

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

# Tågforetagens remissvar gällande Arlanda – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Tågforetagen har tagit del av utredningen Arlanda – en plan för framtiden och inkommer med remissvar enligt nedan.

Tågforetagen välkomnar utredningen och instämmer i att Arlanda är en viktig knutpunkt i Sverige. På grund av Sveriges stora geografiska avstånd, export- och importberoende samt pågående industriella utveckling är fungerande person- och godstransporter viktiga för att upprätthålla utvecklingen i landet. Goda förbindelser och internationella kommunikationer behöver fungera bra för att Sveriges internationella ambitioner ska upprätthållas och utvecklas, inte minst givet det säkerhetspolitiska läget som vi befinner oss i. När det gäller utvecklingen av fossilfritt flyg får man förutsätta att nationella målbilder sätts utifrån realistiska perspektiv med hänsyn till en helhet som leder till uppfyllande av ambitiösa klimatmål år 2045.

Tågforetagen har av naturliga skäl fokuserat på de delar i utredningen som berör järnvägsförbindelserna till och från Arlanda. Tågforetagens utgångspunkt är att infrastrukturen behöver utformas på ett sätt som stödjer bättre samverkan mellan trafikslagen. Rent historiskt har flygplatsers anslutning till järnvägen inte haft samma prioritet som i övriga EU-länder, till exempel Tyskland och Frankrike. I Europa har flygplatser allt som oftast naturliga anslutningar till fjärrtåg, regionaltåg och lokal kollektivtrafik. Det är därför välkommet att utredningen diskuterar ytterligare utveckling av järnvägsanslutningen till och från Arlanda. Tågforetagen vill dock poängtera att det är av största vikt att inte sluta vid Arlanda, utan att i framtiden även titta på anslutningarna till Landvetter.

## Infrastrukturen till och från Arlanda

Utredningen talar om att anslutande infrastruktur måste vara robust och att den ska utvecklas med fokus på ökad kollektivtrafik samt föreslår att regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastruktur till och från flygplatsen. Utredningen föreslår även att regeringen bör tillsätta en Arlandaförhandling där berörda kommuner, regioner, Svvedavia och Trafikverket bör delta. Arlandaförhandlingens fokus föreslås bland

annat vara att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur och bättre kollektiva transporter.

Vad gäller järnvägen och dess utveckling välkomnar Tåg företagen utredningens förslag. Det finns ett behov att öka kapaciteten på spåren till och från Arlanda, både för person- och godståg.

För Arlandaförhandlingen lyfter utredningen specifikt Ostkustbanan med fler spår mellan Stockholm och Uppsala som ett viktigt område att titta på. Tåg företagen välkomnar detta, ett perspektiv som också återspeglas i den beslutade nationella planen 2022-2033.

Vad gäller klimatanpassningsåtgärder inom väg- och järnväg lyfter utredningen ett antal problem som väg- och järnvägstrafiken möter. För järnvägen handlar det bland annat om minskad risk för solkurvor, avvattningsystemet som inte kan möta upp nederbörds mängden vilket ökar risken för erosion, bortspolning och översvämningar. Likaså kan broar och trummor sättas igen vilket kan resultera i bortspolade banvallar. Längst Ostkustbanan (och E4) förekommer ökade risker för trafikstörningar vid extremväder – därmed är det viktigt att titta på åtgärdsbehoven.

Sammanfattningsvis ser Tåg företagen positivt på utredningens förslag om infrastrukturåtgärder och betonar vikten av att hålla tempot uppe i detta arbete. Eftersom ambitionen är ökat kollektivt resande, behöver punktligheten och tillgängligheten säkerställas.

## **Kapacitet**

Allt fler personer och företag väljer tåget framför andra färdmedel vilket bör beaktas. Dock är det ett faktum att den svenska järnvägen är för närvarande högt belastad.

Målet att öka andelen kollektivt resande till och från Arlanda försvåras både av att den högt belastade järnvägen inte används fullt ut och av de höga passageavgifterna för att resa till och från Arlanda med andra tåg än med flygplatspendeln.

För att maximera antalet avgångar till Arlanda med flera operatörer skulle det vara intressant med en analys av hur antalet tåglägen, sökta och tilldelade, skulle kunna ökas genom att undvika att tåglägen inte används.

Kapaciteten på Arlanda C kan även ökas påtagligt 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.

Nästa generations flygplatspendlar borde så långt möjligt vara anpassade för någon av de standardiserade plattformshöjderna och möjliggöra ökad flexibilitet gällande destinationer och plattformsväl i framtida trafikupplägg.

En omförhandling bör genomföras i närtid för att sänka passageavgifterna och därmed leda till att den kapacitetsstarka och klimatsmarta järnvägen blir ett mer kostnadsmässigt attraktivt val för resenärer till och från Arlanda.

I den mån A-trains kommersiella förutsättningar ändras till följd av åtgärder som inskränker de exklusiva rättigheter som åtnjuts enligt gällande avtal så måste staten förhandla med A-train om skälig marknadsmässig kompensation.

Avslutningsvis – ett multimodalt perspektiv bör anläggas på utvecklingen av och investeringarna i infrastruktur för resande och transporter. Ett snabbare färdigställande av de nya stambanorna i Götaland och Nya Ostkustbanan kommer i betydande grad att minska det inrikes resandet med flyg och därmed senarelägga behovet av en ny rullbana med flera år.

## **Fler bör åka kollektivt**

Tågföretagen delar utredningens bedömning att fokus bör vara att öka det kollektiva resandet till och från Arlanda – både för passagerare och för arbetspendlare till och från flygplatsområdet. Ett ökat kollektivt resande har stora fördelar, inte minst medför det ett bättre kapacitetsutnyttjande av infrastrukturen. I detta hänseende är det viktigt att, oavsett en framtida Arlandaförhandling, föra en dialog med regionala kollektivtrafikmyndigheter och järnvägsföretag om utvecklingen av trafikupplägg.

Tågföretagen anser även att i takt med den trend som vi idag ser där allt fler väljer att resa kollektivt, föreslår vi att man spänner bågen ännu högre och att Trafikverket utreder förutsättningarna för hur det kollektiva resandet ska kunna öka mer än utredningens mål om 60 procent. Här skulle en faktor kunna vara att analysera hur prissättningen av parkeringsplatser på Arlanda påverkar det kollektiva resandet.

Tågföretagen vill även lyfta tillgänglighetsperspektivet ännu en gång. Det kollektiva resandet ska vara smidigt, bekvämt och effektivt. Det ska därför vara enkelt att byta mellan olika färdstätt som till exempel tåg, buss och flyg på flygplatsen. Kortare anslutningsflyg bör så långt möjligt och i framtiden i allt större utsträckning ersättas av tåg.

För Tågföretagen, den 31 oktober 2022

Gustaf Engstrand  
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic  
Näringspolitisk expert