Datum: 2025-10-17
Er beteckning: LI2025/01130
Vår beteckning: SJ-2025-0064

Mottagare:
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare:
Pär Helgesson
E-post: par.helgesson@sj.se

Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67) – yttrande från SJ AB

SJ AB (SJ) har tagit del av rubricerat slutbetänkande, med fokus på de frågor som berör förbindelserna till och från Arlanda med järnväg.

SJ vill framför allt lyfta fram följande synpunkter:

- SJ välkomnar förslaget att finna en lösning med A-train som innebär att stationsavgiften på Arlanda och A-trains övriga exklusiva rättigheter försvinner. Detta är en förutsättning både för att stärka tågets attraktivitet som färdmedel till Arlanda och för ett maximalt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.
- SJ välkomnar även förslagen till kapacitetsförbättringar för tågtrafiken, både vad gäller spårinfrastrukturen och plattformar på flygplatsen.
    - Som tillägg till detta kan mer kapacitet på Stockholm C frigöras om alla plattformar återanpassas till standardiserad plattformshöjd. Moderna tåg tillåter ändå både låga insteg och möjlighet att röra sig med till exempel rullstol/barnvagn genom hela tåget utan trappor.
    - Vidare kan kapaciteten på den befintliga infrastrukturen på sträckan Stockholm C–Arlanda användas effektivare genom ett annat trafikeringsmönster. I dagsläget 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 därför att Arlanda Express, åtminstone så länge A-train fortfarande åtnjuter vissa exklusiva rättigheter, åläggs att organisera sin tågtrafik i 20- respektive 10-minuters intervall så att den maximalt använder 6 kanaler per timme.

- SJ ser en tydlig risk att rapportförfattaren underskattar både hastigheten i efterfrågeökningen på järnvägsresor och när de föreslagna infrastruktur-åtgärderna behöver vara på plats. Intrycket är att resonemanget om förväntad trafikutveckling och därmed kopplade behov att utveckla järnvägsinfrastrukturen är baserade på Trafikverkets långtidsprognos och ökningen av regionala och lokala tåg. Värt att beakta är att:
  - Samtliga långtidsprognoser sedan nittiotalet har i olika utsträckning under-skattat trafikutvecklingen på järnväg och överskattat den för väg och flyg.
  - Samtliga regioner norr om Arlanda lyfter fram satsningar på kapacitet och kortare restider på järnväg som högt prioriterat. När väl dubbelspåret på Ostkustbanan, Norrbotniabanan och hastighetshöjningen på Botniabanan är på plats kommer restiderna Stockholm–Sundsvall/Umeå/Luleå bli cirka 2/4/5,5 timmar med SJs nya snabbtåg, som kommer att gå i 250 km/h. För att möta den ökade efterfrågan på resor detta kommer att medföra planerar SJ att öka antal avgångar med cirka 50 procent och antal platser med ytterligare 50 procent (flera platser per tåg).
- Den föreslagna förändringen i järnvägsmarknadslagen att kapacitet ska kunna omfördelas för att tillgodose militära och andra samhällsviktiga behov utifrån ett totalförsvarsperspektiv måste kompletteras med en reglering i fråga om kompensation till järnvägsföretag som inrättat sin verksamhet efter tilldelad kapacitet. Rimligt vore att järnvägsföretag som fråntas redan tilldelad kapacitet kompenseras för den skada man lider. Det är att likställa med expropriation och då ska staten ersätta den enskilde för uppkommen skada. I avsaknad av reglering kan det lätt tolkas som att Trafikverket ska kunna återta kapacitet utan någon som helst kompensation. Vidare behöver det beaktas om EU:s kommande kapacitetsförordning kommer att medge den typ av nationella särregler som föreslås. EU-förordningen kan också komma att påverka reglerna för kompensation från infrastrukturförvaltare till järnvägsföretag.
- Förslaget att tågbolagen bör pröva möjligheten att tågtrafik från södra och västra Sverige förlängs och har Uppsala C som slutstation, i stället för som i dag med i huvudsak Stockholm C som slutstation, är förståeligt men inte lätt att realisera:
  - Infrastruktur: Järnvägssystemet är uppbyggt för att (med vissa undantag) ha Stockholm C som slutmål och inte Uppsala, vars spår knappt räcker i dag och där närliggande depå- och verkstadsresurser saknas.
  - Kommersiellt: Många har Arlanda som slutmål för den långväga resan, men de är avsevärt färre än de som har Stockholm C som slutmål.
- Förslaget att regeringen bör peka ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer med allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras, måste kompletteras med att detta koordineras med upphandling av långväga nattågstrafik och att stor hänsyn tas till kommersiell dagtågstrafik så att denna inte riskerar att undermineras av

upphandlat flyg. Likaså behöver hänsyn tas till den förväntade utvecklingen av tågtrafiken och de kortare restiderna som successivt kommer att realiseras från exempelvis Sundsvall, Umeå och Östersund till Arlanda och Stockholm.

- Det är viktigt att säkerställa att trafikeringen till och från Arlanda konkurrerar på lika villkor oavsett om den sker på järnväg eller väg så att subventionerad trafik inte riskerar att slå ut kommersiell trafik. När trafik kan drivas kommersiellt är det angeläget att detta prövas öppet och transparent i förhållande till upphandlad trafik. På så sätt främjas sund konkurrens, effektiv användning av skattemedel och attraktiva resealternativ.
- Järnvägen har under flera år belastats med kraftiga höjningar av banavgifterna och har redan en avsevärt högre internaliseringsgrad av externa kostnader än exempelvis vägtrafiken. Att ytterligare öka avgiftsuttaget genom att ta ut två miljarder kronor per år för tillhandahållande av tjänster och anläggningar på Tomteboda förefaller därför ytterst olämpligt.
- När det gäller omvärldsfaktorer av betydelse finns det även annan EU-lagstiftning att beakta utöver vad som redan nämns i utredningens slutbetänkande. Ett exempel är att attraktiviteten i att erbjuda resor som kombinerar flyg med andra trafikslag som tåg och buss kommer att påverkas av utfallet i de pågående förhandlingarna om den nya EU-förordning som ska reglera passagerares rättigheter vid multimodala resor.

Monica Lingegård

VD SJ AB