

Trafikutskottets betänkande

1977/78:3

med anledning av motion om kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda

Motionen

I motionen 1976/77:1190 av Carl-Wilhelm Lothigius m. fl. (m) hemställs att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande olika möjligheter att lösa frågan om kommunikationerna Stockholm–Arlanda och trafikterminaler i Stockholms centrum.

Remissyttrandena

Över motionen har yttranden inhämtats från statens järnvägar, statens vägverk, luftfartsverket, länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landsting, Scandinavian Airlines System (SAS) och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL). Länsstyrelsen har i sin tur berett Stockholms, Solna, Sundbybergs, Sollentuna, Upplands Väsby och Sigtuna kommuner samt Stockholms handelskammare tillfälle att yttra sig. Stockholms läns landsting (dess trafiknämnd) och SL har som egna yttranden åberopat ett av trafiknämndens trafikkontor utarbetat tjänsteutlåtande i frågan. Se bilaga till detta betänkande.

Utskottet

Såsom i yttrandena över motionen framhålles har frågan om kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda flygplats under senare år i olika sammanhang utretts och övervägts. Luftfartsverket redogjorde sålunda i sin utbyggnadsplan Arlanda 70 – del I (1969-12-29) för proportionerna mellan enskilt och kollektivt resande och angav beräknat behov av kollektivtransporter i relation till prognostiserad flygtrafik fram till flygplatsens totala utbyggnad. I samma plan redovisades också resultatet av en av statens järnvägar på uppdrag av luftfartsverket gjord utredning om förutsättningarna för en spårförbindelse mellan Stockholm C och Arlanda. De slutsatser och rekommendationer som luftfartsverket på dessa grunder kom fram till i utbyggnadsplanen detaljgranskades senare i en rapport, som den av kommunikationsdepartementet tillsatta Arlandagruppen avgav i mars 1970.

Resultatet av SJ:s utredning har därefter ånyo granskats av ULF (Utredningen för lokalisering av flygverksamheten i Stockholmsområdet), som i sitt betänkande i mars 1974 gjort en detaljerad studie av existerande och planerade vägsystems möjligheter att tillgodose Arlandatrafikens behov av markkommunikationer. Frågan har vidare behandlats i Stockholms läns

landstings kollektivtrafikutredning i september 1975 och – speciellt avseende terminalfrågan i Stockholm – i den s. k. CT-gruppens betänkande i april 1974.

Sedan regeringen i april 1976 uppdragit åt luftfartsverket att utarbeta de förslag till ändringar i nuvarande dispositionsplan för Arlanda flygplats, som behövs för en eventuell överföring på kort resp. längre sikt av den inrikes linjetrafiken på Bromma flygplats, har nya prognoser tagits fram för Arlandas framtida utveckling.

I den utredning som sålunda redovisats för kommunikationsdepartementet i juni 1977 har två alternativ studerats vad gäller fördelning mellan kollektiva och individuella färdmedel. Ett alternativ förutsätter att den kollektiva trafiken utförs med enbart bussar och det andra att en snabbjärnväg mellan Stockholms centrala delar och Arlanda byggs ut. Underlaget för en eventuell sådan järnväg skulle exempelvis enligt beräkningarna bli totalt 3 380 000 resor för år 1980 och 6 150 000 resor för år 1990. I anslutning här till må nämnas att SJ i annat sammanhang har räknat med att man med 6 miljoner resande per år skulle få kostnadstäckning för en bana med ungefär samma biljettpris som för busstrafiken.

Luftfartsverket anser i sitt yttrande över nu förevarande motion att de aktualiserade frågorna bör ytterligare studeras för att en tillfredsställande lösning av kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda skall kunna säkerställas och resenärernas och samhällets behov av snabba och billiga anslutningsförbindelser på bästa och mest ekonomiska sätt kunna tillgodoses.

SJ har redan tidigare förklarat sig vara av den uppfattningen att lämpligt utformad spårbunden trafik mellan Arlanda och en central punkt vid Stockholms lokaltrafiksystem (helst Stockholm C med tillgång till såväl T-bana som bussar och pendeltåg) skulle ha förutsättningar att avsevärt öka andelen kollektiva terminalresor. En kombination av all linjeflygtrafik och chartertrafik på Arlanda skulle ge de bästa möjligheterna till ett servicemässigt högklassigt och ekonomiskt effektivt system för terminaltransporterna.

Verket har vidare framhållit att med den i jämförelse med busstrafik högre sittkomforten och resehastigheten hos en tänkt järnvägsförbindelse mellan Stockholm C och Arlanda – ungefär dubbel resehastighet mot dagens busstrafik – andelen kollektiva terminalresor kan förväntas öka jämfört med den av ULF tidigare presenterade prognosen. Den lägre personalkostnadsandelen per resande jämfört med busstrafik innebär att järnvägsalternativet i kostnadshänseende successivt kommer att ställa sig relativt sett fördelaktigare än bussalternativet. Kostnadsskillnaden mellan buss- och järnvägstransport bedöms redan vid den tid, då en beslutad ny järnvägsanläggning tidigast kan tas i bruk, ha reducerats påtagligt för att därefter alltmer förändras till förmån för järnvägstransport.

Vägverket framhåller att, genom utbyggnaden av Klarastrandsleden och väg E 4 mellan Karlberg och Frösunda, en vägförbindelse i planskild standard mellan centrala Stockholm och Arlanda erhålls. Härigenom kan bl. a. busstrafiken från Stockholm C undvika nuvarande framkomlighetsproblem på de lokala gatorna inom Stockholms norra innerstad och på väg E 4 vid Norrtull och Haga Norra, vilket minskar restiden och riskerna för fördröjningar. Vägverket anser således att förbindelserna för vägtrafiken mellan Stockholm och Arlanda väsentligt kan förbättras genom utbyggnad av de nämnda vägprojekten inom Solna och Stockholm. Även på längre sikt bedöms förutsättningarna för vägtrafikförsörjning goda. Vägverket anser därför att trafiken till Arlanda kan klaras av med bussar. Det koncentrerade trafikunderlaget anses dock i princip vara lämpligt för spårtrafik. Verket anser slutligen att frågan om trafiken till Arlanda bör samordnas med lösningen av andra trafikproblem i regionen. En närmare undersökning får visa hur denna samordning skall ske.

Länsstyrelsen i Stockholms län säger sig dela motionärernas uppfattning att trafiken mellan Arlanda och Stockholm är en riksangelägenhet. Statsmakterna bör därför ta initiativ till och huvudansvaret för att frågan löses. Att förbindelserna mellan Arlanda och Stockholm är en nationell fråga innebär dock inte att frågans lösning saknar regionalt intresse. Tidigare har ULF och den av chefen för kommunikationsdepartementet tillsatta CT-gruppen studerat denna fråga. Därvid behandlades behovet av flygplatsanknutna förbindelser resp. behovet av terminal i centrala Stockholm. Olika trafiktekniska lösningar måste nu studeras i anslutning till förestående överväganden rörande inrikesflygets framtida lokalisering. Länsstyrelsen framhåller vidare att till en lösning av kommunikationerna mellan Arlanda och Stockholm också hör anläggandet av terminal. Anspråken på terminal för Arlandatrafiken sägs i viss mån bli beroende av huruvida inrikesflygtrafiken på Bromma flyttas till Arlanda och därmed påverkar trafikunderlaget. Terminalens utformning och frågan om hur anslutningstrafiken skall ordnas blir beroende av vilken trafiklösning som väljs.

Enligt *Stockholms gatunämnd*, som hänvisar till ett av *gatukontoret* avgivet tjänsteutlåtande, bör man utreda möjligheterna att förlänga pendeltågstrafiken från Märsta till Arlanda. Investeringarna borde bli relativt små jämfört med en expressbana till Arlanda. Befintlig vagnpark och spår till Märsta kan därvid utnyttjas. Spårbunden trafik är enligt nämnden från miljösynpunkt att föredra framför busstrafik. Gatukontoret anser det ej vara möjligt att på föreliggande utredningsmaterial ta ställning till buss- eller tågalternativet. Kontoret finner det emellertid inte osannolikt att det senare alternativet kan vara lösningen på lång sikt, varför mark bör reserveras för att en banutbyggnad skall kunna möjliggöras. En tågförbindelse är dock både dyr och tidskrävande att genomföra. Under alla förhållanden kommer enligt kontoret under en övergångstid den kollektiva trafikförsörjningen till Arlanda från

Stockholms innerstad att ske med bussar. En snar lösning på Arlandabussarnas terminalfråga inom Stockholm framstår därför som en angelägen åtgärd, då Vasagats-terminalen redan nu är hårt belastad.

Stockholms handelskammare framhåller att den i sig kan dela motionärernas uppfattning att en tågförbindelse mellan centrala Stockholm och Arlanda vore önskvärd. Med hänsyn till att ett sådant projekt både av ekonomiska och tekniska skäl endast torde kunna realiseras på lång sikt, är det enligt kammarens mening väsentligt att överväga vilka åtgärder för att förbättra kommunikationerna till Arlanda som kan genomföras relativt snabbt. Kammaren framhåller sammanfattningsvis att den delar motionärernas uppfattning att kommunikationerna mellan Arlanda och Stockholm måste ses som en riksangelägenhet med hänsyn till den betydelse som flyget har ur nationell synvinkel. På kort sikt torde emellertid busstrafiken vara det enda realistiska alternativ för kollektivtrafiken vad gäller förbindelserna med Arlanda flygplats. Det är därför oundgängligen nödvändigt att såväl frågan om bussterminal för flygbussarna får en rimlig lösning som att Klarastrandsleden kommer till stånd.

Stockholms läns landsting och *Storstockholms Lokaltrafik (SL)* åberopar som egna yttranden ett av *landstingets trafikkontor* avgivet tjänsteutlåtande. Enligt detta bör förbindelserna till Arlanda flygplats bygga på konventionell teknik – bussar på gator och vägar med hög framkomlighet eller järnväg. Valet mellan buss- och järnvägslösningar beror på en mängd faktorer, bl. a. på hur man generellt kan åstadkomma en kapacitetsförstärkning i den norra sektorn. Arlandaförbindelserna bör så långt möjligt samordnas med regionens kollektiva transportsystem i övrigt. Busstrafiken anses dock i dag uppfylla tämligen högt ställda standardkrav på förbindelser mellan centrala Stockholm och Arlanda.

Sammanfattningsvis framhålles att nuvarande trafikunderlag och kostnadsrelationer pekar på att busstrafiken till Arlanda skall behållas och utvecklas under överskådlig tid. För att detta skall vara möjligt måste framkomligheten på vägnätet garanteras och en tillräcklig och välbelägen terminal för busstrafiken i innerstaden anläggas. Staten anses därför böra ta initiativ till att lösa såväl berörda vägfrågor som terminalfrågan för flygplatsbussarna i det centrala Stockholm. För att bevara handlingsfriheten på mycket lång sikt måste erforderliga markreservat för nya spårförbindelser behållas och utsträckas till Arlanda.

SAS slutligen instämmer inledningsvis i att kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda f. n. inte är helt tillfredsställande. Det gäller de kollektiva resmöjligheterna för såväl flygpassagerare som flygplatspersonal. Vidtages inga åtgärder, kommer förhållandena för båda dessa gruppers resor att med ökande trafik snabbt bli mycket besvärande. SAS anser därför att ställningstagande till transportmetod, servicestandard och terminalläge för Arlandatrafiken bör ske utan fördröjning.

Oavsett om en spårförbindelse mellan Stockholm och Arlanda anläggs eller befintligt vägsystem utbyggs till den kapacitet, som Arlandatrafiken på sikt kräver, blir de därmed sammanhängande investeringsbeloppen av betydande omfattning. För att trots detta bibehålla en rimlig reskostnadsnivå för flygpassagerare och andra resenärer är det ytterst angeläget att flygplatsförbindelserna om möjligt integreras i det regionala kollektivtrafiksystemet utan att standarden därför försämrats.

Vilket kommunikationsalternativ som än väljs, anses det vara av primärt intresse att terminalfrågan får en skyndsam lösning. Förhållandena härvidlag betecknas som redan i dag långt ifrån tillfredsställande för en stad av Stockholms storlek och anscende. Planerna på överflyttning av ytterligare flygverksamhet till Arlanda anses vidare i förening med de ökade trafiksvårigheterna i innerstaden nödvändiggöra att nuvarande provisoriska terminalarrangemang på Vasagatan ersättes inom de närmaste åren.

SAS skulle därför med tillfredsställelse se att motionen fick till resultat en snar och allsidig utredning från regeringens sida beträffande kommunikationerna Stockholm–Arlanda. Som ett första steg borde därvid utredas på vilket sätt den redan förekommande busstrafiken kan ges en tillfredsställande standard och möjligheter att tillgodose transportbehovet intill dess en övergång till spårbunden trafik eventuellt sker.

Utskottet delar uppfattningen att kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda på sikt måste bedömas som otillfredsställande. Såväl hittillsvarande som förväntad trafikutveckling på Arlanda flygplats och det härtill anslutna vägnätet torde sålunda ge vid handen att kraftfulla åtgärder erfordras både från statligt håll och från närmast berörda regioners sida i syfte att också framdeles tillförsäkra dessa kommunikationer en godtagbar standard. Även spårbundna kommunikationer synes därvid, som motionärerna framhållit, kunna komma att aktualiseras.

Ett omfattande utredningsmaterial på området torde redan föreligga. Stor samstämmighet kan vidare konstateras föreligga olika myndigheter och organ emellan om nödvändigheten att ytterligare klarlägga och överväga åtgärder för att ernå en för framtiden lämplig lösning av berörda kommunikationer. Såsom därvid kraftigt understrukits måste spörsmålen härom – med hänsyn inte minst till den stora betydelse flyget har för landet i dess helhet – betraktas som en riksangelägenhet. Det synes därför vara naturligt att, som bl. a. länsstyrelsen i Stockholms län framhållit, statsmakterna tar initiativ till och huvudansvaret för att frågorna löses. En samordning synes därvid lämpligen böra ske med utbyggnaden av regionens kollektiva transportsystem i övrigt. Detta förutsätter att redan befintliga markreservat för eventuella spårförbindelser bibehålls och att ytterligare sådana – i den utsträckning så bedöms erforderligt – förvärvas.

Till lösningen av frågan om kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda hör, som i remissyttrandena framhållits, också anläggande eller utbyggnad av ny terminal i Stockholm. Behovet härom har f.ö. även

understrukits i Brommautredningens betänkande Inrikesflygplats – Stockholm (SOU 1977:34 o. 35).

Mot bakgrund bl. a. av vad sålunda anförts vill utskottet föreslå att riksdagen hos regeringen begär att här berörda frågor och formerna för den samordning i organisatoriska och ekonomiska avseenden, som torde erfordras för en rationell lösning av desamma, ytterligare utreds och övervägs. Arbetet härmed synes böra bedrivas i nära samarbete med vederbörande verk samt regionala och lokala myndigheter och organ m. m. Vidare bör arbetet – med hänsyn inte minst till behovet av en snar lösning av terminalfrågan i Stockholms innerstad – bedrivas med skyndsamhet.

Utskottet hemställer följaktligen

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet med anledning av motionen 1976/77:1190 anført beträffande ytterligare utredning och överväganden av frågorna om kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda m. m.

Stockholm den 15 november 1977

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Nils Hjorth (s), Rolf Sellgren (fp), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Rolf Clarkson (m), Bertil Zachrisson (s), Per Stjernström (c), Olle Östrand (s), Erik Johansson i Hållsta (c), Gunnar Johansson (m) och Sten-Ove Sundström (s).

Yttranden över motionen 1976/77:1190**Statens järnvägar (1977-05-12)**

Med anledning av remissen vill SJ hänvisa till sitt yttrande den 21 november 1973 till Utredningen för lokalisering av flygverksamheten i Stockholmsområdet (ULF; DS K 1974:1, bilaga 4:1). SJ framhöll där bl. a.

att med den i jämförelse med busstrafik högre sittkomforten och resestabiliteten hos en tänkt järnvägsförbindelse mellan Stockholm C och Arlanda – ungefär dubbel resehastighet mot dagens busstrafik – bedöms det troligt att andelen kollektiva terminalresor ökar jämfört med av ULF presenterad prognos, dvs. jämfört med 33 % andel. SJ beräknade även ett alternativ med 60 % av flygresenärerna på järnväg till och från Stockholms city, vilket skulle minska kostnaden per enkelresa;

att den lägre personalkostnadsandelen per resande jämfört med busstrafik innebär att järnvägsalternativet i kostnadshänseende successivt kommer att ställa sig relativt sett fördelaktigare än bussalternativet. Relationen var 1969 ca 2,5:1 å 3:1 mellan buss- och järnvägsdrift. Med en även i fortsättningen snabbare ökningstakt för personalkostnader än för sakkostnader bedömdes därför kostnadsskillnaden mellan buss- och järnvägstransport redan vid den tid, då en beslutad ny järnvägsanläggning tidigast kan tas i bruk, ha reducerats påtagligt för att därefter alltmer förändras till förmån för järnvägstransport;

att vid en jämförelse mellan ett järnvägs- och ett bussalternativ måste vägas in olägenheter och kostnader för lokalisering av terminalbyggnader och uppställningsplatser i Stockholm för det antal bussar (5 å 10 st) som samtidigt behöver stå tillgängliga för trafikutbyte liksom för trafikleder, bl. a. ut ur inre Stockholm, miljöaspekter m. m. Den kalkylerade järnvägen avsågs lå ändstationen vid Stockholm C förlagd i bergtunnel. Även de första 8 km av banan, ut till Ulriksdal, avsågs gå i tunnel. I järnvägsalternativet kalkylerades vidare med högklassiga terminalanläggningar, vid Stockholm C med bekväm tillgång till dels den befintliga järnvägsstationen med dess fjärr- och lokaltåg, dels tunnelbanor och bussar. En sådan hopknytning av olika trafikmedel skulle ha förutsättningar att väsentligt öka andelen kollektiva terminalresor;

att ett trafikprogram med 10 minuters intervall mellan tågen hela dagen mellan kl. 6–23 är väl ambitiöst och onödigt kostnadskrävande.

Ytterligare synpunkter har framförts i SJ:s yttrande över ULF-utredningen 74-05-29 till Statsrådet och Chefen för Kommunikationsdepartementet. Kopia av detta yttrande bifogas.¹

Statens vägverk (1977-05-09)

Marktransporterna mellan Stockholm och Arlanda har tidigare behandlats bl. a. i utredningen för lokalisering av flygverksamheten i Stockholmsområdet (ULF).

