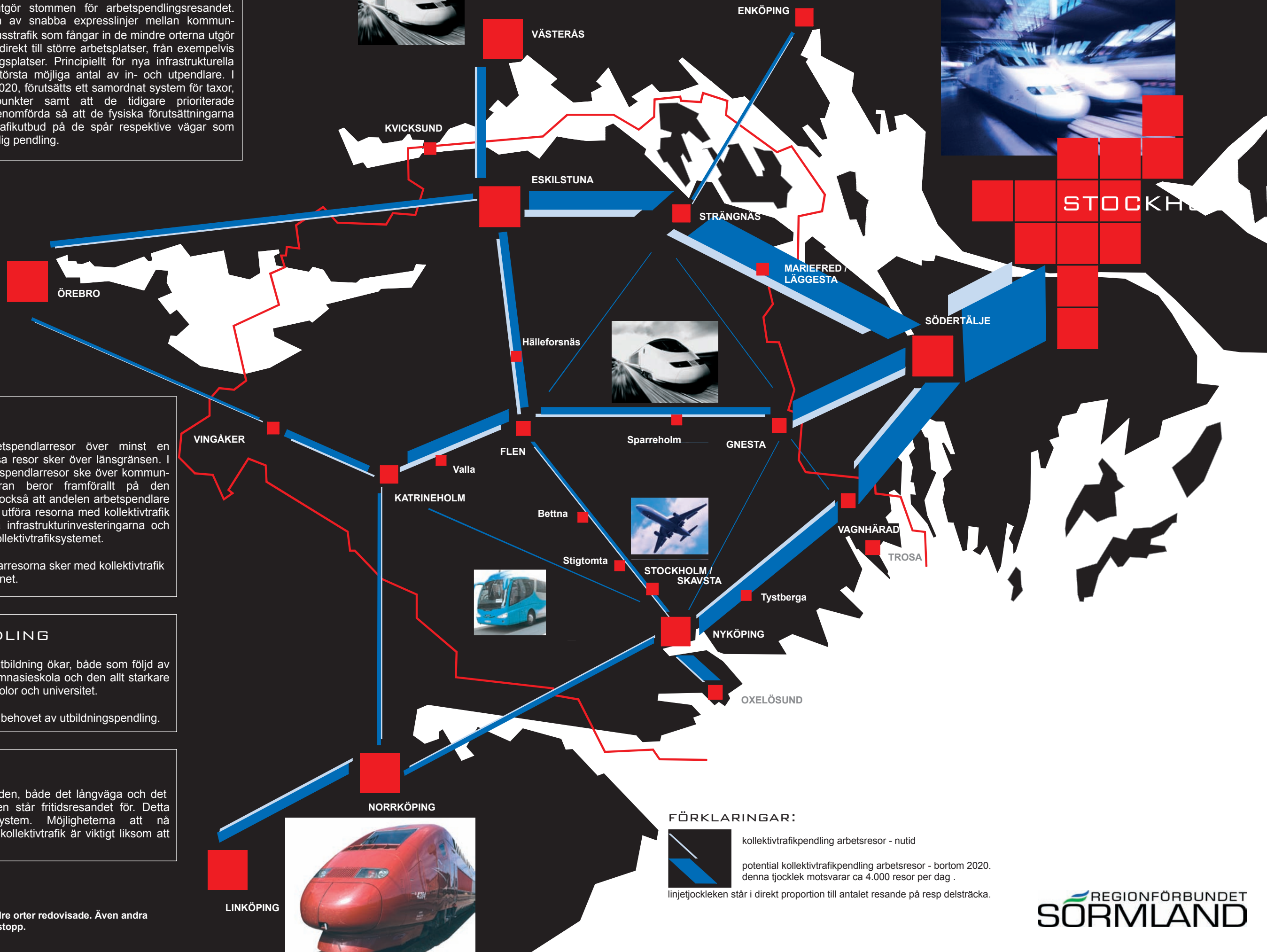


## FRAMTIDENS KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEM I SÖRMLAND

Det interregionala tågsystemet utgör stommen för arbetspendlingsresandet. Pendeltåg samt busstrafik i form av snabba expresslinjer mellan kommunhuvudorter och en mer täckande busstrafik som fångar in de mindre orterna utgör ett komplement. Vissa bussar går direkt till större arbetsplatser, från exempelvis pendelparkeringar och uppsamlingsplatser. Principiellt för nya infrastrukturella satsningar är att de ska gynna största möjliga antal av in- och utpendlare. I visionen, som tar sikte bortom år 2020, förutsätts ett samordnat system för taxor, trafikutbud och effektiva bytespunkter samt att de tidigare prioriterade infrastrukturella satsningarna är genomförda så att de fysiska förutsättningarna finns för ett ökat tåg- och busstrafikutbud på de spår respektive vägar som bedöms som särskilt viktiga för daglig pendling.



## PENDLING MED KOLLEKTIVTRAFIK I SÖRMLAND



### ARBETSPENDLING

I dagsläget utförs 77.000 arbetspendlarresor över minst en kommungräns. Drygt 60% av dessa resor sker över länsgränsen. I visionen bedöms ca 136.000 arbetspendlarresor ske över kommun- och länsgräns. Den höga siffran beror framförallt på den befolkningsökning som antas men också att andelen arbetspendlare fortsätter att öka. Möjligheterna att utföra resorna med kollektivtrafik ökar genom de planerade fysiska infrastrukturinvesteringarna och genom ett medvetet satsande på kollektivtrafiksystemet.

Visionen är att 50% av arbetspendlarresorna sker med kollektivtrafik på de större stråken i och genom länet.

### UTBILDNINGSPENDLING

Pendling över längre sträckor för utbildning ökar, både som följd av den ökade möjligheten att välja gymnasieskola och den allt starkare kopplingen mellan regionens högskolor och universitet.



Visionen är att tillgodose det ökade behovet av utbildningspendling.

### FRITIDSRESANDE

Allt resande förväntas öka i framtiden, både det långväga och det kortväga och den största ökningen står fritidsresandet för. Detta påverkar Sörmlands transportsystem. Möjligheterna att nå målpunkter för fritidsresande med kollektivtrafik är viktigt liksom att resa på kvällstid och helger.

FOTNOT: I visionen finns ett antal mindre orter redovisade. Även andra orter kan vara aktuella för framtida tågstopp.

### FÖRKLARINGAR:

-  kollektivtrafikpendling arbetsresor - nutid
-  potential kollektivtrafikpendling arbetsresor - bortom 2020. denna tjocklek motsvarar ca 4.000 resor per dag .
- linjetjockleken står i direkt proportion till antalet resande på resp delsträcka.