

Ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning av nya spår mellan Skavstaby och Arlanda i Sigtuna och Upplands Väsby kommun, Stockholms län.

Ställningstagande

Trafikverket har upprättat en samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ för ytterligare två järnvägsspår på sträckan Skavstaby-Arlanda nedre ("Arlanda nedre" är den s.k förgreningspunkten mot Arlanda C och Arlanda södra strax söder om Arlanda). Sträckan är en möjlig deletapp i att utveckla järnvägsinfrastrukturen mellan Stockholm och Uppsala.

Mot bakgrund av resultat för genomförda samråd och utredning för val av lokaliseringsalternativ, ska alternativ **UA2** ligga till grund vid en fortsatt planering. UA2 motsvarar en korridor längst befintlig järnväg på berörd sträcka.

De lokaliseringsalternativ som studerats har vägts mot varandra med avseende på trafik, lokalsamhället och regional utveckling, miljö och hälsa, konsekvenser för utbyggbarhet, risk och säkerhet samt ekonomi. Alternativen har även utvärderats utifrån uppsatta mål. Utbyggnaden innebär att flertalet vägomläggningar även kommer att krävas.

I *Förslag till Nationell Plan 2018-2029* finns inte medel upptaget för fortsatt planering av denna delsträcka. Trafikverket och Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) är dock överens om att den föreslagna korridoren för UA2 ska bevakas och hävdas i den kommunala planeringen, för att möjliggöra en utbyggnad av två nya spår inom korridoren när det blir aktuellt att fullfölja planeringen.

Bakgrund och motiv

Järnvägen mellan Stockholm och Uppsala är idag hårt belastad under rusningstid och järnvägsresandet till och från Arlanda har ökat under de senaste tio åren. Även om delar av sträckan är fyrspårig har kapacitetstaket nästan nåtts under rusningstrafiken. Samtidigt väntas behovet av tågtrafik mellan Stockholm och Uppsala öka ytterligare.

Tidigare genomförda kapacitets- och trafikeringsutredningar visar på ett behov av att utveckla kollektivtrafiken i stråket Stockholm-Uppsala via Arlanda med ytterligare järnvägsspår. En kritisk länk för såväl antalet fjärrtåg som regional- och pendeltåg till Arlanda är sträckan från Arlandabanans avgrening från Ostkustbanan (Skavstaby) fram till Arlanda.

Projektet innebar att utreda en komplettering av det befintliga dubbelspåret till fyra spår på sträckan mellan Skavstaby och Arlanda nedre. Utredningen avsåg en deletapp av en möjlig utbyggnad med ytterligare två spår på hela sträckan mellan Stockholm och Uppsala via Arlanda. Mot bakgrund av tidigare

utförd Åtgärdsvalsstudie ("Arlanda, SATSA – stärkt kollektivtrafik i korridoren Stockholm-Arlanda-Uppsala") kom Trafikverket och Arlandabanan Infrastructure AB, som är ägaren av Arlandabanan, överens om att tillsammans utreda en planering av ytterligare två spår på den aktuella sträckan på Arlandabanan och eventuella följdförändringar på Ostkustbanan.

Målformulering

Följande ändamål och projektmål har formulerats för projektet.

Ändamål: 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.

Projektmål: Projektet innebär att kapacitetsförstärka Arlandabanan med anslutning till Ostkustbanan, från söder om Arlanda Central och samtidigt skapa ett mer flexibelt system. Projektmålet kan sedan brytas ner på ett antal underrubriker.

Ökad tillgänglighet med kollektivtrafik till/från Arlanda:

- Bättre tillgänglighet till Arlanda, med ökad andel resor med kollektiva färdmedel.
- Kortare restider med kollektivtrafiken för fler resenärer.

Ett tillförlitligt och kapacitetsstarkt transportsystem:

- Kapacitet för att klara resenärernas behov av ökat resande till Arlanda med tåg.
- Ett robust trafiksystem.
- Påverkan på den befintliga trafiken under byggtiden ska minimeras.

Hänsyn med avseende på säkerhet, miljö och hälsa:

- Bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan.
- Begränsa påverkan på boendemiljö.
- Begränsa påverkan på samlade landskapsvärden.
- Begränsa barriäreffekter.
- Begränsa påverkan på naturresurser.
- Ökad trafiksäkerhet för samtliga resenärer.

