Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE
2014-02-19

LS 1312-1600

LANDSTINGSSTYRELSEN
14-03-04 00010

Landstingsstyrelsen

Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendebeskrivning

Arbetsutskottet har inkommit med förslag till inriktningsbeslut vad gäller tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda.

Förslag till beslut

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att fatta inriktningsbeslut avseende fördjupad förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda, inkluderande förutsättningar för att hitta andra finansieringslösningar som bland annat omfattar medfinansiering från berörda kommuner, till en investeringsutgift av 35 000 000 kronor

att uppdra åt trafiknämnden att inarbeta investeringsutgiften inom nämndens fastställda investeringsram för respektive år 2014-2018.

Landstingsrådsberedningens motivering

Stockholms län växer i rekordtakt. Varje år blir vi nästan 40 000 fler invånare i länet. Det är fantastiskt att så många människor ser Stockholmsregionen som en attraktiv arbetsplats-, bostads- och studieort samtidigt som det ställer stora krav på en kraftigt utbyggd och moderniserad kollektivtrafik.

Nordostsektorn är en expansiv del av Stockholms län. Roslagsbanan är tillsammans med busstrafiken livsnerven i kollektivtrafikförsörjningen i sektorn och som får människors vardag att fungera. Kollektivtrafiken behöver ständigt byggas ut och moderniseras för att klara av de utmaningar som

regionen står inför. Därför vill vi inom Alliansen initiera en fördjupad förstudie av en tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda.

Idag är kollektivtrafikens andel av resorna till och från Arlanda från Nordostsektorn försvinnande liten. För att öka kollektivtrafikandelen och för att underlätta människors vardag är det viktigt att det finns goda kommunikationer, framförallt tvärförbindelser, i hela länet. Arlanda är hela regionens spegel gentemot övriga landet och omvärlden. Därför är en tvärförbindelse från en av länets mest expansiva delar till Sveriges viktigaste flygplats nödvändig för att bibehålla regionens attraktivitet samtidigt som vi vill öka andelen resenärer som väljer att resa kollektivt i stället för med bil. Det är också den viktigaste miljösatsningen som landstinget kan bidra med.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 23 januari 2014
Arbetsutskottets protokollsutdrag den 4 februari 2014 med
MP-ledamotens reservation
Trafiknämndens protokollsutdrag den 10 december 2013 med
MP-ledamotens reservation
V-ledamotens reservation
M-, FP-, KD- och C-ledamöternas särskilda uttalande och
S-ledamöternas särskilda uttalande
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 4 december 2013
Rapport – Förstudie av tvärförbindelsen mellan Roslagsbanan och Arlanda

Torbjörn Rosdahl

Christer G Wennerholm

Kristoffer Tamsons

Landstingsstyrelsens förvaltning
SLL Ekonomi och finans

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-01-23

LS 1312-1600

Landstingsstyrelsen
arbetsutskott

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -01- 24
Dnr LS 1312-1600
Rokel III

Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar inriktningsbeslut avseende tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 23 januari 2014
Trafiknämndens protokollsutdrag den 10 december 2013 med
MP-ledamotens reservation,
V-ledamotens reservation
M-, FP-, KD- och C-ledamöternas särskilda uttalande och
S-ledamöternas särskilda uttalande
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 27 november 2013

Förslag till beslut

Arbetsutskottet föreslår landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att fatta inriktningsbeslut avseende fördjupad förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda, inkluderande förutsättningar för att hitta andra finansieringslösningar som bland annat omfattar medfinansiering från berörda kommuner, till en investeringsutgift av 35 000 000 kronor

att ge trafiknämnden i uppdrag att inarbeta investeringsutgiften inom nämndens fastställda investeringsram för respektive år 2014-2018.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Trafiknämnden har beslutat att hemställa hos landstingsfullmäktige att genomföra en fördjupad förstudie för 35 miljoner kronor avseende

tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda. Förstudien genomförs under åren 2014-2016 och finansieras inom trafiknämndens fastställda investeringsram för respektive år.

Investeringen i tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda har preliminärt beräknats till 1,4-2,6 miljarder kronor.

