

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2022-05-25
Besvaras senast
2022-06-10

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2021/22:523 Arlandabanan

Av klimatskäl måste flygets utsläpp skyndsamt minskas. Men även resorna till och från våra flygplatser är en betydande källa till utsläpp, och också buller och trängsel. Därför bör det vara ett överordnat mål att få så många människor som möjligt att resa kollektivt till våra flygplatser, inte minst Arlanda. Trots utmärkt järnvägsförbindelse är det ytterst få som reser med tåg till Arlanda. I Stockholms Handelskammars rapport *Satsa på Arlandas omkringliggande infrastruktur* (april 2022) framgår att Arlanda sticker ut i en internationell jämförelse avseende det stora bilresandet till och från flygplatsen. Till danska Kastrup reser ungefär 60 procent med tåg eller metro, till norska Gardermoen är den siffran 70 procent. Men till Arlanda är det endast 19 procent som reser med tåget Arlanda Express, och ytterligare 10 procent reser med pendel- eller övriga tåg. Det vanligaste färdmedlet till och från Arlanda är bil, i form av egen bil (32 procent av resenärerna) eller taxi (19 procent av resenärerna).

Den stora andelen bilresande medför stora utsläpp, buller och trängselproblematik. Stockholms Handelskammare väddar till oss politiker att komma till rätta med problemet, och jag kan inte annat än instämma.

Huvudproblemet har att göra med att Arlanda Express är ett privat monopol som sätter sina egna priser. Resultatet har blivit Europas dyraste biljettpriser för att ta sig till en flygplats: 299 kronor för en enkel resa. Dessutom har konstruktionen att låta ett privat bolag få ensamrätt att köra till och från Arlanda försvårat integreringen av Arlandabanan med övrig spårbunden trafik i regionen. En extra försvårande omständighet är att andra trafikbolag (till exempel SL och SJ) måste betala höga belopp för att kunna stanna sina tåg på Arlanda, belopp som skjuts över på resenärerna i form av stationsbiljett på 120 kronor utöver det ordinarie biljettpriset. Här har vi svaret på varför endast 6 procent av Arlandaresenärerna tar pendeltåget till flygplatsen eller att 4 procent reser med övriga tåg.

Detta dyra och krångliga förfarande har försvårat möjligheterna till ett klimatsmart resande till och från Arlanda. Bolaget A-Train ägdes tidigare av det australiska riskkapitalbolaget Macquarie, men sedan några år tillbaka ägs bolaget av australiska pensionsfonder och kinesiska staten. Den privata konstruktionen av Arlandabanan har kritiserats från många håll, bland annat i Riksrevisionens granskning (2016). Därför var det förvånande att regeringen 2019 lät förlänga A-Trains koncession att köra Arlanda Express ända till 2050.

Men i avtalet mellan staten och A-Train finns en möjlighet för staten att utnyttja sin option att ta över Arlandabanan. Många har föreslagit just detta, och nu senast Stockholms Handelskammare. Handelskammaren uppskattar att det skulle kosta staten uppskattningsvis 4 miljarder kronor att lösa ut A-Train, och om regeringen förhandlar väl sannolikt lite lägre.

Vid ett friköp av Arlandabanan skulle järnvägen till Arlanda fullt ut kunna integreras med övrig spårbunden trafik, stationsavgiften slopas och biljettpriserna till Arlanda sänkas till en rimlig nivå. Vi skulle lätt kunna uppnå hög andel av Arlandaresorna med tåg, och bilismen skulle minska. Det skulle medföra minskade utsläpp och ett förbättrat resande för alla som reser till Arlanda.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

1. Avser ministern att verka för att utnyttja optionen om att ta över Arlandabanan innan avtalet med A-Train löper ut, i syfte att uppnå bättre, billigare och klimatsmartare kommunikationer till och från Arlanda?
2. Har regeringen gjort någon egen utvärdering av vad kostnaderna för ett sådant friköp av Arlandabanan skulle innebära?

.....

Jens Holm (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Lena Lindbäck