



**GEMENSAMT
TJÄNSTEUTLÅTANDE**

1(4)

2002-11-07

Stadsbyggnadskontoret
Strategiska avdelningen
Stig Holmstedt
Tfn 08-508 27 304

Dnr 2002-09257-32

Gatu- och fastighetskontoret
Avdelningen för strategisk trafikplanering
Göran Westberg
Tfn 08- 508 27 361

Dnr 2002-330-01989

Stadsbyggnadsnämnden
Gatu- och Fastighetsnämnden

**Yttrande över motion 2002:36 av Per Ohlin (v) om en omläggning av
Arlandatrafiken**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Som yttrande över motionen överlämnas och åberopas detta tjänsteutlåtande.

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

Bilaga : Motionen

SAMMANFATTNING

Kontoren 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 så kallade Uppsala Express. Detta projekt innebär att nuvarande Uppsala-pendel 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. SJ gör nu en marknadsundersökning inför sitt beslut om man skall engagera sig i projektet. Detta projekt samt en utredning om att förlänga SLs pendeltåg via Märsta till Knivsta samt ULs (Uppsala Lokaltrafik) pendeltåg via Arlanda till Upplands Väsby diskuteras inom ramen för det så kallade ABC-samarbetet i vilket RTK, Uppsala läns landsting, Stockholm, Uppsala och andra berörda kommuner samt SL och UL är med.

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. Kontoren kan därför inte tillstyrka förslaget att staden skall uppta överläggningar om en omläggning av Arlandatrafiken på sätt som föreslås i motionen.

UTLÅTANDE

Motionen

I motionen anförs att Arlandabanan är den naturliga, trafiksäkra och miljömässiga förbindelsen till Stockholms stora flygplats. Den nyttjas emellertid inte fullt ut, förmodligen på grund av det jämfört med buss högre priset. Med tanke på trafiksituationen på E4 norr om Stockholm bör busstrafiken till och från Arlanda och som angör Cityterminalen läggas ned och passagerarna föras över till Arlandabanan.

Staden föreslås 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.

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 (RUFS) 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 biljettpriiset 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.