För att nuvarande trafikproblem skulle kunna lösas på ett tillfredsställande

¹ Här ej bilagt.

sätt ansåg utredningen det mycket angeläget att de planerade vägföretagen Klarastrandsleden och väg E 4 mellan Karlberg och Frösunda, vilka ingår i en direktförbindelse mellan Stockholm C och Arlanda, tidigare lades i förhållande till vägplanerna. Utbyggnaderna borde ske så snart det var praktiskt möjligt framhöll utredningen.

Vägprojekten Klarastrandsleden och väg E 4 Karlberg-Frösunda finns upptagna i vägverkets långtidsplaner för perioden 1976-1985. Utredningsarbete angående utformning och utbyggnadsordning av det vägnät som berörs av dessa vägprojekt pågår för närvarande i samarbete med representanter från kommunerna Stockholm och Solna samt vägverket. Mot bakgrund av de planeringsproblem som sammanhänger med trafikledsbyggande inom främst Solna kommun är det för närvarande inte möjligt att kunna ange någon tidpunkt när utbyggnaden av de berörda vägprojekten kan påbörjas.

Genom utbyggnaden av Klarastrandsleden och väg E 4 mellan Karlberg och Frösunda erhålls en vägförbindelse i planskild standard mellan Stockholms city och Arlanda. Härigenom kan bl. a. busstrafiken från Stockholm C undvika nuvarande framkomlighetsproblem på de lokala gatorna inom Stockholms norra innerstad och på väg E 4 vid Norrtull och Haga Norra, vilket minskar restiden och riskerna för fördröjningar.

Vägverket anser således att förbindelserna för vägtrafiken mellan Stockholm och Arlanda väsentligt kan förbättras genom utbyggnad av de nämnda vägprojekten inom Solna och Stockholm. Även på längre sikt bedöms förutsättningarna för vägtrafikförsörjning goda genom en successiv utbyggnad av väg E 4 och väg 273 med ytterligare ett körfält i vardera riktningen. I gällande flerårsplan ingår således en ombyggnad till sex körfält av väg E 4 på delen Ulriksdal-Sörentorp. I flerårsplanen finns även upptaget en utbyggnad av räcke och belysning på delen mellan Sörentorp och Tureberg.

Det av motionärerna uttalade behovet av att bygga ut väg E 4 upp till åttafilig motorväg synes grundas på de bedömningar av vägutbyggnadsbehovet för väg E 4 som redovisas i ULF. Till grund för utredningens bedömningar låg en av vägverket år 1971 gjord redovisning av trafikutvecklingen mellan Stockholm och Arlanda. Förutsättningarna beträffande utvecklingen av bebyggelse och trafikallsträng har därefter förändrats. Enligt vägverkets bedömning synes därför en utbyggnad av väg E 4 till sex körfält vara tillräckligt för att tillgodose vägbehovet för en lång tid framöver.

Nämnda förbättringar av väg E 4 och en ny Klarastrandsled skulle ge en smidig och snabb förbindelse också för busstrafiken till Arlanda. Om framkomligheten för bussarna behöver ytterligare förbättras kan särskilda körfält för bussar reserveras i de mest belastade avsnitten.

Vägverket delar motionärernas uppfattning att det är angeläget att ge flygbussarna bra terminalmöjligheter i centrala Stockholm. Vägverket har sålunda varit positivt till att SJ spårområde mellan Klarabergsviadukten och Kungsbron däckas över. Detta s. k. CT-däck skulle bl. a. vara central terminal för flygbussarna. Däckets direkta koppling till Klarastrandsleden garanterar en smidig förbindelse för Arlandabussarna. I vägverkets svar på betänkandet "Trafikterminal vid Stockholms central" anförts att verket är berett att medverka till ett sådant däck genom att lämna statsbidrag till utbyggandet av Klarastrandsleden och en ny Kungsbro, om bron behövs för CT-däcket.

Vägverket anser således att trafiken till Arlanda kan klaras av med bussar. Det koncentrerade trafikunderlaget är dock i princip lämpligt för spårtrafik. En lämplig första etapp för en spårförbindelse mellan Stockholm och Arlanda vore att förlänga banan och pendeltågtrafiken från Märsta till Arlanda. Detta

spår skulle senare kunna kopplas till ett eventuellt nytt spår för fjärrtrafiken. Under den första etappen blir det trafikanterna från storstockholms norra delar som får påtagliga förbättringar medan vinsterna för trafikanter från Stockholms central blir begränsade.

Vägverket anser att frågan om trafiken till Arlanda bör samordnas med lösningen av andra trafikproblem i regionen. En närmare undersökning får visa hur denna samordning skall ske.

Luftfartsverket (1977-08-10)

För att säkerställa tillfredsställande kommunikationer mellan Stockholm och Arlanda, med hänsyn till flygplatsens framtida utveckling, för att på bästa och mest ekonomiska sätt tillgodose resenärernas och samhällets behov av snabba och billiga anslutningsförbindelser anser verket att frågan ytterligare bör studeras.

I dag upprätthålls trafiken mellan Stockholm och Arlanda med bussar, taxi och privatbilar.

Regeringen har 1976-11-04 uppdragit åt luftfartsverket att utarbeta de förslag till ändringar i nuvarande dispositionsplan för Arlanda flygplats som behövs för en eventuell överföring på kort resp. längre sikt av den inrikes linjetrafiken på Bromma flygplats.

I samband med detta arbete har nya prognoser tagits fram för Arlandas framtida utveckling (bil. 1) vilka avviker från prognos redovisad i Arlandas tidigare dispositionsplan (Arlanda -70 Utbyggnadsplan, 1969).

I utredning redovisad för kommunikationsdepartementet 1977-06-01 har två alternativ studerats vad gäller fördelning mellan kollektiva och individuella färdmedel. Ett alternativ förutsätter att den kollektiva trafiken utförs med enbart bussar och det andra att en snabbjärnväg mellan Stockholms centrala delar och Arlanda byggs ut. Snabbjärnvägens influensområde bedöms vara ett område som attraherar eller genererar ca 80 % av flygpasagerarna år 1980 och ca 75 % år 1990.

Anställdas kollektivresor väntas inte påverkas i någon högre grad om det kollektiva färdmedlet blir buss eller tåg. Dagens lösning med direktbussar torde ha alla möjligheter att vara lika attraktivt som snabbtåget, som medför krav på omstigning. För de som sysselsätts i drift-, hangar- och fraktområdena kan det bli fråga om omstigning till buss även vid flygplatsen.

Nedanstående tabeller redovisar flygpasagerare som beräknas resa med kollektiva färdmedel till och från Arlanda flygplats. Område I avser det område som ligger inom en eventuell snabbjärnvägs influensområde och område II avser övrigt.

År 1980	Flygslag	Område	Endast buss- förbindelse	Snabbjärnväg + buss
	Inr. + utr. reg. I		2 130 000 53 %	2 290 000 57 %
		II	140 000 18 %	140 000 18 %
	Charter I		450 000 49 %	490 000 53 %
		II	180 000 38 %	180 000 38 %
			2 900 000 47 %	3 100 000 50 %

År 1990	Flygslag	Område	Endast buss- förbindelse		Snabbjärnväg + buss	
	Inr. + utr. reg.	I	4 100 000	55 %	4 400 000	58 %
		II	400 000	22 %	400 000	22 %
	Charter	I	780 000	50 %	850 000	54 %
		II	350 000	38 %	350 000	38 %
			5 630 000	48 %	6 000 000	51 %

Underlaget för en eventuell snabbjärnväg mellan Stockholms central och Arlanda skulle enligt ovanstående bli för 1980 2 780 000 resor, vartill kommer ca 800 000 resor för anställda, vilket ger totalt 3 380 000 resor. Motsvarande siffror för år 1990 blir 5 250 000 flygresenärer och ca 900 000 resor för anställda eller tillsammans ca 6 150 000 resor.

I Stockholms läns landstings kollektivtrafikutredning, LAKU slutrapport, redovisas ett idéprojekt som går ut på att en ny bana avsedd för fjärrtrafik byggs på avsnittet Järna-Rosersberg. Förslaget innebär vidare att Arlanda flygplats, genom en sju km lång avgrening, kan få järnvägstrafik. Med en uppdelad investeringskostnad torde det ekonomiska utfallet för en snabbjärnväg kunna bli relativt hyggligt i jämförelse med busstrafik. Den av SJ utförda utredningen om separat spårförbindelse, daterad april 1969, slutade på en kostnad för fasta anläggningar av 415 milj. kr. Med en indexuppräknings enligt statistiska centralbyrån för motsvarande arbeten närmar man sig en kostnad av en miljard kronor varför denna lösning ej bedöms vara genomförbar.

Det är viktigt att tidpunkten för spårförbindelsen noga studeras, främst beroende av flygpassagerarutvecklingen, men också av framkomligheten för bussar på det allmänna vägnätet.

Två tänkbara sträckningar av en eventuell spårförbindelse är

från Märsta längs Märstavägen
söderifrån längs Arlandavägen

Oavsett om en spårförbindelse kommer till stånd måste bussar under relativt lång tid vara det enda tillgängliga kollektiva färdmedlet. Även efter en eventuell tillkomst av spårförbindelse måste vissa delar av regionen försörjas med bussar.

Den helt dominerande delen av den kollektiva trafiken utgår f. n. från Vasagatan i anslutning till centralstationen i Stockholm med angöring till terminalen vid Haga södra samt hållplats vid Järva krog. Denna linje svarar i dag för ca 80 % av den kollektiva trafiken till och från Arlanda. En ytterligare fast förbindelse finns mellan Uppsala och Arlanda med relativt glesa turer. Övriga kollektivresenärer kommer med chartrade bussar samt en liten del med pendeltåg och reguljärbuss från Märsta.

F. n. föreligger ett starkt behov av att terminalfrågan i centrala Stockholm löses. Busstrafiken har redan nu en sådan omfattning att ytterligare utrymme efterfrågas. Då behoven inte kan tillgodoses på nuvarande plats måste ett nytt läge för Arlanda-trafikens terminal sökas så att erforderliga utrymmen ställs till förfogande. I skrivelse 1977-03-01 till Stockholms kommun har luftfartsverket aktualiserat denna fråga. Ytterligare beredning av ärendet kommer att ske mellan verket och Stockholms kommun.

För att den kollektiva trafiken skall kunna konkurrera med privatbilismen erfordras ytterligare terminaler, förslagsvis i Danderyd och Västerort med anslutningslinjer till hållplatsen vid Järva krog eller direktlinje till Arlanda när trafikunderlaget ökat så att det anses befogat. Vidare bör även Uppsala-linjen utökas och förbättras.

Framkomligheten på E 4 är helt avgörande för busstrafiken om den skall kunna fylla sin uppgift som kollektivt trafikmedel till och från Arlanda. I och med den tätande trafiken på E 4 kan det därför bli aktuellt att reservera körfält för den kollektiva trafiken.

De anställda har tillgång till SL:s reguljära bussar mellan Arlanda och skilda delar av Sigtuna kommun. Vissa bussar angör pendeltågsstationen i Märsta, varför möjligheten att åka pendeltåg också finns.

Förutom den reguljära SL-trafiken har SL bussturer från sex olika platser inom Stockholmsregionens centrala delar.

Denna trafik betraktas som beställningstrafik och således gäller inte de i regionen gällande periodkortet för kollektivfärdmedel. SL uppskattar att antalet enkelresor med dessa bussar f. n. är ca 160 000 per år.

Om LIN flyttar till Arlanda kan man räkna med en kraftig ökning av restalen för dessa turer.

Då SAS till stor del betalar denna beställningstrafik är den främst avsedd för SAS anställda. Förhandlingar avses ske i denna fråga mellan luftfartsverket, SAS och LIN å ena sidan samt SL å andra sidan där målsättningen är att dels alla anställda skall få tillgång till denna i kollektivsammanhang goda service, dels eventuellt integrera trafiken i den allmänna kollektiva trafikservicen i regionen.

Den trafik för anställda som f. n. finns bör byggas ut och förbättras. Det nuvarande systemet med direktbussar från regionens centrala delar synes fungera väl för dem som har möjlighet att utnyttja färdmedlet. Det ger en betydligt snabbare resa än alternativet med buss-tunnelbana till pendeltågstation, pendeltåg och anslutningsbuss.

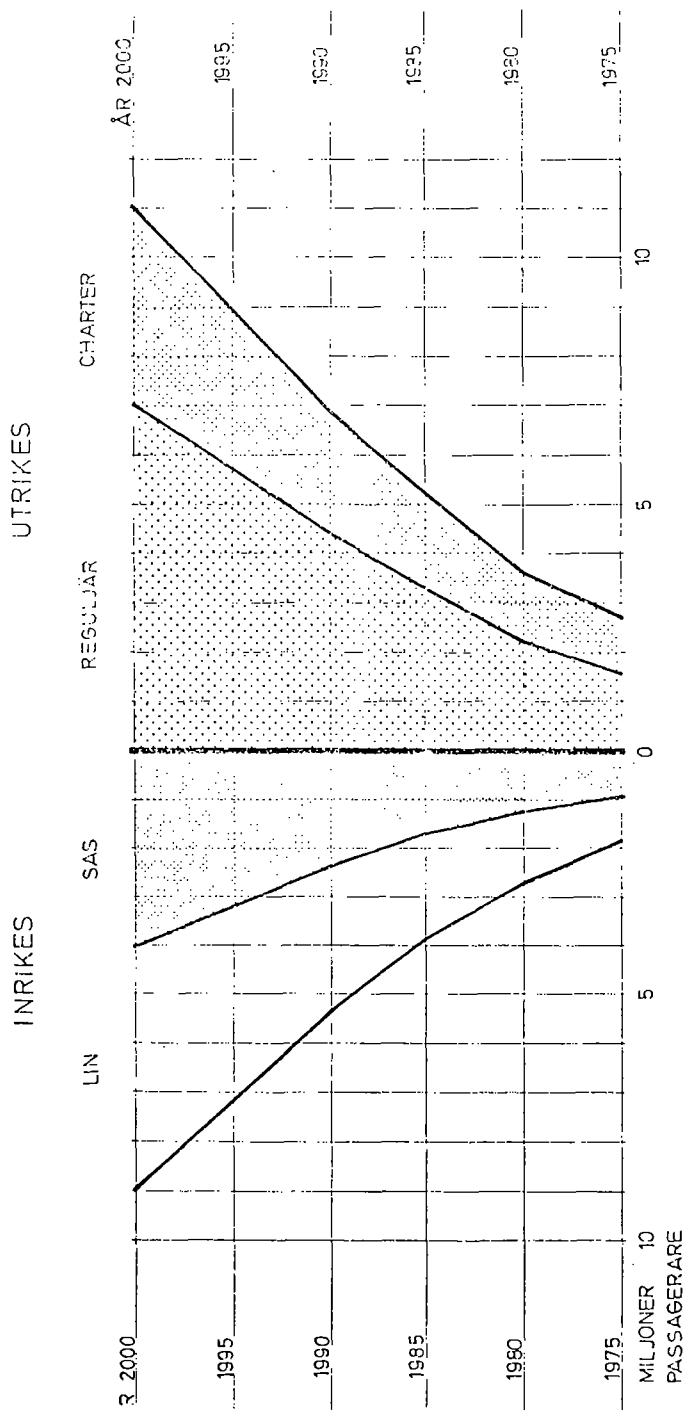
Flygplatsens huvudtillfartsväg är motortrafikleden, väg 273, från E 4. Övriga tillfarter är väg 905 från Märsta och den nordostifrån kommande delen av väg 273.

Motortrafikleden föreslås utbyggd till fyrfältig motorväg och cirkulationsplatsen vid Arlanda flygplats bli ersatt med en trafikplats. Trafikplatsen vid väg 927, Benstocksvägen, slopas. Tillfartsvägen delas upp i en ny trafikplats vid Märstavägen för anslutning till utrikes resp. ny inrikes terminal och till Märstavägen. En ny trafikplats vid Älgesta har planerats främst för anslutning av en tvärförbindelse mellan E 18 och E 4.

Denna trafikplats har också tänkts fungera som ytterligare en anslutningspunkt för flygplatstrafikanter till och från E 4.

E 4 på avsnittet Stockholm–Arlanda får under planperioden ett stort tillskott av Arlandatrafik som beräknas till ca 20 000 fordon per ÅMD. Om önskvärd framkomlighet skall erhållas fordras att antalet körfält på E 4 utökas från nuvarande fyra till sex.

Trafiken till och från det planerade motorstadion sydost om flygplatsen måste regleras så att den inte hindrar trafiken till och från flygplatsen.



PROGNOS ANTAL
PASSAGERARE/ÅR
ARLANDA 1975-2000
arlanda 80-
Bilaga 1
Maj '77

Länsstyrelsen i Stockholms län (1977-05-17)

Riksdagens trafikutskott har i skrivelse begärt yttrande över rubr. motion. Länsstyrelsen har berett Stockholms, Solna, Sundbybergs, Sollentuna, Upplands-Väsby och Sigtuna kommuner samt Stockholms handelskammare tillfälle att yttra sig. Inkoma yttranden bilägges. Stockholms läns landsting yttrar sig direkt till trafikutskottet.

Motionens huvudsakliga innehåll

Inledningsvis anføres att kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda i dag inte är helt tillfredsställande. Behovet att lösa denna fråga blir än större om ytterligare flygtrafik skulle flyttas över till Arlanda. Därefter redovisas prognoser över vägtrafik- och flygpassagerarutvecklingen samt diskuteras för- och nackdelar med olika trafiklösningar. Avslutningsvis framhålls att transporterna av flygpassagerare mellan Stockholm och Arlanda är ett problem som inte enbart berör Stockholmsområdet. Det bör därför ligga i statsmakernas intresse att synkronisera förslagen och medverka till en snabb och god lösning.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen delar motionärernas uppfattning att trafiken mellan Arlanda och Stockholm är en riksangelägenhet. Statsmakterna bör därför ta initiativ till och ha huvudansvaret för att frågan löses.

