

Analys av spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda med perspektiv 2040 och 2070



TRAFIKVERKET

2019-09-06
Sofia Heldemar



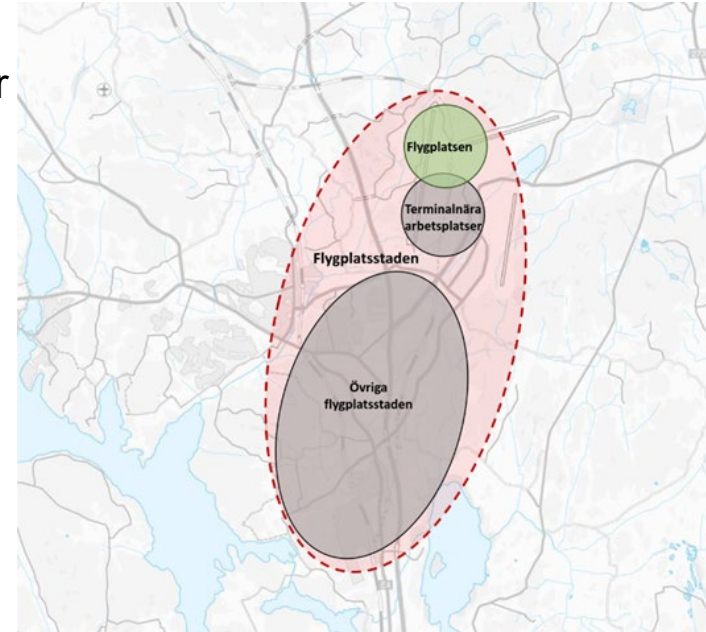
Uppdraget

- Analys av kapacitetssituationen på väg och järnväg, år 2040 och år 2070
- Åtgärdsgenerering
 - Fyrstegsprincipen
 - Översiktliga kostnadsbedömningar och samhällsekonomi
- Åtgärder som kan bidra till 60% kollektivtrafikandel
- Utgångspunkter
 - Hänsyn till befintligt avtal med Arlandabanan
 - Trafikverkets basprognos och utveckling flygplatsstaden



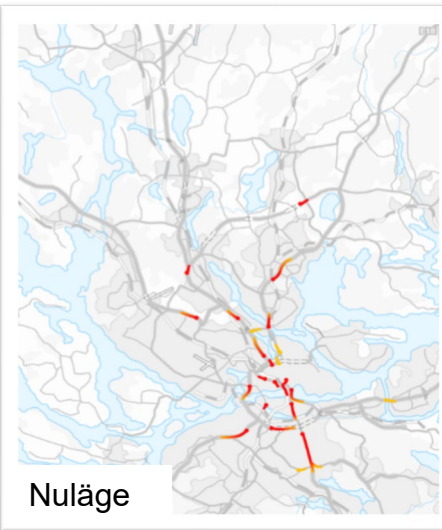
Resenärer och arbetsplatser

- Resenärer flygplatsen
 - 2017: 26,6 miljoner varav 80% utrikesresenärer
 - 2040: 47 miljoner resenärer
 - 2070: 70 miljoner resenärer
- Arbetsplatser terminalnära
 - 2040: 35 000 (17 000)
- Arbetsplatser övriga flygplatsstaden
 - 2040: 26 000 (9 000)