Bakgrund
Trafikförvaltningen har genomfört en idéstudie samt en förstudie om en ny tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda. Förstudien beskriver sex olika utredningsalternativ, UA 1-6, avseende linjesträckningar samt trafikering med såväl buss som tåg. Förstudien samt slutsatser har redovisats vid trafiknämndens sammanträde den 10 december 2013.

Nämnden beslöt, under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut, att genomföra en fördjupad förstudie avseende spåralternativ UA 3 inkluderande förutsättningar för att hitta andra finansieringslösningar som bland annat omfattar medfinansiering från berörda kommuner.

Utredningsalternativ 3 (UA 3) innebär en avgrening av Roslagsbanans Kårstalinje från Molnby till en ny station vid Arlanda Sky City med angöring söderifrån. Med en sträckning i den sydliga korridoren ges möjlighet till en station vid Benstocken i södra Arlandaområdet. Den totala investeringen har preliminärt beräknats till 1,4-2,6 miljarder kronor.

Den fördjupade förstudien omfattar programfasen enligt landstingets investeringsstrategi och kräver inriktningsbeslut i fullmäktige för objekt med total investeringsutgift över 100 miljoner kronor. I den fördjupade förstudien tas fram underlag för ett eventuellt genomförandebeslut.

I och med att det finns ett starkt engagemang för Roslagsbanans förlängning både från Nordostkommunerna men även från Swedavia rekommenderas att en fördjupad studie/förhandling av medfinansieringsförutsättningarna genomförs innan ställningstagande till ett eventuellt genomförande.

Överväganden
Trafiknämndens underlag har kompletterats från trafikförvaltningen för att motsvara kraven i investeringsstrategin för inriktningsbeslut.

Den fördjupade förstudien genomförs under åren 2014-2016 enligt följande:

- 2014 – Projektuppstart och planering, 5 mkr
- 2015 – Genomförande av studie, 20 mkr
- 2016 – Avslut och eventuellt överlämnande till genomförande, 10 mkr

Resurser för förstudien omfördelas inom trafiknämndens investeringsram för åren 2014-2016.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Initialt uppstår en investeringsutgift på 35 miljoner kronor avseende förstudien. Vid beslut om genomförande beräknas investeringen till 1,4-2,6 miljarder kronor. Därefter uppstår drift- och kapitalkostnader. Dessa kan beräknas först när medfinansieringsfrågan är löst. Inga medel för tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda finns avsatta i investeringsbudgeten för 2014-2018.

Om inget genomförandebeslut tas kommer förstudien att betraktas som förgäves investering vilket innebär en resultatpåverkande kostnad motsvarande utgiften på 35 miljoner kronor.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har en miljöbedömning av föreslagen investering genomförts och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende. I kommande skeden kommer en miljökonsekvensbedömning att genomföras.

Toivo Heinsoo
Landstingsdirektör

Gunnel Forsberg
Ekonomidirektör

Landstingsstyrelsen
Arbetsutskottet

PROTOKOLLSUTDRAG
Sammanträdesdatum
2014-02-04

Justerat den 11 februari 2014

Justeringen anslogs 11 februari 2014

Ankom
Stockholms läns landsting
2014 -02- 11
Dnr LS 1312-1600
Rotel III

Torbjön Rosdahl
Helene Hellmark Knutsson

---

§ 6
Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda
LS 1312-1600

Beslutsunderlag
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande 23 januari 2014.

Yrkanden
1) Bifall till landstingsdirektörens tjänsteutlåtande,
2) Bifall till Yvonne Blombäck (MP) förslag till beslut likalydande med Miljöpartiets yrkande i Trafiknämnden (bilaga).

Ordföranden ställde proposition om yrkandena och fann att Arbetsutskottet bifallit landstingsdirektörens tjänsteutlåtande.

Beslut
Landstingsstyrelsens arbetsutskott beslutade föreslå landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta

att fatta inriktningsbeslut avseende fördjupad förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda, inkluderande förutsättningar för att hitta andra finansieringslösningar som bland annat omfattar medfinansiering från berörda kommuner, till en investeringsutgift av 35 000 000 kronor

att ge trafiknämnden i uppdrag att inarbeta investeringsutgiften inom nämndens fastställda investeringsram för respektive år 2014-2018.

