

Förstudie tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda

Det finns tre argument mot en utbyggnad av Roslagsbanan över Markim eller Orkesta – förlusten av stora kulturhistoriska värden, den samhällsekonomiska ineffektiviteten alldeles oavsett de negativa effekterna på miljö och kulturlandskap samt de teknologiska inlåsnings effekterna.

Länsstyrelsen hävdar att en infrastrukturinvestering i Markim och Orkesta skulle hota ett betydande kulturarv. Det bör tilläggas att hotet mot riksintresset (och världsarvet) Markim-Orkesta inte kan avlägsnas genom valet av ”det minst dåliga” alternativet ur kultursynpunkt. Genomförandet av byggprojektet kommer oavsett ban- och vägsträckning att innebära stora ingrepp i en gårds- och vägstruktur som varit oförändrad sedan järnåldern.

SL:s idéstudie (2010) betonade att utbyggnaden av Roslagsbanan skulle resultera i en samhällsekonomiska förlust (se t.ex. uppskattningen av det låga antalet resenärer som skulle gå över till kollektivtrafik). Det är svårt att hitta exempel från Europas storstäder på regionala nät av spårbunden trafik direkt till huvudflygplatsen. Järnvägs- och/eller tunnelbanetåg går från flygplatsen till centrala delar av huvudstaden, oftast till centralstationen. I fall där stadskärnan har flera stora järnvägsstationer (se t.ex. London), finns flera parallella spår. Invånare i förorterna kan resa till och från flygplatsen genom tvärförbindelser som ansluter till tåg- och tunnelbanelinjerna till centrum. Frankfurt har visserligen två regionala tåglinjer till och från flygplatsen. Men Frankfurt är en avsevärt större flygplats än Arlanda. Och regiontågen från Frankfurts flygplats går även till andra delar av Tyskland dvs de är inte renodlade förortståg. Tågsystemen i Frankfurt är dessutom moderna och med normal spårvidd.

Varje samhällsekonomisk kalkyl måste ta hänsyn till eventuella teknologiska inlåsnings effekter. En satsning på smalspårig järnväg skulle förmodligen ha negativ effekter på lönsamheten hos framtida trafikprojekt, minska flexibiliteten vid övergången till moderna kommunikationssystem och hämma den långsiktiga tillväxten i Stockholm-Uppsala regionen. Det är inte rimligt att motivera en utbyggnad av Roslagsbanan till Arlanda med att banan redan finns på nära håll. Smalspårig järnväg har nackdelen att inte vara utbytbar, dvs. inte möjlig att ansluta till moderna spårssystem. Ibland hänvisas till att andra länder, bl.a. Schweiz och Spanien, har omfattande trafiksystem med smalspårig järnväg. Men efterforskningar och kontakter med myndigheter som organiserar den smalspåriga trafiken (se Spanien) har inte i något fall påvisat en utbyggnad av smalspårig järnväg. Till de teknologiska inlåsnings effekterna ska läggas begränsningar vad gäller hastighet och belastning. Vagnar och banvallar kan visserligen utformas på ett sätt som minskar dessa nackdelar med en smalspårig järnväg. Men enligt utländsk expertis innebär en sådan anpassning av tåg och banvallar att kostnads fördelarna av en smalspårig järnväg blir eliminerad.

Sammantaget – en utbyggnad av Roslagsbanan över socknarna Markim-Orkesta skulle sannolikt medföra en samhällsekonomisk förlust och även betydande kostnader utanför kalkylen i form av ett förstört kulturlandskap och teknologiska inlåsnings effekter. En utbyggnad av tunnelbanan i kombination med förbättrade tvärförbindelser (tåg eller bussar) mellan norrortsregionerna och en pendeltågslinje mellan Arlanda och Stockholms central (eller Älvsjö) skulle förmodligen vara lönsammare investeringar både för Sverige och för invånarna i de norra förorterna. Bussförbindelser direkt till Arlanda eller via pendeltåget Stockholm C – Arlanda (en upprustning av väg 268 mellan Vallentuna och Upplands-Väsby är här nödvändig) skulle också innebära en större flexibilitet i regionens trafikpolitik. I nuläget är det svårt att beräkna det framtida reseunderlaget för spårbunden trafik till Arlanda eller ha överblick över vilka tekniska lösningar inom transportsektorn som kommer att dominera i framtiden.

Användningen av biogasbussar gör det möjligt att hålla nere koldioxidutsläppen i norrortsregionerna. Det är dock förtjänstfullt att SL inte har tagit hänsyn till Arlandas utsläppsrättigheter i den samhällsekonomiska analysen av en utbyggd Roslagsbana. Swedavia riskerar snart att slå i sitt utsläppstak genom transporter till och från Arlanda och utsläppen från flyget. Men Arlanda måste (liksom andra storflygplatser) lösa sina miljöproblem genom att minska utsläppen från flyget. De totala koldioxidutsläppen (inklusive från flyget) i norrortsregionen kommer inte att minska genom en utbyggd Roslagsbana. Det är inte en uppgift för befolkningen i socknarna Markim och Orkesta eller dagens och morgondagens skattebetalare att lösa Swedavias utsläppsproblem. Kommande generationer kommer inte att tacka oss för att ha försenat utvecklingen mot en miljövänligare flygtrafik i Stockholm. De kommer i stället att anklaga oss för att inte ha värnat om vårt kulturhistoriska arv eller ha satsat på ett effektivt transportsystem i en region som har ambitionen att vara en svensk tillväxtmotor under 2000-talet.

Lennart Erixon
Professor

Nationalekonomiska institutionen,
Stockholms Universitet