

Motion till riksdagen 2012/13:T387

av **Gunnar Andrén (FP)**

Från Molnby till Arlanda

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta Transportstyrelsen utreda frågan om samfinansiering av en utbyggd Roslagsbana till Arlanda i syfte att dels skapa ytterligare ett spårbundet alternativ att nå Sveriges storflygplats, dels minska miljöbelastningen vid flygplatsen.

Motivering

År 2012 kan Arlanda nås med järnväg från söder (Stockholm) och från norr (Uppsala). Det behövs en ytterligare spårbunden förbindelse. Den bör komma från öster (Molnby).

Projektet bör samfinansieras mellan ägarna till Arlanda flygplats och ägarna till Roslagsbanan, självfallet i kombination med alla de kommersiella projekt som kan väntas i samband med ett beslut om ny järnväg till Arlanda.

Sedan snabbjärnvägen Stockholm–Arlanda – Arlandabanan – togs i bruk i november 1999 har flygverksamheten, trots den dramatiska nedgången från den 9 september 2001, ökat, ökat och åter ökat på flygplatsen.

Arlanda håller nu på att slå i ”miljötaket”.

Det är inte bara flygets fel, utan i hög grad antalet bensin- och dieseldrivna fordon som på marken dagligen angör flygplatsen. Arlanda är Sveriges i särklass största parkeringsplats med 22 000 p-platser tillgängliga (2012).

På Arlanda sker ungefär 190 000 flygrörelser per år. Samtidigt har den statligt ägda flygplatsen ansökt (2 maj 2011) om ett nytt miljötillstånd som utgår från 350 000 flygrörelser. Dagens 16,9 miljoner passagerare (2011) kommer sannolikt att öka dramatiskt, till både 20 och 30 miljoner. Antalet anställda, 16 000, kan väntas öka dramatiskt, inte minst av säkerhetsskäl, och antalet parkeringsplatser kommer – om inget dramatiskt görs på spårområdet – inte att räcka.

Fel! Okänt namn på

Jag utgår från att många saker kommer att göras för att öka antalet spårbundna resenärer på Arlandabanan liksom från Uppsala. Den nya möjlighet som pendeltågsalternativet öppnar är mycket positiv.

Denna överenskommelse mellan SJ, SL och övriga berörda är tillsammans med Arlandabanans tillkomst, genom den nya finansieringsöverenskommelsen från 1994 som inkluderade privat kapital som bas i ett infrastrukturprojekt, den viktigaste miljörelaterade förbättringen som kommit till på flygplatsen. Vår yttre miljö är den stora vinnaren.

Men trots de förbättringar som sker på flygplansområdet med mindre utsläpp av främst koldioxid, nya inflygningsvägar, mer miljövänliga starter och landningar och annat miljöarbete, behövs att minska miljöbelastningen från alla andra trafikslag. Då behövs dramatiska förbättringar på spårområdet för att möjliggöra för fler att nå flygplatsen utan att nyttja bil eller buss.

En viktig förbättring skulle vara att bygga ut Roslagsbanan från Molnby–Lindholmen till Arlanda.

I december 2008 gav styrelsen för Storstockholms Lokaltrafik (SL) sin verkställande direktör i uppdrag att genomföra en idéstudie av en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. Den genomfördes av planeringschefen Gunilla Glantz och presenterades i mars 2010 (Plan – Rapport 2010:2 från AB Storstockholms Lokaltrafik). Planen har den 26 januari 2012 varit föremål för ett synnerligen välbesökt samråd i Vallentuna, så välbesökt att lokalbyte och sammanträdesdag måste ändras.

Med en beräknad byggtid från beslut på cirka fem år till en kostnad på spårområdet av 2,4–2,9 miljarder kronor beroende på spårdragningsalternativ och med slutstation vid Arlanda Sky City – och ny station vid parkeringsplatsen Benstocken – jämte kostnader för nya tåg och depå för 160–320 miljoner kr, skulle fyra turer/timme, alltså kvartstrafik, enligt studien kunna etableras Östra station–Arlanda, med möjligheter för snabbtåg från Östra station i Stockholm genom dubbelspårsutbyggnad som redan pågår.

Behovet av fler p-platser minskar som bekant för varje flygresnär som väljer tåg eller buss. Om samtidigt en områdesavgift införs på Arlanda, beräknas antalet resenärer med Roslagsanknytningen till Arlanda bli dubbelt så många som om områdesavgift inte införs.

Det skulle då inledningsvis handla om 3 000 resenärer till och från Arlanda med Roslagsbanan under morgontimmarna (kl. 6–9) per dag och lika många under kvällsperioden. Det är fler resenärer än praktiskt taget alla järnvägsstationer i Sverige har i dag utanför stambanorna.

Antalet resenärer under övriga timmar på en Arlandagren av Roslagsbanan har SL-rapporten avstått från att beräkna, eftersom det under den tidsperioden kan förutses bli mer fråga om omfördelning av redan etablerade kollektivtrafikantresenärer än om flygresenärer som väljer tåg framför privat bil, buss eller taxiresa.

Hur långt ligger Molnby–Lindholmen från Arlanda Sky City? Svaret är 14 km – att jämföra med Arlandabanan som har ett avstånd från Stockholm Centrum på cirka 40 km.

Fel! Okänt namn på

En gång (1906) var Roslagsbanan 320 km lång, i dag är den 65 km. Om den förlängs till 79 km (vid dubbelspår hela sträckningen) genom anknytning till Arlanda är miljön den stora vinnaren.

Stockholm den 3 oktober 2012

Gunnar Andrén (FP)