Reservation
MP-ledamöterna reserverade sig mot beslutet till förmån för sitt eget yrkande.

Vid protokollet
Elisabeth Angard-Levander

Exp
Landstingsstyrelsen
Akten

EAL 11/2 2014

bilaga 1

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden
TN 2013-0695

MILJÖPARTIET DE GRÖNA

FÖRSLAG TILL BESLUT

2013-12-10

Ärende nr 8

Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna förstudien

att avsluta vidare studier kring förlängning av Roslagsbanan till Arlanda

att ge förvaltningschefen i uppdrag att genomföra en fördjupad förstudie avseende bussalternativ UA1 men med kapacitetsstarkt BRT som utgångspunkt

Vår motivering
Att skapa goda kollektivtrafikförbindelser mellan Nordostsektorn och Arlanda är viktigt, det är ett betydelsefullt arbetspendlingsråk och därmed avgörande att minska personbiltrafiken däremellan. Men som förstudien ännu en gång tydligt visar finns stora orörda naturområden i Vallentuna som riskerar att drabbas mer eller mindre hårt av en utbyggnad av Roslagsbanan, eller en ny större bussgata i området.

En spårdragning skulle inte bara innebära att det historiska landskapet fördärvas. Det skulle även innebära ökad risk för framtida exploatering i området. Detta är inte önskvärt och därmed bör fortsatta spårstudier eller nya vägdragningar avslutas.

Istället bör vi se över möjligheterna att utnyttja befintlig infrastruktur bättre och på ett modernare sätt. Som förstudien också visar förväntas en busslinje på befintlig infrastruktur ge högt resande i riktning mot Arlanda med ca 1550 påstigande resenärer under morgonens maxtimme. Restidsvinster uppstår för boende i både Arninge och Vallentuna.

En moderniserad Roslagsbana kommer med en utbyggnad av tunnelbanan från Arenastaden till Täby, att ge boende i nordostsektorn en snabb förbindelse till Arlanda. Arenastaden har tillgång till Arlandapendeln och kan förväntas få ett stopp för Arlanda Express. Därmed tillgodoses de långsiktiga pendlingsbehoven på ett tillfredsställande sätt.

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 11/2013

Sammanträdesdatum
2013-12-10

Ankom
Stockholms läns landsting
2013 -12- 18
Dnr LS 1312-1600

Datum för justering: 2013-12-10

Christer G Wennerholm
Erika Ullberg

---

§ 167

Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda
(TN 2013-0695)

I ärendet förelåg en reviderad skrivelse 2013-12-04 från förvaltningschefen.

YRKANDEN

1) bifall till förvaltningschefens förslag till beslut
2) bifall till MP-ledamotens förslag till beslut, bilaga 1.
3) bifall till V-ledamotens förslag till beslut, bilaga 2.

Ordföranden ställde proposition om yrkandena och fann att trafiknämnden bifallit förvaltningschefens förslag till beslut.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt att föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna förstudien av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda, samt

att uppdra åt trafiknämnden att genomföra en fördjupad förstudie avseende spåralternativ UA3 inkluderande förutsättningar för att hitta andra finansieringslösningar som bland annat omfattar medfinansiering från berörda kommuner,

dels besluta – under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut – att uppdra åt förvaltningschefen

att genomföra fördjupad förstudie enligt föregående att-sats.

RESERVATIONER

MP- och V-ledamöterna reserverade sig mot beslutet.

UTTALANDEN

M- FP- KD och C-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 3.

S-ledamöterna lät till protokollet anteckna ett särskilt uttalande, bilaga 4.

Vid protokollet

Sara Catoni

Utdragsbestyrkande
Ingela Svanberg Ohlsson

bilaga 1

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden
TN 2013-0695

MILJÖPARTIET DE GRÖNA

FÖRSLAG TILL BESLUT

2013-12-10

Ärende nr 8

Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna förstudien

att avsluta vidare studier kring förlängning av Roslagsbanan till Arlanda

att ge förvaltningschefen i uppdrag att genomföra en fördjupad förstudie avseende bussalternativ UA1 men med kapacitetsstarkt BRT som utgångspunkt

Vår motivering
Att skapa goda kollektivtrafikförbindelser mellan Nordostsektorn och Arlanda är viktigt, det är ett betydelsefullt arbetspendlingsråk och därmed avgörande att minska personbiltrafiken däremellan. Men som förstudien ännu en gång tydligt visar finns stora orörda naturområden i Vallentuna som riskerar att drabbas mer eller mindre hårt av en utbyggnad av Roslagsbanan, eller en ny större bussgata i området.

