

Sammanfattning och rekommendationer

Upplands Lokaltrafik (UL) och Storstockholms Lokaltrafik (SL) har gemensamt analyserat förutsättningarna för en utökad pendeltågtrafik i stråket mellan Uppsala - Arlanda och Upplands Väsby. Arbetet har genomförts i nära samarbete med Banverket (Bv), Luftfartsverket Stockholm - Arlanda (LFV) och Arlandabanan. Utredningen är ett delprojekt i utvecklingsarbetet mellan berörda kommuner och landsting i stråket Uppsala - Stockholm, det s k ABC-projektet. I utredningsarbetet har även Uppsala kommun, Knivsta kommun, Sigtuna kommun och Upplands Väsby kommun medverkat. Vid sidan av dessa har en kontinuerlig dialog förts med A-banan AB, SJ AB, Flygbussarna AB, Citypendeln AB och Tågkompaniet AB.

Utredningen visar att det finns goda förutsättningar för att med start hösten 2006 etablera pendeltågtrafik på sträckan Uppsala - Bergsbrunna - Alsike - Knivsta - Arlanda - Upplands Väsby. Utredningen har valt att benämna tågkonceptet UPPLANDSPENDELN.

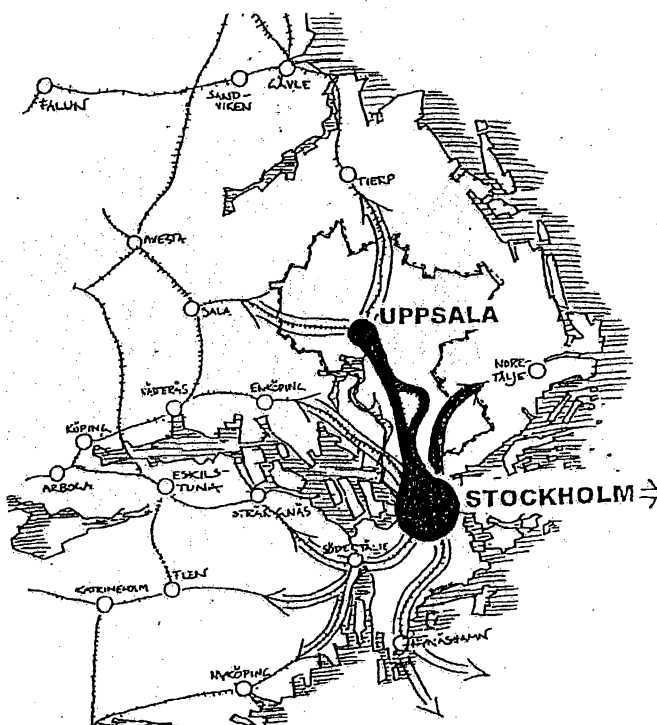
Förverkligas Upplandspendeln kommer Uppsala och Stockholms läns kollektivtrafiksyste att på ett effektivt sätt knytas ihop över länsgränsen. Genom detta förbättras tillgängligheten väsentligt såväl till Arlanda som till viktiga delar av arbetsmarknaden i ABC-regionen. UL:s och SL:s bedömning är att med Upplandspendeln kommer andelen kollektivtrafikresor att öka betydligt i stråket. Detta gäller särskilt i resrelationer med betydande arbetspendling, d v s mellan Uppsala, Arlanda/Märsta och norra Storstockholm. Upplandspendeln får också en viktig funktion som länk mellan SL:s trafiksystem i Upplands Väsby och Arlanda.

Utredningens förutsättningar bygger på att trafiken kommer att köras med Regionatåg och att det inledningsvis behövs tre nya tågset (tvåvagnarsset) för att klara trafikuppläggen. Den föreslagna trafikintensiteten är så kallad styv halvtimmestrafik mellan Upplands Väsby - Arlanda - Uppsala samt vidare till Storvreta. Uppståget och Upplandspendeln integreras genom förslaget som ett trafiksystem mellan Tierp, Uppsala och Upplands Väsby. Allt eftersom trafiken etableras ökar förutsättningarna för en tätare trafik, främst under högtrafiktid. Den beräknade restiden mellan Uppsala och Arlanda är cirka 18 minuter med mellanliggande stopp. Totalt beräknas restiden mellan Uppsala - Upplands Väsby uppgå till cirka 25 minuter.

