

Handläggare
Johan von Schantz
08-686 3877

Förslag om förändringar i pendeltågstrafiken i T13, Ny pendeltågstrafik till Uppsala och övriga förändringar

Syftet med detta ärende

I december 2009 tog både SL:s och UL:s styrelser ett genomförandebeslut om ny pendeltågstrafik mellan Stockholm och Uppsala. Inför ansökan om tåglägen för den tidtabellsperiod (T13) som startar den 9 december 2012 behöver detta konkretiseras i ett beslut om tåglägesansökan till Trafikverket.

I det nämnda genomförandebeslutet från december 2009 beslutades om principerna för den nya trafiken. Kostnaderna för de totala förändringarna har nu konkretiserats och överskrider de uppskattningar som redovisades i genomförandebeslutet från december 2009.

Förslaget till förändringar i pendeltågstrafiken för T13 innebär en ökning av trafiken med drygt 25 procent och en kostnadsökning för SL på ca 190 miljoner kronor. Detta blir en av de enskilda största förändringarna i pendeltågssystemet sedan starten av pendeltågstrafiken i slutet av 1960-talet.

Sammanfattning av förslaget

SL:s pendeltågstrafik förlängs till Arlanda C, Knivsta och Uppsala C genom att en ny pendeltågslinje inrättas mellan Älvsjö och Uppsala via Arlanda. För att den ansträngda kapacitetssituationen på ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala inte ska påverkas nyttjas pendeltågen mellan Upplands Väsby och Uppsala befintliga tåglägen för Upptåget.

För att få en välfungerande pendeltågstrafik när trafiken till Uppsala läggs till behövs en del strukturförändringar i pendeltågstrafiken. I samband med detta planeras även att genomföra några förbättringar av trafiken som har önskats sedan länge.

Förlängning av SL:s pendeltågstrafik till Uppsala medför att Upptåget slutar trafikera sträckan mellan Uppsala och Upplands Väsby. UL planerar att utveckla trafiken till Tierp och Gävle och eventuellt till Sala.

Även under 2013 kommer pendeltågstrafiken att drabbas av Trafikverkets flera pågående spårarbeten.

Det nya trafikupplägget ska starta i samband med övergången till T13 den 9 december 2012.

Bakgrund och mål

SL och UL har tidigare gemensamt studerat olika alternativt i syfte att förbättra integrationen i stråket Stockholm-Uppsala samt förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik till Arlanda flygplats och därmed bidra till att klara det s.k. utsläppstaket. Som ett resultat av detta tog UL:s och SL:s styrelser ett inriktningsbeslut (december 2008) och senare ett genomförandebeslut (december 2009) avseende integrerad pendeltågstrafik på sträckan Stockholm-Uppsala via Arlanda.

Huvudsyfte med en förbättrad pendeltågstrafik är att förbättra pendlingsmöjligheter mellan Uppsala och norra Storstockholm. Pendlare på denna sträcka har idag en förbindelse med åtminstone ett byte. En direktförbindelse underlättar och skapar ett attraktivt alternativ för många resenärer som pendlar med bil i detta stråk. Ett ytterligare syfte är att förbättra tågtrafiken till Arlanda flygplats. Detta ger fler resenärer en möjlighet att nå Arlanda med tåg i förhoppning om att fler väljer tåg framför bilen. En minskning av biltrafiken till och från flygplatsen är viktig för Arlanda för att minska utsläppen från den anslutande trafiken och på sådant sett kunna klara utsläppstaket.

Nedan anges förslag till förändringar av trafiken som ska ligga till grund för ansökan om tåglägen för T13. Även effekter på antal resenärer, kostnader och intäkter redovisas nedan.

Ansökan om tåglägen ska lämnas in till Trafikverket senast den 10 april 2012.

