



Datum: 2022-10-31

Er beteckning: I2022/01350

Vår beteckning: SJCM-2022-0002-035

Vår kontakt: Pär Helgesson

## **Remiss av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)**

SJ AB (SJ) vill lämna synpunkter i rubricerat ärende med fokus på de frågor som rör förbindelserna till och från Arlanda flygplats och hur behovet av en ny rullbana kan senareläggas.

### **Sammanfattning**

SJ vill framför allt lyfta fram följande synpunkter:

- För att inte attraktiv infrastruktur skall stå oanvänd trots hög efterfrågan bör Arlanda Express åläggas att organisera sin tågtrafik i 20- respektive 10-minuters intervall så att maximalt 6 kanaler används per timme.
- Kapaciteten på Arlanda C kan ökas påtagligt genom att förlänga plattformarna så två tåg kan stå inne samtidigt. Vidare kan tågtätheten ökas ytterligare något genom förtätade signaler som möjliggör att tåg kan stanna omedelbart utanför plattformen i väntan på ledigt spår.
- Vid kommande nyanskaffning av fordon bör Arlanda Express åläggas att köpa fordon anpassade för någon av de standardiserade plattformshöjderna så att full flexibilitet gällande destinationer och plattformsval kan tillämpas vid en eventuell framtida omstöpning av trafiken mellan Stockholm och Arlanda.
- En omförhandling med A-Train bör genomföras i närtid, både om sänkta passageavgifter samt för att säkra att kommande fordon är anpassade till standardiserade plattformshöjder så som nämnts ovan.
- Ett multimodalt perspektiv bör anläggas på utvecklingen av och investeringarna i infrastruktur för resande. Ett snabbare färdigställande av de nya stambanorna i Götaland och Nya Ostkustbanan kommer att i betydande grad minska resandet inrikes med flyg och därmed senarelägga behovet av en ny rullbana med flera år.

## 1 Trafikering, infrastruktur och fordon

Järnvägssträckningen mellan Stockholm och Uppsala är en av landets hårdast belastade. Antalet beställda tåglägen av operatörerna överstiger den tillgängliga bankapaciteten och tåglägen nekas helt eller tilldelas på kraftigt avvikande tider och/eller med förlängd körtid.

Den så kallade fyrstegsprincipen, som tillämpas vid bedömning av utbyggnad vid otillräcklig infrakapacitet inom transportsektorn, har som ett andra steg att vidtaga åtgärder som innebär ett effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur. På sträckan Stockholm C-Arlanda finns en icke försumbar möjlighet till detta genom en mindre och som vi ser det helt nödvändig justering av trafikmönstret för den tågpendel som körs av A-Train genom Arlanda Express. I nuläget tillåts Arlanda Express att beställa omväxlande 15- respektive 10-minuters tågtrafik i olika perioder under året kopplat till efterfrågan på resor. Denna lösning gör att Arlanda Express belägger 8 tåglägen per timme men aldrig använder mer än 6 av dessa. De resterande två tåglägena står tomma, eftersom Arlanda Express perioder växlar över året på ett sådant sätt att ingen annan operatör kan utnyttja dem för sin trafik. För att inte attraktiv infrastruktur skall stå oanvänd trots hög efterfrågan förordar SJ att Arlanda Express åläggs att organisera sin tågtrafik i 20- respektive 10-minuters intervall så att maximalt 6 kanaler används per timme. Dessa 6 tåglägen tillhör Arlanda Express fullt ut och kan utnyttjas över året på det sätt som Arlanda Express finner lämpligast.

Steg tre i fyrstegsprincipen är om- och tillbyggnad av befintlig infrastruktur och för Arlanda C finns möjlighet till påtagligt ökad kapacitet genom att förlänga plattformarna så att två tåg kan stå inne samtidigt. Tågtätheten kan ökas ytterligare något genom förtätade signaler som möjliggör att tåg kan stanna omedelbart utanför plattformen i väntan på ledigt spår.

När Arlandabanan byggdes gavs Arlanda Express också möjlighet att beställa en tågtyp som avviker från den fastställda standarden när det gäller passande plattformshöjd. De anpassade plattformarna är väsentligt högre än de normala och omöjliggör för andra tågfordonstyper att stanna vid dessa stationer/plattformar, såväl planenligt som operativt. På stationerna Arlanda N och S har detta i nuläget ingen betydelse med nuvarande trafikeringssystem med unika flygtåg. Däremot medförde de höga instegen på tågen att en plattform med två spår (spår 1–2) på Stockholm C fick avdelas exklusivt för Arlanda Express och kapaciteten för övrig trafik reducerades påtagligt. I nuläget får inte alla de önskade tågen plats på säckspåren 3–7 och andra mera kapacitetskrävande lösningar måste tillgripas som minskar kapaciteten på Stockholm C totalt sett. Dessutom kommer säckbangården efter ombyggnad endast att ha 5 spår mot dagens 7. Den minskade kapaciteten ställer väsentligt ökade krav på en flexibel spår användning och samtliga spår måste kunna användas av alla tågtyper.

