

Utlåtande 2004: RIII (Dnr 314-1934/2002)

Omläggning av Arlandatrafiken

Motion av Per Ohlin (v) (2002:36)

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande
Motion 2002:36 av Per Ohlin (v) anses besvarad med vad
föredragande borgarråd anför i detta utlåtande.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Motionen

Motion 2002:36 av Per Ohlin (v), *bilaga*, menar att Arlandabanan är den naturliga, trafiksäkra och miljövänliga förbindelsen till Stockholms stora flygplats. Den utnyttjas emellertid inte fullt ut, förmodligen på grund av det jämfört med buss högre priset. Situationen kan, enligt motionären, i och för sig utgöra en god illustration av hur kommersiell mångfald är lika med miljömässig enfald. Med tanke på trafiksituationen på E4 norr om Stockholm bör den del av busstrafiken som angör Cityterminalen läggas ned och passagerarna föras över till Arlandabanan. Detta gynnar såväl miljön som trafiksäkerheten och minskar trängseln vid Stockholms norra tillfart.

Motionären anser därför att staden bör därför ta upp förhandlingar med Arlandabanan och med Flygbussarna Airport Coaches AB för att förmå dessa båda företag att mellan sig och med staden avtala följande:

1. Flygbussarna avstår från att köra från Stockholms centrala delar och Cityterminalen.
2. Arlandabanan sänker sitt normalpris till ungefär hälften.

3. Arlandabanan måste vara beredd att öka turtäthet och tåglängd under högtrafik.
4. Flygbussarna fortsätter att trafikera destinationer i förorter och kranskommuner.

I motionen föreslås att berörda nämnder ges i uppdrag att förhandla om en omläggning av Arlandatrafiken enligt ovanstående förslag.

Remisser

Motionen har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

GFN och SbN anser att staden på olika sätt skall verka för en förbättrad och ökad persontrafik på järnväg till Arlanda. Staden har låtit utreda och initierat kontakt med SJ om den s.k. Uppsala Express. Detta projekt innebär att nuvarande Uppsalapendel läggs om att gå via Arlanda istället för Märsta med stopp på några stationer i norra Storstockholm, vilka därmed får en snabb direktkontakt med både Arlanda och Uppsala. En trafik med två tåg per timme är möjlig utan nya investeringar i spår och stationer. Detta projekt samt en utredning om att förlänga SL:s pendeltåg via Märsta till Knivsta samt UL:s (Uppsala Lokaltrafik) pendeltåg via Arlanda till Upplands Väsby diskuteras inom ramen för det s.k. ABC-samarbetet i vilket RTK (regionplane- och trafikkontoret), Uppsala läns landsting, Stockholm, Uppsala och andra berörda kommuner samt SL och UL är med.

Nämnderna påtalar vidare att avtalsförhållandena kring Arlandatrafiken är komplexa och långsiktiga. Även om staden av miljöskäl anser det angeläget att marktransporterna till och från Arlanda i största möjliga utsträckning sker med järnväg har staden små möjligheter att påverka operatörerna att föra över passagerare från flygbuss till Arlanda Express. För att få ändringar till stånd enligt förslagen i motionen kan det komma att krävas ekonomisk gottgörelse till trafikoperatörerna vilket inte faller inom stadens uppgifter. Dessutom är det landstinget som har ansvaret för kollektivtrafiken i länet. Nämnderna kan därför inte tillstyrka förslaget att staden skall uppta överläggningar om en omläggning av Arlandatrafiken på sätt som föreslås i motionen.

GFN instämmer emellertid i motionärens intentioner. En övergång till spårbundna transporter gynnar såväl miljön som trafiksäkerheten, minskar trängseln vid Stockholms norra tillfart och innebär kortare restid för resenärerna. GFN måste med beklagande konstatera att statens avtal med A-train AB är mycket förmånligt för bolaget – med koncession att driva tågtrafiken ända fram till år 2040 och rätt att på marknadsmässig grund själv

fram till år 2040 och rätt att på marknadsmässig grund själv fastställa biljettpriset på sträckan – men dåligt för staden och för miljön.

Mina synpunkter

I likhet med remissinstanserna anser jag staden på olika sätt skall verka för en förbättrad och ökad persontrafik på järnväg till Arlanda. Om fler åker med spårbunden trafik istället för vägbunden så gynnas miljön samtidigt som restiderna kan förkortas. Mer tågtransporter till Arlanda skulle också minska trängseln vid Stockholms norra tillfart. Även trafiksäkerhetsmässigt är spårbundna transporter att föredra.

