

**GEMENSAMT
TJÄNSTEUTLÅTANDE**

1(4)

2002-05-02

Stadsbyggnadskontoret
Strategiska avdelningen
Stig Holmstedt
Tfn 08-508 27 304

Dnr 2002-05569-32

Gatu- och Fastighetskontoret
Avdelningen för strategisk trafikplanering
Göran Westberg
Tfn 08-5082 7361

Dnr 02-331-1160

Stadsbyggnadsnämnden
Gatu- och Fastighetsnämnden

**Remiss av fördjupad behovsanalys samt sammanställning av analys av
förslag till förbättrade marktransporter till och från Arlanda**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämnas och åberopas detta tjänsteutlåtande.

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

SAMMANFATTNING

Regionplane- och trafikkontoret m.fl. har låtit Sweco AB och Transek AB ta fram en studie¹ i syfte att undersöka om förslagen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS) är tillräckliga för att tillgodose marktrafiken till och från Arlanda med tillfredsställande standard för utvecklingsplanens prognosår 2015 och 2030. Studien visar att standarden blir tillfredsställande år 2015, men att det år 2030 uppstår köer för biltrafiken

¹ **Bilaga:** Sammanfattning av utredningen

norrut vid Upplands Väsby. De åtgärds paket som också har analyserats i studien ger inga stora förändringar av tillgängligheten jämfört med RUF S. Tre av paketen blir dock samhällsekonomiskt väl lönsamma. Det betyder att föreslagna satsningar på utökad trafikering av pendeltågen, lokala bilavgifter samt utbyggda vägar öster och väster om Arlanda med samtidiga förbättringar av busstrafiken är lönsamma. Investeringar i nya spår och ökad turtäthet ger däremot för höga drift- och kapitalkostnader för att bli det.

Kontoren anser att frågan om marktransporterna till och från Arlanda är av mycket stor vikt för Stockholmsregionens och hela landets framtida utveckling. Genomförbarheten i de förslag till åtgärds paket som föreslås bör bli föremål för översiktliga miljökonsekvensbeskrivningar. Det är också viktigt att studera vad som händer om vissa delar av förslagen i RUF S inte genomförs. Beträffande åtgärderna anser kontoren att dessa bör inriktas på att stegvis förbättra Arlandas tillgänglighet, i första hand med kollektiva färdmedel. En särskilt viktig och närliggande fråga gäller nya regionalstågsstopp längs norra stambanan.

UTLÅTANDE

Remissen

Regionplane- och trafikkontoret, Luftfartsverket Arlanda, Länsstyrelsen i Stockholms län och kommunerna Sigtuna, Vallentuna, Upplands Väsby och Uppsala har, genom konsultföretagen Sweco AB och Transek AB, sammanställt och analyserat förslag till förbättringar för marktrafiken till Arlanda samt gjort en fördjupad analys av förutsättningarna för marktrafiken i framtiden. Bakgrunden är att en stark expansion förväntas av flygtrafiken och av Arlanda som arbetsplats och därigenom även en motsvarande ökning av marktrafiken till Arlanda.

I en styrgrupp har även representanter för Stockholm stadsbyggnadskontor och SL ingått.

Studien har nu skickats på remiss till bl a Stockholm, där den vidareremitterats till Stadsbyggnadsnämnden, Gatu- och Fastighetsnämnden och Näringslivsnämnden. Yttrande skulle ursprungligen varit kommunstyrelsen tillhanda senast den 22 april år 2002 men efter medgivande har remisstiden förlängts till den 28 maj 2002.

Utredningen

En grundläggande fråga som utredningen söker besvara är om förslagen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF S) är tillräckliga för att tillgodose en marktrafik med tillfredsställande standard för utvecklingsplanens prognosår 2015 och 2030 och vilket mervärde ytterligare förslag kan innebära. För att bedöma detta har trafikberäkningar gjorts, dels för utvecklingsplanens förslag, dels för ytterligare åtgärder i två olika åtgärds paket för respektive prognosår.

Åtgärds paketet omfattar åtgärder utöver RUF S ifråga om ytterligare spår, busslinjer och vägar samt högre turtäthet och delvis andra trafikeringprinciper för tågtrafiken. Exempel är förlängning av Arlanda Express till Älvsjö, högre

turtäthet på pendeltågen, ny tåglinje (snabbspårväg) mellan Ropsten och Arlanda, nya vägar till Arlanda från Roslagsvägen i öst och Bålsta-Sigtuna i väst samt lokala bilavgifter på Arlanda.