En spårdragning skulle inte bara innebära att det historiska landskapet fördärvas. Det skulle även innebära ökad risk för framtida exploatering i området. Detta är inte önskvärt och därmed bör fortsatta spårstudier eller nya vägdragningar avslutas.

Istället bör vi se över möjligheterna att utnyttja befintlig infrastruktur bättre och på ett modernare sätt. Som förstudien också visar förväntas en busslinje på befintlig infrastruktur ge högt resande i riktning mot Arlanda med ca 1550 påstigande resenärer under morgonens maxtimme. Restidsvinster uppstår för boende i både Arninge och Vallentuna.

En moderniserad Roslagsbana kommer med en utbyggnad av tunnelbanan från Arenastaden till Täby, att ge boende i nordostsektorn en snabb förbindelse till Arlanda. Arenastaden har tillgång till Arlandapendeln och kan förväntas få ett stopp för Arlanda Express. Därmed tillgodoses de långsiktiga pendlingsbehoven på ett tillfredsställande sätt.

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

VÄNSTERPARTIET

FÖRSLAG TILL BESLUT

2013-12-10
Ärende nr 8 (TN 2013-0695)

Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

Vänsterpartiet noterar kritiken i remissyttranden från bl.a. Länsstyrelsen om trafikförvaltningens förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda. Men vi konstaterar samtidigt att förstudiens underlag inte föranleder att trafiknämnden går vidare med beslut om en fördjupad förstudie.

Befolkningen ökar starkt i Stockholms län. Därför är det ytterst angeläget att politiska beslut och prioriteringar om utbyggd kollektiv infrastruktur tas i ett helhetsperspektiv över hela länet. Det ska ske utifrån mål om fördubblad kollektivtrafikandel och mål som fastställts i RUFS och i Stockholms läns landsting.

Utbyggnaden av kollektivtrafiken ska ske där behovet av resor totalt minskar samtidigt som byggande av hyresrätter planeras. Målet måste vara att andelen kollektivtrafikresor ska öka på bekostnad av andelen bilresor.

Tvärförbindelsen mellan Roslagsbanan och Arlanda finns inte omnämnd som objekt i RUFS 2010 eller i Stockholmsöverenskommelsen. Även om Arlanda/Märsta samt Täby C/Arninge är utsedda som regionala stadskärnor har det aldrig tidigare lyfts att de ska byggas ihop som ett prioriterat objekt.

En tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda innebär allvarliga ingrepp i ett känsligt natur- och kulturlandskap där Sveriges rikaste fornlämningsområde finns. Att anlägga ny infrastruktur mellan Vallentuna och Arlanda är omöjligt utan att ingrepp görs i det unika, sammanhängande historiska landskapet. I södra delen av området finns också korridoren till en av Stockholms gröna kilar, vilket innebär en negativ barriärverkan och svårigheter för djur att passera?

En tvärförbindelse mellan Roslagsbanan är inte samhällsekonomiskt motiverad även om trafikförvaltningen gjort stora positiva uppräkningar vad gäller befolkningsökning som vida överstiger prognoserna i RUFS, eller som kan anses vara faktabaserade. Den är inte heller samhällsekonomiskt motiverad i ett 2030 års perspektiv.

Att bygga ut kollektivtrafiken med finansieringslösningar såsom OPS och brukaravgifter, avvisas av Vänsterpartiet. Vår bestämda uppfattning är att utbyggd spårbunden kollektivtrafik ska ske med 50-procentig statlig medfinansiering. Vi noterar också att berörda kommuner med borgerlig

majoritet också anser att den utbyggda kollektivtrafiken ska finansieras av staten och landstinget.