Emellertid är statens avtal med A-train AB, som slöts i mitten av 90-talet, sådant att det ger företaget mycket stor frihet i hur verksamheten ska bedrivas och prissättning. Fram till år 2040 har de rätt att på marknadsmässig grund själv fastställa biljettpriset på sträckan. Att försöka förhandla ett sådant avtal skulle vara mycket kostsamt och är inte heller i första hand en fråga för Stockholms stad. Nu har dessutom Arlanda Express sålts till en australiensisk bank för ca 400 mnkr.

Däremot har staden tagit initiativ till att utöka tågförbindelserna med Arlanda på andra sätt. Främst gäller det Uppsala Express samt samarbete mellan SL och Uppsala Lokaltrafik inom ramarna för ABC-samarbetet i regionen.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå motionen
2. därutöver anföras.

Om Arlanda skall ges rimliga förutsättningar att växa och bidra till Stockholms tillväxt måste det finnas flera goda möjligheter att ta sig till och från flygplatsen. Av miljö- och tidsskäl är det naturligtvis positivt att det idag finns flera möjligheter att ta sig till och från Arlanda med kollektivtrafik, antingen med buss eller tåg. Mot den bakgrunden är givetvis också den utökade trafiken till och från Uppsala, som nu planeras inom ramarna för ABC-samarbetet, bra för att ytterligare öka reserutvalen. Förslaget som presenteras i motionen är dock problematiska. Att begränsa antalet bussavgångar leder enbart till att resealternativen blir färre och kan därmed komma att orsaka problem för alla de människor som idag är beroende av att kunna ta sig till och från Arlanda.

från Arlanda. Att minska konkurrensen på sträckan Stockholm – Arlanda vore knappast gynnsamt för resenärerna eller för miljön. Det faktum att långsiktiga avtal idag finns med A-train AB (som ansvarar för Arlanda Express) gör att motionens förslag kan komma att bli mycket dyra. Ansvar för en sådan förhandling faller rimligtvis heller inte på Stockholm stad.

Det finns emellertid ytterligare problematik i de förslag som motionen presenterar. Arlanda Express och Airport Coaches är båda privata företag som har att verka på en marknad med hård konkurrens. Att i det läget kräva politisk styrning av privata företag vore både olyckligt och oansvarigt. Av den anledningen är det därför också rimligt att avslå motionen.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion 2002:36 av Per Ohlin (v) anses besvarad med vad föredragande borgarråd anför i detta utlåtande.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Roger Mogert

Anette Otteborn

ÄRENDET

Motion 2002:36 av Per Ohlin (v), bilaga, menar att Arlandabanan är den naturliga, trafiksäkra och miljövänliga förbindelsen till Stockholms stora flygplats. Den utnyttjas emellertid inte fullt ut, förmodligen på grund av det jämfört med buss högre priset. Situationen kan, enligt motionären, i och för sig utgöra en god illustration av hur kommersiell mångfald är lika med miljömässig enfald. Med tanke på trafiksituationen på E4 norr om Stockholm bör den del av busstrafiken som angör Cityterminalen läggas ned och passagerarna föras över till Arlandabanan. Detta gynnar såväl miljön som trafiksäkerheten och minskar trängseln vid Stockholms norra tillfart.

Motionären anser därför att staden bör därför ta upp förhandlingar med Arlandabanan och med Flygbussarna Airport Coaches AB för att förmå dessa båda företag att mellan sig och med staden avtala följande:

1. Flygbussarna avstår från att köra från Stockholms centrala delar och Cityterminalen.
2. Arlandabanan sänker sitt normalpris till ungefär hälften.
3. Arlandabanan måste vara beredd att öka turtäthet och tåglängd under högtrafik.
4. Flygbussarna fortsätter att trafikera destinationer i förorter och kranskommuner.

I motionen föreslås att berörda nämnder ges i uppdrag att förhandla om en omläggning av Arlandatrafiken enligt ovanstående förslag.

REMISSER

Motionen har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 4 februari 2003 åberopa gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande som yttrande över motionen.

Särskilt uttalande gjordes av Roger Mogert m.fl. (s), Ann-Marie Strömberg m.fl. (v) och Per Bolund (mp) enligt följande.