Att förbindelserna mellan Arlanda och Stockholm är en nationell fråga innebär naturligtvis inte att frågans lösning saknar regionalt intresse. Tidigare har utredningen för lokalisering av flygverksamheten i stockholmsområdet (ULF) och den av chefen för kommunikationsdepartementet tillsatta Centralstationsterminalgruppen (CT-gruppen) studerat denna fråga. Där behandlades behovet av flygplatsanknutna förbindelser resp. behovet av terminal i centrala Stockholm. Olika trafiktekniska lösningar måste nu studeras i anslutning till förestående överväganden rörande inrikesflygets framtida lokalisering.

Resvaneundersökningar visar att Stockholms innerstad minskat i betydelse som start- och målområde för Arlandatrafiken. Denna delas i stället upp på flera punkter, vilket hänger samman med utvecklingen mot utspridning av bostäder och arbetsplatser i regionen. Enligt ULF:s uppfattning torde man kunna räkna med att endast ca 1/3 av flygpassagerarna till Arlanda kommer att utnyttja en förbindelse med Stockholms centrala delar.

En spårförbindelse förutsätter ett stabilt trafikantunderlag och är inte på samma sätt som busstrafik möjlig att anpassa till skiftande trafikantunderlag.

Med hänsyn till det anförda samt de höga investerings- och årskostnaderna vill länsstyrelsen inte förorda att en separat spårförbindelse byggs för trafiken mellan Stockholm och Arlanda.

Flera kommuner har i sina remissyttranden föreslagit en förlängning av lokaltågstrafiken från Märsta till Arlanda. Länsstyrelsen har bl. a. i länsplanering 1974 pekat på att de boende i Märsta har långa restider till arbetet. Det är därför angeläget att pröva huruvida ett samutnyttjande mellan regional trafik och flygpassagerartrafiken kan åstadkommas via norra stambanan. Väljs en lösning med spårbunden trafik bör förlängning av lokaltågslinje

aktualiseras. För att uppnå tillräcklig trafikstandard torde dock en förbättring av turtätheten från 30 min till 15 min intervall vara en förutsättning. SJ:s ökande fjärrtrafik kommer också att innebära ökande belastning av sträckan Stockholm–Märsta och behöva kompletteras med ytterligare ett spår.

Till en lösning av kommunikationerna mellan Arlanda och Stockholm hör också anläggandet av terminal. Anspråken på en terminal för Arlandatrafiken blir i viss mån beroende av huruvida inrikesflygtrafiken på Bromma flyttas till Arlanda och därmed påverkar trafikunderlaget. Terminalens utformning och frågan om hur anslutningstrafiken skall ordnas blir beroende av vilken trafiklösning som väljs. Busstrafiken torde i dag ha en förhållandevis god kapacitet och kommer förmodligen ur kostnadssynpunkt att under överskådlig tid vara det enda realistiska alternativet. Med en terminal intill Centralstationen, vilket länsstyrelsen i yttrande över CT-gruppens förslag ställt sig positiv till, samt anslutningstrafik med buss återstår nödvändiga utbyggnader för trafiken norrut till E 4 via Klarastrandsleden och Karlberg. Dessa vägprojekt finns medtagna i vägverkets långtidsplaner för perioden 1976–85. ULF ansåg det mycket angeläget med en tidigareläggning av dessa projekt. Överläggningar pågår om utformning, markintrång och konsekvenser för miljön av E 4:s förlängning från Karlberg till Frösunda mellan statens vägverk samt Stockholms och Solna kommuner. Med hänsyn till de planeringsproblem som föreligger inom Solna kan tidpunkten för påbörjande av dessa vägprojekt inte anges. Med de planerade vägutbyggnaderna genomförda torde dock nuvarande framkomlighetsproblem kunna lösas och kapaciteten för flygpassagerartrafik med buss vara tillräcklig för relativt lång tid framåt. I gällande flerårsplan ingår således även utbyggnad av väg E 4 med ytterligare ett körfält i vardera riktningen mellan Ulriksdal och Sörentorp. Det utbyggnadsbehov av E 4 till åtta körfält, som redovisas i motionen, torde grunda sig på nu inaktuella trafikprognoser.

Länsstyrelsen vill avslutningsvis instämma i det angelägna att statsmakterna tar initiativ till att uppnå en lösning av kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda. Länsstyrelsen förutsätter därvid att finansieringen sker genom tilldelning av särskilda medel för detta ändamål.

Beslut i detta ärende har fattats av styrelsen. I beslutet deltog landshövdingen Mehr, ordförande, ledamöterna Johansson, Blom, Nilsson, Söderström, Hjerne, Lunde, Hörlén, Forsberg, Lekberg, Wictorsson, Hellmark och Jacobson samt tjänstgörande suppleanten Andersson.

Vid styrelsens behandling av ärendet var härutöver personalföreträdaren Fagerberg närvarande.

Ledamoten Jacobson reserverade sig mot beslutet i enlighet med Stockholms läns landstings motion 1975:8.¹

Bilagor till länsstyrelsens yttrande

Stockholms kommun (Stockholms gatunämnd)

Stockholms gatunämnd får härmed som svar på remissen överlämna och åberopa ett av gatukontoret i ärendet 1977-05-02 avgivet tjänsteutlåtande samt därutöver anföra.

Enligt gatunämndens mening bör man utreda möjligheterna att förlänga pendeltågstrafiken från Märsta till Arlanda. Investeringarna borde bli relativt

¹ Här ej bilagt.

små jämfört med en expressbana till Arlanda. Befintlig vagnpark och spår till Märsta kan därvid utnyttjas. Spårbunden trafik är från miljösynpunkt att föredra framför busstrafik.

TJÄNSTEUTLÅTANDE 1977-05-02

Gatukontoret får i ärendet anföra följande

Motionens huvudsakliga innehåll

Kommunikationerna mellan Stockholm och storflygplatsen Arlanda är i dag inte helt tillfredsställande. Samtidigt som den nya storflygplatsen utbyggdes borde också det kollektiva kommunikationssystemet ha utvecklats. Om ytterligare delar av svenskt linjeflyg skulle komma att överflyttas till Arlanda är det än mer nödvändigt att ett lämpligt kommunikationssystem färdigställs.

Ett befolkningscentrum och en flygplats hör ihop. Ju kortare en flygning är desto närmare bör huvudmålet för flygresenären ligga. Har man av topografiska skäl, säkerhetsskäl eller annat valt att förlägga flygplatsen långt från ett centrum är snabbheten i kommunikationerna däremellan av stor vikt.

År 1975 var antalet flygpassagerare i in- och utrikestrafik samt utrikes chartertrafik ca 4 miljoner vid Arlanda. Luftfartsverkets prognoser visar att det år 1980 är 6,3 miljoner resande, år 1985 9,1 miljoner och år 1990 ca 12 miljoner som kommer att utnyttja flyget inom Stockholmsområdet från Arlanda eller Bromma. I dag upprätthålls trafiken mellan Stockholm och Arlanda med bussar och bilar. Trafikanterna beräknas till ca 40 % utnyttja buss och 60 % privatbil eller i vissa fall taxi. Med ledning av väntad trafikutveckling synes det nödvändigt att förbättra förbindelserna till Arlanda från Stockholms innerstad.

Terminalfrågan i Stockholms innerstad är f. n. bristfälligt löst. Stor vikt måste läggas vid denna fråga, då den har betydelse för hela Arlandatrafikens utveckling och framtida service. För tätortsområdena inom Stockholms kommun kommer Arlandatrafiken att ställa speciella krav på framkomlighet och miljö.

Olika kommunikationsalternativ måste finnas som fyller passagerarnas krav på snabbhet, bekvämlighet och översiktlighet. Det synes naturligt att resenärerna skall ha valmöjligheter. Bussar, som i dag trafikerar Stockholm–Arlanda, har genom sin flexibilitet en viss fördel. De kan lätt byta terminal och välja nya färdvägar. En begränsning är dock rörligheten inom tätortsområden och den relativt låga hastigheten.

Den spårbundna trafiken har stora fördelar genom att hastigheten kan vara hög, komforten god och säkerheten stor. Energiåtgången kan bli låg och miljöolägenheter kan begränsas. Investeringskostnaderna är förhållandevis stora. Färdvägarna är bundna liksom terminalerna. Men i motionen framhålls att trots detta den spårbundna trafiken synes vara att föredra, där passagerarunderlaget är stort.

Gatukontorets synpunkter

På grund av den korta remisstiden har det ej varit möjligt att noggrant penetrera problemen med tåg- alt. busstrafik. I samband med remissbehandlingen har samråd skett med stadsbyggnadskontoret och AB Storstockholms Lokaltrafik.

För- och nackdelar med busstrafik

F. n. trafikeras Stockholm–Arlanda med ca 20 bussar. Terminalen inom Stockholm är förlagd till Vasagatan, där bussarna uppställs på gatumark. Vissa framkomlighetsproblem har kunnat iakttas på Vasagatan. Enligt luftfartsverkets prognos över trafikutvecklingen beräknas antalet flygtrafikanter öka från 4,4 miljoner 1975 till ca 9 miljoner 1985. Enligt uppgift från SL beräknas antalet insatta bussar behöva öka från ca 20 i dag till ca 100 under högräsk till 1985 för att möta efterfrågan. Detta medför att terminalfrågan för bussar inom Stockholm måste lösas. Enligt utredningen om Trafikterminal vid Stockholm C (CT-utredningen) ansågs det lämpligt att bl. a. flygbussarna förlades till den planerade terminalen över Centralbangården. Då det är ovissat när detta förslag kan genomföras måste andra lösningar utredas. Vidare ifrågasätts om inte reserverade körfält blir nödvändiga för att klara framkomligheten för dessa bussar.

Enligt gatukontorets uppfattning ger busstrafik vissa fördelar i form av bättre flexibilitet. Det är exempelvis möjligt att sätta in ett större antal bussar vid flygplansförseningar etc. Resenärer utmed färdvägen har också bättre möjligheter att få hållplatser anordnade, vilket ställer sig betydligt svårare vid spårbunden trafik. Vagnparken kan även hållas mer modern och därmed ge större komfort åt resenärerna. Kontoret förutsätter att bussarna görs så miljövänliga som möjligt, dvs. tystgående och med högklassig avgasrening.

En utökad busstrafik torde, utöver vad ovan nämnts om terminalfrågan och reserverade körfält, kräva vissa ombyggnader av gatunätet, vilka f. n. inte närmare kan preciseras.

För- och nackdelar med tågtrafik

För den spårbundna trafiken föreligger olika idéprojekt, bl. a. har LAKU i sin slutrapport framfört ett projekt med separering av spår för lokaltåg och fjärrtåg. Vid planeringen av utbyggnaden av Norra Järvafältet har markreservation gjorts för en expressbana (S-bana) till Arlanda från Stockholm C. Vidare har vid planeringen av utbyggnaden av Inre Tvärleden hänsyn tagits vid utformningen av viadukterna vid E 4 och stambanan för att bereda plats för en utökning av antalet spår. Det i motionen nämnda svävtågalternativet kan inte kommenteras då inga handlingar har varit tillgängliga.

En skisserad spårförbindelse enligt LAKU's alternativ torde ge vissa positiva effekter för miljön, då banan delvis går under jord. En sådan bana är dock mindre flexibel än bussar, vilket ur trafikantsynpunkt är sämre, t. ex. kan hållplatser utmed banan och tidsanpassningen till flygplanens avgång och ankomst ej göras så flexibla som vid busstrafik. Terminalfrågan inom Stockholm blir komplicerad och utrymmeskrävande, vilket fordrar noggranna utredningar. Kostnadmässigt är tågalternativet dyrare. Investeringsarna för nya spårförbindelser och vagnpark har nämligen beräknats uppgå till ca 1 miljard kronor.

Motionärerna förutsätter dock att staten engagerar sig i att ge Arlanda flygplats förbättrade kommunikationer i form av spårbunden trafik. Enligt kontorets mening borde investeringarna i projektet helt betalas av statsmedel.

Kontoret anser att det ej är möjligt att på föreliggande utredningsmaterial ta ställning till buss- eller tågalternativet. Kontoret finner det emellertid inte

osannolikt att det senare alternativet kan vara lösningen på lång sikt, varför man därför skall reservera mark härför för att ej omöjliggöra en banutbyggnad. En tågförbindelse är dock både dyr och tidskrävande att genomföra. Under alla förhållanden kommer under en övergångstid den kollektiva trafikförsörjningen till Arlanda från Stockholms innerstad att ske med bussar. En snar lösning på Arlandabussarnas terminalfråga inom Stockholm måste därför framstå som en angelägen åtgärd, då Vasagatsterminalen redan nu är hårt belastad.

Gatukontoret hemställer att gatunämnden beslutar att som svar på motionen till länsstyrelsen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

Solna kommun

Kommunstyrelsen, som beretts tillfälle yttra sig över rubricerade motion, instämmer i att det ur en rad samhälleliga synpunkter – inte minst sådana kommunen har att bevaka – är ett starkt önskemål att största möjliga del av marktransporterna till och från Arlanda sker med spårbundna trafikmedel.

Norra stambanans hittills enda spårpar är mycket hårt belastat och medger ej ytterligare kapacitetsökning för den lokala pendeltågstrafiken. Den begränsning av den kollektiva trafikens konkurrensmöjligheter som följer härav är visserligen tills vidare endast till mindre del ett problem för Solnas invånare, men kan i samband med den förväntade utbyggnaden av de norra kommundelarna få större betydelse även för Solna. Kommunen har också i sitt stadsplanearbete reserverat utrymme för ytterligare spår utmed norra stambanan. Kommunstyrelsen stöder därför tanken, att – så snart ekonomiska förutsättningar föreligger – ge pendeltågstrafiken ökat utrymme genom anläggande av ett nytt spårpar för fjärrtrafiken, som under lång tid även torde kunna utnyttjas för anslutning av ett stickspår till Arlanda.

Förslaget om ett svävtåg är visserligen i och för sig intressant, men eftersom en sådan trafik inte kan samordnas med konventionell järnvägstrafik, erhålles därmed ingen förbättring av den akuta bristsituationen för den inomregionala kollektivtrafiken. Det torde också vara helt uteslutet, att man inom överskådlig tid skulle ha möjligheter att förverkliga två nya trafiksystem inom denna del av regionen.

Kommunstyrelsen vill därför sammanfattningsvis uttala, att en spårbunden trafik till Arlanda i första hand bör samordnas med den ur regional kollektivtrafiksynpunkt önskvärda utbyggnaden av ytterligare ett spårpar för norra stambanans fjärrtrafik.

Sundbybergs kommun

Frågan om i motien förordad speciell kommunikation kan inte anses vara aktuell inom överskådlig tid med tanke på fördelning av vägmedel. Vi har nämligen mera angelägna vägprojekt att ta hänsyn till på grund av det ekonomiska läget. Då det i framtiden eventuellt finns möjlighet att disponera medel är det sannolikt att nya tekniska alternativ står till buds.

Sollentuna kommun

I motionen anföres att trafiken Stockholm–Arlanda har nationell och internationell betydelse samt att det av denna anledning bör ligga i statsmakternas intresse att söka synkronisera föreliggande förslag till kommunikationer mellan Stockholm–Arlanda. Motionärerna anser att det åligger statsmakterna att ta initiativ för att medverka till en snabb och god lösning i denna fråga. Riksdagen föreslås ge regeringen tillkänna vad som i motionen anförts rörande olika möjligheter att lösa frågan om kommunikationerna Stockholm–Arlanda och trafikterminaler i Stockholms centrum. Sollentuna kommun berörs i första hand av de kommunikationsalternativ som berörs i motionen. Även terminalfrågans lösning kan få betydelse för kommunen.

Kommunikationsalternativ

Bussar

I motionen framhålls att bussar, som i dag användes i direkttrafik Stockholm–Arlanda, genom sin flexibilitet har en viss fördel. De kan lätt byta terminal och välja nya färdvägar. En stark begränsning är dock rörligheten inom tätortsområden och den relativt låga hastigheten. Även om ett filsystem utvecklas utgör bussarna ett hinder för den övriga trafiken. För driften fordras också förhållandevis mycket energi och miljöproblemen är svårlösta. Det torde röra sig om mellan 50 och 100 bussar i daglig trafik för att fylla ifrågavarande transportbehov.

Spårbunden trafik

Motionärerna betonar den spårbundna trafikens fördelar. Hastigheten kan vara hög, komforten god och säkerheten stor. Kapaciteten kan öka utan att för den skull nämnvärt öka kostnaderna. Energiåtgången kan bli låg och miljöolägenheter kan begränsas.

Investeringskostnaderna är emellertid förhållandevis stora. Färdvägarna är bundna liksom terminalerna. Stadsplanen påverkas därav. Men trots detta syns den spårbundna trafiken vara att föredra, där passagerarunderlaget är stort. Den framtida statliga och kommunala trafikpolitiken kan dock bli av avgörande betydelse. Höjda bensinpriser, höjda bilskatter och ökade miljökrav är faktorer, som direkt eller indirekt påverkar resenärernas val av transportmedel.

I motionen betonas att flera projekt kan utvecklas för att lösa problem i samband med den spårbundna trafiken. Ett alternativ är att dra ett spår mellan Stockholms Central och Arlanda. Stockholms läns landstings kollektivtrafikutredning har i sin slutrapport framfört ett projekt med separering av spår för lokaltåg och fjärrtåg.

Motionärerna anser att när man diskuterar Arlandatrafiken får man inte utesluta svävtåg av Aerotrain-typ – i likhet med den man använder i Frankrike. Tåget kan köras i tunnel och på pelare med en säkerhet som överträffar vanlig spårbunden trafik. Det kan anpassas till det redan befintliga vägsystemet utan att ny mark i nämnvärd utsträckning tas i anspråk. Motionärerna anser att Aerotrain i dag kan erbjuda olika alternativa lösningar, som gör projektet intressant inte minst från miljösynpunkt.

Regionplan 73

I den av Kungl. Maj:t fastställda regionplanen anges reservation för utbyggnad av en tunnelbana med två grenar till Järvafältsområdet (med utgångspunkt från Kungsträdgården och ändstationer i Hjulsta respektive Alboda). I beskrivningen till regionplanen anföres att utöver på kartorna särskilt angivna reservationer avses möjligheter hållas öppna för utbyggnad av en järnväg från Ulriksdal genom Järvafältsområdet med anknötning till Märsta-Arlanda och Upplands-Bro. Se bilaga 1.

Reservat för ytterligare tre spår vid järnvägen

Vid stadsplanläggning av områden inom Sollentuna kommun, som gränsar till stambanan Stockholm-Uppsala, kräver Statens Järnvägar att reservat för ytterligare tre spår jämte skyddszoner läggs ut. Sådana reservat är en förutsättning för stadsplanernas fastställelse.

