

Arlandabanan, delen Skavstaby – Arlanda, utbyggnad till fyra spår

Järnvägsplan med status samrådsunderlag och samrådshandling

Med hjälp av denna planlägningsbeskrivning får du information om hur projektet kommer att planläggas, när du kan påverka samt vilka beslut som kommer att fattas.

NY LAGSTIFTNING

Den 1 januari 2013 infördes ändringar i Väglagen (1971:948) och Lag om byggande av järnväg (1995:1649). Det innebär bland annat att den fysiska planeringen av transportinfrastruktur sker i en sammanhållen planeringsprocess. Mer information om detta hittar du på www.regeringen.se

Bakgrund, ändamål och syfte med projektet

Resandet till/från Arlanda har ökat de senaste 10 åren. Väl fungerande marktransporter som kan fånga upp Mellansveriges flygmarknad är centrala för att flygplatsen ska utvecklas väl. Marktransporterna är också viktiga för Arlanda som arbetsplatsområde och en stark tillväxt väntas av antalet arbetsplatser.

Samtidigt finns det miljömål på Arlanda som syftar till att begränsa utsläppen på flygplatsen. Det finns bland annat en handlingsplan för minskade utsläpp. En stor del av utsläppen från flygplatsen kommer idag från marktransporter och då framförallt av biltrafiken. För att minska utsläppen från vägtrafiken ska Swedavia samarbeta med andra aktörer för att gemensamt fortsätta minska utsläppen i flygplatsområdet.

Mot bakgrund av detta genomfördes under 2011 en åtgärdsvalsprocess enligt fyrstegsprincipen med berörda organisationer. En slutsats var att en utveckling av järnvägstrafiken till Arlanda är nödvändig för att klara kraven på tillgänglighet och miljöanpassning. En kritisk länk för såväl antalet fjärrtåg som regional- och pendeltåg till Arlanda är järnvägssträckan från Skavstaby till Arlanda som utgör en del av Arlandabanan. Sträckan utgör idag en flaskhals i trafikeringen. Åtgärden har tagits upp som en angelägen investeringsåtgärd i Kapacitetsutredningen som lämnades till Regeringen den 27 april 2012.

Trafikverket och Arlanda Infrastructure AB, som är ägaren av Arlandabanan, har mot bakgrund av åtgärdsvalsprocessen överenskommit att tillsammans driva en fortsatt fysisk planering av ytterligare två spår på den aktuella sträckan på Arlandabanan samt åtgärder för att lösa konfliktpunkterna (korsande tågrörelser i samma plan) vid spårkorsningarna i Skavstaby och Arlanda Nedre.

Nyttan av åtgärderna tillfaller främst resande till Arlanda central, samt resande på Ostkustbanan/Dalabanan generellt med tåg som passerar Arlanda.

Ändamålet med projektet är att bidra till nationell och regional utveckling, genom att möjliggöra effektiva och hållbara personresor i stråket Stockholm – Uppsala via Arlanda. Transportsystemet ska vara robust, flexibelt och tillgängligt för alla.

Projektmålet är att kapacitetsförstärka Arlandabanan med anslutning till Ostkustbanan söder om Arlanda C och samtidigt skapa ett mer flexibelt system.

Vad har hänt?

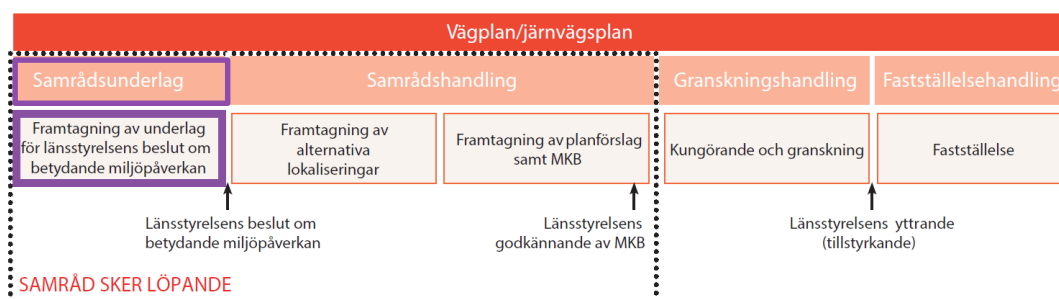
År 2011 genomfördes en åtgärdsvalsstudie vilken syftade till att studera möjliga åtgärder för att stärka kollektivtrafiken till Arlanda. Där formulerade deltagande organisationer och myndigheter tillsammans vilka problem som är önskvärda att lösa och vilka åtgärder som ansågs lämpliga. Berörda parter träffades under fyra workshoppar för att diskutera och komma överens om mål, hinder och åtgärder.

Resultatet av studien visade bland annat på behovet av att utreda ökad spårkapacitet längs Arlandabanan. Detta utredningsarbete genomförs nu inom ramen för det järnvägsplanearbete som startat upp för sträckan Skavstaby-Arlanda. I en tidig del av arbetet har avgränsning, uppdragsplanering, insamling av underlag samt kartläggning av förutsättningar, krav och mål tagits fram och bearbetats. Samråd på samrådsunderlaget har genomförts under perioden 2015-08-17 – 2015-09-13, under denna tid har samrådsunderlaget funnits tillgängligt på Trafikverkets externa hemsida samt i receptionen hos Sigtuna och Upplands Väsby kommuner samt hos Trafikverkets regionkontor i Solna. Utöver detta har annonsering gjorts i ett antal tidningar.