Vi instämmer i motionärens intentioner. En övergång till spårbundna transporter gynnar såväl miljön som trafiksäkerheten, minskar trängseln vid Stockholms norra tillfart och innebär kortare restid för resenärerna. Den stora prisskillnaden gör tyvärr att många resenärer ändå väljer flygbuss i stället för Arlanda Express. Landstinget är

många resenärer ändå väljer flygbuss i stället för Arlanda Express. Landstinget är huvudman för kollektivtrafiken medan staden har ansvaret för gatunätet och trafikmiljön. Ansvaret för miljövänliga, säkra och snabba transporter är således ett gemensamt ansvar.

Vi måste med beklagande konstatera att statens avtal med A-train AB är mycket förmånligt för bolaget – med koncession att driva tågtrafiken ända fram till år 2040 och rätt att på marknadsmässig grund själv fastställa biljettpriset på sträckan – men dåligt för staden och för miljön. Avtalets konstruktion och övriga operatörers ekonomiska intressen i Arlandatrafiken gör att vi delar kontorets uppfattning att staden har små möjligheter att påverka operatörerna att föra över passagerare från flygbuss till Arlanda Express.

Byggandet av Arlandas tredje bana förenades med miljövillkor avseende utsläpp av bl.a. koldioxid och kväveoxider. Detta s k utsläppstak innebär att utsläppen år 2010 inte får överstiga 1990 års nivåer. Om flygtrafiken skall kunna expandera så måste andra utsläppskällor vid flygplatsen minska. Den enda övriga utsläppskällan som är möjlig att minska är marktrafiken. Motionären har aktualiserat en angelägen fråga och motionens intentioner om att överföra vägtrafik till spårbunden sådan bör därför följas upp.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 16 januari 2003 att som svar på remissen åberopa gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande som yttrande över motionen.

Reservation anfördes av *Cecilia Obermüller* (mp) och *Torsten Sandgren* (v) med hänvisning till sitt yrkande, enligt följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen
2. Stadsbyggnadsnämnden för egen del tillstyrker motionens intentioner
3. samt anför följande

Byggandet av Arlandas tredje bana förenades med miljövillkor avseende utsläpp av bl.a. koldioxid och kväveoxider. Detta s k utsläppstak innebär att utsläppen år 2010 inte får överstiga 1990 års nivåer. Om flygtrafiken skall kunna expandera så måste andra utsläppskällor vid flygplatsen minska. Den enda övriga utsläppskällan som är möjlig att minska är marktrafiken. Motionären har aktualiserat en angelägen fråga och motionens intentioner om att överföra vägtrafik till spårbunden sådan bör därför följas upp.

Gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande, daterat den 7 november 2002, har i huvudsak följande lydelse.

Kontorens synpunkter

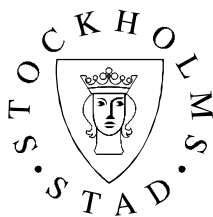
Marktransporterna till Arlanda har varit föremål för mycket utredande under senare år. Regionplane- och trafikkontoret (RTK) lät under år 2001 Sweco AB och Transek AB ta fram en studie i syfte att undersöka om förslagen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF) är tillräckliga för att tillgodose väg- och kollektivtrafiken till och från Arlanda med tillfredsställande standard för utvecklingsplanens prognosår 2015 och 2030. Studien visade att standarden blir tillfredsställande för år 2015, men att det år 2030 uppstår köer för biltrafiken norrut vid Upplands Väsby. Kollektivtrafikens standard bedömdes dock bli tillfredsställande även år 2030. Staden fick RTKs rapport på remiss och stadsbyggnadsnämnden yttrade sig över den 2002-05-16.

Frågorna kring marktransporterna till Arlanda diskuteras i en tjänstemannagrupp under ledning av RTK med deltagande från Banverket, Vägverket samt berörda kommuner, bl a Stockholm. Denna grupp fungerar som en beredningsgrupp till Stockholmsberedningens arbete med frågan. Tågtrafikfrågorna - trafikering, prissättning m m - behandlas inom ramen för det s k ABC-samarbetet i vilket RTK, Uppsala läns landsting, Stockholm, Uppsala och andra berörda kommuner samt SL och UL är med. Gruppen deltar i de kontakter med SJ om den s k Uppsala Express som Stockholm har initierat. Uppsala express innebär att nuvarande Uppsala-pendel läggs om att gå via Arlanda istället för Märsta med stopp på några stationer i norra Storstockholm, enligt stadens uppfattning bl a Helenelund (Kista), vilka därmed får en snabb direktkontakt med både Arlanda och Uppsala. En trafik med två tåg per timme är möjlig utan nya investeringar i spår och stationer. SJ gör nu en marknadsundersökning inför sitt beslut om man skall engagera sig i projektet.