Stockholms läns landstings kollektivtrafikutredning (LAKU)

I LAKU redovisas mycket översiktligt ett idéprojekt för separering av spår för lokaltåg och fjärrtåg. Huvuddragen i projektet är följande:

1. Ny sträckning för fjärrtågsspåren från Solna station *dels* till Kungsängen, *dels* till en punkt mellan Upplands Väsby och Rosersberg (i höjd med Löwenströmska sjukhuset) samt nytt dubbelspår från denna punkt till Märsta.
2. Ny sträckning för lokaltågsspåren genom Stockholms innerstad från Solna station till Årstabron.
3. Nytt dubbelspår mellan Älvsjö station och Tullinge.
4. Nytt fjärrtågsspår mellan Tullinge och Järna.

Sträckningarna redovisas på karta, bilaga 2.

I norr får de nya spåren för fjärrtåg en förgreningspunkt strax söder om vägen Stäket-Rotebro. Reservat för spår finns inom generalplanen för Kista, Husby och Akalla.

Konflikten för friområdena på Sollentunadelen av Järvafältet bör enligt LAKU till en del kunna lösas genom att järnvägsspåren på vissa sträckor förläggas i tunnel.

Den nya sträckningen för lokaltågsspåren genom Stockholms innerstad går i tunnel – till övervägande delen bergtunnel – och under tunnelbanenätet. En station kan anordnas för betjäning av Karolinska sjukhuset och arbetsområdena vid Norra Stationsgatan. Ytterligare stationer föreslås vid Odenplan, T-Centralen och Mariatorget med omstigningsmöjligheter till respektive tunnelbanor.

Vid en total utbyggnad enligt idéprojektet skulle närmare 75 km nya dubbelspår byggas sammanlagt för fjärr- och lokaltrafiken.

Det torde ej vara lämpligt eller möjligt att framföra godståg i lokaltågstunnel genom Stockholms innerstad. Å andra sidan kan det behöva övervägas om godstrafik även i framtiden måste kunna framföras på de sträckor, där lokaltrafiken nu framgår. I så fall får godstrafiken växlas över till fjärrtågstrafiken vid exempelvis Solna respektive Älvsjö.

Det behöver också övervägas om tågen mot Eskilstuna kan föras över till

den nya sträckningen för fjärrspåren mellan Tullinge och Järna.

Utöver höjd kapacitet för såväl lokal- som fjärrspårnäten samt höjd linjestandard för fjärrtågen medger projektet följande utvecklingsmöjligheter:

1. Trafik från Arlanda kan genom en 7 km lång avgrening kopplas in på fjärrtågslinjen ungefär vid Norrsunda.
2. En pendeltågsförlängning till Bro.
3. Om Roslagsbanan byggs om till normalspår utanför Roslags-Näsby kan en ny linje från sistnämnda punkt dras ungefär till Sörentorp och där kopplas ihop med lokaltågsspåren. Vid Roslags-Näsby kan omstigning till tunnelbana ske.
4. En station vid Flemingsberg kan lokaliseras närmare Huddinge sjukhus.

En grenlinje för lokaltrafik vid Grödinge kan utföras, därest en exploatering av detta område ånyo skulle aktualiseras.

Det redovisade delprojektet kan läggas till grund för närmare expertutredningar av olika slag.

Kommunfullmäktige uttalade i yttrande över LAKU beträffande reservat för spårbunden trafik genom Järvafältet att denna fråga skulle beredas ytterligare i generalplanesammanhang. Skäl förelåg därför ej att ta ställning i yttrande över LAKU.

Utkast juni 1975 till markanvändningsplan för Sollentuna kommun

I utkast juni 1975 till markanvändningsplan för Sollentuna kommun redovisades ej markreservat för järnvägsspår på Järvafältet. Det bör därvid betonas att frågan om reservat för järnvägsspår över Järvafältet ingalunda utelämnades i de diskussioner som låg till grund för utarbetande av utkastet till markanvändningsplanen. Att reservatet utelämnades var beroende av den radikalt förändrade användningen av Järvafältet, som utkastet skisserar, nämligen i huvudsak friområde mot den tidigare planerade användningen för bostäder och arbetsplatser. Vidare var ställningstagandet beroende av att kommunen, som tidigare anförts, i anslutning till nuvarande stambana tvingas till markreservationer för ytterligare tre spår. En utökning av järnvägsspåren utöver dessa tre ansågs ej vara realistisk.

Som ett led i tidigare skisserad användning av Järvafältet utarbetade kommunen 1972 en generalplan för stadsdelarna Nysved, Fäboda och Alboda. I beskrivningen till denna generalplan anfördes i den nu aktuella frågan följande:

''Expressbana'' (S-bana)

I en utredning för Luftfartsverkets räkning har SJ översiktsmässigt projekterat en S-bana till Arlanda från Stockholm C, där en alternativ sträckning inom Sollentuna är förlagd i Järvaledens och kraftledningsgatans kommunikationszon efter en bergtunnelstation i Järva regioncentrum. Banans sträckning i norr och i korsning med Stäketvägen är endast skissartat angiven. I utkast till regionplaneskiss för år 2000 finns i enlighet med SJ:s utredning inlagt i denna zon en järnväg, som delar sig till Arlanda-Uppsala och till Bro-Bålsta. En utredningsgrupp studerar denna banas läge i

förhållande till både Järvaleden och kraftledningen samt ett alternativt läge i bergtunnel genom Viby. I generalplanen visas bergtunnelläget, eftersom det enligt hittills gjorda utredningar förefaller mest sannolikt. Det i planen utlagda trafikområdet för Järvaleden har även bedömts kunna rymma en eventuell S-bana. I samband med S-banan reserveras även plats för en framtida fjärrtågförbindelse genom planområdet.

Yttrande över utkast till markanvändningsplan

Länsstyrelsen

I yttrande över utkast till markanvändningsplan anförde länsstyrelsen att frågan om en snabbana mellan Stockholm och Arlanda, den s. k. S-banan, ännu inte har avgjorts i den regionala planeringen. I den fastställda generalplanen för Stockholmsdelen av Järvafältet finns reservat för en sådan S-bana inlagt. Länsstyrelsen anser det nödvändigt att markreservat utlägges för en eventuell S-bana även i Sollentunas markanvändningsplan.

Landstinget

Landstingets trafiknämnd

Landstingets trafiknämnd har i sitt yttrande anfört att landstingets kollektivtrafikutredning (LAKU) föreslår att järnvägsfrågorna i regionen utreds närmare. I avvaktan på detta kvarstår enligt trafikkontoret behovet av ett järnvägsreservat från Sörentorp över Järvafältet. Trafikkontoret föreslår därför att planutkastets markreservationer väster om E 4 lämnas för vidare utredning i avvaktan på ställningstagande i regionplan 78 till Järvafältets utnyttjande.

Stockholms kommun

Stockholms kommunstyrelse anförde i sitt yttrande över markanvändningsplanen att i tidigare översiktliga planer, som berört Järvafältet, har diskuterats ett spårområdesreservat för den s. k. S-banan längs E 4 och vidare genom Sollentunas del av Järvafältet. I sitt remissyttrande över områdesplanen för Akalla arbetsområde påtalade Sollentuna att i denna ej särskilt hade markerats något reservat för S-bana. Man anförde att tills det slutligt klarlagts huruvida behov av denna bana föreligger eller ej skulle reservatet anges i såväl områdes- som stadsplan. I den nu från Sollentuna utremitterade markanvändningsplanen omnämns däremot över huvud taget inte S-bana och än mindre har några reservat utlagts på plankartan.

Visserligen kan den utlagda skyddszonen längs E 4 utnyttjas till en del – längs kommungränsen mot Stockholm – för en dylik s. k. S-bana, men i så fall kan det nu anförda motivet för skyddszonen, bevarande av vegetation, ej vidmakthållas. Det bör klarläggas i den på remisshandlingarna följande generalplanen om S-banereservatet skall kvarligga. Konsekvenserna för Sollentunas del måste i så fall klarläggas vad gäller läget för reservatet. Det senare avser framför allt sträckningen norr om Hanstaområdet. För Stockholms del har frågan viss betydelse för Akalla arbetsområde, möjligen också för Hanstaområdet.

Vägreservat

I yttrande över utkast till markanvändningsplan kräver Vägverket att möjlighet skall hållas öppen för en vägsträckning genom Järvafältet. Denna vägsträckning överensstämmer med den i tidigare Järvafältsplanering föreslagna Järvaleden och dess anknötning till Häggviks trafikplats genom Järvalänken. Se bilaga 3.

Kommunstyrelsens beslut rörande Järvafältet

I utkast juni 1975 redovisades ett alternativ med Järvafältet väster om E 4 och kraftledningen och norr om Hansta som ett friområde.

Den 29 mars 1977 beslöt kommunstyrelsen att hemställa att länsstyrelsen förordnar om naturreservat för den del av kommunen, som avgränsas av Stäketvägen i norr, kraftledningen och E 4 i öster, kommungränserna i väster och söder med undantag för ett utredningsområde i Hansta. Se karta, Bilaga 4.

Kommunstyrelsens arbetsutskott behandlade vid sammanträde den 6 juli 1976 frågan om angivande av markreservat för järnväg och trafikled genom Järvafältet. Arbetsutskottet beslöt att begära besked av SJ huruvida ett markreservat på Järvafältet utgör ett alternativ till det nuvarande reservatet vid stambanan. SJ har tillskrivits i ärendet. Skriftligt besked har ännu ej inkommit. Vid underhandskontrakt har dock uppgivits att frågan om ett reservat för järnväg över Järvafältet i relation till en utökning av befintliga spårssystem ej kan besvaras enbart med hänsyn till förhållanden i Sollentuna utan att den frågan måste lösas i den översiktliga regionala planeringen.

Vidare har SJ ej haft tillfälle att göra några ekonomiska utredningar, som belyser eventuella skillnader i kostnader för huvudalternativet.

Lokaltågen

Lokaltågtrafikens omfattning har två mycket betydelsefulla aspekter:

Kapaciteten under högtrafik, av betydelse för den lämpliga omfattningen av bebyggelsen i banans uppland.

Turtätheten, en väsentlig faktor för standarden på trafiken.

Redan nu är i högtrafik vissa tåg nästa fullsatta på den mest belastade sträckan (Helenelund–Solna). Således kan en ökad kollektivtrafikandel eller ökad bebyggelse vid oförändrad trafik snabbt leda till kapacitetsproblem.

Uppsalabanan har en stor belastning och komplicerade trafikförhållanden med blandning av lokaltrafik och fjärrtåg. Det avtal angående SL:s pendeltrafik, som ingåtts med SJ, utnyttjas nu maximalt. En tätare lokaltågstrafik under högtrafik erfordrar förmodligen utbyggnad av ytterligare spår, något som endast kan ske i ett mera långsiktigt perspektiv. Den enda kapacitetshöjande åtgärd som är möjlig på kort sikt är ökning av tåglängden till 10 vagnar, vilket dock erfordrar ytterligare materiel. Därutöver kan emellertid insatstrafik med bussar parallellt med den mest belastade sträckan (Solna–Sollentuna) avlasta tågen, varför lokaltågens kapacitet ändå synes vara en överkomlig begränsning vad avser bebyggelsens omfattning.

Turtätheten på lokaltågen är bestämmande även för den lokala busstrafi-

kens turtäthet och har därför ett mycket stort inflytande på hela kollektivtrafikstandarden. Ett naturligt och närliggande önskemål är därför givetvis att öka turtätheten på pendeln för att öka bekvämligheten och attraktiviteten hos tågen under icke högtrafik.

Nuvarande trafik grundar sig på pendeltågsavtalet, vartill Hörjel-överenskommelsen ligger till grund. Pendeltågsavtalet reglerar SJ:s trafik på SJ:s bannät och har den omfattning som där bestämts. Innan denna överenskommelse träffades gjordes vissa bedömningar av tågkapaciteten på Uppsala-banan och besvärliga tågföringssituationer, som skulle uppstå genom blandningen av lokal- och fjärrtåg. Man ansåg då att den lokaltågstrafik som f. n. pågår skulle kunna klaras även med SJ:s beräknade trafiktillväxt fram till år 1990.

Tågen går mycket tätt stora delar av dygnet och ökad lokaltrafik medför betydande komplikationer även under icke högtrafik bl. a. därför att SJ:s tåg måste passas in i hela SJ:s tidtabell.

Pendeltågsavtalet gäller till 1990 och med hänsyn till den tid planering och byggande kräver är det nu aktuellt att diskutera hur trafiken därefter skall lösas och vilka utbyggnader som krävs.

De utredningar som hittills utförts rörande trafiken Stockholm–Arlanda har varit av mycket översiktlig natur och saknar fast förankring i den praktiska planeringsverksamheten.

Fem principiellt olika alternativ kan urskiljas.

Alternativ 1. All spårbunden trafik (pendeltåg, fjärrtrafik för person- och godstransport, Arlandatrafik, lokalgodstrafik) framsöks på utökad banvall (fem spår) i nuvarande sträckning.

Alternativ 2. Pendeltågstrafik och lokalgodstrafik bibehålls på nuvarande spår, fjärrtrafik för passagerare och gods jämte Arlandatrafik förläggs till ny bansträckning (tre spår) över Järvafältet. Utredning kan avse mark- och/eller tunnälläge.

Alternativ 3. Svävtåg förläggs till E 4. Spår för fjärrtrafik för person- och godstransporter förläggs till Järvafältet eller stambanan enligt alternativ 1 eller 2.

Alternativ 4. Förbindelserna Stockholm–Arlanda ordnas med buss. Spår för fjärrtrafik för person- och godstransporter förläggs till Järvafältet eller stambanan enligt alternativ 1 eller 2.

Alternativ 5. I diskussionerna rörande bl. a. regionalplanering har framförts önskemål att utreda en förbindelse till Arlanda via Täby.

Motionärernas syfte har varit att få statsmakterna att tillse att erforderliga utredningar utförs för att principbeslut skall kunna fattas om utformningen av det framtida spårsystemet Stockholm–Arlanda (Märsta). En eventuell flyttning av flygtrafiken från Bromma till Arlanda ökar behovet av planläggning av den spårbundna trafiken mellan Stockholm–Arlanda. Även om flygverksamheten på Bromma ej flyttas till Arlanda kräver konkurrensen mellan lokaltåg och fjärrtåg om nyttjandet av stambanan att lämpligaste utbyggnadsalternativ för den spårbundna trafiken utreds.

Järvafältet har ett högt värde som stort sammanhängande rekreativsområde. Kommunstyrelsens beslut att inge en framställning till länsstyrelsen om

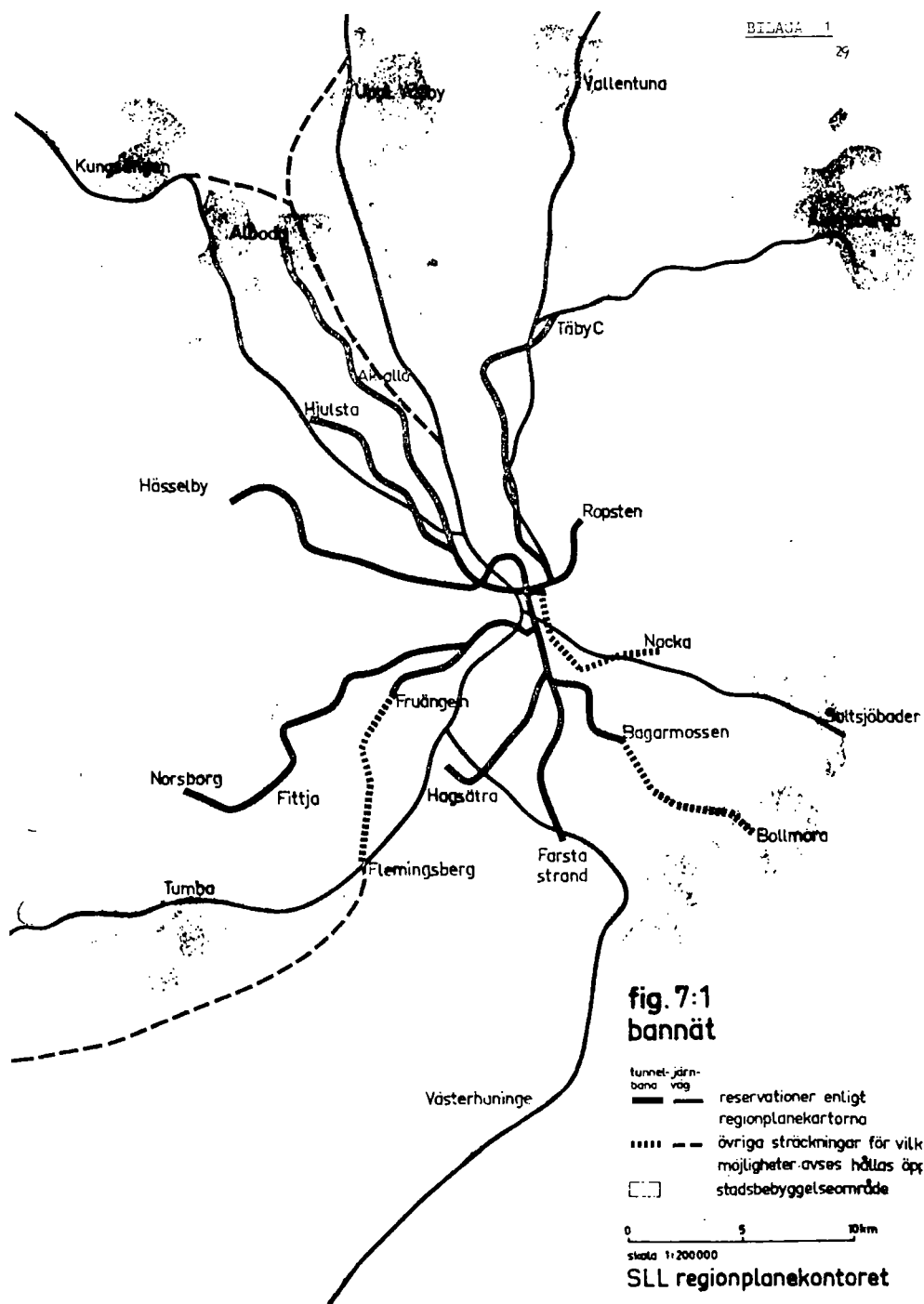
förordnande om naturreservat innebär ett ställningstagande för att området för överskådlig tid skall sparas för rekreation.