Vänsterpartiet anser att berörda kommuner och Arlanda bör fokusera på minskad bilism genom höjda parkeringsavgifter, miljözoner samt bilavgifter till Arlanda. Detta sammantaget ger större effekter på minskad andel bilar och ökad andel kollektivtrafik. Detta kan beslutas och införas inom ramen för den kommunala planeringsprocessen.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna förstudien av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

att avslå den andra och tredje att-satsen om fördjupad förstudie

bilaga 3

Stockholms läns landsting
Trafiknämnden

Särskilt uttalande

Moderaterna, Folkpartiet Liberalerna, Kristdemokraterna och Centerpartiet

2013-12-10

Trafiknämnden, ärende 8

Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

I dagsläget är kollektivtrafikens marknadelar i resandet mellan Nordostsektorn och Arlanda försvinnande låg. Nordost är ett väldigt expansivt område som de kommande åren står inför en påtaglig utveckling varför det är särskilt angeläget att satsningarna på Roslagsbanan håller tidplanen och att vi kan utveckla systemet att möta nya utmaningar. Ett exempel på kollektivtrafikutmaningar i Nordost är resandet mot Arlanda.

Att knyta Roslagsbanans 39 stationer med Arlanda är mycket angeläget och kommer säkert även att locka en del resenärer från Östra station och tunnelbanan. Med tanke på hur Stockholms Län växer befolkningsmässigt kommer det troligen inte påverka resandet med pendeltåg till Arlanda mer än i begränsad omfattning. Att kunna åka direkt utan byte kommer fortfarande vara en stark konkurrensfördel oaktat eventuella stationsavgiften på stationsavgifter framförallt i kombination med de trängselskatter som planeras på Essingeleden och höjningen av trängselskatten över tullsnittet.

Vi ser med tillförsikt på framtiden för Nordostsektorn och att skapa en förbättrad koppling till vår internationella flygplats gynnar såväl miljön som möjligheterna till arbetspendling till och från Arlandaområdet.

Christer G Wennerholm (M)
Stella Fare (FP)
Michael Stjernström (KD)
Lukas Forslund (C)

bilaga 4

Stockholms läns landsting
SOCIALDEMOKRATERNA

SÄRSKILT UTTALANDE

2013-12-10

Trafiknämnden, ärende 8

Angående förstudie om en tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

Arlandas betydelse för Stockholmsregionen kan inte nog understrykas. Arlanda är centralt på alla sätt, men dessvärre inte helt sett ur geografisk eller kollektivtrafiksynpunkt. I syfte att öka kollektivtrafikens resandeandel har pendeltågstrafiken förlängts till Arlanda. Men vi behöver göra mer för att minska personbilstrafiken till och från Arlanda av miljö- och framkomlighetsskäl. Inte minst den nordöstra länsdelen har en för låg resandeandel med kollektivtrafiken. Flera satsningar pågår och mer behöver göras för att förbättra kollektivtrafiken i nordost såväl radiellt som gällande tvärkommunikationer och förbindelser till Arlanda.

Målsättningen med nya infrastrukturprojekt bör vara att höja kollektivtrafikanadelen och använda skattepengarna för att skapa mesta möjliga nytta för resenärerna.
Det finns dessvärre problem och hinder för den föreslagna tvärförbindelsen mellan Roslagsbanan och Arlanda.
Inget av alternativen i förstudien visar på samhällsekonomisk nytta. Förstudiens utgångspunkt är år 2030 och nyttan av en tidigare utbyggnad skulle ge än lägre samhällsvinster. Det kulturhistoriska landskapet är fantastiskt samtidigt som det givetvis påverkar förutsättningarna för projektet och exempelvis koppling till ökat bostadsbyggande. Den fördjupade studien måste närmare studera detta och möjligheterna till eventuell medfinansiering från Swedavia mfl.

Vad gäller utredningsalternativ 3 finns projektet inte med i majoritetens investeringsbudget till och med 2018. Det innebär att möjligheten att faktiskt gå vidare med projektet inte existerar under de kommande åren. Moderaternas intentioner med att driva på ärendet måste därför ifrågasättas, inte minst med avseende på obudgeterade löften om utbyggd tunnelbana inom ramen för Stockholmsförhandlingen.