Ny pendeltågstrafik till Uppsala

I enlighet med genomförandebeslutet från december 2009 förlängs pendeltågstrafiken till Uppsala C genom att en ny pendeltågslinje inrättas mellan Älvsjö och Uppsala C via Stockholm C och Arlanda C. Tågen stannar på samtliga pendeltågsstationer.

Den nya pendeltågstrafiken till Uppsala körs med samma turtäthet som dagens trafik med Upptåget söder om Uppsala. Tågen körs i halvtimmestrafik utom sena kvällar och helgmorgnar då det är timmestrafik. Första tåget går från Uppsala C 4:26 (måndag – fredag) och 5:26 (lördag – söndag). Sista tåget går från Uppsala C 0:26 alla dagar. Första tåget från Stockholm C går mot Uppsala 4:39 (måndag – fredag) och 5:09 (lördag – söndag). Sista tåg går 0:09 alla dagar. Natt mot lördagar och söndagar upprätthålls en förbindelse med hjälp av Upptåget (med byte i Upplands Väsby); från Uppsala 1:14 och från Stockholm C 1:16.

Under rusningstrafik förlängs tågen från Älvsjö till Tumba och ersätter befintliga insatståg.

Ungefärliga restider mellan några större stationer blir:

Uppsala C – Älvsjö	67 minuter
Uppsala C – Stockholm C	55 minuter
Uppsala C – Sollentuna	38 minuter
Arlanda C – Älvsjö	49 minuter
Arlanda C – Stockholm C	37 minuter
Arlanda C – Sollentuna	20 minuter

Eventuell förlängning av fler Uppsalatåg till Tumba

I genomförandebeslutet från december 2009 angavs att möjligheten till att förlänga trafiken till och från Flemingsberg skulle undersökas.

Att vända tågen i Flemingsberg fungerar inte med föreslaget tidtabellsupplägg pga. kapacitetsbrist vid Flemingsbergs station. Att köra alla tåg till och från Tumba skulle tidtabellsmässigt fungera men föreslås inte att genomföras i T13 av följande orsaker:

- **Tillgång till tågpersonal.** Förlängningen av alla tåg till Tumba ger en relativt kraftig utökning av trafiken som kräver att ännu mer tågpersonal behöver rekryteras och utbildas. Utifrån den stora insats som redan görs till T13 bedöms det inte möjligt att genomföra.
- **Fordonsunderhåll.** Fler fordonskilometrar kräver mer underhåll för fordonen. Fordonsunderhållet ser redan ut att bli en flaskhals under år 2013.
- **Trafikantnyttan.** Att utöka med ytterligare 2 tåg per timme till Tumba utanför rusningstid kan ifrågasättas. Det är få tåg utanför rusningstid på Södertäljelinjen som har sådan trängsel att ytterligare tåg behövs.

Möjligheterna till denna förlängning av trafiken till Tumba föreslås utredas vidare när Uppsalatrafiken har kommit igång.

Övriga förändringar

Generellt

För att kunna lägga in pendeltågstrafik till Uppsala med samma lägen som Upptåget norr om Upplands Väsby måste tidtabellerna för den övriga pendeltågstrafiken justeras. Det innebär nya tider för i stort sett samtliga tågavgångar. Även regionaltågen och fjärrtågen kommer att påverkas.

Insatstågstrafiken i rusningstid förändras så att tågen på respektive linje kommer att ligga mitt emellan stomtågen på de sträckor där insatståg körs. Det blir en jämnare tidtabell istället för dagens hoppande 4-11-minuters-intervall mellan stomtågen och insatstågen. Detta medför att insatstågen inte längre, med några enstaka undantag, kommer att "byta linje", dvs. tåg från Södertäljelinjen fortsätter på Märstalinjen och

omvänt, samt att tåg på Bålstalinjen fortsätter på Västerhaninge/Nynäshamnslinjen och omvänt. Med detta minskar också risken att tågen ligger för tätt och stör varandra. Det innebär också att insatstågen i motrusningen, där insatstågen idag ofta ligger direkt bakom stomtågen och därmed går nästan tomma, kan gå i bättre tidslägen och ge en större trafikantnytta.

