

Motion till riksdagen 2011/12:T404

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 utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda i syfte att minska miljöbelastningen från flygplatsen.

Motivering

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 21 500 p-platser tillgängliga (2011).

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 (2010) kommer sannolikt att öka dramatiskt, till både 20 och 30 miljoner. Antalet anställda, i dag 16 000, kan väntas öka dramatiskt, inte minst av säkerhetsskäl, och antalet parkeringsplatser, i dag 21 500, kommer – om inget dramatiskt görs på spårområdet – inte att räcka.

Jag utgår från att många saker kommer att göras för att öka antalet resenärer på Arlandabanan liksom från Uppsala. Arlandabanans tillkomst, genom den nya finansieringsöverenskommelsen från 1994 som inkluderade privat kapital som bas i ett infrastrukturprojekt, är en av de allra viktigaste miljörelaterade förbättringar som kommit flygplatsen – och naturen – till del sedan flygplatsens tillkomst på 1960-talet.

Men det behövs trots de förbättringar som sker på flygplansområdet med mindre utsläpp av främst koldioxid, annat miljöarbete och stimulans av att

Fel! Okänt namn på

minska miljöbelastningen från alla trafikslag 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).

Med en beräknad byggtid från beslut på cirka fem år, som kan gå fortare, 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 kunna etableras Östra station–Arlanda, med möjligheter för snabbtåg från Östra station i Stockholm genom dubbelspårsutbyggnad som redan pågår.

Om samtidigt trängselskatt – 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) och lika många under kvällsperioden.

Antalet resenärer inledningsvis 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?

Svar: 13–14 km – att jämföra med Arlandabanan som har ett avstånd från Stockholm Centrum på cirka 40 km.

En gång var smalspåriga Roslagsbanan 320 km lång, i dag är den 65 km.

Om den förlängs till 78–79 km (vid dubbelspår hela sträckningen) genom anknytning till Arlanda är naturen den stora vinnaren.

Stockholm den 30 september 2011

Gunnar Andrén (FP)