Trafikverket har fått Länsstyrelsens beslut att projektet kan vänta m betydande miljöpåverkan.

Så här planerar vi arbetet

Det utredningsarbete som nu utförs omfattar de delar inom en järnvägsplan som benämns status samrådsunderlag och samrådshandling avseende delen ”Framtagning av alternativa lokaliseringar” (se figur nedan). Projektet innefattar att utreda alternativa lokaliseringar för två nya spår mellan Skavstaby och Arlanda samt åtgärder för att lösa befintliga konflikter vid dessa platser. Projektet ska under våren 2016 ge underlag för beslut kring spårens lokalisering (korridor).



Samrådsunderlaget utformas med fokus på miljöaspekter i området och skickas till Länsstyrelsen under hösten 2015, för beslut om åtgärden anses medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsens beslut ligger sedan till grund för om en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram. Utgångspunkten för den här järnvägsplanen är dock att arbetet följer planläggningstyp 4. Denna planläggningstyp innebär normalt att Länsstyrelsen bedömer att projektet medför en betydande miljöpåverkan, d.v.s. att en

MKB krävs och att samrådet måste utföras med en bredare samrådsrets . En MKB ska hantera alla relevanta miljöaspekter och utgöra underlag för att Länsstyrelsen ska tillstyrka planen, inför Trafikverkets fastställelse av planen. Arbetet med MKB fortgår därför parallellt med samrådshandlingen. Då aktuellt projekt ska leda fram till ”Samrådshandling för val av lokalisering” är inte MKB ett separat dokument utan inarbetat i samrådshandlingen i detta skede.

Vad händer framöver?

Arbete med samrådsunderlag och samrådshandling är steg i en process som kallas framtagande av järnvägsplan. Dessa delar kallas formellt av Trafikverket för järnvägsplan med status samrådsunderlag respektive samrådshandling. I detta arbete ingår att presentera ett utredningsområde (samrådsunderlag) och sedan göra en lokaliseringsstudie om var järnvägen kan byggas inom detta område (första steget i samrådshandlingen).

Trafikverket planerar nu för samråd på Samrådshandling för val av lokalisering. Samrådet kommer pågå under tre veckor i maj-juni.

När samrådshandling avseende lokaliseringalternativ är klar har Trafikverket underlag för att ta ställning till vilket lokaliseringalternativ som ska ligga till grund för fortsatt arbete och framtagning av färdig Järnvägsplan och MKB.

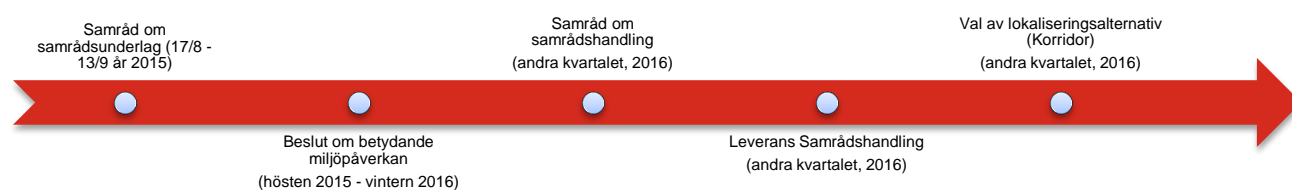
Beslut om den fortsatta processen för järnvägsplanen efter att samrådshandling avseende lokaliseringalternativ färdigställts är inte taget och därmed finns ingen tidplan för när järnvägsplanen i sin helhet skall vara klar för fastställelse av Trafikverket.

När kan du påverka?

Under hela projektets gång pågår en löpande samrådsprocess. Det innebär att du har möjlighet att ställa frågor, lämna synpunkter och bidra med värdefulla kunskaper under hela projektet.

Ett första samråd med allmänheten och andra berörda har genomförts efter sommaren 2015 och samrådstiden var mellan 2015-08-17 till 2015-09-13. Utifrån lämnade synpunkter har en samrådsredogörelse sammanställs. Fokus för detta samråd har varit att samla in information från berörda för att ha som underlag till det fortsatta arbetet med samrådshandlingen.

Samråd om samrådshandlingen kommer att hållas under tre veckor i maj-juni 2016, då kommer projektet presentera vilka korridorer som utreds och möjliga effekter de bedöms innebära. Allmänheten får då möjlighet att komma med synpunkter på konsekvenser och effekter med mera som kan uppkomma för de korridorer som utreds. Samrådshandlingen planeras sedan vara klar under andra kvartalet 2016.



Vill du veta mer?

Denna planlägningsbeskrivning kommer att uppdateras löpande under projektet. Hör gärna av dig till oss om du har frågor! Mer information om projektet hittar du på vår hemsida www.trafikverket.se/arlandabanan



Adress:
172 90 Sundbyberg
Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se

Projektledare:
Åsa Dolk
Telefon: 010-123 16 34
asa.dolk@trafikverket.se