En jämnare tidtabell innebär minskade väntetiden för resenärerna och en jämnare belastning på tågen. Det ger även möjlighet till en mer flexibel hantering av busstrafik som ansluter till pendeltågen. Generellt sätt ökar detta attraktiviteten av kollektivtrafiken.

Södertäljelinjen

Tågtrafiken till Södertälje Centrum återupptas i samband med att T13 startar. Dubbelspåret mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn beräknas då vara klart. Under större delen av T13 kommer det dock att vara enkelspårstrafik mellan Östertälje och Södertälje Hamn. För att klara av detta behöver körtiden från Södertälje C förlängas med 1 minut för att undvika tågmöten på enkelspåret. Tiderna för tågen till/från Södertälje justeras. Tåg mot Södertälje C senareläggs några minuter och tåg från Södertälje C tidigareläggs några minuter.

Första tåget på morgonen från Södertälje C tidigareläggs något och körs till Arlanda – Uppsala istället för Märsta. Motsvarande senareläggs sista tåget för kvällen något och detta tåg kommer då från Uppsala – Arlanda.

Antalet tåg i rusningstrafik till/från Tumba utökas något i samband med att vissa Uppsalatåg förlängs till Tumba. Alla tåg stannar vid samtliga stationer, med undantag för några enstaka insatståg som fortsatt inte stannar i Stuvsta i motrusningsriktningen av pga. kapacitetsbrist på spåren.

Vissa insatståg, som ändå ska till eller från Södertäljedepån, förlängs från Tumba till Södertälje C och omvänt (i vissa fall till/från Östertälje). Pga. enkelspårdriften mellan Östertälje och Södertälje hamn blir det dock tyvärr några minuters restidspåslag på dessa tåg under T13.

För att minska förseningarna kommer tågen att få längre tid på sig att vända i Södertälje centrum än vad som varit tidigare. Vidare kommer restiderna att utökas med 1 minut på sträckan Stockholm C – Älvsjö för södergående tåg, vilket är en anpassning till de verkliga körtiderna.

Västerhaningelinjen

Körtiderna för tåg till/från Västerhaninge kommer att justeras. I praktiken innebär det en tidigareläggning av samtliga tåg med 15 minuter. Första tåg och sista tåg i vardera riktningen kommer därmed att gå 15 minuter tidigare än idag. Sista tåg från Stockholm C mot Västerhaninge på vardagsnätter avgår dock 15 minuter senare än idag.

I rusningstrafiken utökas antalet snabbtåg från Västerhaninge mot Stockholm C från 1 till 3 och detsamma på eftermiddagen från Stockholm C. Det tillkommer ett tåg på morgonen från Stockholm C till Västerhaninge och 2 på eftermiddagen från Västerhaninge mot Stockholm C. Samtliga av dessa tåg körs till/från Jakobsberg.

För att minska förseningarna kommer restiderna att utökas med 1 minut på sträckan Stockholm C - Älvsjö för södergående tåg, vilket är en anpassning till de verkliga körtiderna.

Nynäshamnslinjen

Körtiderna för tåg till/från Nynäshamn kommer att justeras. I praktiken innebär det en tidigareläggning av samtliga tåg med 15 minuter. Sista tåg på helgnätter från Stockholm C mot Nynäshamn senareläggs dock 15 minuter.

Restiderna Stockholm C – Nynäshamn hålls oförändrat på 66 minuter. Därigenom kan tågen hålla en god punktlighet genom att vid mindre förseningar utnyttja de marginaler som finns.

På morgonen föreslås det bli 3 snabbtåg istället för dagens enda. Föreslagna avgångstider från Nynäshamn är 6:20, 7:10 och 7:50. Avgången 7:10 får en beräknad körtid till Stockholm C på 53 minuter, de övriga 58 minuter. Samtliga dessa tåg körs till Jakobsberg.