Strategisk Utveckling

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

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27
Rev 2013-12-04

Trafiknämnden
2013-12-10, punkt 8

Diarienummer
TN 2013-0695

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ankom
Stockholms läns landsting
2013 -12- 18
Dnr LS 1312-1600

Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

Ärendebeskrivning

SL:s styrelse beslutade i mars 2010 att påbörja en förstudie av kopplingen mellan Nordostkommunerna och Arlanda enligt lagen om byggande av järnväg och att återrapportera denna förstudie till styrelsen under 2012. Skälen att genomföra en förstudie var enligt styrelsebeslutet att:

- Säkerställa det fysiska utrymme som järnvägen kräver mellan Vallentuna och Arlanda samt inom flygplatsområdet.
- Fördjupa kunskapen om objektet genom t ex samråd med berörda aktörer och allmänhet
- Studera fler lösningar för att nå de uppsatta målen

Trafikförvaltningen har genomfört en förstudie rörande en ny tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda. Aktuellt ärende utgör redovisning av förutsättningarna för studien, resultat av olika utredningsalternativ samt förslag till beslut.

Beslutsunderlag
Förvaltningschefens tjänsteutlåtande 27 november samt en reviderad 3 december 2013.
Förstudie Tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda, SL-2011-05811.
Sammanställning av inkomna remissynpunkter och Trafikförvaltningens svar.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås *dels* besluta att föreslå landstingsstyrelsen besluta att föreslå landstingsfullmäktige besluta

att godkänna förstudien av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda, samt

att uppdra åt trafiknämnden att genomföra en fördjupad förstudie avseende spåralternativ UA3 inkluderande förutsättningar för att hitta andra finansieringslösningar som bland annat omfattar medfinansiering rån berörda kommuner,

dels besluta – under förutsättning av landstingsfullmäktiges beslut – att uppdra åt förvaltningschefen

att genomföra fördjupad förstudie enligt föregående att-sats.

Förvaltningens förslag och motivering

Slutsatser

För resor i tvärled dominerar idag bilen. För en utveckling av attraktiva regionala stadskärnor och ett hållbarare transportsystem måste andelen kollektivtrafikresor öka samtidigt som bilresandet minskar. I praktiken innebär det bland annat att kollektivtrafiksystemet måste stärkas i tvärled, t ex mellan de regionala stadskärnorna och de tunga radiella spårsystemen.

En ny tvärförbindelse i form av en förlängd Roslagsbana, en BRT-linje och buss på befintlig infrastruktur enligt UA1 ger samtliga ett stort resande med respektive linje och en ökad andel kollektivtrafikresenärer, vilket indikerar att de nya kopplingarna erbjuder resenären ett attraktivt kollektivt alternativ. Störst blir resandet med en förlängd Roslagsbana och BRT då de genom ny infrastruktur, dedikerad för kollektivtrafik, ger stora restidsvinster jämfört med jämförelsealternativet.

En ny tvärförbindelse på ny infrastruktur dedikerad för kollektivtrafik, ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft jämför med bilen och ger goda restidskvoter jämfört med bil mellan de regionala stadskärnorna samt till/från Vallentuna. De goda restidskvoterna förbättrar även lägesegenskaperna för de regionala kärnorna och kommunerna i Stockholm Nord och Nordost samt binder samman de regionala stadskärnorna Täby C/Arninge och Arlanda/Märsta. Vid en förlängning av Roslagsbanana förbättras även tillgängligheten i stråket Uppsala – Stockholm Nord – Stockholm Nordost – den centrala stadskärnan. förbättring. Tillgängligheten och resandet begränsas däremot av stationsavgiften som måste avläggas vid Arlanda C (för nuvarande 75 kr per resenär och angöring).

Samtliga utredningsalternativ bidrar till en minskad miljöpåverkan i form av reducerade koldioxidutsläpp då fler väljer att åka kollektivt framför bilen. Däremot bedöms det som omöjligt att anlägga ny infrastruktur mellan Roslagsbanan och Arlanda (UA2, UA3 och UA4) utan att göra ingrepp i det sammanhängande historiska kultur- och naturlandskapet i Vallentuna och Sigtuna kommuner.

