

AU § 6:8

Dnr. KS 2012/0540

Utdrag: akten, KS

## Remiss av förstudie kring tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

### Ärende

Stockholmsregionen beräknas växa med cirka en halv miljon invånare de kommande 20 åren. För att möta kommande utmaningar satsas det på nio regionala stadskärnor. Täby centrum – Ärna är en sådan knutpunkt. Stadskärnan gynnar alla nordostkommuner i och med ökad tillgänglighet och näringsliv med också för arbetspendling. Med anledning av detta har en förstudie med förbindelse från Roslagsbanan och Arlanda studerats, som nu också skickats på remiss. Stockholm Nordost har gemensamt tagit fram ett remissvar. Samhällsbyggnadsförvaltningen har upprättat ett förslag till yttrande.

### Tidigare beredning

Samhällsbyggnadsförvaltningen bereder ärendet.

### Yrkande

Michaela Fletcher Sjöman (M) yrkar att ärendet bereds vidare.

### Propositionsordning

Ordföranden frågar om arbetsutskottet beslutar enligt Michaela Fletcher Sjömans (M) yrkande och finner att så är fallet.

### Arbetsutskottets beslut

Ärendet bereds vidare.

# Tjänsteutlåtande

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Till Kommunstyrelsen

Datum 2013-03-11  
Dnr KS 2012/0540

## Remiss av förstudie kring tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

### Sammanfattning

Stockholmsregionen beräknas växa med cirka en halv miljon invånare de kommande 20 åren. För att möta kommande utmaningar satsas det på nio regionala stads kärnor. Täby centrum – Arninge är en sådan knutpunkt. Stads kärnan gynnar alla nordostkommuner i och med ökad tillgänglighet och näringsliv men också för arbetspendling. Med anledning av detta har en förstudie med förbindelse från Roslagsbanan och Arlanda studerats, som nu har skickats på remiss. Stockholm Nordost har gemensamt tagit fram ett remissvar. Samhällsbyggnadsförvaltningen har upprättat ett förslag till yttrande.

### Beslutsförslag

**Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslå Kommunstyrelsen besluta**

Godkänna remissvar enligt skrivelse från Stockholm Nordost enligt bilaga 1.

### Bakgrund

En gemensam prioritering togs bland kommunerna Stockholm Nordost av utvecklingen av infrastrukturen 2007 i och med Stockholmsförhandlingen, samt att Nordostkommunerna även har ställt sig bakom Regional utvecklingsplan för Stockholms län 2010-2021. Kommunerna inom Stockholm Nordost har som målsättning att nordostsektorns växande arbets- och bostadsmarknader ska knytas samman med övriga Stockholmsregionen genom en kraftigt förbättrad transportinfrastruktur, där ett regionalt kapacitetsstarkt spårssystem ökar förutsättningarna för en hållbar utveckling av resandet.

### Förvaltningens slutsatser

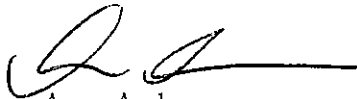
Österåkers kommun ställer sig bakom remissyttrandet från Stockholm Nordost och understryker vikten av att koppla ihop nord- och nordostsektorns arbets- och bostadsmarknader, den regionala stads kärnan Täby centrum – Arninge med Arlanda – Märsta och vidare mot Uppsala. Vidare behövs stöd mellan Arlanda och Märstas funktion som bytespunkt mellan lokal-, regional och fjärrtågstrafik samt flyg.

En utveckling av en kollektivtrafik till Arlanda har även omnämnts i STONO:s gemensamma yttrande om *"Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplan."* Nordostsektorn med sina drygt 230 000 invånare saknar idag en regionalt kopplad spårburen kollektivtrafik som på ett långsiktigt och hållbart sätt knyter samman nordostsektorn med övriga Stockholmsregionen. Roslagsbanans utbyggnad, i ett första steg, mellan centrala Stockholm och Arlanda och Märsta som ett sammanhållet spårssystem är därför viktig för sektorns fortsatta utveckling.

## Tjänsteutlåtande

### Bilagor

1. Bilaga 1 YTTRANDE STONO Tvärförbindelse Roslagsbanan Arlanda, 2013-03-21



Anna Anderman  
Väg- och trafikchef



Adelinn Persson Söör  
Trafikplanerare

2013-03-26

Stockholm Nordost  
 Mikael Engström  
 tel. dir: 076 643 96 70  
 Shula Gladnikoff  
 tel. dir. 076 643 96 73

Stockholms läns landsting  
 Trafikförvaltningen  
 105 73 Stockholm

## Tvärförbindelse Roslagsbanan - Arlanda.

### Remissyttrande

#### Sammanfattning

Trafiknämnden inom Stockholms läns landsting (SLL) (tidigare Storstockholms lokaltrafik AB, SL) beslutade i december 2012 att skicka ut den genomförda förstudien *Tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda* på remiss. Synpunkter ska ha inkommit till trafikförvaltningen inom SLL senast den 10 april 2013.