På eftermiddagen utökas antalet snabbtåg från 1 till 3. Planerade avgångstider från Stockholm C 16:12, 16:42 och 17:12. Tågen utgår från Jakobsberg. Beräknad körtid Stockholm C – Nynäshamn är 58 minuter, vilket är något längre än dagens snabbtåg. I gengäld finns betydligt bättre marginaler för att hålla tidtabellen.

Märstalinjen

Körtiderna för tåg till/från Märsta justeras något. Tåg mot Märsta tidigareläggs några minuter och tåg från Märsta senareläggs några minuter.

För att förbättra punktligheten kommer körtiderna i bägge riktningar att öka med 2 minuter. Detta är något som varit önskvärt länge, men som inte varit möjligt tidigare pga. låsningar mot Upptåget i Upplands Väsby.

Antalet tåg på sträckan Stockholm C – Upplands Väsby kommer att utökas kraftigt genom att sträckan trafikeras av tåg både till/från Uppsala och Märsta. Av denna anledning kan antalet insatståg Stockholm C – Upplands Väsby minskas.

Bålstalinjen

Körtiderna för tåg till/från Bålsta kommer att justeras. I praktiken innebär det en tidigareläggning av samtliga tåg med 15 minuter. På vardagar hålls dock första tåg från Bålsta oförändrat. Det första tåget från Stockholm C mot Bålsta går 15 minuter senare.

Insatstågstrafiken till/från Jakobsberg är i stort sett oförändrad till sin omfattning. Däremot kommer vissa av tågen, även i rusningsriktningen, inte kunna stanna i Barkarby. Detta är en negativ konsekvens av att köra med jämn intervall mellan tågen. Det indragna uppehållet krävs pga. blandningen med regionaltåg på samma spår på Mäljarbanan. När fyrspåret Barkarby – Kallhäll tas i bruk år 2016 kan uppehållet återinföras.

Gnestalinjen

Tågtrafiken till Södertälje Centrum återupptas i samband med att T13 startar. Dubbelspåret är då klart mellan Södertälje Centrum och Södertälje Hamn.

Trafiken till/från Gnesta är oförändrad i sin omfattning men det blir delvis nya tider för att anpassa sig till anslutande tågtrafik i Södertälje hamn. De väntetider som Gnestapendeln hittills har haft i Södertälje hamn pga. enkelspåret till Södertälje centrum tas bort.

Banarbete under 2013

Dubbelspåret mellan Södertälje Centrum och Södertälje hamn beräknas stå klart i december 2012. Det är dock fortsatta arbeten i Södertälje hamn fram till åtminstone sommaren 2013 som medför enkelspårsdrift Södertälje hamn – Östertälje. Detta kommer att medföra något förlängda körtider för tågen mellan Södertälje centrum och Stockholm C.

Bygget av Citybanan genom Stockholm påverkar tågtrafiken mellan Solna/Sundbyberg och Älvsjö. Under tre helger hösten 2013 stoppas all tågtrafik Stockholm C – Älvsjö. Utöver detta kan det bli mindre trafikpåverkande arbeten. En komplett översikt av detta presenteras av Trafikverket först i april 2013.

Arbetet med att bygga fyra spår på sträckan Barkarby – Kallhäll pågår under 2013. Detta ger följande inskränkningar i trafiken:

- Totalstopp Spånga – Bålsta under Kristi Himmelfärdshelgen 2013 (4,5 dygn)
- Totalstopp Spånga – Bålsta under en hösthelg 2013 (4,5 dygn)
- Totalstopp Spånga – Bålsta söndagar mellan kl. 02 – 09 under större delen av 2013

Avtal med A-Train om trafik via Arlanda

För att kunna trafikera Arlandabanan till och från Uppsala krävs ett avtal med A-Train. A-Train är infrastrukturförvaltare för Arlandabanan och har därmed rättigheter

att fördela kapaciteten och sätta avgifterna för trafiken. För dagens trafik med Upptåget finns ett avtal med A-Train som bland annat reglerar passageavgiften på Arlanda C. Detta avtal kan inte överlätas till SL för den nya trafiken.