Ekonomisk effektivitet:

- Föreslagna lösningar ska vara kostnadseffektiva, samhällsekonomisk lönsamhet ska eftersträvas.

Därutöver har det framställs ett antal funktions- och tekniska krav som anläggningen ska uppfylla.

- Den aktuella sträckan ska klara en trafikökning enligt framtagna trafikscenarios/- prognoser (måltrafik 2030).
- Kapacitetsbegränsande korsande tågvägar ska inte uppstå vid Skavstaby.
- Kapacitetsbegränsande korsande tågvägar ska inte uppstå vid Arlanda nedre.
- Utformningen av Skavstaby ska i möjligaste mån anpassas till en framtida utbyggnad till 6-spår på Ostkustbanan.
- Utformningen av Arlanda nedre ska i möjligaste mån anpassas till en framtida utbyggnad till 4-spår på Arlandabanan norr om Arlanda nedre förbi Arlanda Central.
- Utredningen ska studera förutsättningar för pendeltågsstopp vid Arlandastad.

Med utgångspunkt i områdets förutsättningar, projektmål och det som framkommit i landskapsanalysen har följande övergripande gestaltningsmål formulerats:

- Värna landskapets skala och karaktär.

Med följande underliggande mål:

- Öppet landskap - Värna överblickbarhet och långa siktlinjer.
- Mosaiklandskap - Värna gränser mellan öppet och slutet.
- Slutet landskap - Minimera markintrång – bevara skog.
- Infralandskap - Säkra överblickbarhet och tydlighet.

Studerade alternativ

I utredningen har två olika utredningsalternativ studerats och jämförts med ett nollalternativ.

Utredningsalternativ 1 (UA1) innebär att de nya spåren byggs längs med Ostkustbanan från Skavstaby fram till Rosersbergs station, där dubbelspåret viker av och går mot Arlanda genom delvis obebyggd mark. Alternativet innebär ombyggnad söder om Skavstaby samt omfattande ombyggnationer av Skavstaby. UA1 har en bred korridor som möjliggör stor anpassning i kommande skeden för att ta hänsyn till olika miljöintressen och landskapsbildsskydd. Korridoren har avgränsats utifrån tre fasta ”riktmärken”:

- Rosersbergs station – ingen ombyggnad av stationen.
- Blackvretens tågdepå – nytt spår dras norr om depån då höjdskillnader inte möjliggör anslutning mot befintliga spår söder om och det förutsätts att depån inte byggs om.
- Tunnelmynning vid Arlanda – ingen ombyggnad av befintliga tunnelmynningar.

Spåren passerar bland annat Arlandastads golfbana, under E4 och ansluter till befintliga spår norr om Blackvreten, strax innan tunnelmynningen till berget under Arlandaområdet. Alternativet kan delas in i två utbyggnadsetapper.

- Etapp 1 Rosersberg – Arlanda ca 7,5 km
- Etapp 2 Skavstaby – Rosersberg ca 4 km

Kapacitets och trafikeringsstudier av alternativet har visat att det endast är lämpligt att koppla detta alternativ mot Arlanda Central. Denna avslutning benämns ”1” för etapp 3 i förklaringen av UA 2 nedan.

Utredningsalternativ 2 (UA2) byggs längs med den befintliga Arlandabanan från Skavstaby fram till Arlanda. Ombyggnad sker även söder om Skavstaby samt omfattande ombyggnader av Skavstaby. Detta alternativ innebär även viss ombyggnad och omkoppling av delar av befintliga spår längs Arlandabanan, för att anpassa dem till de nya spåren och undvika att behöva bygga om t.ex. Blackvretens tågdepå.

Två alternativa avslut under Arlandaområdet har studerats, antingen mot Arlanda Central (UA2.1) eller mot Arlanda Södra/Norra (UA2.2). I norra delen av utredningsområdet, vid Arlanda, är korridoren bredare för att möjliggöra båda dessa avslut.

Alternativet kan delas in i tre utbyggnadsetapper, där de två första är desamma oavsett vilket avslut under Arlanda som väljs i etapp 3.