2019 förlängdes A-Trains koncession för Arlandabanan med 10 år fram till 2050, i enlighet med en option i projektavtalet med Arlandabanan Infrastructure AB. I

samband med detta enades man också om en del andra åtaganden och skyldigheter för A-Train. Bolaget ska exempelvis senast 2030 ha tagit en ny fordonsflotta i drift och senast 2044 ha bytt ut samtliga spår på Arlandabanan. SJ AB förordar starkt att Arlanda Express vid kommande nyanskaffning av fordon åläggs att köpa fordon anpassade för någon av de standardiserade plattformshöjderna så att full flexibilitet gällande destinationer och plattformsväl kan tillämpas vid en eventuell framtida omstöpning av trafiken mellan Stockholm och Arlanda.

## **2 Passageavgifter**

SJ delar utredarens uppfattning att det bör ske en ny Arlandaförhandling i syfte att etablera bättre förutsättningar att nå minst 60 procent kollektivtrafik till och från Arlanda 2030 (jämfört med mindre än 50 procent 2018). Ambitionerna borde egentligen vara att uppnå en ännu högre andel.

Utredaren pekar särskilt på den negativa inverkan som både de höga passageavgifterna vid Arlanda C och de höga biljettpiserna för att resa med Arlanda Express har på tågresandet. Enligt Arlandabanan Infrastructure AB uppgick andelen resenärer som tog tåget till och från Arlanda till 24% år 2021. Pandemiåren har denna andel varit högre än flera tidigare år, men sett över en längre period har marknadsandelen inte förbättrats sedan 2009. Andelen som reser med Arlanda Express har uppvisat en fallande eller stillastående trend under hela denna period.

SJ välkomnar utredarens förslag att regeringen bör initiera en förhandling med A-Train inriktad på att sänka passageavgifterna. Utredaren är dock otydlig med att precisera när en sådan förhandling bör äga rum. I sammanhanget nämns att möjligheterna att förbättra trafikeringen av flygplatsen med övriga tåg ska säkras först när avtalet med A-Train löper ut 2050, det vill säga 28 år framåt i tiden. SJ delar inte denna uppfattning utan anser att en omförhandling med A-Train bör genomföras i närtid, både om sänkta passageavgifter samt för att säkra att kommande fordon är anpassade till standardiserade plattformshöjder så som nämnts ovan.

## **3 Avlastning av Arlanda senarelägger behov av ny rullbana**

Långtidsprognosen för resandeutveckling och antal flygrörelser, i kombination med en framtida nedläggning av Bromma och en överflyttning av den trafiken till Arlanda, anförs som grund för behovet av att bygga en fjärde rullbana på Arlanda. Utredaren har identifierat och föreslagit några steg 2- och steg 3-åtgärder som skulle effektivisera användningen av befintliga rullbanor och därmed skjuta fram behovet av en ny rullbana.

SJ vill lyfta fram att det även finns en steg 1-åtgärd som ytterligare skulle flytta fram behovet av en ny rullbana. Nyckeln till detta är att betrakta transportsystemet som en helhet och kombinera användningen av de olika transportslagen baserat på deras

styrkor. Flyget är tidseffektivt på långa sträckor medan järnvägen har mycket hög kapacitet och är attraktiv på korta och medellånga sträckor.

Resandet med järnväg har ökat stadigt sedan början av 90-talet, likaså andelen som väljer tåg framför flyg. Aldrig någonsin har så många valt att resa med tåg som 2019. Om något har denna trend förstärkts på senare år vilket exempelvis manifesteras av att resandet med tåg redan är tillbaka på 2019 års rekordnivå.

Järnvägen lider nu av kapacitetsproblem. Det får inte plats fler tåg på spåren men man kan i viss utsträckning köra längre tåg. I den nationella planen för transportinfrastruktur ingår stora investeringar i ny kapacitet både i Götaland och längs med Norrlandskusten. De nya banorna medför även betydligt kortare restider. SJ:s bedömning är att av de knappt fem miljoner resenärer per år som före pandemin flög mellan Stockholm och Göteborg, Malmö/Köpenhamn och Sundsvall/Umeå skulle i storleksordningen 3,5–4 miljoner kunna flytta över till tåget i stället. Motsvarande effekt skulle uppstå med de nya banor till Oslo som Trafikverket och deras norska motsvarighet utreder.

Kapacitetsutnyttjandet av Arlandas rullbanor varierar kraftigt över dygnet med tydliga toppar morgon och kväll. Vår förståelse är att i synnerhet inrikestrafiken följer detta mönster. När en stor andel av Arlandas och Brommas inrikestrafik flyttas över till tåget kommer trycket att lätta när belastningen på Arlanda är som högst. Den kombinerade effekten är att behovet av en fjärde rullbana senareläggs med ytterligare flera år.

Enligt nuvarande tidsplan kommer de nya järnvägarna att vara klara i sin helhet under första halvan av 2040-talet. Med den nya industrialiserade byggteknik som nu finns tillgänglig skulle banorna i stället kunna stå färdiga senast 2035.

För SJ AB

Monica Lingegård, vd