Förhandlingarna mellan SL och A-Train pågår om ett nytt avtal. Hittills har förhandlingarna gått trögt, men det finns goda förhoppningar om att ett avtal kommer att finnas innan trafikstart. Om ett avtal inte skulle komma till stånd finns det möjligheter för SL att lämna ifrån sig de sökta trafiklägena för den del av trafiken som sker mellan Upplands Väsby och Uppsala via Arlanda. Det finns då en möjlighet att UL tillfälligt skulle kunna gå in och ta dessa tåglägen och i stort sett fortsätta med dagens trafik, dvs. att Upptåget trafikerar sträckan Uppsala – Upplands Väsby. Detta förutsätter att UL:s avtal med A-Train fortsätter att gälla.

Ett avtal med A-Train reglerar kapacitetsfördelningen på Arlandabanan och avgifter för att få trafikera. Avgifterna består av banavgifter och stationsavgifter, såsom den nuvarande passageavgiften på Arlanda C. Banavgiften betalas av trafikoperatören, Stockholmståg, och därmed indirekt av SL och UL tillsammans. Stationsavgiften betalas idag direkt av resenären genom ett tillägg till den vanliga biljetten. Inget tyder på att denna princip kommer att ändras med den nya trafiken.

Avtal med UL

UL och SL kommer gemensamt att svara för den nya trafiken till och från Uppsala. Trafiken är länsöverskridande och berör både UL och SL. I likhet med den befintliga trafiken med Upptåget har en modell för kostnads- och intäktsfördelning fastställts. Fördelningen hanterar principen att respektive bolag svarar för det som sker inom respektive län. För detta har länsgränsen lagts på Arlanda C.

Kostnader för den nya pendeltågslinjen mellan Älvsjö och Uppsala fördelar sig beroende av det antal tågkilometer som körs in respektive län. Med nuvarande upplägg blir därmed kostnadsfördelningen för den nya linjen att SL svarar för 60 procent av kostnaderna och UL för 40 procent.

För intäkterna är situationen delvis enklare. SL:s biljetter gäller söder om Arlanda och intäkterna av biljettförsäljningen tillfaller SL automatiskt även om biljetterna ibland säljs genom UL:s kanaler. Detsamma gäller norr om Arlanda för UL. För de kombinerade UL/SL korten gäller särskilda regler.

Avtal med Swedavia om medfinansiering

I december 2009 tecknades en avsiktsförklaring mellan UL, SL och LfV (numera Swedavia). Avsiktsförklaringen anger att Swedavia avser att medfinansiera den nya pendeltågstrafiken till Arlanda. En av förutsättningar för detta är att någon form av avgiftssystem för biltrafiken till och från Arlanda införs.

För att klara miljömålen måste Swedavia satsa på att fler åker kollektivtrafik till och från flygplatsen. Detta ska ske genom olika åtgärder. En trolig åtgärd är att även de som i dagens läge inte betalar parkeringsavgifter kommer att få göra detta i framtiden. Hur ett sådant avgiftssystem kommer att utformas är inte klart än. Intäkterna från ett avgiftssystem avser Swedavia att användas till att ge incitament till förbättrad kollektivtrafik.

Förhandlingarna om ett avtal om medfinansiering pågår. Slutförandet av detta är dock beroende av Swedavias beslut om avgifter för biltrafiken.

Resandet

Prognoser av effekter på resandet har genomförts. I dessa prognoser har störst vikt lagts vid den stora förändringen som trafiken till och från Uppsala innebär. Prognosåret är 2015.