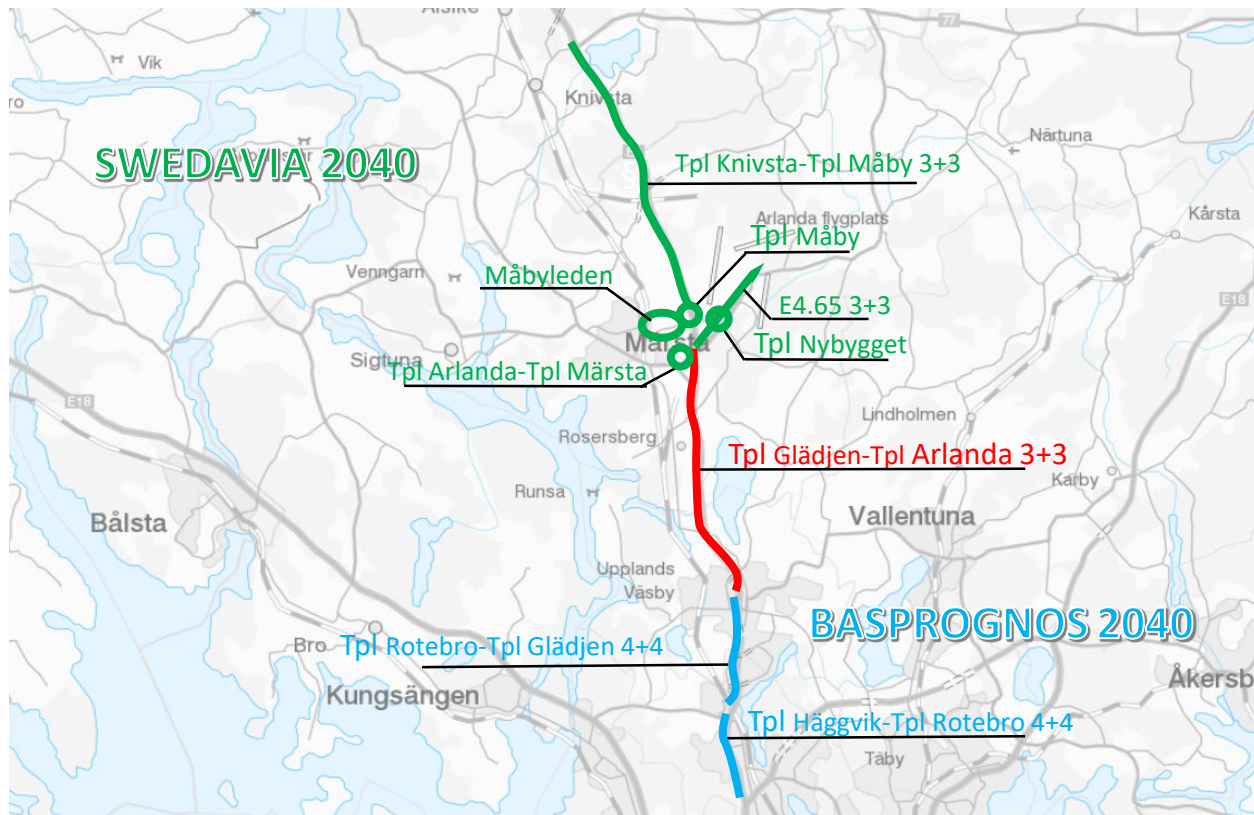


Utveckling i ett 2040-perspektiv

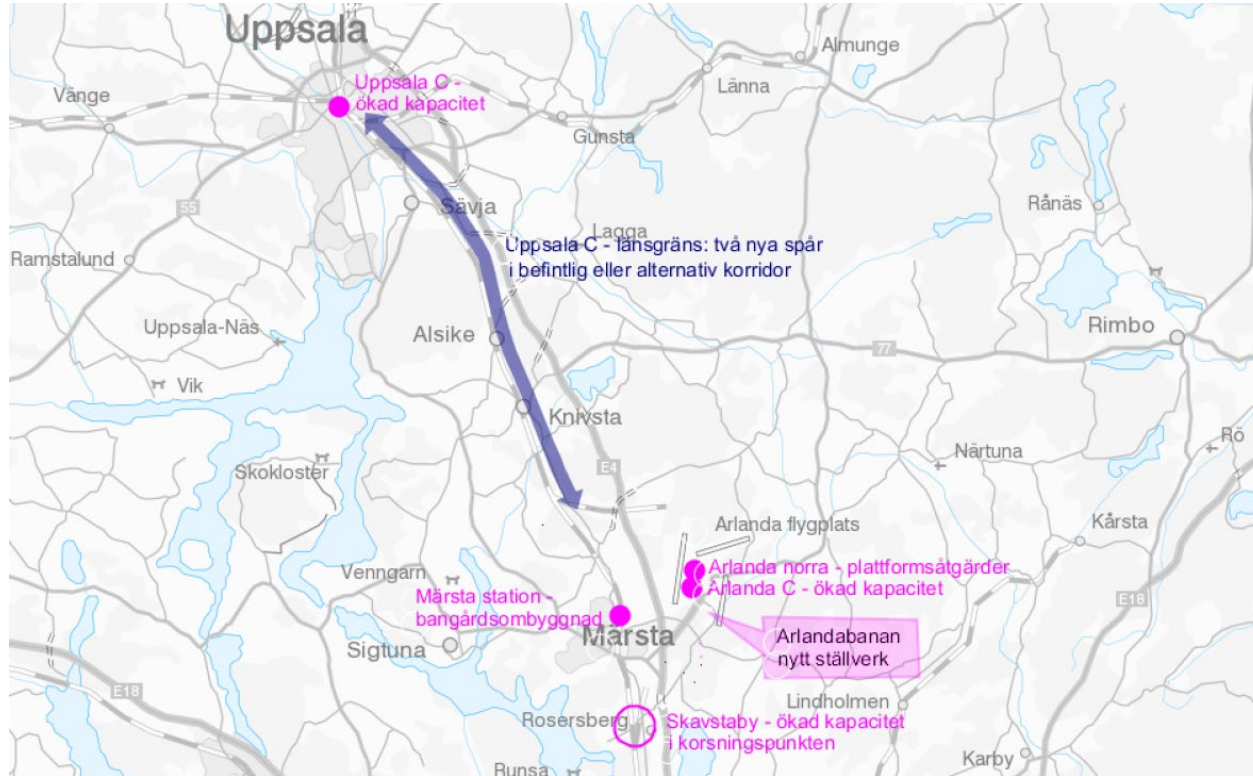
- Regional utveckling leder till ökad efterfrågan på resor och transporter och flera delar av transportsystemet i Stockholm-Mälardalen är fortsatt högt belastat
- Ny infrastruktur i beslutade planer leder till ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet för ökat resande till Arlanda flygplats (bl a Ostlänken, två nya spår Uppsala-Länsgränsen och Förbifart Stockholm)