Stockholm Nordost föreslår i samråd med Arlandakommunerna, utifrån den genomförda förstudien och mot bakgrund av det behov som finns för nordostsektorn att utveckla kollektivresandet, att Trafiknämnden beslutar att ge trafikförvaltningen inom SLL i uppdrag att, i samverkan med berörda parter, snarast möjligt påbörja en järnvägsutredning för avgränsning av Roslagsbanan till Arlanda. Inom ramen för denna utredning bör även direktiv ges om att utreda olika finansieringsalternativ.

Den nu aktuella förstudien föregicks av en idéstudie *Roslagsbanan till Arlanda* som färdigställdes av SL våren 2010. Denna idéstudie föranledde att Trafiknämnden i mars 2010 beslutade "att uppdra tillverkställande direktören att under 2010 påbörja en förstudie för koppling mellan Nordostkommunerna och Arlanda enligt lagen om byggande av järnväg och att redovisa denna förstudie under 2012".

Under SL:s projektansvar togs den nu aktuella förstudien fram under 2011-2012 i samverkan med representanter för kommunerna inom Stockholm Nordost, Sigtuna kommun, Swedavia, TMR och Länsstyrelsen i Stockholms län. SL handlade upp konsulter dels för projektledning och dels för utredningsuppdraget. Den tidplan som projektgruppen kom överens om angav att förstudien skulle vara klar för att skickas ut på remiss under sommaren 2012. Detta för att Trafiknämndens skulle kunna behandla ärendet under hösten 2012, i god tid före planeringsarbetet inför kommande länsplan och nationell plan för transportinfrastrukturen 2014-2021.

I maj 2012 skickade projektledningen ut förstudien till projektgruppen på internremiss. Förstudien visade sig då vara så dåligt kvalitetssäkrad att SL tvingades omarbetad denna majversion, varefter en andra remissversion skickades ut till projektgruppen i september 2012. Då inte heller denna version höll önskad standard drogs även den tillbaka för omarbetning. I december 2012 skickades den slutliga remissversionen till Trafiknämnden som då fattade beslut om att skicka ut förstudien på remiss.

## Hög tillgänglighet och därmed fler bostäder

Kommunerna inom Stockholm Nordost, med dess framväxande, regionala stadskärna Täby Centrum-Arninge, har som målsättning att nordostsektorns växande arbets- och bostadsmarknader ska knytas samman med övriga Stockholmsregionen genom en kraftigt förbättrad transportinfrastruktur, där ett regionalt kapacitetsstarkt spårssystem är en nödvändig förutsättning för en hållbar utveckling av det ökande resandet.

Kommunerna i Stockholm Nordost verkar därför gemensamt för

- ökad tillgänglighet och kapacitet i Nordostsektorns transportsystem.
- en ökad kollektivtrafikandel och minskad belastning på vägtrafiknätet för att begränsa klimatpåverkande utsläpp och reducera buller och partiklar i belastade stråk, främst E18 genom Danderyd och Täby.

Enligt den vision för Stockholm Nordost som är antagen av de sex kommunernas kommunfullmäktige, avser nordostsektorn att till år 2040 ge förutsättningar för ett bostadsbyggande för ytterligare 100 000 invånare samt för 50 000 arbetstillfällen. Detta genom att bl.a. att stimulera täthet och flerkärnighet och att samordna utbyggnaden av bebyggelsen med transportsystemet. I enlighet med Stockholm Nordosts remissvar om regeringens bostadsuppdrag så innebär nordostkommunernas samlade planering till år 2030 en beredskap för 42 000 nya bostäder.

Nordostsektorn, med sina drygt 230 000 invånare, saknar idag en regionalt kopplad, spårburen kollektivtrafik som på ett långsiktigt och hållbart sätt knyter samman nordostsektorn med övriga Stockholmsregionen:

- ”Roslagspilen” - som tunnelbana, Roslagsbana eller järnväg - för att lösa resandebehoven på lång sikt.
- Roslagsbanan byggs, i ett första steg, ut mellan centrala Stockholm och Arlanda - Märsta som ett sammanhållet spårssystem.
- Den regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge som ett nav i kollektivtrafiknätet med tvärförbindelser mellan Stockholm Nordost och övriga regiondelar.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010) utpekas Arlanda-Märsta som en av regionens åtta yttre regionala stadskärnor. Sigtuna kommun har med stöd av övriga Arlandakommuner – Vallentuna, Upplands Väsby och Knivsta kommuner – och i nära samverkan med Swedavia, Arlanda flygplats, ett gemensamt åtagande om att utveckla den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Hög tillgänglighet är en förutsättning för stadskärnans utveckling och för den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta är det särskilt angeläget att ytterligare spårbunden trafik kan utvecklas i Arlandaområdet. En tvärförbindelse mellan Vallentuna och Arlanda i form av en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda är en sådan spårförbindelse. För ett hållbart transportsystem och ur ett miljöperspektiv för flygplatsen är detta en mycket angelägen investering som samtidigt ger nödvändiga förutsättningar för en dynamisk utveckling och koppling mellan de regionala stadskärnorna Arlanda - Märsta och Täby centrum - Arninge.