Ett antal olika scenarier har bedömts. Scenarierna skiljer sig när det gäller kostnader för resor till och från Arlanda. Kostnaderna för en resa till och från Arlanda påverkas av förhandlingarna mellan A-Train och SL. Idag betalar resenärer en extra avgift för resor med Upptåget till och från Arlanda. För en enstaka resa är tilläggsavgiften 60 kronor och för ett 30-dagarskort är tillägget 300 kronor per 30-dagarsperiod. Utöver detta kommer resandet med tåg även att påverkas av ett eventuellt införande av en extra avgift för bilister på Arlanda.

Resandet i hela stråket Stockholm-Uppsala påverkas endast marginellt av de olika utgångspunkterna för resor till Arlanda. Resandet till och från Arlanda påverkas dock i allra högsta grad. I och med att förutsättningar för resor till och från Arlanda inte är kända så är prognoserna för resandet till och från Arlanda mycket osäkra.

Ökningen av antalet resenärer i hela systemet som utgörs av Pendeltåget och Upptåget är kraftigt. Vid länsgränsen norr om Arlanda är ökningen ca 6 000 resenärer per dygn, vilket motsvarar en ökning på 85 procent. Antalet påstigande per dygn i hela systemet ökar med mellan 11 000 och 14 000 i de olika scenarierna. Tillskottet av resenärer kommer huvudsakligen från konkurrerande tågtrafik, i huvudsak från SJ:s tågtrafik mellan Stockholm och Uppsala, en liten del kommer från resenärer som tidigare åkt bil och från tillkommande resenärer genom att trafiken i viss mån öppnar nya alternativ på arbetsmarknaden.

Antalet resenärer med tåg till och från Arlanda ökar också. I dagsläget reser ca 1 800 resenärer per dygn med tåg (exkl. Arlanda express) till och från Arlanda vilket utgör en marknadsandel på ca 4 procent. Beroende på de extra avgifterna för en resa till Arlanda ökar antalet resenärer till och från Arlanda endast marginellt eller maximalt till totalt 6 400 när det inte finns några extra avgifter.

Kostnader

I genomförandebeslut från december 2009 redovisades en kostnad för den nya trafiken till Uppsala på ca 210 miljoner kronor per år varav SL:s del uppskattades till 125 miljoner kronor. Kostnadsuppskattningen baserades sig på dåvarande fakta om trafiken och dåvarande avtal med Stockholmståg.

Sedan dess har trafiken till Uppsala specificerats närmare och avtalet med Stockholmståg har förlängts. Dessutom har en del övriga förändringar inom pendeltågstrafiken lagts till. Fordonshyran har lagts till och indexuppräknningen till dagens nivå har blivit känt.

Nuvarande prognos för utökning av driftkostnader för SL är 190 miljoner kronor per år.

Förändringar jämfört med uppskattningar från december 2009 beror på:

- Index: 19 miljoner kronor
- Tillkommande fordonshyra: 22 miljoner kronor
- Tillkommande biljettkontroll: 7 miljoner kronor
- Ändrat trafikupplägg utöver Uppsalatrafiken: 10 miljoner kronor
- Övriga kostnadsposter såsom ökade banavgifter, ökade trängselavgifter för Getingmidjan och kostnader för Arlanda C.

SL kommer även att få en minskning av kostnaderna från dagens nivå med 15 miljoner kronor per år på grund av nedläggning av Upptåget söder om Uppsala.

Ansökan av tåglägen i sig innebär inte någon kostnad för SL. Det är först när tåglägen nyttjas som kostnader uppstår i form av banavgifter till Trafikverket och driftkostnader för trafiken så som angetts ovan.

Intäkter

Det kan förväntas en ökning av intäkter för SL på grund av en ökad försäljning av biljetter till för SL nya resenärer. En bedömning av intäktsökningen har gjorts i samband med framtagandet av ovan nämnda prognoser. Bedömningen baserar sig på en rad antagande om förutsättningarna för den nya trafiken men även på antaganden om vilken typ av kundkategorier de nya resenärerna tillhör. Uppskattningar har i stort sett gjorts utifrån hur dagens kunder betar sig.