Inget utredningsalternativ beräknas vara samhällsekonomiskt eller företagsekonomiskt lönsamma i ett 2030 perspektiv. UA2 och UA3 ger restidsnyttor, men drifts-, respektive investeringskostnaderna överstiger nyttan. Nyttan begränsas av bilens goda tillgänglighet i det landsbygdsdominerande landskapet inom stora delar av Nordost och Stockholm Nord. En förlängning av Roslagsbanan (UA3-UA4) är däremot mer gynnsam ur driftsperspektiv, jämfört

med busstrafik, då den utnyttjar ledig kapacitet i motriktningen till dagens dimensionerande flöde.

Anläggande av enkelspår och partiellt dubbelspår istället för dubbelspår på hela sträckan skulle kunna minska investeringskostnaderna med cirka 20-30 %. Samtidigt blir systemet mer störningskänsligt och begränsar utvecklingsmöjligheterna för trafikeringen. Reduceringen räcker inte för att uppnå en positiv samhällsekonomi. Med enkelspår blir nettonuvärdeskvoten som bäst cirka -0,5.

Analys av införande av brukaravgifter som ett sätt att delfinansiera en utbyggnad visar på en årlig intäktsökning på cirka 2-3 % från resenärerna som reser med den nya tvärförbindelsen till eller från Arlanda, vilket endast skulle täcka en mycket liten del av de årliga kostnaderna (drift och investering) för en ny tvärförbindelse. Analysen av resandet visar en tydlig minskning av antalet resenärer i det fall resan till Arlanda skulle beläggas med ett högre pris. Med andra ord är det svårt att finansiera utbyggnaden med brukaravgifter eftersom en låg avgift ger en för liten finansiering och en hög avgift ger en så stor påverkan på antalet resenärer att finansieringen även i det fallet blir låg. Merparten av finansieringen skulle därför fortfarande behöva komma från det allmänna och den initiala investeringen är lika stor.

Trafikförvaltningen har fört en dialog med kommunerna inom Stockholm Nordost under hela utredningstiden och de står enade bakom önskan om en fortsatt utveckling av Roslagsbanan.

Trafikanalyserna har utgått från en offensiv markanvändning, i enlighet med Nordostvisionen och Swedavias prognoser, vilka är högre än den markanvändning som förutspås i RUFS2010. Den känsliga kultur- och naturmiljön och Arlanda flygtrafik utgör en begränsande faktor för möjligheten till ytterligare bostadsbyggande i anslutning till nya eller befintliga stationslägen för att på så vis öka resandeunderlaget.

Stationsavgiften vid A-trains station vid Arlanda C (för närvarande 75 kr per enkel resa), tas ut av de pendeltågsresenärer och fjärrtågsresenärer som angör stationen. De nya resenärer som skulle resa på en förlängd Roslagsbana till Arlanda och som vill byta vid Arlanda C för att t ex resa vidare mot Uppsala får även de betala 75 kronor per resa/byte eftersom de byter till A-trains station. Denna avgift begränsar den storregionala effekten av en ny tvärförbindelse och resandeeffekten till/från Uppsala av en förlängd Roslagsbana.

Eftersom brukaravgifter eller stationsavgift på en förlängd Roslagsbana till Arlanda har visat sig ge en stor effekt i form av minskat resande på banan görs antagandet att ingen avgift skulle tas ut av resenärerna. Detta skapar situationen att det går att resa på Roslagsbanan till Arlanda för ordinarie SL taxa, men att en resa med pendeltåg till Arlanda belastas av en extra avgift på 75

kronor. Effekten blir en överflyttning av resenärer från pendeltågssystemet till Roslagsbanan, motsvarande ca 30 % av det totala resandet som en förlängd Roslagsbana skulle generera.

Detta innebär alltså att resenärer från andra delar av regionen tex boende längs röd tunnelbanelinje som får endast ett byte vid Tekniska högskolan skulle välja att resa till Arlanda med Roslagsbanan istället för med Pendeltåget. Däremot om stationsavgiften i en framtid skulle tas bort vid A-trains station vid Arlanda C, kommer den nya tvärförbindelsen att förlora motsvarande antal av sina resenärer. Dessa resenärer har då inte längre något ekonomiskt incitament att åka "omvägen" via Roslagsbanan till Arlanda utan väljer istället pendeltåget.