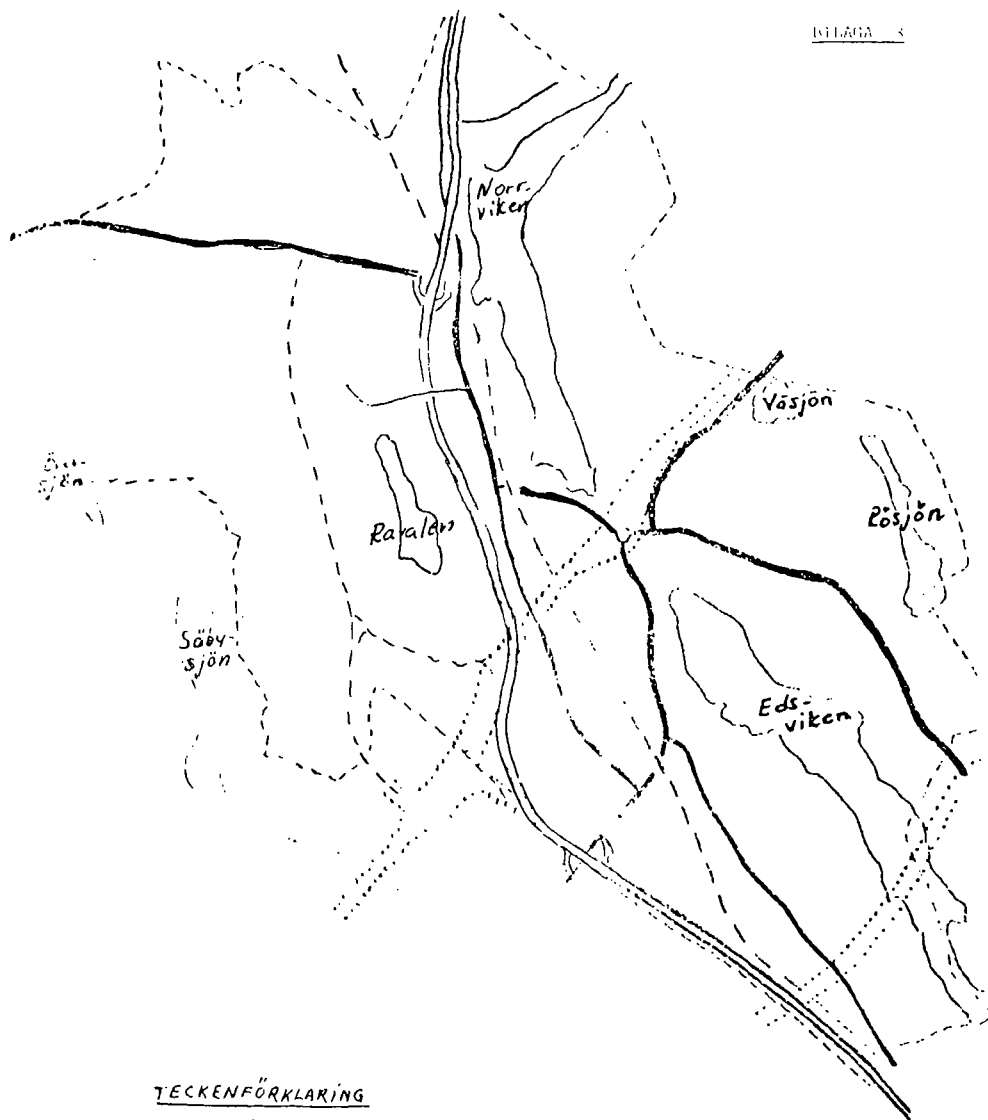
Det måste anses vara uppenbart att järnvägsspår genom Järvafältet skulle allvarligt minska Järvafältets värde som rekreationsområde.

Planeringskontoret anser därför att Sollentuna kommun skall fordra att i det utredningsuppdrag, som kan komma att utformas av regeringen, klart uttalas att utredningar som rör Sollentunas del av Järvafältet alltid skall avse lägen under jord.

I motionen understryks fördelarna med svävertåg. Planeringskontoret vill i och för sig ej ifrågasätta att svävertåg kan ges en sådan utformning att de kan accepteras från bl. a. bullersynpunkt. Med hänsyn till kommunernas ansvar inom detta område och de erfarenheter som hittills föreligger i detta avseende måste dock ett godkännande av kommunen om svävertåg som alternativ till konventionell tågteknik föreligga innan utredningar påbörjas.

Med hänsyn till att tillräckligt snabba resmöjligheter kan skapas med konventionell teknik bör alternativ 1 betecknas såsom huvudalternativ. Möjligheterna att ordna en hållplats för Arlandatrafikanter i Sollentuna bör utredas.

BILAGA 1
29



TECKENFÖRKLARING

- VÄGRESERVAT
- == FJÄRRLED
- == PRIMÄRLED
- == LED MED REGIONAL FUNKTION
- == SEKUNDÄRLED
- == MATARLED
- VÄGSTRÄCKNING FÖR VILKEN
MÖJLIGHET SKALL HÅLLAS ÖPPEN!

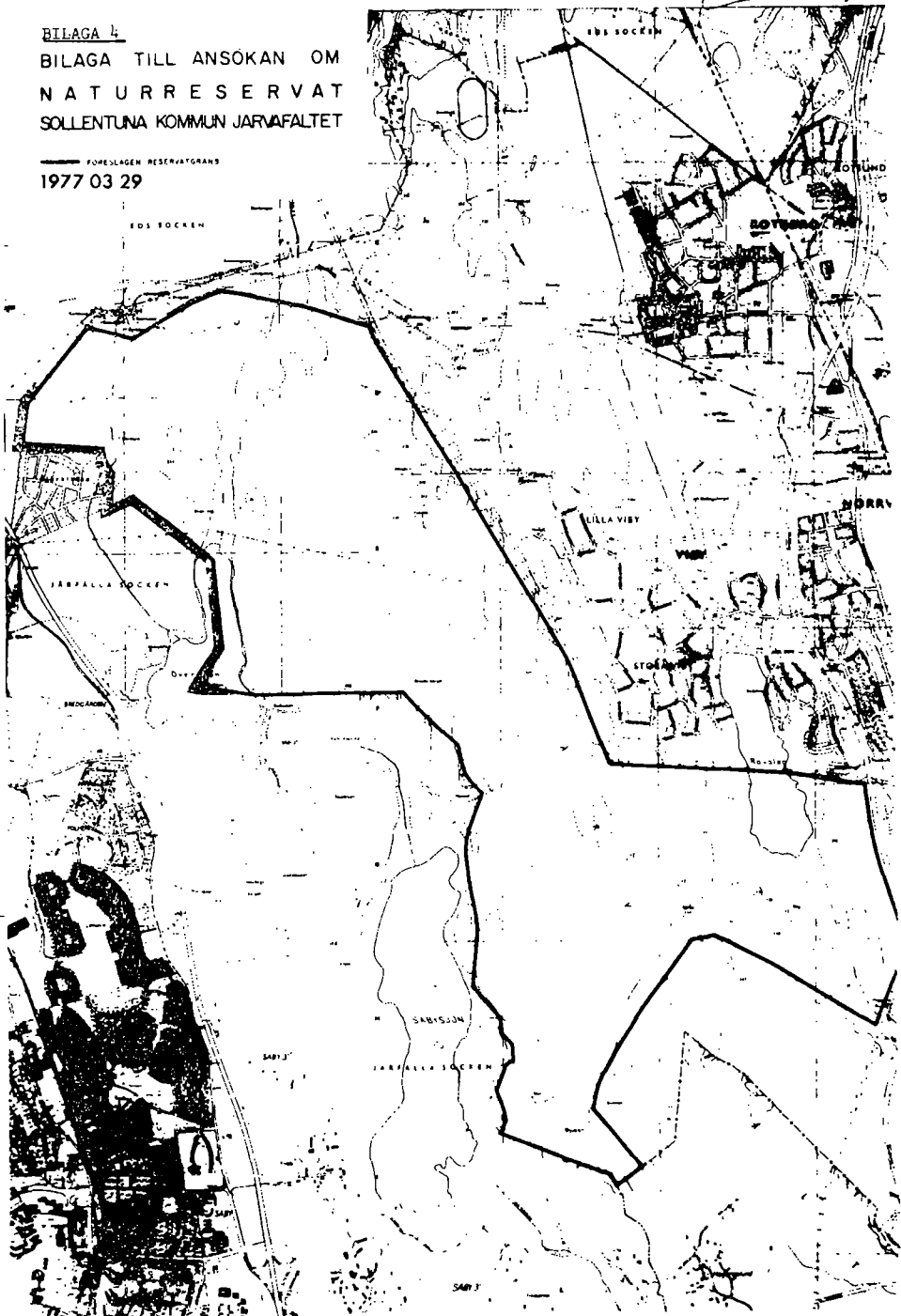
VFB 351 75:4225
75:3649

FUNKTIONELL KLASNING AV VÄG-
NÄTET I SOLLENTUNA KOMMUN

BILAGA 4

BILAGA TILL ANSÖKAN OM
NATURRESERVAT
SOLLENTUNA KOMMUN JÄRVAFALTET

FÖRESLAGEN RESERVATGRÄNS
1977 03 29



Upplands Väsby kommun

Motionen med bifogat underlagsmaterial är av översiktlig karaktär och redovisar inte förslag till hur kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda skall lösas för framtiden utan motionären hemsätter endast att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i den. Av den anledningen kan kommunen endast yttra sig principiellt över motionens innehåll.

Kommunen delar motionärernas uppfattning att den nuvarande trafiken mellan Arlanda och Stockholm med direktbussar inte är helt tillfredsställande sett ur flygpassagerarnas synpunkt. En spårbunden trafik i överensstämmelse med motionärernas uppfattning torde därför bättre svara mot ett allt större antal flygpassagerares behov av en snabb och bekväm kollektivtrafikförbindelse mellan flygplatsen och Stockholm. Inte minst blir detta aktuellt om hela inrikesflyget förläggs till Arlanda. De korta inrikes flygtiderna kräver att marktransporttiderna till och från flygplatsen inte upptar en orimligt stor andel av den totala restiden.

Med utgångspunkt från remissmaterialet kan kommunen inte bedöma huruvida en spårbunden förbindelse kan motiveras med andra skäl än vad som framförts ovan, dvs. att den rimligtvis bör vara snabbare, bekvämare och kapacitetsmässigt bättre än den nuvarande trafiken med bussar. Anledningen till detta är att motionen med tillhörande underlagsmaterial saknar ställningstaganden och uppgifter om framför allt två viktiga frågeställningar vilka enligt kommunens åsikt måste ligga till grund för en bedömning om huruvida ett spårbundet alternativ är genomförbart eller ej.

För det första kan kommunen inte acceptera att ett spårbundet transportsystem byggs uteslutande för att tillgodose Arlandapassagerarnas behov av snabba och bekväma förbindelser med Stockholms city.

Frågan måste sättas in i sitt större sammanhang. Bl. a. måste hänsyn tas till att den regionala kollektivtrafikapparaten i många avseenden inte uppfyller de krav som regionens invånare ställer på den med avseende på rimliga restider, turtäthet, bussanslutningar till pendeltåg m. m.

"Märstapendeln" kapacitetstak har nåtts redan i dag då spårsystemet inte kan utnyttjas ytterligare på grund av samtrafiken med SJ:s fjärrtåg. Kommunens uppfattning är att om en spårbunden förbindelse byggs ut mellan Arlanda och Stockholm går det inte att bortse från att detta måste kopplas samman med möjligheten att förbättra kollektivtrafiken för de människor som dagligen är tvungna att trafikera regionen på grund av arbetsresor och av andra orsaker.

Idén om svävtåg av typen Aerotrain som framförs av motionären bör, om det visar sig omöjligt att samköra detta transportsystem med den vanliga pendeltågstrafiken, avvisas enligt kommunens mening. Ett konventionellt spårbundet transportsystem med snabbare tåg än de nuvarande pendeltågen förordas.

Den andra viktiga frågan som inte omnämns i motionen är hur investerings- och driftkostnaderna för ett nytt transportsystem skall klaras och inte minst väsentligt hur dessa skall fördelas mellan olika intressenter. Motionärerna konstaterar endast att investeringskostnaderna för spårbunden trafik "är förhållandevis stora".

Att lösa kommunikationsfrågorna på marken till och från Arlanda är till stora delar en nationell angelägenhet till följd av flygplatsens betydelse som knutpunkt för landets flygtrafik. Därav följer att betydande delar av investerings- och driftkostnaderna måste bäras nationellt enligt kommunens uppfattning.

Ett eventuellt samutnyttjande av transportsystemet med den övriga kollektivtrafiken innebär naturligtvis att stockholmsregionens kostnadsansvar ökar jämfört med om förbindelsen enbart byggs exklusivt för flygpassagerarna.

Avslutningsvis är det viktigt att betona att om ett nytt spårssystem byggs ut med en sträckning genom Upplands Väsby ställer detta krav på att kommunen kommer in i ett tidigt stadium av planeringen för att därigenom kunna bevaka frågor som markintrång, linjesträckning i förhållande till tätorten, bullerfrågor m. m.

Sigtuna kommun

Motionärerna framhåller att kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda i dag inte är tillfredsställande och menar att det kollektiva kommunikationssystemet borde ha utvecklats samtidigt som flygplatsen byggts ut. Gjorda prognoser och bedömningar om framtida passagerartrafik pekar på ett kraftigt ökat trafikbehov som vid oförändrat trafiksystem synes kräva en utbyggnad av vägen till Arlanda med upp till åttafilig motorväg. Motionärerna är dock tveksamma till en sådan utbyggnad och ökning av landsvägstrafiken och pekar i stället på de fördelar som alternativet spårbunden trafik Stockholm–Arlanda ger.

Sigtuna kommunstyrelse delar helt motionärernas bedömning av behovet av en förbättrad och långsiktig lösning av transporter till och från Stockholm–Arlanda. Detta behov accentueras ytterligare som motionärerna påpekar vid en överföring av Linjeflygs trafik från Bromma till Arlanda. Kommunstyrelsen finner också alternativet spårbunden trafik varande det mest lämpade kommunikationssystemet för att på sikt uppfylla de trafik-, service- och miljöaspekter som måste beaktas i detta sammanhang.

En utbyggnad av nuvarande spårvägssystem och införande av tågtrafik Stockholm–Arlanda kan inte ske utan förhållandevis stora investeringskostnader från samhällets sida. Det är därför mycket angeläget och samhälls-ekonomiskt riktigt att en sådan investering ges en optimal nytta och förräntning. Kommunstyrelsen vill därför mycket kraftigt betona att tillskapandet av en eventuell spårbunden linje Stockholm–Arlanda inte får bli ett exklusivt trafiksystem för enbart Arlandaresenärer. Det måste i stället betraktas som ett komplement till den redan i dag överbelastade pendeltågstrafiken till och från sektorn Sigtuna–Upplands Väsby–Sollentuna och Stockholms city. För den perifert belägna kommunen Sigtuna med långa restidsavstånd och begränsad åtkomlighet till regionens och citykärnans utbud av arbetsplatser ter sig en förkortning av restiden som mycket angelägen. Detta gäller då människor som dagligdags har att färdas till och från sitt arbete och som tvingats acceptera i många fall orimligt långa restider. Dessa grupper berättigade krav på en bättre och snabbare kollektiv trafikförsörjning måste alltså vägas in i de resonemang som skall föras om eventuell spårbunden trafik till Arlanda. Motionärerna har tyvärr inte berört denna väsentliga regionala aspekt.

Kommunen förutsätter således att en eventuell utbyggnad av trafiksystemet går via Märsta station till Arlanda och att uppehåll görs vid stationen för av- och påstigande före fortsatt färd mot Arlanda eller Stockholm. Restiden Märsta–Stockholm C skulle avsevärt förkortas för kommuninvånarna med möjlighet att nyttja ett relativt snabbgående tåg med ett begränsat antal uppehåll.

Vid Märsta station sker också i dag en relativt omfattande omstigning. Det

är främst två kategorier av resenärer, dels de som har eller haft Arlanda som resmål och dels de som byter mellan Uppsalatågen och pendeltågen. Genom en spårbunden Arlandalinje via Märsta station utvidgas möjligheterna för Uppsala- och än längre norrifrån kommande resenärer att på ett relativt smidigt sätt ta sig till och från Arlanda. Denna aspekt bör också vägas in i de fortsatta resonemangen.

Sammanfattningsvis tillstyrker Sigtuna kommunstyrelse en utbyggnad av spårbunden trafik till Arlanda under förutsättning av att denna investering utformas som ett komplement till den regionala kollektiva trafikförsörjningen och därigenom framför allt kommer de perifert belägna kommunerna och de där dagligen pendlande kommuninvånarna till godo.

Stockholms Handelskammare

Motionärerna anför att det av olika skäl – inte minst miljömässiga – är angeläget att öka kollektivtrafikens andel av resandet mellan centrala Stockholm och Arlanda flygplats. Den lösning som föresväras motionärerna, dock utan att ett direkt yrkande därom framställs, är att statsmakterna skall undersöka möjligheterna att bygga en snabbtågsförbindelse mellan Centralen och Arlanda flygplats, eventuellt av typen Aerotrain efter fransk förebild.

Kammaren delar helt motionärernas uppfattning att effektiviteten i flygförbindelser till stor del är beroende av att marktransporterna från flygplatsen till målpunkten blir så korta och snabba som möjligt. Detta förutsätter dels en rimlig närhet mellan flygplats och befolkningscentra, dels väl utbyggda kommunikationer från flygplatsen till stadskärnan. Det finns anledning att erinra om att det är dessa skäl som bl. a. legat till grund för kammarens vid ett flertal tillfällen framförda uppfattning att förutsätningsarna för att bibehålla Bromma flygplats för reguljär linjetrafik bör undersökas och tillvaratas av statsmakterna. I det sammanhanget vill kammaren också framhålla att frågan om kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda i hög grad är beroende av vilka beslut statsmakterna fattar om Brommas framtid mot bakgrund av de utredningsresultat som inom kort kommer att presenteras av den av regeringen tillsatta särskilda utredningsmannen. Kammaren kan i sig dela motionärernas uppfattning att en lågförbindelse mellan centrala Stockholm och Arlanda vore önskvärd. Med hänsyn till att ett sådant projekt både av ekonomiska och tekniska skäl endast torde kunna realiseras på lång sikt, är det enligt kammarens mening väsentligt att överväga vilka åtgärder för att förbättra kommunikationerna till Arlanda som kan genomföras relativt snabbt.