Resandet och därmed intäkterna påverkas också av resultatet av förhandlingarna med A-Train; högre avgifter på Arlanda innebär färre resenärer för SL. Det totala resandet påverkas också av hur konkurrerande färdmedel utvecklas. Exempel på detta är införandet av avgifter för biltrafiken på Arlanda och prissättning och utbudsförändring av SJ:s tågtrafik mellan Stockholm och Uppsala.

Beroende på hur antalet resenärerna till och från Arlanda utvecklar sig blir ökningen av intäkter för SL och UL tillsammans mellan ca 130 miljoner kronor och 156 miljoner kronor per år. Med samma fördelningsnyckel som för kostnaderna blir ökningen av intäkterna för SL:s del mellan 78 och 94 miljoner kronor per år.

Nettokostnader

Den nya trafiken innebär en kostnadsökning för SL på 190 miljoner kronor per år. Samtidigt ger den nya trafiken en besparing med 15 miljoner kronor per år för SL på grund av att Upptågets trafik söder om Uppsala läggs ner. Intäkterna uppgår till mellan 78 och 94 miljoner kronor per år. Sammanlagt innebär detta nettokostnader för SL på mellan 81 och 97 miljoner kronor per år.

Förslagets framtagande och samråd

Förslaget har tagits fram i en projektorganisation där både SL och UL deltar. Projektet har formellt sin hemvist i SL:s linjeorganisation, men för projektet har en styrgrupp med representanter från både SL och UL bildats.

För projektet har en extern referensgrupp bildats med representanter från SL, UL, MÅLAB, flera kommuner i stråket Stockholm-Uppsala-Gävle, Swedavia, Trafikverket och A-banan Infrastructure AB. Förslaget för det nya trafikupplägget har särskild förankrats hos SJ och Trafikverket.

Konsekvenser för personer med funktionsnedsättning

Den nya trafiken till Uppsala innebär att de för pendeltågstrafiken nya stationerna Arlanda C, Knivsta och Uppsala C ansluts till SL:s pendeltågssystem. På dessa stationer kommer tillgängligheten att förbättras och i kombination med att SL:s pendeltåg, X60 som används för den nya trafiken, innebär det stora generella förbättringar för tillgängligheten av kollektivtrafiken.

Anpassning av stationerna är inte SL:s direkta ansvar. SL har varken ägandeskapet eller förvaltningsansvaret för de för pendeltågen nya stationerna. Arlanda C ägs av Arlandabanan infrastructure AB och förvaltas av A-Train. Stationerna Knivsta och Uppsala C ligger i Uppsala län. Avtal om genomförandet och finansiering av anpassningar på Knivsta station är klar. Finansiering sker genom Trafikverket, kommunalförbundet Uppsala län och med EU-medel. För Uppsala behövs knappt några anpassningar och för Arlanda C pågår diskussionerna om vilka anpassningar som ska genomföras och hur dessa ska finansieras. Anpassningar av Arlanda stations entré kommer att genomföras och finansieras av Swedavia.

Konsekvenser för miljön

Den nya trafiken kommer i allra högsta grad att bidra till en förbättrad miljö. Den förbättrade kollektivtrafiken leder till en ökning av kollektivtrafikresandet och samtidigt en minskning av antalet bilresor och därmed en minskad belastning på miljön. Den nya tågtrafiken skulle kunna leda till att parallellgående busstrafik på sikt kan minskas.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra åt SL

- att genomföra föreslagna trafikförändringar inom pendeltågstrafiken till T13 och
- att ansöka om tåglägen enligt ovanstående förslag, samt
- att förklara paragrafen omedelbart justerad

Anders Lindström
Förvaltningschef

Johan von Schantz
Avdelningschef Projekt och Upphandling
(Sponsor)

Ragna Forslund
Avdelningschef Trafikförsörjning