Resandet med pendeltåget till Arlanda väntas som en effekt minska om en förlängning av Roslagsbanan genomförs, vilket skulle försämra kostnadseffektiviteten för pendeltågstrafiken.

Förstudien har visat att det finns genomförbara dragningar av tvärförbindelsen, och att en dragning i en sydlig korridor med en sydlig angöring av Arlanda är att föredra. Det bedöms däremot inte möjligt att anlägga nya spår mellan Vallentuna och Arlanda utan att göra ingrepp i det unika, sammanhängande historiska landskapet. Området är en av Sveriges rikaste avseende fornlämningar.

Bakgrund

SL presenterade i mars 2010 en idéstudie för en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. Idéstudien omfattade framförallt följande:

- Olika sträckningsalternativ, inget av de tre presenterade korridorerna förordades i det här skedet
- Investeringskostnad och samhällsekonomi: investeringen bedömdes inte som samhällsekonomiskt lönsam
- Övriga effekter, bl a regionförstoring och översiktliga miljökonsekvenser: den ökade tillgängligheten från framförallt Vallentuna och Täby till Arlanda bidrar till regionförstoring och den nya järnvägstrafiken bidrar tillminskad biltrafik.

Utifrån underlaget i idéstudien beslutade SL:s styrelse i mars 2010 att påbörja en förstudie för koppling mellan Nordostkommunerna och Arlanda enligt lagen om byggande av järnväg och att återrapportera denna förstudie till styrelsen under 2012. Skälen att genomföra en förstudie var enligt styrelsebeslutet att:

- Säkerställa det fysiska utrymme som järnvägen kräver mellan Vallentuna och Arlanda samt inom flygplatsområdet.
- Fördjupa kunskapen om objektet genom t ex samråd med berörda aktörer och allmänhet

- Studera fler lösningar för att nå de uppsatta målen

Förstudien av tvärförbindelsen mellan Roslagsbanan och Arlanda har genomförts under år 2011 och 2012. Den 11 december 2012 tog Trafiknämnden beslut om att skicka ut förslagshandlingen på remiss. Den 17 december 2012 skickades handlingen ut på remiss till myndigheter och organisationer och i juni 2013 hade alla remissvar inkommit.

Förstudien handlar om möjligheten att genom en ny tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda förbättra förutsättningarna för de regionala stadskärnorna Arlanda/Märsta och Täby C/Arninge samt kommunerna i Stockholm Nord och Nordost, samt att förbättra tillgängligheten i stråket Uppsala – Stockholm Nord – Stockholm Nordost – den centrala stadskärnan.

Förstudien har haft ett trafikslagsövergripande perspektiv, vilket innebär att lösningar som bygger på såväl buss- som spårtrafik har analyserats.

En ny tvärförbindelse, i form av förlängd Roslagsbana eller BRT, finns inte upptagen i de regionala eller nationella planerna, inte heller omnämnd i Stockholmsöverenskommelsen eller i RUFS 2010. En ny tvärförbindelse ingår inte i Stockholms läns landstings investeringsbudget.

Överväganden
Mot bakgrund av att resandet på en förlängd Roslagsbana trots antaganden om ett genomförande av Nordostvisionens utveckling av bostäder och arbetsplatser inte prognostiseras bli tillräckligt högt är Trafikförvaltningens bedömning att det inte är samhällsekonomiskt motiverat att investera i ny infrastruktur i ett 2030 perspektiv. I och med att det finns ett så starkt engagemang för Roslagsbanans förlängning både från Nordostkommunerna men även från Swedavia rekommenderas att en fördjupad studie/förhandling av medfinansieringsförutsättningarna genomförs innan ställningstagande till ett eventuellt genomförande tas.

För närvarande pågår Åtgärdsvals- och idéstudien av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn, som syftar till att ta ett helhetsgrepp om trafiksituationen i hela sektorn.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Inga konsekvenser att redovisa.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27
Rev 2013-12-10

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats i förstudiearbetet och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk Utveckling