

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-01-16
Version

Diarienummer
TN 2013-0670

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-6861651
Jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2014-02-11, punkt 22

Svar på skrivelse av (V) om lösning på pendlande till och från Bro

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet inkom till trafiknämnden 2013-11-12 med en skrivelse (se bilaga) om lösning på pendlande till och från Upplands Bro. Skrivelsen avslutas med nedanstående tre frågor:

1. Hur stor är kapacitetsbristen för pendeltågstrafiken i Bro idag?
2. Hur stor är inflyttningen idag, och beräknat framöver, till Bro?
3. Skulle BRT kunna vara en del av lösningen för Bropendlarna?

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 16 januari 2014.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att anse skrivelsen besvarad

Förvaltningens svar och motivering

Bakgrund

Trafiken med pendeltåg på Mäljarbanan begränsas av att pendeltågen måste dela spår med all annan trafik på banan. Dessutom är stationen i Bro inte byggd för vändande pendeltåg, vilket medför att det inte går att vända annat än enstaka tåg i Bro.

Bro är inte den enda stationen i Stockholms län som har halvtimmestrafik. Sträckan Västerhaninge – Nynäshamn trafikeras också bara med tåg varje halvtimme och till Järna och Mölnbo är trafiken ännu glesare.

Strategisk Utveckling
Kansliet

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-01-16
Version

Diarienummer
TN 2013-0670
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Om och när behovet finns att utöka pendeltågstrafiken till Bro, måste stationen byggas om så att det är möjligt att vända tåg där utan att störa annan trafik på banan. Det innebär att det behövs en stationsutformning likt den som idag finns i Kungsängen, det vill säga ett vändspår norr om plattformen. Alternativt skulle motsvarande vändkapacitet behöva förstärkas i Bålsta.

Hur stor är kapacitetsbristen för pendeltågstrafiken i Bro idag?

De mest belastade tågen har ca 300-400 passagerare när de lämnar Bro. Tågen har 748 sittplatser, vilket innebär att det är gott om plats i tågen. Närmare Stockholm tillkommer fler resenärer, något som framförallt drabbar resande från Jakobsberg. I dagsläget föreligger ingen kapacitetsbrist vid Bro som föranleder ett utökat trafikutbud. Däremot skulle vissa insatståg eventuellt kunna förlängas till/från Bro under rusningstrafik om Trafikverket så medger och Trafiknämnden väljer att prioritera sådan trafikutökning före andra behov i länet av trafikpolitiska skäl.

Hur stor är inflyttningen idag, och beräknat framöver, till Bro?

Enligt RUFSS scenario hög kommer befolkning öka i Upplands bro kommun från 23 000 år 2010 till 30 000 år 2030. Om vi antar att tätorten Bro ökar med samma andel och resandet följer den ökningen kommer de mest belastade pendeltågen ha ca 520 resande. Alla får sittplats vid Bro. Däremot kan trängseln öka vid Jakobsberg/Barkarby och inåt. Beroende på utvecklingen för; kostnaden att köra bil i relation till taxan, bebyggelsen, värderingar och trafikutbudet kan denna antagna siffra över- eller underträffas.

Skulle BRT kunna vara en del av lösningen för Bropendlarna?

Att sätta in bussavgångar, även som BRT, från Bro för att passa de pendeltåg som utgår från Kungsängen har troligen begränsad nytta för Bro tätort. Detta eftersom bussarna är så pass mycket långsammare än pendeltågen. En buss som passar pendeltåget som avgår Kungsängen 12:50 behöver utgå från Bro ca 12:30. Det är 1 minut efter att föregående pendeltåg avgått Bro kl. 12:29 och 29 min innan efterföljande pendeltåg avgår kl. 12:59. Sådan busstrafik finns idag i form av busslinje 555.

Framtida planer

Trafikförvaltningen bedriver ett löpande arbete att se över pendeltågstrafikeringen inför varje ny tågplan. I det arbetet ingår bl.a. att studera kommunala bebyggelseplaner och trängselsituationen i trafiknätet. I närtid kommer arbetet med 4-spårsutbyggnaden på Mäljarbanan i kombination med ökat intresse för regionaltåg sätta begränsningar på hur pendeltågstrafiken kan utvecklas

Strategisk Utveckling
Kansliet

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-01-16
Version

Diarienummer
TN 2013-0670
Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Med anledning av kommande trafikupphandling av pendeltågen, Mälarb-
överenskommelsen, Citybanans öppnande, 4-spåret på Mälärbanan,
fordonsinköp och intressen från angränsande län finns det anledning att se över
trafikupplägget för pendeltågen. Trafikförvaltningen planerar att genomföra en
sådan översyn i samarbete med kommunerna fr.o.m. vårvintern 2014 inom
ramen för Utvecklingsplan Pendeltåg.

En ökning av trafiken till Bro innebär tillkommande investeringar i
infrastrukturen genom att stationen måste anpassas för vändande tåg. Förutom
Trafikverkets kostnad för förstärkt infrastrukturkapacitet, tillkommer en
trafikeringskostnad som är beroende av resenärsvolymen och vilka tåg som ska
förlängas till/från Bro.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk Utveckling

Bilaga

Skrivelsen av (V) om lösning på pendlande till och från Bro

VÄNSTERPARTIET

SKRIVELSE

2013-11-12

 Trafikförvaltningen STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING	
2013 -11- 18	
Dnr: TN 2013-0670	
Ink: <input checked="" type="checkbox"/>	Utg: <input type="checkbox"/>

Skrivelse om lösning för pendlande till och från Bro

Flera ledamöter i Trafiknämnden har fått brev från boende i Bro om den rådande situationen för pendlarare till och från samhället. Brevskrivaren påtalar att Bro är den enda pendeltågsstationen i Stockholms län som inte har kvartstrafik. Det innebär att pendeltåget ofta är knökfullt när det lämnar plattformen i Bro. Kapacitetsbristen i spår gör det idag knappast möjligt att sätta in fler pendeltåg, vilket brevskrivaren kräver. Citybanan respektive utbyggnad av dubbelspår kommer att möjliggöra detta. Men i väntan på detta – samt även för att möta inflyttningen till Bro vars befolkning växer i likhet med länets – behövs en lösning för Bro-pendlarna. En kollektivtrafiklösning med hög kapacitet som kan fungera som övergång till spår är BRT (Bus Rapid Transit). Med BRT menas kortfattat stombusslinjer med högkapacitetsbussar, exempelvis dubbelledade bussar, som körs på reserverat kollektivtrafikkörfält.

Med utgångspunkt i detta önskar Vänsterpartiet svar på följande frågor:

1. Hur stor är kapacitetsbristen för pendeltågstrafiken i Bro idag?
2. Hur stor är inflyttningen idag, och beräknat framöver, till Bro?
3. Skulle BRT kunna vara en del av lösningen för Bro-pendlarna?