Inom ABC-samarbetet utreds också ett av SL och UL initierat förslag om att förlänga SLs pendeltågstrafik norrut till Knivsta samt ULs pendeltågstrafik söderut till Upplands Väsby. Arlanda skulle då kunna nås söderifrån med pendeltåg med ett bekvämt byte över perrong i Upplands Väsby. Detta projekt skall ses som ett komplement och inte ett alternativ till Uppsala Express. Dagens trafik och prissättning med tåg till Arlanda regleras inom ramen för avtalet mellan Staten och A - train AB. Detta avtal innebär bl a att A-train har koncession att driva tågtrafiken - "Arlanda Express" - mellan Stockholm och Arlanda med sex avgångar per timme och riktning fram till år 2040 samt rätt att på marknadsmässig grund själv fastställa biljettpriset på denna sträcka.

SJ m.fl. operatörer bedriver också järnvägstrafik via Arlandabanan till Arlanda flygplats och vidare norrut. Flygbusstrafiken drivs av Flygbussarna Airport Coaches AB, ett numera privat företag i vilket dock SL fortfarande är delägare med 20 %. Såväl Arlanda Express som flygbusstrafiken drivs på helt kommersiella grunder. Med Stockholms Lokaltrafik (SL) kan Arlanda flygplats nås med buss från bl.a Märsta

pendeltågsstation. Kontoren konstaterar att avtalsförhållandena kring Arlandatrafiken är komplexa och långsiktiga. Även om staden av miljöskäl anser det angeläget att marktransporterna till och från Arlanda i största möjliga utsträckning sker med järnväg har staden små möjligheter att påverka operatörerna att föra över passagerare från flygbuss till Arlanda Express. För att få ändringar till stånd enligt förslagen i motionen det komma att krävas ekonomisk gottgörelse till trafikoperatörerna vilket inte faller inom stadens uppgifter. Dessutom har landstinget ansvaret för kollektivtrafiken i länet. Kontoren kan därför inte tillstyrka förslaget att staden skall uppta överläggningar om en omläggning av Arlandatrafiken på sätt som föreslås i motionen. Kontoren anser dock att staden på andra sätt, vilka redovisats ovan, skall verka för en förbättrad och ökad persontrafik på järnväg till Arlanda.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2002:36

2002:36

Motion av Per Ohlin (v) om en omläggning av Arlandatrafiken

Arlandabanan är den naturliga, trafiksäkra och miljövänliga förbindelsen till Stockholms stora flygplats. Den utnyttjas emellertid inte fullt ut, förmodligen på grund av det jämfört med buss högre priset. Situationen kan i och för sig utgöra en god illustration av hur kommersiell mångfald är lika med miljömässig enfald. Med tanke på trafiksituationen på E4 norr om Stockholm bör den del av busstrafiken som angör Cityterminalen läggas ned och passagerarna föras över till Arlandabanan. Detta gynnar såväl miljön som trafiksäkerheten och minskar trängseln vid Stockholms norra tillfart.

Staden bör därför ta upp förhandlingar med Arlandabanan och med Flygbussarna Airport Coaches AB för att förmå dessa båda företag att mellan sig och med staden avtala följande:

1. Flygbussarna avstår från att köra från Stockholms centrala delar och Cityterminalen.
2. Arlandabanan sänker sitt normalpris till ungefär hälften.
3. Arlandabanan måste vara beredd att öka turtäthet och tåglängd under högtrafik.
4. Flygbussarna fortsätter att trafikera destinationer i förorter och kranskommuner.

Kostnaden för Stockholms stad blir minimal och består av del i vinsten från den 20-procentiga andelen i Flygbussarna Airport Coaches AB. Denna kostnad måste vägas mot miljö- och trängselkostnader; de senare drabbar både innevånare och företag som fastnar i trafikköerna.

Jag föreslår att kommunfullmäktige beslutar

att ge berörda nämnder i uppdrag att förhandla om en omläggning av
Arlandatrafiken enligt ovanstående förslag.

Stockholm den 10 juni 2002

Per Ohlin