Kammaren vill från den utgångspunkten förorda att berörda myndigheters insatser koncentreras till att dels snarast få en lösning på terminalfrågan för flygbusstrafiken, dels påskyndar utbyggnaden av Klarastrandsleden.

Det torde i dag stå helt klart att posten är i stort behov av ersättning för sina nuvarande lokaler vid Stockholms Central. Kammaren har i annat sammanhang i särskild skrivelse till kommunikations- och bostadsministrarna framhållit nödvändigheten av att postens terminalfråga löses. En av statsmakterna och i landstingets regi driven utredning i denna fråga pågår också f. n.

I ett läge då posten lämnar sina nuvarande lokaler vid Centralen uppkommer möjligheten att bygga en terminal för flygbusstrafiken både till Arlanda och Bromma i detta område. Ett sådant alternativ skulle ha de klara fördelarna att terminalen kom att ligga i omedelbar anslutning till den

planerade Klarastrandsleden samt att en sådan lösning sannolikt skulle ställa sig avsevärt billigare än den tidigare diskuterade överdäckningen av stationsområdet.

En lösning av terminalfrågan i enlighet med här angivna riktlinjer kräver emellertid att Vägverket i sin planering av vägutbyggnaderna i regionen de närmaste åren starkt prioriterar Klarastrandsledens utbyggnad. Det är därför angeläget att medel för denna trafikled reserveras i den flerårs- och fördelningsplan som nu är under utarbetande inom verket.

Kammaren vill sammanfattningsvis framhålla att den delar motionärernas uppfattning att kommunikationerna mellan Arlanda och Stockholm måste ses som en riksangelägenhet med hänsyn till den betydelse som flyget har ur nationell synvinkel. På kort sikt torde emellertid busstrafiken vara det enda realistiska kollektivtrafikalternativ vad gäller förbindelserna med Arlanda flygplats. Det är därför oundgängligen nödvändigt att såväl frågan om bussterminal för flygbussarna får en rimlig lösning, som att Klarastrandsleden kommer till stånd.

Stockholms läns landsting (1977-05-13)

Riksdagens trafikutskott har hemställt om Stockholms läns landstings yttrande över rubricerad motion. Ärendet har överlämnats till trafiknämnden för handläggning.

Trafikkontoret har efter samråd med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) upprättat tjänsteutlåtande den 5 maj 1977.

Trafiknämnden beslöt den 12 maj 1977 att som svar på remissen överlämna och åberopa trafikkontorets ovannämnda tjänsteutlåtande.

Nämnden uppdrog också åt trafikkontoret att i samråd med SL och berörda statliga och kommunala myndigheter närmare utreda vilka åtgärder i fråga om bl. a. väg- och gatubyggnader, reserverade körfält samt bussprioriterade ljussignaler som krävs för att öka flygbussarnas framkomlighet på sträckan Stockholms City (Centralstationen) och Arlanda flygplats.

Protokollsutdrag utvisande nämndens behandling av ärendet biläggs.¹

Trafikkontorets tjänsteutlåtande

Riksdagens trafikutskott har 1977-03-23 hemställt om yttrande över rubricerade motion från Stockholms läns landsting och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL). Med anledning av remissen får trafikkontoret efter samråd med SL anföra följande.

1. Nuvarande trafiksystem

Busstrafiken till Arlanda flygplats påbörjades 1962-04-01 i anslutning till utrikestrafikens utflyttning från Bromma. Ändstation för trafiken var då Hagaterminalen. Sedan 1972 förs busslinjerna till Stockholms City med ändhållplatser på Vasagatan. Redan från hållplatserna i City fördelas trafiken på linjer till olika terminaler – f. n. två – inom flygplatsen. Busstrafiken utnyttjas i huvudsak av flygpassagerare och viss flygande personal. Restiden mellan Vasagatan och Arlanda flygplats är enligt tidtabell 45 minuter. Personaltransporter sker också med särskild busstrafik från platser i Stock-

¹ Här ej bilagt.

holms norra ytterstad till flygplatsen. Denna trafik är helt anpassad till arbetstidens början och slut. Vidare finns möjlighet att två gånger per timme med lokaltåg till Märsta och därifrån med buss resa till Arlanda flygplats. Resan från Stockholms Central tar i detta fall 50–60 minuter. Av direktbustrafiken fördelar sig passagerarna mot Arlanda med 75–80 % på hållplatserna vid Vasagatan, 15–20 % på terminalen vid Haga och ca 1 % på hållplatsen vid Järva Krog. Bussarna avgår från Vasagatan på fasta klockslag. Turintervall till samma terminal är lägst 5 minuter. Trafikeringen från Arlanda är anpassad till flygplanens ankomsttider. Bussarna inväntar således trafikanter från ett försenat flygplan.

Linjerna till Arlanda (och Bromma) är specialtrafik som inte ingår i SL:s vanliga taxsystem. Månadskorten gäller således inte och övergång till eller från flygplatsbussarna medges inte. Taxan sätts för att ge kostnadstäckning. Priset för enkel resa till Arlanda är för närvarande 12 kronor, men höjs 1977-06-01 till 15 kronor.

2. Trafikunderlag för marktransporter från Arlanda

Under den senaste 10-årsperioden har flygresenärernas resvanor kunnat kartläggas genom ett flertal intervjuundersökningar. Genom att undersökningar gjorts vid olika tidpunkter har även vissa tendenser till förändringar kunnat konstateras. Underlag för beskrivning av trafikunderlag och resmönster har hämtats från de rapporter som återges i källförteckningen.

Flygresorna indelas i tre huvudkategorier, inrikes linjefart, utrikes linjefart och utrikes charter. Vid inrikes linjefart genereras¹ ungefär hälften av resorna inom Stockholmflygplatsernas upptagningsområde. Startpunkten är ofta (ca 80 %) den resandes bostad. Den andra hälften av inrikesresorna attraheras¹ av mål i regionen. Målpunkterna är här arbetsplatser och hotell, företrädesvis i regionens centrala delar. Ca 20 % av de attraherade resorna har sina mål i "bostäder". (3)

Inrikespassagerarnas färdstätt till och från flygplatserna undersöktes av luftfartsverket år 1973 (3). Ur rapporten har hämtats *tabell 1* som visar skillnaderna i färdstätt mellan de båda flygplatserna och mellan genererade och attraherade resor. Taxi och buss svarar vid båda flygplatserna tillsammans för mer än 60 % av de attraherade resorna men inte för mer än 30–40 % av de genererade. Avstånden från startpunkterna avspeglar sig främst i den stora skillnaden i fördelningen mellan taxiresa och bussresa.

Tabell 1 Fördelningen av inrikespassagerarnas färdstätt vid marktransporter till Arlanda och Bromma.

Källa: Luftfartsverket (3).

	Bil	Taxi	Buss	Övrigt	Summa
<i>Bromma flygplats</i>					
Genererade resor	58	20	17	5	100
Attraherade resor	29	35	29	7	100
<i>Arlanda flygplats</i>					
Genererade resor	68	4	25	3	100
Attraherade resor	31	6	60	3	100

¹ Genererade resor: Resor som företas av boende eller verksamma inom flygplatsernas upptagningsområde till och från andra regioner i landet eller utlandet.

Attraherade resor: Resor som företas av boende eller verksamma utom regionen till och från Stockholmsregionen.

Vid utrikes linjefart är det 60–65 % svenskar som reser ut för att nå internationella kontakter. En betydande del av dessa resor genereras i de resandes bostäder inom regionen.

Utlänningarnas mål i regionen är likartade de som hitresta svenskar har, nämligen arbetsplatser och hotell, företrädesvis i regionens centrala delar. Innerstaden och cityområdets betydelse som målområde är troligen ännu större i detta fall.

Chartertrafik från Sverige med ursprung i regionen genereras nästan uteslutande i de resandes bostäder. Chartertrafiken till Sverige är så obetydlig att den i detta sammanhang kan försummas.

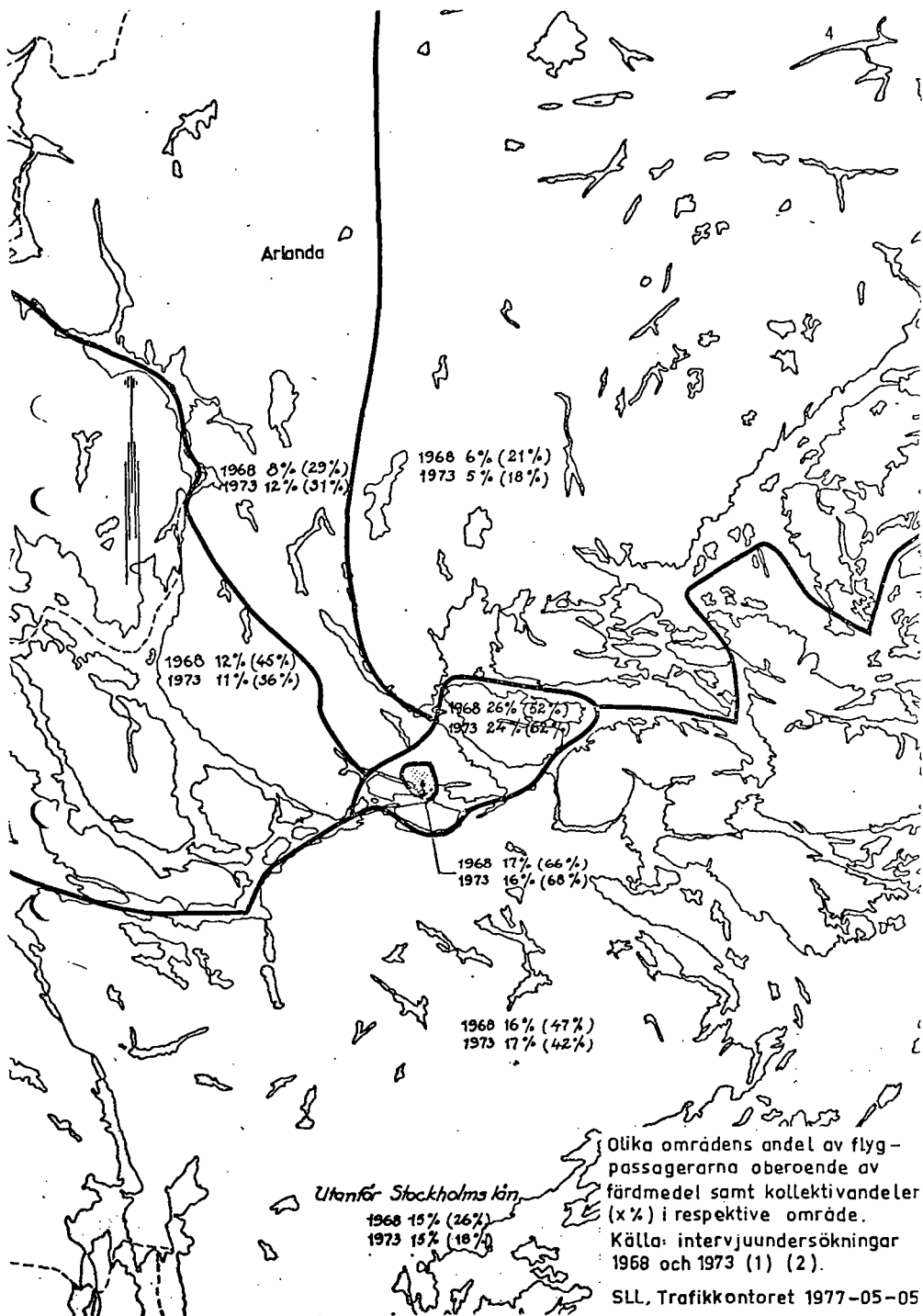
Ovanstående resonemang kan bilda en bakgrund för att förklara siffermaterial över dagsläge och utvecklingstendenser. I *figur 1* återges flygpassagerares procentuella fördelning på olika områden i regionen samt områdets kollektivandel. Materialet som hämtats från resvaneundersökningarna 1968 och 1973 (1) (2) visar att Stockholms innerstad har minskat sin andel som start- och målpunkt, medan främst allt den norra sektorn ökat andelen. Denna tendens är inte överraskande med hänsyn till den utspridning av såväl bostäder som arbetsplatser som sker i regionen. Hotellen visar sig också ha fått en mindre betydelse som målpunkt för resorna. Detta torde bero på att Stockholmsbesökets längd minskat, vilket är speciellt märkbart när det gäller inrikesresorna. Andelen bussresenärer till och från Arlanda visar en ökning när det gäller de som har innerstaden som start- och målpunkt, medan ytterområdena med undantag av den norra sektorn visar en vikande andel bussresenärer. Totalt är emellertid kollektivandelen i det närmaste konstant. 1968 var andelen 46 % mot 45 % 1973. Flygbussarna hade 35 % av antalet passagerare vid undersökningen 1973, resterande kollektivtrafik utgörs av taxi och annan busstrafik. Denna andel tyder på att busstrafiken uppfattas positivt av de resenärer som har god tillgänglighet till bussarna. Detta stöds också av Stockholms kommuns undersökning av den utåtriktade informationen (5). De utländska besökarna ansåg till 80 % bussförbindelsen tillfredsställande (5). En bidragande orsak till höjd kollektivandel för innerstaden under perioden torde vara att bussarnas ändhållplats flyttade terminalen vid Haga till Vasagatan under perioden mellan de två undersökningarna.

I *tabell 2* redovisas den faktiska trafikutvecklingen samt Luftfartsverkets prognos fram till år 2000.

Tabell 2 Ankommande och avgående flygpassagerare (i milj.) vid flygplatserna i Stockholmsregionen.

Källa: Luftfartsverket (6).

	Faktisk utveckling				Prognos		
	1965	1968	1970	1973	1976	1990	2000
LIN inrikes			0.61	0.77	1.01	2.95	5.00
SAS inrikes			0.55	0.75	0.91	2.35	4.00
Inrikes linjefart	0.67	0.92	1.16	1.52	1.92	5.30	9.00
Utrikes linjefart	0.79	1.07	1.32	1.52	1.76	4.40	7.00
Charter	0.31	0.57	0.71	1.10	1.20	2.50	4.00
Totalt	1.77	2.56	3.19	4.14	4.88	12.2	20.0



Ovanstående passagerarvolymen avser ankommande och avgående passagerare inkluderande transferpassagerare. Dessa passagerare, som byter mellan två olika flyglinjer räknas två gånger och skall inte medräknas i trafikantunderlaget för marktransporterna. Transferandelen varierar kraftigt mellan trafikslagen. Säkra uppgifter är emellertid inte tillgängliga. När det gäller chartertrafiken är transferandelen i det närmaste försumbar. Även utrikes linjefart har låg transferandel, uppskattningsvis mellan 5–7 %. I Luftfartsverkets utredning (4) gjordes en skattning av transferandelen för inrikestrafiken 1974. Transferandelen för SAS inrikes skattades till drygt 20 % och för LIN inrikes till knappt 30 %.

Om dessa transferandelar förblir oförändrade i framtiden skulle trafikunderlaget för 1990 respektive 2000 bli såsom återges i *tabell 3*.

Inom parentes redovisas det trafikunderlag som användes vid tidigare studier av en spårförbindelse (ULF 1974) (10). Uppgifterna antyder en överskattning av underlaget för marktransporter.

Tabell 3 Antal flygpassagerare som har behov av marktransporter.

	1990	2000
LIN inrikes	2.10	3.60
SAS inrikes	1.80	3.10
Inrikes linjefart	3.90 (4.75)	6.70 (7.80)
Utrikes linjefart	4.10 (5.07)	6.50 (9.10)
Charter	2.50 (3.84)	4.00 (6.05)
Totalt	10.5 (13.66)	17.20 (22.95)

Med en fortsatt utspridning av bostäder och arbetsplatser i regionen och en fortsatt tendens till kortare besök i Stockholm kan man förutsätta att cityområdet och den övriga innerstaden kommer att ytterligare minska sin andel som start- och målområde för flygpassagerarna även om det absoluta antalet med mål i innerstaden kommer att växa. Detta stöder ULF:s uppfattning om att det är rimligt att antaga att endast 1/3 av flygpassagerarna i framtiden skulle nyttja flygbussar eller en järnvägsförbindelse mellan Stockholms centrala delar och Arlanda. SJ räknade i en alternativ kalkyl (7) med att 60 % av flygpassagerarna skulle använda en direktförbindelse till Stockholms innerstad. Detta antagande måste bedömas som orealistiskt även om mycket goda tvärförbindelser skulle etableras för omstigning till en station på Norra Järva.

3. Järnvägsförbindelser till Arlanda

Arlanda i jämförelse med andra flygplatser i världen

Arlanda måste trots avstånd och avsaknad av spårtrafik anses ha relativt väl fungerande marktransporter. Motorvägen/motortrafikleden har från innerstadens gräns en i det närmaste idealisk sträckning. Framkomligheten är med vissa undantag hög, än så länge. F. n. finns i världen inte mer än ett dussintal flygplatser med spårförbindelse. I *tabell 4* har några av dessa sammanställts och jämförts med bussförbindelsen till Arlanda.

Tabell 4 Marktransporter vid några flygplatser i Europa.
Källa: Thomas Cook international timetable.

Land	Stad-flygplats	Rese- avstånd km	Restid min	Medel- hastighet km/h
Frankrike	Paris-Roissy	27	20	81
	Paris-Orly	21	54	24
Tyskland	Berlin-Schönefeld	23	39	53
	Düsseldorf	10	15	40
	Frankfurt	11	15	44
Spanien	Barcelona	14	11	76
	Malaga	9	20	27
Belgien	Bryssel	16	18	53
England	London-Gatwick	44	39	68
Sverige	Stockholm-Arlanda (buss)	45	45	60

Utöver de i tabellen angivna flygplatserna kan nämnas att huvudflygplatsen i London (Heathrow) i december 1977 kommer att få anslutning till en av tunnelbanelinjerna. Härigenom förbinds flygplatsen med hela det vittförgrenade tunnelbanenätet. Utom Europa har Cleveland (USA) och Tokyo (Japan) banförbindelse. I de flesta fall utgör spårförbindelsen inte en exklusiv flygfältsbana utan är integrerad i lokaltrafiknätet eller järnvägsnätet. Banan till Tokyo flygplatsen Haneda är dock Alwegbana. Trafikfrekvens och trafikantvolym vid dessa flygplatser återges i *tabell 5*.

