

Motion till riksdagen

1988/89:T513

av Görel Bohlin (m)

En järnvägsförbindelse med Arlanda flygplats

De flesta torde idag vara överens om att en snabbtågsförbindelse till Arlanda från Stockholms central och med anknötning söderut är både ett projekt av extra hög angelägenhetsgrad och med hög ekonomisk avkastning. Det alternativ snabbtåget ger för de resande från och till Arlanda innebär dessutom en miljöskonande insats för Arlandaleden och för den enskilde resenären minskade kostnader i form av tidsvinst och bortfall av parkeringsavgifter.

Kraven på investeringar inom kommunikationssektorn är emellertid betydande och de finansiella möjligheterna begränsade. Under senare år har nya finansieringsmöjligheter aktualiserats och tillvaratagits. Ett sådant exempel är utbyggnaden av Stockholms central genom den s.k. Vasaterminalen samt viss spårutbyggnad. Andra exempel finns i form av stationsbyggande som finansieras och byggs med privat kapital. Lokaler hyrs därefter ut – förutom till SJ även till kommunen för särskilt servicetillvända delar av dess verksamhet såsom bibliotek, information, bostadsförmedling etc. Även till rent kommersiell verksamhet hyrs lokaler ut t.ex. till restaurang- och kaféerörelse, blomsteraffär och annan affärsverksamhet. Stationen blir ett litet innecentrum.

En Arlandaförbindelse borde kunna finansieras åtminstone delvis med privat kapital. Marken i närheten av en sådan bana är värdefull och kan t.ex. utgöra bytesobjekt. I den utredning angående spårprojekt i Stockholmsregionen, som gjorts, presenterades förutom Mälarbana och Svealandsbana även tre olika förslag till Arlandapendel. Ett av förslagen hade handelskamarbrån som upphovsinstans. Detta förslag var tänkt som en utpräglad snabbtågsförbindelse och i huvudsak privatfinansierad. Ett annat förslag var en avgrening av Norra stambanan, som ansluts dels i Stockholm med förbindelse även till Södertälje, dels i Märsta och norrut. I samband med Mälarbansprojektet har en anslutning från Mälarbanan till en Arlandabana skisserats. Troligen skulle den bästa effekten för regionen och för landet uppnås genom det alternativ som utgörs av en avgrening från stambanan och en anslutning även till Mälarbanan. Arlanda kunde nås väsentligt snabbare, bekvämare och prisvänligare dels från hela Stockholms län, dels från angränsande län. En sådan utbyggnad innebär att hela det ganska tätbefolkade Mälardalsområdet och även hela östra Mellansverige skulle få snabba förbindelser med Arlanda och med Stockholm.

Hemställan

Mot. 1988/89

T513

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär förslag om en Arlandabana att i
enlighet med vad som framförts i motionen helt eller delvis finansieras
av näringslivet.

Stockholm den 19 januari 1989

Görel Bohlin (m)