

Trafiknämnden

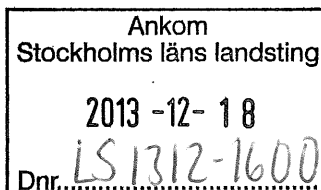
PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 11/2013

Sammanträdesdatum
2013-12-10

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

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 arbetspendlingssråk 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.

I stället 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. Restidvinster 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.

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 RUFSS 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 RUFSS 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 uppräkningsvärden vad gäller befolkningsökning som vida överstiger prognoserna i RUFSS, 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

2013-12-10

Trafiknämnden, ärende 8

Förstudie av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

I dagsläget är kollektivtrafikens markandelar 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)

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 kollektivtrafikanadeln 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.