

Ert datum
2016-01-12
Ert diariernr
N2016/00179/TIF

Vårt datum
2016-03-23
Diarienummer
2016.152-2016/7

1 (2)

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

YTTRANDE

Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar SOU 2016:3

Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) har fått rubricerad utredning på remiss. AIAB begränsar sitt yttrande till att beröra de delar av utredningen som direkt berör Arlandabanan och de avtal som är ingångna med A-Train AB avseende nyttjanderätten till Arlandabanan och de rättigheter och skyldigheter som är förenade med nyttjanderätten, och som bl.a. ger A-Train en skyldighet att bedriva snabbtågspendeln Arlanda Express.

AIAB delar utredningens uppfattning att nätet för höghastighetstågen bör omfatta en angoring till Arlanda flygplats. Därigenom kan Arlanda flygplats roll som internationell knutpunkt för flygtrafiken i norra Europa stärkas samtidigt som inrikesflyget kan antas komma att minska i betydelse när höghastighetstågen introduceras på den svenska inrikesmarknaden. Det gäller att göra omlandet runt Arlanda flygplats så stort som möjligt genom attraktiva marktransportlösningar. Något som blir synnerligen centralt om också snabbtågsnätet förlängs ända fram till Kastrup.


Arlandabanan och fyrspåret på Ostkustbanan är byggda för hastigheter upp till 200 km per timme, vilket med tanke på den korta sträckan från Stockholm och den omgivande bebyggelsen är en rimlig avvägning mellan framkomlighet och miljö. Det är inte rimligt att anta att högre hastigheter vare sig är motiverade eller att de är miljömässigt acceptabla så länge spåren går i nuvarande sträckning. En fortsatt utbyggnad av järnvägen från Stockholm kan med fördel byggas i lämpliga etapper och kommer då att byggas och moderniseras i enlighet med gällande regler för driftskompatibilitet inom EU, vilket torde uppfylla de driftskompatibilitetskrav som gäller för höghastighetstågens framförande på konventionella järnvägsspår.

Arlandabanan har kapacitet att ta emot långa tåg till Arlanda Central. Plattformen är redan lång och f.n. kan tåg med en längd på 355 meter tas emot. Plattformen kan lätt förlängas eftersom ursprängningar redan har gjorts som en förberedelse för en kommande perrong för betjäning av nya järnvägsspår till Märsta. Huruvida Arlanda Central ska vara slutstation för höghastighetstågen är oklart. Men om en sådan lösning väljs bör den s.k. Kroken, d.v.s. återföringsspåret tillbaka till Märsta och Ostkustbanan

byggas. Kroken utgör en del i Arlandabaneavtalen och kan avropas av AIAB om en efterfrågan och finansiering finns.

Den kapacitet som finns på Arlandabanan ska fördelas mellan snabbtågspendeln Arlanda Express (4-6 tåg per timme) och övriga tåg. Att använda den spårkapacitet som är avsedd för Arlanda Express snabbtågspendel till höghastighetståg som utredningen föreslår är ingen bra lösning då de två tågssystemen betjänar två helt olika marknader. Det kan knappast ligga i höghastighetstågets intresse att fylla tåget med många resenärer med stort och skrymmande bagage endast för en kort sträcka. Det skulle ge låg fyllnadsgrad och tåg med en dåligt optimerad inredning för längre resande. Dessutom är spåren avtalsmässigt upplåtna för Arlanda Express fram till 2040, med möjlighet till förlängning till 2050. Fram till 2040 räknar AIAB med att resandet ökar så mycket att även Arlanda Express tåg måste förlängas för att kunna ta emot ökat resande i högtrafik. Även efter 2050, när avtalet med A-Train löpt ut, kommer behoven av en kapacitetsstark, högfrekvent och pålitlig snabbtågspendel ut till Arlanda att föreligga. Det är därför högst troligt att denna trafik även då kommer att etableras mot bakgrund av någon form av koncession eller tjänstekontrakt för en begränsad tid.

Det som bäst gynnar utvecklingen i Mellansverige är att fortsätta det förberedelsearbete som redan påbörjats med att öka kapaciteten till Arlanda Central genom en ombyggnad av sträckan mellan Upplands Väsby och Arlanda. Långsiktigt ger en sådan utbyggnad ett väsentligt kapacitetstillskott som gör att den framtida måltrafiken för tågtrafiken i regionen kan tilldelas den önskade kapaciteten. En sådan utbyggnad gynnar såväl den mer långsamtgående pendeltågstrafiken som den snabbare regionalstågstrafiken samt övrig fjärrtågstrafik, såväl intercity som snabb- och höghastighetståg.



Ulf Lundin
Verkställande direktör