- Etapp 1 Skavstaby – E4 ca 3,8 km
- Etapp 2 E4 – Blackvreten ca 4,7 km
- Etapp 3 i UA2.1 Blackvreten – avslut mot Arlanda Central ca 3,6 km
- Etapp 3 i UA2.2 Blackvreten – avslut mot Arlanda Södra/Norra ca 3,7 km

Nollalternativ är ett referensalternativ som beskriver en framtida situation utan aktuellt projekt och ska ge en utgångspunkt för att bedöma bland annat miljökonsekvenserna av projektet.

Bedömning av måluppfyllelse

Inom korridoren för UA2 finns möjlighet att i framtida utredningar välja mellan de två studerade avsluten i Arlandaområdet, antingen mot Arlanda Central (UA2.1) eller mot Arlanda Södra/Norra (UA2.2).

Nedan redovisas en utvärdering och samlad bedömning av effekter och konsekvenser för de aspekter som projektmålen berör. I kapitel 6 i Samrådshandlingen beskrivs dessa effekter och konsekvenser för alternativen mer utförligt, än vad som framgår av tabellen nedan. Vad färgerna innebär i tabellen preciseras i Samrådshandlingen i kapitel 7, Samlad bedömning.

Ändamålet och de projektmål som finns för projektet kan endast i vissa fall följas upp i detta skede, medan andra är styrande senare i processen på samma sätt som funktionskraven är krav på den färdiga anläggningen med inte styrande för val av lokalisering. Utifrån tabellen ovan med samlad bedömning av effekter och konsekvenser kan skillnader mellan alternativen utläsas för de aspekter som projektmålen berör. I tabell 7.3 i Samrådshandlingen illustreras vilka projektmål som är möjliga att följa upp i detta skede och var i Samrådshandlingen mer information om aspekterna finns beskrivet. Sammantaget kan måluppfyllelsen sammanfattas med att korridor UA2 är mer fördelaktigt för trafiken, lokalsamhället och den regionala utvecklingen samt för miljö och hälsa.

Investeringskostnaden mellan alternativen är relativt lika, ca 4 270 miljoner kronor för UA1 och 4 145 miljoner kronor för UA2.2. Effekterna för trafikering och restider bedöms som något bättre för alternativ UA2. Den övergripande samhällsekonomiska bedömningen som gjorts visar dock på en negativ nettonuvärdeskvot, dvs förhållandet mellan investeringens kostnad och projektets nyttor.

Sammantaget bör alternativ UA2 väljas vid en fortsatt utredning då korridoren uppfyller ändamål och projektmålen bäst, med minst miljöpåverkan, minst påverkan på lokalsamhället och den regionala utvecklingen samt det bästa alternativet för den framtida trafikeringen. Av Samrådsredogörelsen framgår även att alternativet förespråkas av de flesta myndigheter, organisationer och privatpersoner.

Bortvalda alternativ

Under arbetet med att identifiera lämpliga korridorer har ett antal olika principiella lösningar studerats, av vilka ett antal sedan avfärdats. Mer om dessa alternativ och grunden till att de avfärdats finns i PM: Avfärdade alternativ (*JP-Arn-00-025-05*).