- Ytterligare (kompletterande) kapacitetsförstärkningar behövs av befintligt väg- och järnvägssystem för att hantera ett ökat resande (regional utveckling tillsammans med en utveckling av flygplatsen)
- Arbetsplatsutveckling i övriga flygplatsstaden innebär ytterligare ökad belastning på framförallt vägsystemet



Brister och åtgärder, vägsystemet mellan Stockholm – Uppsala, 2040

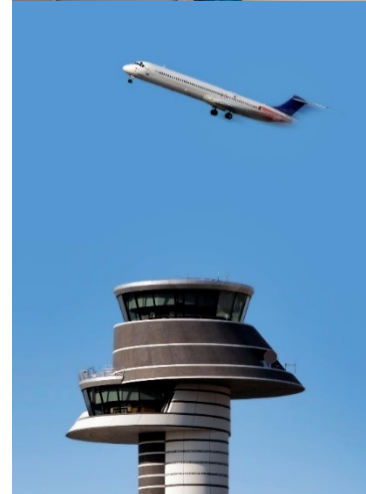


Brister och åtgärder, järnvägssystemet mellan Stockholm – Uppsala, 2040



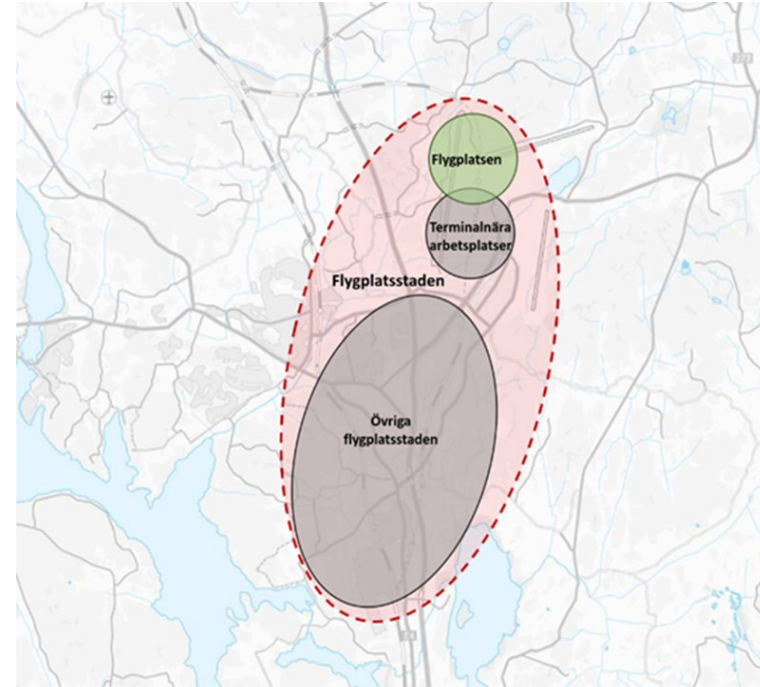
Pendel- och flygpendeltåg har störst betydelse för sittplatsutbudet