Tabell 5 Antal landningar och trafikanter i en riktning vid flygplatser med spårtrafik.

Flygplats	Antal landningar		Antal ank. trafikanter (1 000-tal)	
	1975	1976	1975	1976
Bryssel	35 327	37 211	2 049	2 100
Frankfurt	95 616	98 348	5 969	6 585
London-Heathrow	126 946	128 136	10 647	11 621
Paris-Roissy	41 753	46 265	3 005	3 758
Arlanda	31 606	33 044	1 832	1 922

I detta sammanhang skall noteras att antalet trafikanter i samtliga fall avser bruttoantalet som i vissa fall kan inrymma betydande andel transferpassagerare. På många andra håll i världen diskuteras spårförbindelser till flygplatser. F. n. bygger man ut spårförbindelser till flygplatserna i Wien, Zürich (Kloten) och Amsterdam (Schiphol).

SJ:s undersökning 1969

På uppdrag av Luftfartsverket undersökte Statens Järnvägar år 1969 de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för en spårförbindelse mellan Arlanda och Stockholm C (7). Huvudförslaget innebar att en dubbelspår

banan helt skild från befintligt järnvägsnät skulle anordnas. Från en underjordisk station i Stockholms centrala delar skulle banan föras i tunnel till trakten av Ulriksdal och därefter längs väg E 4 och över Järvafältet till i höjd med Upplands Väsby. Där skulle banan korsa nuvarande järnväg och följa motorvägen och motortrafikleden fram till Arlanda flygplats. Banan kostnadsuppskattades till ca 465 Mkr i 1969 års prisnivå. På sträckan mellan Ulriksdal och Upplands Väsby finns i gällande regionplan reservat för banan inlagt över norra delen av Järvafältet. Sträckan mellan Ulriksdal och centrala Stockholm samt sträckan genom landsbygden norr om Upplands Väsby är inte förberedda genom några reservat. Den nya banan skulle genom förbindelsespår i Solna anslutas till SJ:s nuvarande spårssystem. Härigenom skulle exempelvis underhållet av fordonen kunna samordnas med SJ:s övriga verksamhet.

Som alternativ till den särskilda banan till Arlanda utredde även SJ utbyggnaden av ett tredje och fjärde spår på järnvägen mellan Stockholm och Märsta. Det kapacitetstillskott som härigenom skulle tillskapas skulle emellertid ganska snart utnyttjas av övrig järnvägstrafik och en särskild järnväg skulle behöva dras över Järvafältet i samma sträckning som den tidigare skisserade Arlandabanan.

SJ räknade med att man med 6 miljoner resande per år skulle få kostnadstäckning för banan med ungefär det biljettpreis som tillämpades på busstrafiken.

ULF 1974

Utredningen för lokalisering av flygverksamheten i Stockholmsområdet (ULF) lät på nytt undersöka möjligheterna att förbinda Stockholms centrala delar med Arlanda. SJ gjorde därvid en översyn av 1969 års utredning. Den alternativa bansträckningen längs Uppsalabanan övergavs och kostnaderna beräknades för en helt ny järnväg över Järvafältet. Arlandabanan borde skiljas från övrig järnvägstrafik på grund av den speciella karaktär trafiken på denna bana skulle få. Man ansåg vidare att det var ovisst hur länge en utbyggnad av Uppsalabanan med nuvarande trafikuppgifter kan anstå.

Även i detta fall visade de ekonomiska kalkylerna att man med ca 6 miljoner resande per år kunde få kostnadstäckning med den avgift som tillämpades på bussarna. (10)

Andra järnvägsförbindelser till Arlanda

I en motion 1975-01-20 vid Stockholms läns landsting har frågan om andra spårförbindelser till Arlanda tagits upp. Utöver de förbindelser som redogjorts för här ovan har motionären föreslagit att en upprustning av Roslagsbanan, som då var aktuell, skulle kombineras med en utbyggnad av en spårförbindelse från Vallentuna till Arlanda. Vid beredningen av motionssvaret framhölls att kostnaderna för en utbyggnad av Roslagsbanan från Östra Station till Arlanda för enbart Arlandatrafiken kunde uppskattas till storleksordningen 600 Mkr, dvs. av samma storleksordning som kostnaderna för en bana i tidigare beskrivna lägen. Om järnvägsförbindelsen över Vallentuna dessutom skulle användas för lokaltrafik erfordrades ytterligare investeringar på ca 100 Mkr. I detta sammanhang hänvisade man vidare till betänkandet från ULF där det framhölls att busstrafiken under relativt lång

tid är den bästa för kollektivtrafiken mellan Stockholm och Arlanda. Man ansåg vidare att det inte torde inom överskådlig framtid uppstå några kapacitetsmässiga problem att med bussar klara trafiken mellan Arlanda och andra delar av Stockholmsregionen. Genom busskörfält och signalprioritering kan en mycket hög kapacitet erhållas. Dessa åtgärder bidrar till förbättrad regularitet. Det syntes vidare önskvärt att överväga förbindelse med andra start- och målpunkter än Stockholms innerstad. Avslutningsvis framhölls i motionssvaret att frågan om en eventuell spårförbindelse till Arlanda borde behandlas i samband med en allmän prövning av hur fjärr- och lokaltågstrafiken i Stockholmsregionen lämpligen borde utvecklas. I detta sammanhang hänvisades till en slutrapport i landstingets kollektivtrafikutredning (LAKU) som beräknades bli framlagd under hösten 1975. Landstinget avlog motionen.

Idéprojekt i LAKU:s slutrapport

Ett långsiktigt, mer radikalt sätt att lösa konflikten mellan lokaltrafiken och annan järnvägstrafik redovisades av landstingets kollektivtrafikutredning år 1975. Motionärerna i riksdagen har också hänvisat till detta idéprojekt. Idéerna hade väsentligen kommit fram tidigare, men framfördes i utredningen som ett diskussionsinlägg i en fortgående regionplanedebatt. Huvud dragen i projektet beskrivs i motionen.

Projektet byggde på vissa byggnadstekniska överväganden om möjligheterna att föra en spårtunnel genom innerstaden men var för övrigt helt av idékaraktär. I rapporten föreslogs att man gemensamt mellan landstinget, SJ och andra berörda parter närmare skulle genomföra trafiktekniska, byggnadstekniska, företagsekonomiska och samhällsekonomiska analyser.

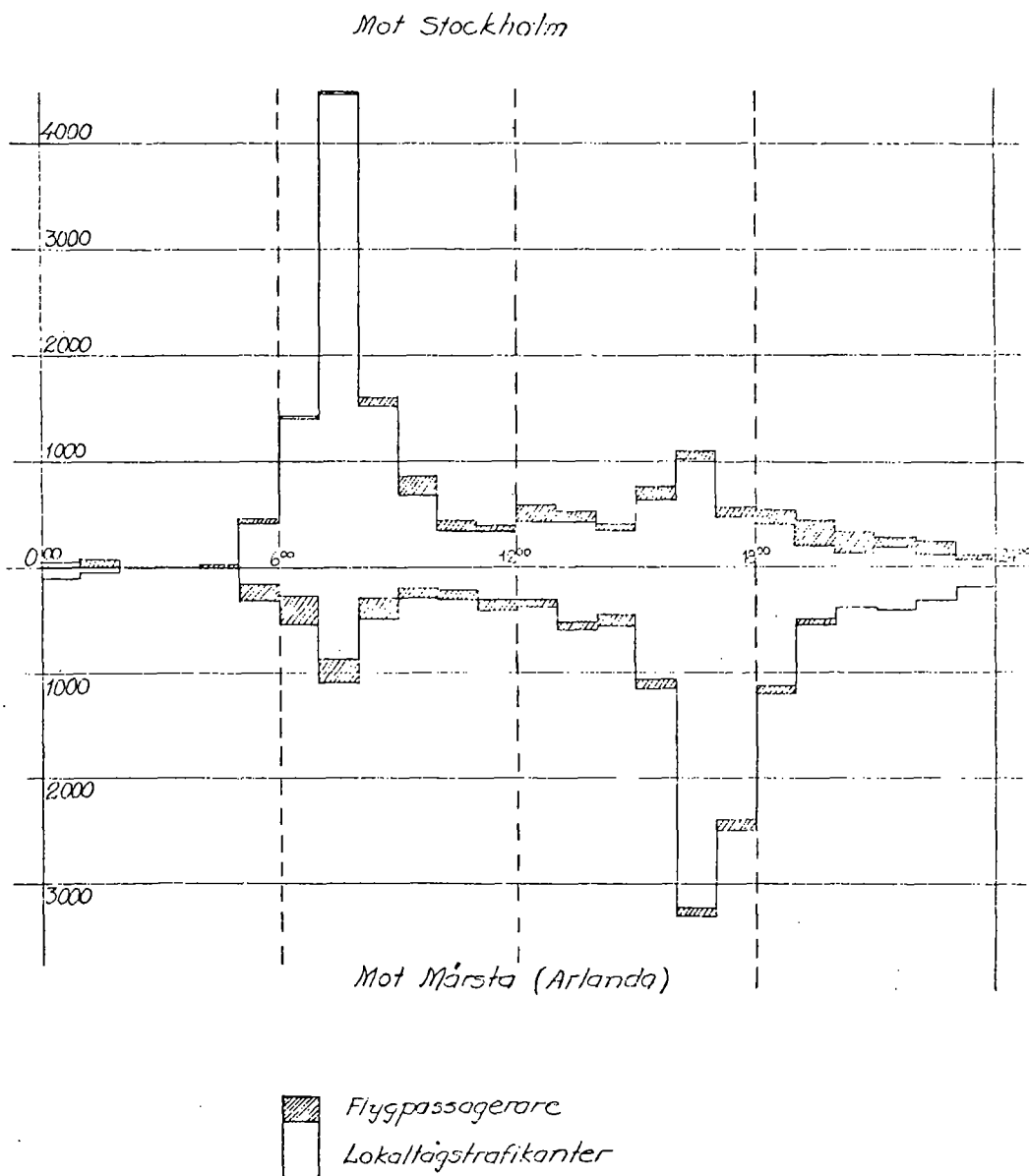
Utbyggnad av lokaltågstrafiken till Arlanda

Under beredningen av remissen på föreliggande riksdagsmotion har fråga väckts om möjligheterna att lösa spårtrafikförbindelsen till Arlanda genom att man bygger ut lokaltågstrafiken från Märsta. Restiden Stockholm C–Märsta–Arlanda blir i stort sett densamma som med dagens direktbussar, dvs. ca 45 min. Tåget gör uppehåll på samtliga stationer, vilket å ena sidan kan skapa irritation för flygpassagerarna från Stockholms innerstad, men å andra sidan ger stor åtkomlighet till förbindelsen från hela lokaltågsområdet.

Turtätheten blir kopplad till turtätheten på lokaltågsnätet – f. n. 30 min. intervall. Passning till flygets avgångs- och ankomsttider kan inte erhållas. Även om antalet flygpassagerare, såsom framgår av *figur 2*, är ringa i förhållande till lokaltågsresenärerna är utrymmet för flygpassagerare med bagage begränsat och sittplats från Stockholm C kan i varje läge inte garanteras. Ovan nämnda nackdelar kan emellertid undvikas genom att turtätheten höjs till 10–15 min. intervall. Ytterligare spårkapacitet behöver då tas i anspråk för lokaltrafiken, vilket kan föranleda spårutbyggnaden längs Märstalinjen.

Bland fördelarna med en utbyggd lokaltrafik kan nämnas att man härigenom får god åtkomlighet till flygplatsen från hela lokaltågsnätet och att man kan betjäna det stora antalet arbetsplatser som finns vid flygplatsen. En utbyggd lokaltrafik skulle också betjäna det växande trafikunderlaget längs Märstalinjen.

FIGUR 2: TRAFIKANTBELASTNING PÅ NÄRSTAPENDELNS
MEST BELASTADE SNITT MARS 1976 SANIT
35% AV ARLANDATRAFIKENS ÅMD PASSAGERARE



Aktuella kapacitetsproblem på järnvägssträckan Stockholm C-Märsta

Frågan om belastningen på lokaltågslinjerna inom Stockholmsområdet behandlas regelmässigt av styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik i samband med att tidtabellen för kommande år upprättats. (9). Mellan åren 1970 och 1974 har antalet resande ökat med 60 % och således ökat snabbare än antalet invånare inom järnvägslinjernas upptagningsområden. Trafiksättningen har samtidigt kunnat ökas med knappt 10 % beroende på att SJ:s åtagande enligt löpande avtal i det närmaste helt tagits i anspråk.

För sträckan till Märsta anges en utveckling enligt *tabell 6*.

Tabell 6 Invånare inom Märstalinjens upptagningsområde samt resor mot innerstaden år 1970 och 1974.

	1970	1974	% förändring
Invånare i influensområdet	83 300	96 700	+ 16
Resor maxtim	4 254	6 994	+ 64
hel dag	11 501	18 206	+ 58
Reskvot maxtim %	5.1	7.2	
hel dag %	13.8	18.8	

Med utgångspunkt från faktiska trafikräkningar samt en prognos angående utvecklingen av antalet invånare inom järnvägslinjens område och förutsättning av en begränsad tillväxt av de reskvoter som konstaterats under maxtimmen i 1974 års trafik har en sannolik efterfrågeutveckling beräknats enligt *tabell 7*.

Tabell 7 Invånare inom Märstalinjens upptagningsområde samt resor mot innerstaden.

	1974	1977	1980
Invånare	96 700	109 700	115 000
Reskvot maxtim %	7.2	7.5	7.8
Reskvot maxtim	6 994	8 230	9 000
maxsnittet	5 712	6 750	7 400

Fram till år 1980 förutses en ökning med 30 % av antalet resor under mest belastade timme jämfört med 1974. Den förutsedda ökningen kan avläsas i dagens trafikantsiffror. Flera av tågen under maxtimmen belastas till den nominella kapaciteten, vilket innebär att vissa vagnar i tåget blir starkt överbelastade. Vid trafikstörningar, exempelvis förseningar och inställda tåg försvåras situationen ytterligare.

Belastningen varierar också kraftigt mellan tågen på grund av att deras intervall är oregelbundna. En jämnare fördelning av trafikanterna mellan tågen är svår att uppnå. Detta beror dels på att trafikanterna prioriterar vissa tidslägen, dels att insatstågen ofta inte kan sättas ut i de tidslägen de bäst behövs. Någon förbättring av trafikförutsättningarna kan enligt SL inte

emotes. Utvecklingen pekar snarare mot försämrade möjligheter att lägga insatståg i önskvärda tidslägen samtidigt som trafikefterfrågan förutses komma att öka. För att bemästra situationen under högtrafiktid har SL:s styrelse beslutat att sätta in viss avlastande busstrafik. Den här beskrivna belastningssituationen har sin motsvarighet på Södertäljelinjerna. Den maximala belastningen ligger där ca 25 % över den här angivna, men ökningstakten är något lägre.

Frågan om utbyggnad av spårsystemen i Stockholmstrakten – främst Södertälje- och Märstalinjerna – har flera gånger behandlats av regeringen, senast i januari 1977. I budgetpropositionen (Prop. 1976/77:100, bilaga 9) anger SJ i sin anslagshemställan beträffande järnvägssträckorna kring Stockholm:

”Beträffande bandelarna Älvsjö–Järna och Stockholm–Märsta bedömer SJ att ett ökat antal fjärrtåg, högre hastigheter, styv tidtabell för intercitytrafiken etc. gör att det i framtiden inte går att köra insatståg i lokaltrafiken i nuvarande omfattning. Lokaltrafikens stomtåg kan inte heller köras med nuvarande regelbundna tidsintervaller. Om nuvarande spårkapacitet inte utökas måste en del av lokaltågen göra längre uppehåll vid stationerna för att släppa förbi fjärrtågen.

Mot denna bakgrund har SJ skisserat ett nytt dubbelspår mellan Älvsjö och Järna. För sträckan Älvsjö–Flemingsberg pågår på regeringens uppdrag projektering av ett tredje och fjärde spår intill det befintliga dubbelspåret. För projektering och utbyggnad av denna etapp, inklusive stationsanläggning, beräknas en tid av 4 år. Ungefär motsvarande tid krävs för en eventuell projektering och utbyggnad av ett nytt dubbelspår mellan Flemingsberg och Järna, som tänkts kunna anläggas i ny sträckning över Grödinge. Detta arbete skulle dock delvis kunna bedrivas samtidigt med delen Älvsjö–Flemingsberg, varför hela det nya dubbelspåret Älvsjö–Järna skulle kunna vara i trafik år 1983.

--- I avvaktan på ställningstaganden till SJ:s planer för sträckan Älvsjö–Järna har planering av nytt dubbelspår mellan Stockholm C och Märsta ännu ej påbörjats.”

Beträffande SJ:s synpunkter på spårsystemet i Stockholmstrakten anför kommunikationsministern följande:

”Trafikutvecklingen på bandelen Älvsjö–Järna leder på sikt till att den lokala pendeltrafikens behov inte kan tillgodoses i önskad utsträckning med nuvarande spårkapacitet. SJ förbereder därför ett nytt dubbelspår mellan Älvsjö och Järna och föreslår i sin anslagsframställning att projektet påbörjas under budgetåret 1977/78.

SJ har av regeringen fått i uppdrag att projektera ett nytt dubbelspår för delsträckan Älvsjö–Flemingsberg samt att därefter ta upp överläggningar i finansieringsfrågan med Stockholms läns landsting och AMS. I avvaktan på resultatet härav är jag inte beredd att tillstyrka någon medelsförbrukning för ändamålet.”

Av ovanstående framgår att regeringen hittills inte tagit ställning till konkreta åtgärder som kan lösa de aktuella kapacitetsproblemen. Uppenbarligen leder den växande fjärrtrafiken till att lokaltågstrafiken icke längre kan bedrivas på det sätt som nu sker. Från landstingets sida är det angeläget att frågan om ett kompletterande spår på Södertälje- och Märstalinjerna snarast tas upp till behandling. Utveckling av spårkapaciteten för nuvarande

trafikuppgifter är enligt kontorets mening angelägnare än speciallösningar för Arlanda flygplats.