## Synpunkter

I RUF 2010 anges att de regionala stadskärnorna måste få bättre tillgänglighet och tydligare koppling till järnvägsnät, regionalt vägnät, tunnelbana och spårväg. Kärnorna behöver ha goda förbindelser till den centrala stadskärnan och bli knutpunkter för kollektiva tvärförbindelser och stombussar. Stockholm Nordost delar uppfattningen med Arlandakommunerna om att en utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda skulle bidra till

att skapa en konkurrenskraftig kollektivtrafik och god tillgänglighet mellan de regionala stads kärnorna Arlanda - Märsta och Täby centrum - Arninge.

Stockholm Nordost och Arlandakommunerna konstaterar att av de studerade alternativen i förstudien *Tvärförbindelse Roslagsbanan - Arlandager* en avgrening av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda den största resenärsnyttan. Den knyter även samman nord-med nordostsektorn, och kopplar dessutom Vetenskapsstaden (Stockholms universitet, KTH m.m.) med de båda regionala stads kärnorna Täby centrum - Arninge och Arlanda - Märsta samt även med Uppsala. En tvärförbindelse mellan Stockholm Nordost och Arlanda i form av en avgrening av Roslagsbanan skulle också förstärka Arlandas roll som ett "Stockholm Nord" samtidigt som spårförbindelsen skulle kunna utgöra en redundans i spårnätet Ostkustbanan mot Arlanda.

Projektgruppens delaktighet i utredningsarbetet försvårades av att viktiga frågor och synpunkter inte besvarades på ett tillfredställande sätt. Projektgruppen fick bl. a. inte relevanta svar på varför den samhällsekonomiska nyttan förändrades så drastiskt, från positivt till negativt, mellan de olika versionerna av förstudien (maj, september och december). Förklaringen från projektledningen, att omräkningen av och förändringen av den beräknade nyttan skulle bero på att man i utredningen före sommaren glömt ta med uteblivna intäkter från moms, visade sig endast förklara en mindre del av försämringen. I ett senare skede svarade projektledningen att den negativa nyttan i första hand förklaras av uteblivna biljettintäkter och avstigningsavgifter, "producenteffekter", från resor mellan Stockholms Central och Arlanda Central, etc.

Stockholm Nordost och Arlandakommunerna invänder mot förklaringen om negativa "producenteffekter" då det redan idag finns möjligheten att resa "billigare" från Stockholms central, med SL:s pendeltåg till Märsta och därifrån med buss till Arlanda. Antagandet i utredningen att en direktförbindelse med Roslagsbanan till Arlanda skulle konkurrera med A-train och SJ-trafiken är inte korrekt.

Ett annat exempel är att utredningen inte beaktat synpunkten från Täby kommuns representant om att linjesträckningen för utredningsalternativ 2, en s.k. BRT-bussvia Täby Galopp och Arninge, inte blir möjlig. Skälet är att det kommer saknastillräckligt med utrymme för separata busskörvägar. Motsvarande gäller också för de centrala delarna inom Vallentuna tätort.

Svårigheterna under projektets gång och otydligheterna både i de olika versionerna och i den slutliga remissversionen föranledde Stockholm Nordost att inför remissyttrandet anlita oberoende och erfarna konsulter för att granska utredningen. Arlandakommunerna har under hand också informerats om denna granskning.

Granskningen visar att förstudien bitvis är otydlig och innehåller ett antal svagheter. Det gäller främst kvalitetssäkring, förbisedda nyttor, effektbedömning och de samhällsekonomiska beräkningarna. Dessa frågetecken är emellertid nu så pass väldefinierade att det finns goda förutsättningar för att de ska kunna rätas ut under en kommande fördjupad förstudie/järnvägsutredning, särskilt som en sådan utredning då kommer att vara fokuserad på bara ett utredningsalternativ.

