

Strategisk Utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27
Version

Diarienummer
TN 2013-0695

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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

Trafiknämnden
2013-12-10, punkt 8

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 åiterrapportera 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 2013.

Förstudie Tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda, SL-2011-05811.

Sammanställning av inkomna remissynpunkter och Trafikförvaltningens svar.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att godkänna förstudien av tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda, samt

att ge förvaltningschefen i uppdrag att genomföra en fördjupad förstudie avseende spåralternativ UA3 inkluderande förutsättningar för att hitta andra finansieringslösningar som bland annat omfattar medfinansiering från berörda kommuner.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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 restidvinster 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.

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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 RUF2010. 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

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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 till minskad 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

Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2013-11-27

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

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 RUFSS 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

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