Flygplatsens utformning och spårtrafikmedlen

För att en spårförbindelse skall upplevas som en standardmässig fördel krävs att den integreras så långt som möjligt med terminalanläggningarna på flygplatsen. Om terminalanläggningarna decentraliseras och sprids ut över en stor yta kan omstigning mellan järnväg och annat transportmedel bli nödvändig inom flygplatsen, vilket innebär såväl tidsförluster som standardförsämring.

4. Okonventionella banlösningar

Bland okonventionella banlösningar som diskuterats för en förbindelse mellan Stockholm City och Arlanda märks främst enskensbanan Alweg och det franska luftkuddetåget Aerotrain. Banor av detta slag har skisserats i samma läge som 1969 års järnvägsförbindelse. Båda banorna bygger på system som inte kan förenas med befintliga transportmedel i regionen. Sålunda kan t. ex. anläggningar för skötsel och underhåll inte kombineras med befintliga järnvägsanläggningar.

Alweg och Aerotrain är båda balkbanor som kan byggas över mark och vattenområden med annan användning. I känsliga miljöer måste även dessa banor på långa sträckor förläggas i tunnel. Balkbanorna synes inte erbjuda några tekniska fördelar jämfört med konventionell järnvägsteknik. Kostnaderna och de miljömässiga aspekterna talar till nackdel för denna teknik. Utvecklingsarbetet på det franska Aerotrainprojektet, som särskilt omnämns i motionen, är f. n. nerlagt.

Inget av de här beskrivna okonventionella bansystemen torde medföra sådana fördelar att de f. n. är värda att studera ytterligare.

5. Busstrafik

Kommunikationerna med Arlanda flygplats består sedan 1972 av särskilda busslinjer från hållplatser på Vasagatan till de olika flygterminalerna på flygplatsen.

Trots ett stigande antal flygpassagerare räknar SL med att kunna bibehålla de nuvarande principerna för marktransporterna ännu några år. Genom att disponera fyra hållplatser (en plats mer än f. n.), för ledbussar på Vasagatan kan man låta två bussar avgå var femte minut, vilket ger en kapacitet av ca 1 400 avgående passagerare per timme.

F. n. är busstrafiken uppdelad på två linjer, en till utrikesterminalen, som också betjänar chartertrafiken, och en till inrikesterminalen. Under överskådlig tid kommer man att behöva nå åtminstone två målpunkter vid flygplatsen. En utflyttning av all inrikes trafik till Arlanda kan till och med leda till att man får tre målpunkter på flygplatsen under en övergångstid, dels nya utrikesterminalen, dels nuvarande inrikesterminal för SAS, dels en ny inrikesterminal för LIN i den gamla utrikeshallen.

Busshållplatserna på Vasagatan har god åtkomlighet. Av de trafikanter som lämnar Stockholms City med flygbuss har 31 % kommit till fots till busshållplatserna, 34 % kommit med taxi, 21 % kommit med lokaltåg eller tunnelbana samt 7 % med innerstadens bussar (2). Hållplatserna vid

kantstenen på en starkt trafikerad gata kan emellertid uppfattas som väl primitiva. Möjligheterna att stanna taxi och privatbilar i direkt anslutning till busshållplatserna är mycket begränsade. Vidare är kantstensutrymmet på Vasagatan sträckan mellan Tegelbacken och Klara Vattugränd inte möjligt att ta helt i anspråk för flygbusstrafik med anslutande taxi.

Med en ökande flygbusstrafik kommer standarden på nuvarande hållplatsområde vid Vasagatan att bli helt otillfredsställande under 1980-talet. Den pågående utredningen om inrikesflygets lokalisering förväntas också behandla frågan närmare. Här kan dock nämnas att man i olika sammanhang tidigare diskuterat en överdäckning av Centralbangården norr om Klara-bergsgatan, en bussterminal väster om spårområdet i kvarteret Saluhallen samt en överdäckning av Centralbangården mellan Klarabergsviadukten och Tegelbackens viadukt. Den sistnämnda överdäckningen har fördelen att ligga över ett spårssystem som inte torde komma att förändras under överskådlig tid. Ett villkor för en effektiv anslutningstrafik till flygplatsen är emellertid att framkomligheten från tänkta terminallägen i Cityområdet är godtagbar. En överdäckning vid Centralstationen måste ges anslutning till den blivande Klarastrandsleden eller, i avvaktan på att denna byggs ut, anslutas via reserverade körfält till väg E 4 vid Norrtull. I detta sammanhang skall observeras att framkomligheten redan i dag är låg på vissa gator. Reserverade körfält i kombination med en effektiv trafikövervakning bör kunna ge Arlandabussarna en bättre framkomlighet. Vidare bör trafiksignalanläggningarna i trakten av Norrtull utformas med bussprioritering.

Väg E 4 från Haga Norra till Sörentorp bör byggas ut i enlighet med gällande flerårsplan. För vägsträckan mellan Järva Krog och Sörentorp finns en utbyggnad från 4 till 6 körfält upptagen i flerårsplanen för perioden 1976–1980. Det har även diskuterats att bredda vägen till 6 körfält fram till den nya trafikplatsen vid Silverdal där Inre Tvärleden skall ansluta till väg E 4. Framkomlighetsproblemen under högttrafiktid på väg E 4 norr om Ulriksdal sammanhänger i hög grad med vägens otillräckliga kapacitet mellan Ulriksdal och Stockholm. Kapacitetsproblemen på denna del bör avhjälpas genom utbyggnad av leden mellan Frösunda och Karlberg eller genom ombyggnad av väg E 4 från Ulriksdal till Haga Norra samt utbyggnad av Norra Länken mellan Uppsalavägen och Karlberg. Konsekvenserna av dessa trafikleder med avseende bland annat på markintrång, miljö och kostnader utreds för närvarande i samarbete mellan Stockholms och Solna kommuner samt vägverket. Ställningstagande till vilket vägobjekt som skall byggas ut och när det bör utföras förväntas ske i samband med omprövningen av flerårs- och långtidsplanerna år 1978.

Mot bakgrunden av den tilldelning av statsmedel för trafikledsbyggande som tillfallit Stockholmsregionen under de senaste åren torde utbyggande av trafiklederna inte ske snabbare än att dagens framkomlighet i bästa fall kan bibehållas. Busstrafiken måste garanteras framkomlighet genom körfältsreservat antingen på dessa nybyggda leder eller på innerstadsgator. För vägsträckan norr om Silverdals trafikplats föreligger inga utbyggnadsplaner.

6. Slutsatser och rekommendationer

Enligt trafikkontorets uppfattning bör förbindelserna till Arlanda flygplats byggas på konventionell teknik, bussar på gator och vägar med hög framkomlighet eller järnväg. Denna uppfattning delas av SL. Valet mellan

buss- och järnvägslösningar beror på en mängd faktorer, bl. a. på hur man generellt åstadkommer en kapacitetsförstärkning i den norra sektorn. Arlandaförbindelserna bör så långt möjligt samordnas med regionens kollektiva transportsystem i övrigt.

I det inledande avsnittet om trafikunderlag visades att en övervägande del av flygresorna genereras i Stockholmsregionen. Start- och målpunkter är då oftast de resandes bostäder som är spridda över hela regionen. Detta avspeglar sig i den stora andelen bilresor till och från flygplatserna.

Möjligheten att tillgodose dessa transporter med kollektiva förbindelser är begränsade, men växer i takt med det stigande trafikunderlaget. Innerstaden och cityområdet har större betydelse för de attraherade resorna och motiverar att särskilt goda förbindelser finns. Det torde dock inte vara lämpligt att bygga upp ett transportsystem som enbart tillfredsställer detta resande. En särskild banförbindelse mellan Stockholms City och Arlanda synes därför inte så långt nu kan bedömas vara lämplig.

Nuvarande lokaltågstrafik kan förlängas till Arlanda, men reskomfort och turtäthet blir av lägre standard än vad nuvarande busstrafik kan erbjuda. Detta sammanhänger med begränsningar i platsutbud och spårkapacitet i det befintliga lokaltågssystemet. Vill man åstadkomma förbättringar i dessa avseenden måste spårkapaciteten på Märstalinjen byggas ut.

Dessutom måste de tillkommande terminalanläggningarna på Arlanda utformas så att en järnväg kan betjäna dem utan att man måste stiga om till ett annat transportmedel på flygplatsen.

Busstrafiken uppfyller i dag tämligen högt ställda standardkrav på förbindelser mellan Stockholms City och Arlanda. Under överskådlig tid torde busstransporter vara de kostnadsmässigt mest förmånliga. Möjligheten att anpassa trafikinsatserna till belastningsutvecklingen och successivt inrätta nya linjer till viktiga upptagningsområden är goda. Busstrafiken måste emellertid genom åtgärder på vägsystemet garanteras hög framkomlighet och terminalfrågan i city måste lösas.

Sammanfattningsvis får trafikkontoret framhålla att nuvarande trafikunderlag och kostnadsrelationer pekar på att busstrafiken till Arlanda skall behållas och utvecklas under överskådlig tid. För att detta skall vara möjligt måste framkomligheten på vägnätet garanteras och en tillräcklig och välbelägen terminal för busstrafiken i city anläggas. Trafikkontoret anser därför att staten bör ta initiativ till att lösa såväl berörda vägfrågor som terminalfrågan för flygplatsbussarna i Stockholms City. För att bevara handlingsfriheten på mycket lång sikt måste erforderliga markreservat för nya spårförbindelser bibehållas och utsträckas till Arlanda.

Hemställan

Trafikkontoret får med hänvisning till vad här ovan anförts hemställa att trafikinämnden till remissens besvarande överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande samt anför att transporter till Arlanda under lång tid med fördel bör genomföras med buss.

Källor och referenser:

1. Luftfartsverkets och SL:s undersökning om markresvanorna till och från Bromma och Arlanda flygplatser september-oktober 1968.

2. SL:s undersökning vid Arlanda flygplats september–oktober 1973.
3. Luftfartsverkets enkät på det svenska inrikesflyget september 1973.
4. Luftfartsverkets utredning: Flyttning av LIN till Arlanda alternativa lösningar maj 1975.
5. Stockholms kommuns utredning om den utåtriktade informationen om Stockholm, Arlandaundersökningen oktober–november 1976.
6. Luftfartsverkets prognos avseende flygtrafikutvecklingen december 1976.
7. Järnvägsförbindelse Stockholm C–Arlanda. SJ centralförvaltning i maj 1969.
8. Konsekvenserna för resenärernas marktransporter vid en eventuell flyttning av linjeflygs trafik från Bromma till Arlanda. Allmänna ingenjörskonferensen AB 1971.
9. AB Storstockholms Lokaltrafik. Tjänstememorial 1976-02-03 om tidtabellen för lokaltågstrafiken.
10. Brommaflyget. Betänkande avgivet av utredningen för lokalisering av flygverksamheten i Stockholmsområdet (ULF). DSK 1974:1.

Scandinavian Airlines System (1977-05-10)

Scandinavian Airlines System (SAS), som anmodats avge yttrande över rubricerade motion, får härmed meddela följande synpunkter.

Frågan om tillgodoseende av kommunikationsbehovet mellan Stockholm och Arlanda på kortare och längre sikt har varit föremål för upprepade diskussioner, alltsedan utredningsarbetet för nytt stationsområde på Arlanda påbörjades i slutet av 1960-talet. Luftfartsverket redogjorde i sin utbyggnadsplan "Arlanda 70 – del I" (1969-12-29) för proportionerna mellan enskilt och kollektivt resande och angav beräknat kollektivtransportbehov i relation till prognoserad flygtrafik fram till flygplatsens totala utbyggnad. I samma plan redovisades också resultatet av Statens Järnvägars på LFV uppdrag gjorda utredning om förutsättningarna för en spårförbindelse mellan Stockholm C och Arlanda. De slutsatser och rekommendationer, som LFV på dessa grunder avgav i utbyggnadsplanen, detaljgranskades senare i en rapport, som den av kommunikationsdepartementet tillsatta Arlandagruppen avgav 1970-07-03.

Resultatet av SJ:s utredning har därefter ånyo granskats av ULF (Utredningen för lokalisering av flygverksamheten i Stockholmsområdet), som i sitt betänkande i mars 1974 gör en detaljerad studie av existerande och planerade vägsystems möjligheter att tillgodose Arlandatrafikens markkommunikationsbehov. Slutligen har frågan behandlats i Stockholms läns landstings kollektivtrafikutredning i september 1975 och – speciellt avseende terminalfrågan i Stockholm – i den s. k. CT-gruppens betänkande i april 1974.

Ett mycket omfattande faktaunderlag föreligger sålunda och SAS ser därför inget behov av att i sak tillägga något härvidlag. Däremot har SAS självfallet, utan att vara huvudman för denna trafik, stort intresse av att frågan löses på ett för konsortiets kunder och anställda tillfredsställande sätt och vill därför kommentera vissa delar av motionen.

Inledningsvis instämmer SAS i att kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda f. n. inte är helt tillfredsställande. Detta gäller de kollektiva resmöjligheterna för såväl flygpassagerare som flygplatspersonal. Den senare kategorin utgör redan i dag närmare 4 000 personer, ett antal som väntas vara fördubblat inom 10 år och tre gånger så stort om 20 år. Genom sin stora

momentana belastning av trafikapparaten ställer denna resandekategori alldeles speciella krav på transportkapaciteten. Vidtages inga åtgärder, kommer förhållandena både med avseende på flygpassagerarnas och flygplatspersonalens resor att med ökande trafik snabbt bli mycket besvärande. SAS anser därför att ställningstagande till transportmetod, servicestandard och terminalläge för Arlanda-trafiken bör ske utan fördröjning.

Under rubriken "kommunikationsalternativ" tar motionen upp alternativen bussar och spårbunden trafik. Bussalternativet har därvid enligt SAS förmenande fått en något summarisk behandling. Trafiken utföres i dag med bussar och allt tyder på att man av praktiska och ekonomiska orsaker måste räkna med en fortsättning av denna trafik under lång tid. Oavsett vilken transportmetod, som på längre sikt kommer att bedömas som mest lämpad för Arlanda-trafiken, finns det därför anledning att vidtaga snara åtgärder för förbättring av busstrafikstandarden.

Som exempel på sådana åtgärder kan nämnas anskaffning av bussar, bättre anpassade för den resgodshantering som förekommer, samt inrättande av terminal(er) i Stockholm med erforderliga parkerings- och andra servicefaciliteter och med central belägenhet i anslutning till övriga kollektiva transportmedel. Genom sådana åtgärder torde det vara möjligt att stimulera och öka kollektivresandet, för att därmed uppnå en bättre utnyttjning av vägkapaciteten och senareläggning av erforderliga körfältsutbyggnader.

SAS vill också understryka vad motionen anför om bussarnas flexibilitet. Denna möjliggör inte endast byte av stadsterminal och färdvägar – också inom flygplatsen med dess efterhand ökade differentiering av trafiken på skilda terminaler medger bussalternativet direkttransport av passagerarna till respektive terminalbyggnad.

Ett alternativ med spårbunden trafik förutsätter på samma sätt – för att inte en ökad total marktransporttid skall förta värdet av den kortare körtiden till Arlanda – sådana arrangemang på flygplatsen, att direkttransport till aktuell terminalbyggnad blir möjlig utan omstigning från tåg till flygplatsbuss.

Oavsett om en spårförbindelse mellan Stockholm och Arlanda anlägges eller befintligt vägsystem utbygges till den kapacitet, som Arlanda-trafiken på sikt kräver, blir de därmed sammanhängande investeringsbeloppen av betydande omfattning. För att trots detta bibehålla en rimlig reskostnadsnivå för flygpassagerare och andra nyttjare är det ytterst angeläget, att flygplatsförbindelserna om möjligt integreras i det regionala kollektivtrafiksystemet utan att standarden därför försämras.

Som ett argument för spårbunden trafik anges i motionen, att detta alternativ skulle medge incheckning redan före avresan från Stockholm, varigenom effekterna av köbildning på Arlanda och eventuella felbokningar skulle minskas. Frånsett att ett sådant förfarande är lika genomförbart i bussalternativet, vill SAS framhålla att denna metod innebär en uppdelning av expeditönsarbetet, som erfarenhetsmässigt visat sig orationell, varför den övergivits på praktiskt taget alla flygplatser där den tidigare förekommit.

SAS tar med ovan framförda synpunkter inte ställning till huruvida transporterna i framtiden bör bedrivas med bussar eller som spårbunden trafik, men har velat fästa uppmärksamheten på några faktorer i samband med bussalternativet, vilka inte kommit till uttryck i motionen. Beträffande den spårbundna trafiken vill SAS utöver vad som nämns i motionen speciellt framhålla dess fördelar för miljövård och energihushållning, egenskaper som redan i dag är av stor betydelse och som torde bli avgörande i framtiden.

Oavsett vilket kommunikationsalternativ som väljs, är det av primärt

intresse att terminalfrågan får en skyndsam lösning. Förhållandena är redan i dag långt ifrån tillfredsställande för en stad av Stockholms storlek och anseende och planerna på överflyttning av ytterligare flygverksamhet till Arlanda nödvändiggör i förening med de ökade trafiksvårigheterna i innerstaden, att nuvarande provisoriska terminalarrangemang på Vasagatan ersättes inom de närmaste åren.

SAS skulle därför med tillfredsställelse se, att motionen fick till resultat en snar och allsidig utredning från regeringens sida beträffande kommunikationerna Stockholm–Arlanda. Enligt SAS uppfattning bör därvid som ett första steg utredas, på vilket sätt den redan förekommande busstrafiken kan ges en tillfredsställande standard och möjligheter att tillgodose transportbehovet intill dess en övergång till spårbunden trafik eventuellt sker. Utredningen bör enligt SAS uppfattning genomföras som en integrerad del av förberedelserna för Bromma-trafikens eventuella utflyttning till Arlanda.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) 1977-06-10

För att förenkla remissarbetet har samråd ägt rum mellan AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och trafikkontoret vid Stockholms läns landsting (SLL), varvid överenskommits att trafikkontoret utarbetar remissvaret och i detta medtager samtliga i ärendet relevanta synpunkter.

Vi får sålunda hänvisa till SLL, trafiknämnden, och åberopa dess trafikkontors tjänsteutlåtande 1977-05-05 med dnr TR 703-0106.