



Handläggare : Stig Holmstedt  
Strategiska avdelningen  
Tel: 508 27304  
[stig.holmstedt@sbk.stockholm.se](mailto:stig.holmstedt@sbk.stockholm.se)

2004-07-20

Handläggare: Göran Westberg  
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering  
Tel: 508 273 61  
[goran.westberg@gfk.stockholm.se](mailto:goran.westberg@gfk.stockholm.se)

SBK dnr 04-11888-32  
GFK dnr 04-334-2492

Till  
Stadsbyggnadsnämnden  
Gatu- och fastighetsnämnden

## Utredning om Upplandspendeln, remiss

### FÖRSLAG TILL BESLUT

Stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden respektive gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

### SAMMANFATTNING

Upplands Lokaltrafik (UL) och Storstockholms Lokaltrafik (SL) har i samverkan med Banverket, Luftfartsverket Stockholm - Arlanda och Arlandabanan analyserat förutsättningarna för en länsöverskridande pendeltågstrafik Uppsala – Arlanda - Upplands Väsby. Utredningen är ett delprojekt i utvecklingsarbetet mellan berörda kommuner och landsting i stråket Uppsala-Stockholm, det sk ABC-projektet.

Utredningen visar att en utbyggnad kan ske i två etapper där den första är en förlängning av UL:s pendeltågstrafik söderut via Arlanda till Upplands Väsby. Denna etapp kan vara förverkligad redan hösten 2006. I en andra etapp kan SL:s pendeltågstrafik förlängas från Märsta till Knivsta så att de båda systemen går om lott samt kopplas ihop vid två stationer.

Genom utredningen har ett viktigt steg tagits för utvecklingen av en länsöverskridande pendeltågstrafik. Kontoren tillstyrker utredningens rekommendation att gå vidare med projektet med sikte på att fullfölja dess första etapp och förelår även att arbetet med etapp 2 utvecklas vidare.

Kontoren vill också påpeka vikten av att parterna inom ABC-samarbetet även söker gå vidare med projektet att etablera en snabbtågsförbindelse mellan Uppsala, Arlanda och Stockholm med stopp i norra Storstockholmsområdet. Det finns tveklöst en stor potential att öka kollektivtrafikandelen om möjligheter till bekväm pendling kan erbjudas till lämplig plats i norra Stockholm. Bättre tågförbindelser medför också regionförstoring med bra förutsättningar för nya arbetsplatser och bostäder inte minst i stråket mellan Sigtuna och Uppsala.

## **UTLÅTANDE**

### **Remissen**

Upplands Lokaltrafik (UL) och Storstockholms Lokaltrafik (SL) har i samverkan med Banverket, Luftfartsverket Stockholm - Arlanda och Arlandabanan analyserat förutsättningarna för en utökad pendeltågstrafik i stråket Uppsala – Arlanda - Upplands Väsby. Utredningen är ett delprojekt i utvecklingsarbetet mellan berörda kommuner, landsting och regionförbund i stråket Uppsala-Stockholm, det sk ABC-projektet.

För att få ett så bra beslutsunderlag som möjligt erbjuder projektgruppen berörda aktörer i stråket, bl a Stockholm, att lämna synpunkter på utredningen senast den 15 september 2004. Inom staden har utredningen remitterats vidare till stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden.

### **Utredningen**

Utredningen omfattar en studie av förutsättningarna för pendeltågstrafik i stråket mellan Stockholm och Uppsala. Den visar att en utbyggnad kan ske i två etapper där den första är en förlängning av UL:s pendeltågstrafik söderut via Arlanda till Upplands Väsby. Denna etapp kan vara förverkligad redan hösten 2006. I en andra etapp kan SL:s pendeltågstrafik förlängas från Märsta till Knivsta så att de båda systemen går om lott samt kopplas ihop vid två stationer.

Utredningen har valt att benämna konceptet Upplandspendeln. Om denna blir verklighet kommer Uppsala och Stockholms läns kollektivtrafiksystem att på ett bra sätt knyts ihop över länsgränsen. Då förbättras tillgängligheten väsentligt såväl till Arlanda som till andra viktiga delar av arbetsmarknaden i ABC-regionen. UL:s och SL:s bedömning är att med Upplandspendeln kommer andelen kollektivresor att öka betydligt i stråket. Detta gäller särskilt i resrelationer med betydande arbetspendling, d v s mellan Uppsala, Arlanda/Märsta och norra Storstockholm.

Utredningen har som en av förutsättningarna att trafiken kommer att köras med Reginatåg och att turtätheten blir halvtimmestrafik mellan Upplands Väsby och Uppsala samt vidare

till Storvreta. Upptåget och Upplandspendeln integreras genom förslaget till ett trafiksystem mellan Upplands Väsby och Tierp. Allt eftersom trafiken etableras ökar förutsättningarna för en tätare trafik, främst under högtrafiktid. Den beräknade restiden mellan Uppsala och Arlanda är ca 18 minuter med mellanliggande stopp. Totalt beräknas restiden mellan Uppsala och Upplands Väsby bli ca 25 minuter. Mellan Stockholm C och Arlanda beräknas restiden (med omstigning i Upplands Väsby) bli 34 minuter mot 40 minuter med buss och 20 minuter med Arlanda Express idag.