Vid en analys av marknaden, d v s hur befintligt resmönster och resandevolymer ser ut är det påtagligt att det s k ABC-stråket har mycket goda utvecklingsförutsättningar. Pendlingsrelationen Uppsala - Stockholm är Sveriges enskilt största och den dagliga arbetspendlingen, d v s endast arbetsresor, uppgår till drygt 18 000 personer per dag mellan Uppsalas lokala arbetsmarknad och Stockholms arbetsmarknad. Det totala antalet resor, inklusive flygresenärernas marktransporter till Arlanda, beräknas till drygt 50 000 resor per dag i stråket. Av dessa görs idag cirka en tredjedel med kollektiva färdmedel. Att andelen bilresenärer är hög i stråket kan delvis förklaras av att kollektivtrafiken inte har kunnat erbjuda ett reellt och pris- massigt intressant alternativ.

Beräkningar i genomförda trafikanalyser pekar på att antalet resor år 2010 kommer att ligga mellan 10 500 - 11 700 per vardag med Upplandspendeln. Samtidigt beräknas antalet bil- och bussresor minska med cirka 5 000 resor per dygn.

Antalet av- och påstigande på Arlanda Central med Upplandspendeln blir cirka 7 800 per vardag, varav cirka 4 500 flygresenärer. Resandet med UL:s pendeltåg norr om Uppsala, Uppståget, ökar samtidigt med cirka 30 % och söder om Upplands Väsby ökar resandet med cirka 15 % på SL:s pendeltåg.



gre pris. Spärrlinjen medför även att alla resenärer kommer att betala oavsett om personen kommer med pendeltåg, regionaltåg eller fjärrtåg och oavsett med vilken operatör personen åker. Prissättningsmodellen innebär att passage vid Arlanda C sker på lika villkor för alla.

Av utredningen framgår att frekventa pendlare (med cirka 40 enkelresor per månad) bedöms få en genomsnittlig av- och påstigningsavgift på högst 6 kr per passage. Detta skulle ge en frekvent resenär en månadskostnad på cirka 200 - 250 kronor. Sällanresenärer bedöms ha en större betalningsacceptans i form högre av- och påstigningsavgift.

Utredningens bedömning, utifrån gjorda beräkningar, är att det finns goda ekonomiska förutsättningar för Upplandspendeln. Inom tre till fem år beräknas trafiken generera biljettintäkter som ligger väl i nivå med vad det kostar att driva trafiken. Erfarenheter av liknande tågtrafikprojekt i andra delar av landet visar dock att det tar en viss tid innan nya resmönster etableras och resandet stabiliseras. För Upplandspendeln del råder dock särskilt goda marknadsförutsättningar. Detta genom att resandet såväl i stråket som till/från Arlanda genererar stora resandeströmmar.

Upplandspendeln bedöms i detta sammanhang vara ett samhällsekonomiskt lönsamt projekt, under förutsättning att investeringskostnader för stationsåtgärder inte överstiger 650 Mkr (enligt Banverkets beräkningsmetodik).

Utredningsgruppens förslag

Upplandspendeln förväntas ha positiva effekter i form av:

- stora resandeströmmar i båda riktningarna mellan Uppsala och Upplands Väsby där en ny pendeltåglinje bidrar till ett ökat kollektivt resande
- förbättrad tillgänglighet till Arlanda, orter och arbetsplatsområden i stråket
- ökade pendlingsmöjligheter från bland annat Bergsbrunna/Sävja och södra Uppsala, Alsike, Knivsta och Upplands Väsby, samt
- goda företags- och samhällsekonomiska förutsättningar

Utredningsgruppen rekommenderar därför att fortsatta förberedelser görs med inriktning att trafikstart ska kunna ske hösten 2006.

För att kunna klargöra alla konsekvenser för tåg- och busstrafiken som ett införande av Upplandspendeln innebär samt vilka åtgärder vid stationerna som blir nödvändiga måste vissa fördjupade utredningar genomföras. Dessa utredningar bör genomföras skyndsamt om trafiken ska kunna påbörjas hösten 2006.