Resultaten i trafikberäkningarna visar att förslagen i RUFSS för år 2015 väl tillgodoser marktrafikens framkomlighet och tillgänglighet till Arlanda. Biltrafiken fastnar inte i köer på vägarna till och från Arlanda och förbättringarna i kollektivtrafiken medför att andelen kollektivresor till Arlanda förblir relativt oförändrad gentemot idag.

För år 2030 uppstår i RUFSS-förslaget köer för biltrafiken norrut vid Upplands Väsby, medan kollektivtrafikens andel till Arlanda ökar ytterligare. Det senare torde bero på att bilister går över till kollektiva färdmedel på grund av försämrad framkomlighet på vägarna.

Åtgärds paketet ger inga stora förändringar jämfört med RUFSS, men vissa mer påtagliga skillnader finns. Med nya vägar till Arlanda öster- och västerifrån år 2030 ökar tillgängligheten med bil. Vägarna får ca 20.000 f/d vardera, vilket visar på en stor efterfrågan på sådana förbindelser. En tågtrafiklinje Ropsten – Arlanda år 2030, som även är öppen för lokaltrafik längs linjen, beräknas i snittet Vallentuna- Arlanda få ca 6.000 resenärer per dag i riktning mot Arlanda. Lokala bilavgifter på 100 kr för flygresenärer och 30 kr för anställda påverkar kraftigt färdmedelsfördelningen år 2015. Särskilt de anställdas bilresande minskar. Däremot påverkas inte tillgängligheten särskilt mycket jämfört med i RUFSS.

Tre av åtgärds paketet blir samhällsekonomiskt väl lönsamma. Det betyder att föreslagna satsningar på utökad trafikering av pendeltågen, lokala bilavgifter samt utbyggda vägar öster och väster om Arlanda med samtidiga förbättringar av busstrafiken är lönsamma. Investeringar i nya spår och ökad turtäthet ger däremot för höga drift- och kapitalkostnader för att bli lönsamma.

Utredningens resultat förutsätter att de förslag i RUFSS som påverkar marktrafiken till Arlanda genomförs. Om inte de viktiga utbyggnaderna görs kan marktrafiken till Arlanda drabbas hårt. Det är därför angeläget att även analysera betydelsen för Arlanda om vissa förslag i RUFSS inte genomförs.

Kontorens synpunkter

Frågan om hur marktransporterna till och från Arlanda fungerar är av avgörande betydelse för flygets och därmed landets och Stockholmsregionens utveckling.

Eftersom studierna innefattar utblickar 30 år framåt i tiden är de förutsättningar, bl a i fråga om utvecklingen av antalet flygpassagerare och antalet anställda på Arlanda, självfallet osäkra. Därmed blir det också en del osäkerheter i slutsatserna. Detta innebär att mer långsiktiga förbättringar av marktransporterna innefattande infrastruktur som inte återfinns i RUFSS-förslagen blir mindre angelägna att nu studera. Däremot är det viktigt att, som också förslås i utredningen, studera vad som händer om vissa delar av förslagen i RUFSS inte genomförs.

Den i studien omnämnda utvecklingsplanen för Arlanda behandlar endast markanvändningen inom flygplatsområdet och inte dess konsekvenser för omgivningen med bl a. marktransportfrågorna till och från Arlanda. I det fortsatta arbetet är det därför befogat att belysa effekterna med bl.a. översiktliga miljökonsekvensbeskrivningar för de åtgärder som föreslås i studien. Genom MKB-analyser kan objekt sållas bort och andra åtgärder istället prövas för att svara upp mot både transportbehoven och miljökraven.

Studierna har vad gäller tillgänglighet väl dokumenterat Storstockholms förutsättningar men i mindre grad vad som händer för området norr om Arlanda, d.v.s i första hand Knivsta och Uppsalaområdet. Likaså har godstransporterna till och från Arlanda inte behandlats. Mot bakgrund av flygfraktens starka utveckling under senare år borde frågan ha belysts.

Det fortsatta planerings- och genomförandearbetet bör enligt kontoren också inriktas på att stegvis förbättra Arlandas tillgänglighet, i första hand med kollektiva färdmedel. Särskilt viktiga och närliggande frågor gäller nya regionalstågsstopp längs norra stambanan, bl a med syftet att ge bättre kontakter mellan Kista och Arlanda, samt förbättringar av kollektivtrafiken mellan Södertörnsområdet och Arlanda.

SLUT