En analys av marknaden visar att det finns goda förutsättningar för en utveckling av spårbunden kollektivtrafik i ABC-stråket. Pendlingen mellan Uppsala och Stockholm är Sveriges största och enbart de dagliga arbetspendlarna är drygt 18 000 personer. Det totala antalet resor i stråket inkl flygresenärernas marktransporter är ca 50 000 resor per dag. Av dessa görs bara en tredjedel med kollektiva färdmedel och denna låga andel kan delvis förklaras med att kollektivtrafiken inte erbjuder ett prismässigt intressant alternativ.

Trafikanalyser, utförda av Transek AB med den sk SAMPERS-modellen, visar att antalet resor med Upplandspendeln år 2010 kommer att ligga mellan 10 500 och 11 700 per vardag och att antalet bil- och bussresor samtidigt kan minska med cirka 5 000 resor. Upplandspendeln beräknas att år 2010 uppnå cirka 13 % av den totala marknaden vad gäller flygresenärernas marktransporter till och från Arlanda.

För att kunna starta trafiken måste Upplandspendelns intressenter komma överens och teckna avtal med A - train AB om ersättningsnivån för trafikeringsrätten på Arlandabanan. Som ett affärsmässigt och kostnadseffektivt upplägg föreslår utredningen en differentierad prissättningsmodell för beräkning av angöringsavgiften. I ett sådant upplägg bör en bevakad spärrlinje vid ingångarna till stationen i Sky City upprättas. Spärrlinjen möjliggör att av- och påstigningsavgiften kan tas ut vid passagen. En differentierad avgift bygger på att frekventa pendlare får en rabatt, medan sällanresenären betalar ett högre pris. En frekvent resenär skulle få en av- och påstigningsavgift om högst 6 kr per passage eller 200-300 kr per månad.

Utredningens bedömning är att det finns goda ekonomiska förutsättningar för Upplandspendeln som inom 3-5 år kan generera biljettintäkter som ligger väl i nivå med vad det kostar att driva trafiken.

### **Kontorens synpunkter**

Kommunerna i stråket Uppsala – Stockholm, samt landstingen i Uppsala och Stockholms län driver sedan ett antal år tillsammans ett långsiktigt utvecklingsarbete i de båda storstadsregionerna och längs det stråk som förbinder dem, det s k ABC-stråket. I detta arbete har staden representerats på förtroendemannanivå av gatu- och fastighetsnämndens ordförande samt på tjänstemannanivå av tjänstemän från såväl gatu- och fastighetskontoret som stadsbyggnadskontoret.

Vid ett politikermöte den 26 augusti 2003 antogs en gemensam plattform för det fortsatta samarbetet. Tre områden prioriterades – planering, trafikering och Arlandas utveckling.

Möjligheter att stärka förutsättningarna för pendling och annat resande mellan Uppsala och Stockholm genom att utveckla tågtrafiken är en av de viktigaste frågorna för samarbetet. Särskilt angeläget är då dels att skapa en länsöverskridande pendeltågstrafik i Storstockholms och Upplands Lokaltrafiks regi för att förbättra tillgängligheten till olika delar av den befintliga bostads- och arbetsmarknaden i stråket, dels att etablera en snabbtågsförbindelse mellan Uppsala, Arlanda och Stockholm med stopp i norra Storstockholmsområdet (Helenelund, Sollentuna eller Häggvik). Bättre tågförbindelser medför en regionförstoring, varvid goda förutsättningar uppstår för nya arbetsplatser och bostäder, inte minst i delstråket mellan Sigtuna och Uppsala.

Genom den nu genomförda utredningen har ett viktigt steg tagits för utvecklingen av en länsöverskridande pendeltågstrafik. Kontoren tillstyrker dels utredningens rekommendation att gå vidare med projektet med sikte på att fullfölja dess första etapp, pendeltågstrafik Uppsala – Arlanda – Upplands-Väsby, till hösten år 2006, dels fortsatt utredningsarbete med etapp 2 avseende pendeltågstrafik mellan Märsta och Knivsta. För Storstockholms invånare innebär etapp 1 bl.a. ett relativt snabbt och ekonomiskt fördelaktigt alternativ att spårledes nå Arlanda.

Kontoren vill också påpeka vikten av att parterna inom ABC-samarbetet också även gå vidare med projektet med snabbtågsstopp i norra Storstockholm. Det finns tveklöst en stor potential att öka kollektivtrafikandelen om möjligheter till bekväm pendling kan erbjudas mellan Uppsalaområdet och en lämplig station i norra Stockholm. Förändringen förutsätter SJ:s medverkan inom ramen för TiM-avtalet. Vid ett möte under hösten 2002 mellan företrädare för Stockholms stad, Uppsala kommun, SL, Upplands Lokaltrafik AB, MÅLAB och SJ diskuterades ett trafikupplägg för detta. Som ett resultat av mötet åtog sig SJ att göra en marknadsanalys för ett stopp vid Arlanda och i norra Storstockholm. Denna har dock ännu inte presenterats.

**SLUT**