I samband med förstudien studerade SL också förutsättningarna för finansiering av en utbyggnad av Roslagsbanan genom kommunal medfinansiering grundad på markvärdesförändringar. En riktig slutsats från utredningen är att kommunerna har ett mycket litet markinnehav i anslutning till Roslagsbanan och att det osäkra markvärdesförändringarna endast kan ge marginella intäkter. Stockholm Nordost och Arlandakommunerna anser därmed att förslaget i förstudien att kommunerna ska medfinansiera utbyggnaden främst genom exploateringsintäkter inte är realistiskt. Stockholm Nordost och Arlandakommunerna anser att finansieringen av en utbyggd kollektivtrafik i första

handåvilar staten och landstinget, medans ansvaret för det ökade bostadsbyggandet är en kommunal angelägenhet.

Stockholm Nordost och Arlandakommunerna föreslår istället att landstingets trafikförvaltning, i samverkan med berörda aktörer, genomför en studie om förutsättningarna för olika finansieringsalternativ. I sammanhanget bör även poängteras att övriga deltagare i utredningen generellt ställt sig positiva till utbyggnaden, inte minst Swedavia som även ställt i utsikt viss medfinansiering inom Arlandaområdet.

Eftersom alla alternativ har hanterats på samma sätt, anser Stockholm Nordost och Arlandakommunerna emellertid att en rangordning av alternativen ändå kan göras.

- Utredningsalternativ (UA)1, dvs. buss på befintligt vägnät år 2030, är inte tillräckligt attraktivt och värvar endast ett fåtal resenärer och lägst antal bilresenärer. Med stor sannolikhet kan inte buss i UA1 trafikera Täby centrum i den omfattning som enligt förstudien krävs.
- UA 2 buss med egna körfält (BRT) och samma stråk som UA3 eller UA4 mellan Roslagsbanan och Arlanda avfärdas av Stockholm Nordost. Sträckningen med egna körfält genom Täby centrum - Arninge är orealistisk. För riksintresseområdet för kulturmiljön i Markim i Vallentuna kommun och för motsvarande resursområden öster om Arlanda för natur- och kulturmiljön i Sigtuna kommun innebär en bussväg ett ännu större ingrepp än spår. En bussväg riskerar också att med tiden bli även en bilväg med en ökad biltrafik på de mindre vägarna inom dessa känsliga områden som följd.

Slutsatsen är att en förlängd Roslagsbana enligt UA3 alternativt UA4 är det enda realistiska alternativet och förordas därför av Stockholm Nordost och Arlandakommunerna. En avgrening av Roslagsbanan till Arlanda bedöms ge den största nyttan vad gäller:

- regionförstoring, och tillkommande nyttor genom tydligare koppling mellan Nordost och Arlanda/Märsta -Uppsala
- värvande av flest nya bilister till kollektivtrafiken
- ger med stor sannolikhet den bästa lönsamheten
- långsiktigt strukturerande och dynamiska effekter
- attraktiva restidskvoter, i vissa relationer en kortare restid än med bil

Då UA4, med en nordlig angöring vid Arlanda, är mer komplicerad av tekniska skäl så ser Stockholm Nordost och Arlandakommunerna UA3 som det mest kostnadseffektiva och realistiska alternativet. Med en station vid Benstocken ger detta alternativ också goda möjligheter till omstigning och integrering med resandet i det planerade kollektivtrafikstråk, som genom verksamhetsområdet Arlandastad förbinder Märsta station med Arlanda flygplats. I den fortsatta planeringen behöver en mer detaljerad planering av stråket genomföras med en mer fördjupad analys av beaktande av riksintresset för kulturmiljön mellan Roslagsbanan och Arlanda.

Bedömningen är att en järnvägsutredningavseende förlängning av Roslagsbanan till Arlanda bör kunna visa på ett för spårtrafik bra samhällsekonomiskt resultat. Detta då det handlar om en relativt kort sträcka med relativt låg investeringskostnad, en mindre investering i vagnar och depå då det endast handlar om en komplettering, låga driftkostnader och stora restids- och strukturerande effekter.

Stockholm Nordost och Arlandakommunerna föreslår med hänvisning till den förstudie som föreligger samt utifrån den särskilda granskning som på uppdrag av Stockholm Nordost genomförts, att Trafiknämnden fattar beslut om att gå vidare med en fördjupad järnvägsutredning i syfte att möjliggöra en tvärförbindelse mellan Stockholm Nordost och Arlanda i form av en avgrening av Roslagsbanan.

**För kommunerna inom Stockholm Nordost**

Kjell Jansson  
Ordförande Stockholm Nordost 2013  
Kommunstyrelsens ordförande i Norrtälje

**För Arlandakommunerna**

Lars Bryntesson  
Kommunstyrelsens ordförande  
Sigtuna kommun

Per-Erik Kanström  
Kommunstyrelsens ordförande  
Upplands Väsby kommun

Göran Nilsson  
Kommunstyrelsens ordförande  
Knivsta kommun