Samlad bedömning	UA1.1	UA2.1	UA2.2	Nollalternativet
Sammanvägd bedömning av konsekvenser för trafik och användargrupper	Klarar måltrafik 2030 men begränsar godstrafikens framkomlighet samtidigt som restiden för vissa tåg försämras.	Klarar och överskrider måltrafik 2030. Ger bra förutsättningar för alla tåg som trafikerar järnvägen kring Arlanda och har bra potential vid framtida utbyggnader.	Klarar och överskrider måltrafik 2030. Ger bra förutsättningar för alla tåg som trafikerar järnvägen kring Arlanda men har begränsad potential vid framtida utbyggnader.	Nollalternativet innebär att järnvägsanläggningen inte byggs ut. De kapacitetsbegränsningar som finns i dagens järnvägsanläggning är därmed desamma som i nuläget.
Sammanvägd bedömning av konsekvenser för trafik och anläggningar under byggtiden	Stora negativa konsekvenser för tågtrafik, vägtrafik samt verksamheter kring Eurostop och Arlanda Cargo City under byggtiden.	Stora negativa konsekvenser för tågtrafik, vägtrafik samt verksamheter kring Arlanda Cargo City under byggtiden.	Stora negativa konsekvenser för tågtrafik, vägtrafik samt verksamheter kring Arlanda Cargo City under byggtiden.	Nollalternativet innebär att järnvägsanläggningen inte byggs ut och därmed påverkas varken trafik eller övriga anläggningar.
Sammanvägd bedömning av konsekvenser för lokalsamhället och regional utveckling	Måttliga respektive små negativa konsekvenser för verksamhetsområden och kommunala planer, positiva konsekvenser för vägar.	Sammantaget obetydliga konsekvenser för verksamhetsområden och kommunala planer och vägar.	Sammantaget obetydliga konsekvenser för verksamhetsområden och kommunala planer och vägar.	Nollalternativet förutsätter att redan antagna kommunala planer genomförs, t.ex. för Arlandastad. Vägar och anläggningar kvarstår utan större ombyggnationer
Sammanvägd bedömning av konsekvenser för miljö och hälsa	Stora negativa konsekvenser för boendemiljö och landskapets värden pga ny barriär och markintring i tidigare oexploaterad mark.	Små negativa miljökonsekvenser. Förstärkt befintlig infrastrukturbarriär, ökad störning för boendemiljöer och markintring.	Små negativa miljökonsekvenser. Förstärkt befintlig infrastrukturbarriär, ökad störning för boendemiljöer och markintring.	Buller: Ökning av den ekvivalenta ljudnivån. Landskapsbild, kulturmiljö naturmiljö, rekreation och naturresurser: Inga förändringar eller konsekvenser.
Sammanvägd bedömning av konsekvenser för risk och säkerhet	Inga händelser har bedömts vara oacceptabla eller icke lösbara.	Inga händelser har bedömts vara oacceptabla eller icke lösbara.	Inga händelser har bedömts vara oacceptabla eller icke lösbara.	Inte relevant
Sammanvägd bedömning av utbyggbarhet (relativ jämförelse mellan alternativens förutsättningar att förlängas.) I samtliga tre utredningsalternativ bedöms utbyggnad norrut vara mycket kostsam och komplicerad att genomföra.	Förlängning söderut förhållandevis okomplicerad. Förlängning norrut via Arlanda Central är tekniskt komplicerad men bedöms vara enklare att genomföra än via Arlanda Södra/Norra.	Förlängning söderut förhållandevis okomplicerad. Förlängning norrut via Arlanda Central är tekniskt komplicerad men bedöms vara enklare att genomföra än via Arlanda Södra/Norra.	Förlängning söderut förhållandevis okomplicerad. Förlängning norrut via Arlanda Södra/Norra är tekniskt komplicerad och bedöms vara svårare att genomföra än via Arlanda Central.	Inte relevant



Samråd och beslut

Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Stockholm har beslutat 2016-02-23 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta beslut togs efter begäran av Trafikverket med samrådsunderlaget som grund.

Samråd

Under arbetet med järnvägsplanen har samråd löpande hållits med en samrådsrets med berörda aktörer och myndigheter såsom berörda kommuner, regionförbund, länsstyrelser och trafikförvaltningar samt Arlandabanan Infrastructure AB och Swedavia. Minnesanteckningar från dessa möten finns diarieförda hos Trafikverket under aktuellt ärendenummer.

Utöver möten med aktörerna i samrådsretsen har två kungjorda samråd med allmänheten anordnats. Ett i samband med färdigställandet av Samrådsunderlag och ett i samband med färdigställandet av Samrådshandling för val av lokalisering. Den senare redovisas i Samrådsredogörelsen daterad 2016-11-15.

Övrigt

I *Förslag till Nationell Plan 2018-2029* finns inte medel upptagit för fortsatt planering eller för produktion av denna delsträcka.

För det fall delsträckan tas upp i planlägningsprocessen igen ska även följande beaktas; Arlandabanan är en privatägd järnväg som förvaltas av Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) med A-Train som entreprenör (Koncessionshavare), allt enligt det, mellan AIAB och A-Train, tecknade avtalet *Arlandabanan Project Agreement* som löper i vart fall till år 2040. Villkoren i avtalet och de konsekvenser som kan uppstå för A-Train/koncessionshavare vid en utbyggnad av nya spår måste klarläggas vid fortsatt planeringsarbete. Nya spår till Arlanda kräver en särskild överenskommelse med hänsyn till det gällande avtalet och bestämmelsen i 4 kap 1 b § i järnvägsförordningen (2004:526) som gäller för den aktuella sträckningen.

Stefan Engdahl, Chef VO Planering