

PM 2004 RIII (Dnr 314-3511/2004)

Utredning om Upplandspendeln

Remiss från Upplands Lokaltrafik (UL) och Storstockholms Lokaltrafik (SL)

Remisstid 15 september 2004

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Bakgrund

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, se sammanfattning i *bilaga*. Utredningen är ett delprojekt i utvecklingsarbetet mellan berörda kommuner och landsting i stråket Uppsala-Stockholm, det s.k. 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 omlott samt kopplas ihop vid två stationer.

Beredning

Ärendet har behandlats i gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden föreslår att ett sammanhållet tågkoncept av Upptåget/Uppsalapendeln/Märstapendeln tillskapas i samband med förlängningen till Upplands Väsby. Nämnden föreslår också att stationen Upplands Väsby byggs om så att byte över perrong blir möjlig mellan Uppsalatågen och SL:s pendeltåg. För att attrahera bilister krävs av kollektivtrafiken främst hög turtäthet, hög medelhastighet, snabba och bekväma byten samt låg och enhetlig taxa. För att åstadkomma detta till en rimlig kostnad måste alla tillgängliga tågresurser samordnas på ett optimalt sätt.

Stadsbyggnadsnämnden och *gatu- och fastighetsnämnden* anser att 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 i regionen. Särskilt angeläget är då dels att skapa en länsöverskridande pendeltågstrafik i Storstockholms och Upplands Lokalttrafiks 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.

Nämnderna anser att genom den nu genomförda utredningen har ett viktigt steg tagits för utvecklingen av en länsöverskridande pendeltågstrafik. Nämnderna 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. Nämnderna vill också påpeka vikten av att parterna inom ABC-samarbetet även går vidare med projektet med snabbtågsstopp i norra Storstockholm.

Mina synpunkter

Jag anser att det är mycket positivt att samarbetet mellan kommuner och landsting i Stockholm-Uppsalaområdet kan ta ännu ett steg i det långsiktiga utvecklingsarbete som sedan länge pågår i regionen. 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. Med tanke på att sträckan Stockholm-Uppsala är den enskilt mest frekventerade pendlingssträckan är det särskilt angeläget att skapa en länsöverskridande pendeltågstrafik i Storstockholms och Upplands Lokaltrafiks regi.

Längs sträckan finns också ett antal bostads- och arbetsmarknader som är i starkt behov av förbättrad tågtrafik. Jag delar remissinstansernas uppfattning att det är viktigt att det etableras ett stopp i norra Storstockholmsområdet. Tidigare satsningar från staden och näringslivet har gjort att Kista utvecklats till en central plats för både boende, företag och handel. För att denna positiva utveckling ska fortsätta skulle det vara mycket värdefullt med ett regionalt stopp i närområdet.

I utredningen konstateras att det höga antalet bilresenärer på sträckan delvis kan förklaras med att det saknas ett reellt och prismässigt intressant alternativ. Att genomföra de nu föreslagna etableringarna innebär därmed att vi kan erbjuda resor som fler människor har råd med. Även ur ett miljöperspektiv innebär utbyggnad av spårbunden trafik stora vinster, samtidigt som restiderna kan förkortas. Mer tågtransporter till Arlanda skulle också minska trängseln vid Stockholms norra tillfart.

Jag tillstyrker, i likhet med remissinstanserna, 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. Jag delar även nämndernas åsikt att etapp 1 bl.a. innebär ett relativt snabbt och ekonomiskt fördelaktigt alternativ att spårledes nå Arlanda för Storstockholms invånare. För mer detaljerade synpunkter hänvisar jag till stadsbyggnadsnämndens och gatu- och fastighetsnämndens remissvar.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 22 september 2004

ROGER MOGERT

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

ÄRENDET

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, se sammanfattning i bilaga. Utredningen är ett delprojekt i utvecklingsarbetet mellan berörda kommuner och landsting i stråket Uppsala-Stockholm, det s.k. 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 omlott samt kopplas ihop vid två stationer.

BEREDNING

Ärendet har behandlats i gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 21 september 2004 att överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Nämnden anmälde även ett särskilt uttalande, enligt följande.

Ärendet är inte behandlat i gatu- och fastighetsnämndens kollektivtrafikutskott. Med tanke på att frågan är av så stor vikt och berör många olika aktörer är det olyckligt att frågan inte diskuterats i detta forum.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2 september 2003 att överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av *Py Börjesson m.fl.* (s), *Torsten Sandgren* (v) och *Cecilia Obermüller* (mp), enligt följande.

Vi föreslår ett sammanhållet tågkoncept av Upptåget/Uppsalapendeln/Märstapendeln tillskapas i samband med förlängningen av UL:s till Upplands Väsby. Vi föreslår också att stationen Upplands Väsby byggs om så att byte över perrong blir möjlig mellan Uppsalatågen och SL:s pendeltåg.

För att attrahera bilister krävs av kollektivtrafiken främst hög turtäthet, hög medelhastighet, snabba och bekväma byten samt låg och enhetlig taxa. För att åstadkomma detta till en rimlig kostnad måste alla tillgängliga tågresurser samordnas på ett optimalt sätt.

Gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande, daterat 20 juli 2004, har i huvudsak följande lydelse.

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 s.k. ABC-projektet.

Utredningen

Utredningen omfattar en studie av förutsättningarna för pendeltågtrafik 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 pendeltågtrafik söderut via Arlanda till Upplands Väsby. Denna etapp kan vara förverkligad redan hösten 2006. I en andra etapp kan SL:s pendeltågtrafik 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 kollektivtrafiks system att på ett bra sätt knytas 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 betydlig arbetspendling, d v s mellan Uppsala, Arlanda/Märsta och norra Storstockholm.

Utredningen har som en av förutsättningarna att trafiken kommer att köras med Regnatåg och att turtätheten blir halvtimmetrafik mellan Upplands Väsby och Uppsala samt vidare till Storvreta. Uppståget 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 högttrafiktid. 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.

Trafikanalys, utförd 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 anslutningsavgiften. I ett sådant upplägg bör en bevakad spärmlinje vid ingångarna till stationen i Sky City upprättas. Spärmlinjen 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 stadsvårdkontoret. Vid ett möte 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.