- Åtgärder i järnvägssystemet mellan Stockholm-Uppsala möjliggör ett utökat utbud av regional och interregional trafik samt förstärkning av flygpendeln (ex genom något förlängda tåg) och ger ett visst bidrag till sittplatsutbudet för resandet till flygplatsen
- Störst bidrag till sittplatsutbudet bedöms en utökning av pendeltågstrafiken och ytterligare förstärkning av flygpendeltågen (genom betydligt längre tåg) kunna ge
 - Utökad pendeltågstrafik behöver prövas mot avtalet och kräver infrastrukturåtgärder
 - Förstärkning av flygpendeltågen kräver infrastrukturåtgärder som bedöms svåra att genomföra



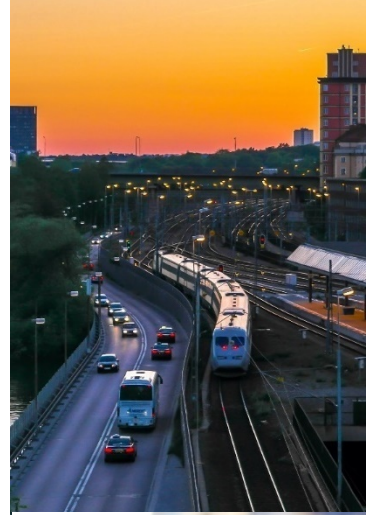
Förstärkt kollektivtrafikutbud inte tillräckligt för ökad kollektivtrafikandel

- Förstärkt kollektivtrafikutbud är en förutsättning för att kunna ta emot resenärerna, men det behöver även finnas en efterfrågan och potential att flytta över resor från biltrafik till kollektivtrafik
- Flygplatsen (flygresenärer och terminalnära anställda): Potential att påverka efterfrågan med styrmedel eller subventioner, detta behöver utredas ytterligare
- Övriga Flygplatsstaden: Låg potential för att påverka (spridd) efterfrågan genom styrmedel



70 miljoner flygresenärer ger tröskeleffekter, 2070-perspektiv

- En regional utveckling och 70 miljoner resenärer inklusive betydande ökning av arbetsplatser innebär att dagens trafiksystem inte klarar att upprätthålla framkomlighet och kapacitet
- Svårt att förstärka och trimma systemet mer (platsbrist och omgivningspåverkan)
- Istället krävs stora infrastrukturinvesteringar med bl a osäker genomförbarhet och mycket höga kostnader
 - För järnvägssystemet skulle detta innebära förstärkt spårkapacitet genom Stockholmsregionen
 - För vägsystemet skulle det innebära att inte enbart bygga ut lokala anslutning till Arlanda utan även stora delar av systemet ex breddning av infartsleder bl a E4 och E18 inkl trafikplatser, nya broar mm



Sammanfattning

- Kapacitetsförstärkningar av befintligt väg- och järnvägssystem behövs för en regional utveckling tillsammans med en utveckling av flygplatsen
- För att uppnå en hög kollektivtrafikandel är inte enbart investeringar för ett utökat utbud av kollektivtrafik tillräckligt
- För att hushålla med den begränsade kapaciteten i hela trafiksystemet och utifrån potentialen att uppnå en högre kollektivtrafikandel är det rimligt att prioritera resandet till flygplatsens funktion och för nyttotransporter





<https://trafikverket.ineko.se/se/analys-av-kapacitet-for-veg-och-spainfrastruktur-som-ansluter-till-arlanda-underlag-till-arlandaradets-kansli>