



## Rapport:

### Koppling mellan järnvägen och Arlanda

- En viktig framgångsfaktor för utbyggnad av höghastighetståg och utvecklingen av Arlanda som nationellt transportnav



Beställare: Fredrik Jaresved, Swedavia

Konsult: Kristin Quistgaard, projektledare  
Anders Lundberg, rådgivande seniorkonsult  
Malvina Lilja, utredare  
Martin Sandberg, utredare  
Frida Johansson, utredare

Utgiven: 2010-06-01

**Vectura**  
Box 4107  
171 04 Solna  
Solna strandväg 4  
[www.vectura.se](http://www.vectura.se)

## Innehåll

Inledning	4
Förutsättningar	8
Trafikförutsättningar 2015	19
Trafikförutsättningar 2020	26
Trafikförutsättningar lång sikt	31
Samlad bedömning, viktiga funktioner	37
Åtgärder	39
Samlad bedömning och fortsatt arbete	47
Referenser	50

## Inledning

Trafikverket har utrett Ostlänken och Götalandsbanan, som en sträckning i ett höghastighetsnät för järnväg i Sverige. Europakorridoren har också diskuterats och studerats som en möjlig stäckning för höghastighetståg. Än finns inga beslut om att bygga höghastighetssystemen och beslut finns därmed inte heller om höghastighetstågen ska passera och stanna vid Arlanda.

Arlanda har idag en nationellt viktig roll som transportnav mellan olika trafikslag. Vid Arlanda sker idag byten mellan tåg, flyg, buss och bil. Denna funktion är viktig att vidareutveckla och stärka i framtiden. Flera järnvägsutbyggnader och utökad tågtrafik planeras som kan gynnas Arlandas roll som ett transportnav. Byggs höghastighetssystemen har Arlanda mycket goda förutsättningar att bli navet mellan höghastighetståg och flyg. En koppling mellan höghastighetståg och Arlanda kommer att möjliggöra ett effektivt transportsystem där tåg och flyg kompletterar varandra. Resenärerna kommer att få bättre möjligheter att resa regionalt och internationellt. Arlanda kopplar den lokala och regionala kollektivtrafiken med den globala kollektivtrafiken.

Syftet med detta arbete är att beskriva och föreslå åtgärder för hur Arlanda i framtiden ska kunna fungera och stärka sin roll som nationellt transportnav och som en regional kärna i Stockholms län. I detta utgör höghastighetstågen en viktig byggkloss. Vårt arbete har avgränsats till att gälla förslag till åtgärder för den interregionala och regionala tågtrafiken.

Det sker flera utredningar längs Ostkustbanan och Arlanda parallellt med denna utredning. Bland annat genomför Vectura ett projekt inom ramen för SATSA på uppdrag av Regionplanekontoret, SL och Trafikverket en utredning om Förbättrad kollektivtrafik i stråket Stockholm - Arlanda-Uppsala där behoven av förstärkningar i den spårbundna kollektivtrafiken till Arlanda utreds.

Arlanda- Märsta har i RUFS 2010 pekats ut som en regional kärna. Ett arbete pågår där ett handlingsprogram för hur kärnan kan utvecklas tas fram gemensamt av RTK, Swedavia, Sigtuna, Upplands Väsby, Knivsta och Vallentuna kommun.

Vårt arbete har genomförts som ett utredningsarbete och i en dialog med Arlanda flygplats utvecklingsledning.

## Projekt mål

Inom detta projekt har två strategiska mål definierats.

1. Stärka Arlandas roll som nationellt viktigt transportnav i framtiden
2. Utveckla Arlanda till en stark regional kärna i Stockholms län med ett stort arbetsmarknadsomland.

För att nå målsättningarna finns delmålen att förbättra tillgängligheten både inom befintlig marknad och utöka för att nå ny marknad samt öka andelen kollektivtrafik och då främst tågtrafiken. För att stärka Arlanda som nationellt transportnav finns även delmålet att förbättra den internationella tillgängligheten regionalt och nationellt. Det vill säga att fler orter i Sverige ska ha bättre tillgänglighet till fler orter utanför Sveriges gränser.

Delmålen förbättrad tillgänglighet och ökad andel tågtrafik kan tyckas lika men skiljer sig i den bemärkningen att målet om nationell transportnav mer är av internationell - nationell - regional karaktär och målet om en stark kärna mer är på regional - lokal nivå.

## Avgränsningar

Detta arbete fokuserar främst på järnvägsprojekt som påverkar tillgängligheten för persontrafik till och från Arlanda.

Resultaten av de projekten (exempelvis SATSA utredningen) som pågår nu kommer inte att ingå i detta arbete eftersom projekten löper vidare efter detta arbete avslutats.

Godstrafik till och från Arlanda kommer inte att behandlas inom ramen för detta projekt.

## Mål och visioner

Det finns flera definierade mål och visioner som skall styra Arlandas utveckling och persontrafiken till och från Arlanda. Bilden nedan sammanfattar några av de mål som berör transportinfrastruktur och persontransporter till och från Arlanda.

### Nationella mål

Hållbar utveckling har länge varit ett av EU:s övergripande mål. För att främja hållbar utveckling ska utvecklingen se på ett sådant sätt att den är långsiktigt varaktig både socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

Det gällande nationella transportpolitiska målet består av ett övergripande mål samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Det övergripande transportpolitiska målet är att: *”Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”* För att uppnå det övergripande målet finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet syftar till att ge alla i Sverige en grundläggande tillgänglighet och behandlar transportsystemets utformning och funktion. Hänsynsmålet behandlar klimatet, trafiksäkerheten samt folkhälsa.



Bild 1. Nationella, regionala och lokala mål som påverkar Arlanda.

### Regionala och lokala mål

De fem länen runt Mälaren samt Gotlands kommun har arbetat fram en gemensam övergripande målbild för transportsystemet inom regionen. Målbilden består av fyra inriktningar internationell konkurrenskraft, hållbarhet, regional balans och effektivitet. I Stockholms läns regionala utvecklingsplan, RUF 2010, pekas Arlanda-Märsta ut som en regional stadskärna. Där beskrivs målet att tillgängligheten till/från Arlanda ska förbättras så att man därifrån når 93 % av länets arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik år 2030 (nuläge 75 %). Bättre tillgänglighet till Arlanda finns också med som mål ibland annat Uppsalas och Stockholms läns regionala utvecklingsplaner.

Arlanda har rätt att bedriva flygtrafik under vissa villkor. Ett sådant är ett miljövillkor som tecknades mellan Luftfartsverket och koncessionsnämnden för miljöskydd 1991 i samband med att en tredje rullbana öppnade för trafik 2001. Villkoret handlar om utsläppen av koldioxid (CO<sub>2</sub>) och kväveoxider (NO<sub>x</sub>) från verksamheten inte ska överstiga 1990 års nivå. Under de första 10 åren sedan banan öppnade (till 2011) var detta ett "börvillkor", men ska det övergå i ett "skallkrav". Villkoret innefattar förutom flygtrafikverksamheten även samtliga resor till och från flygplatsen (som har anknötning till flygplatsen) samt transporter lokalt på flygplatsen. För

att uppfylla detta miljövillkor finns mål om att öka kollektivtrafikandelen och däribland främst tågtrafiken.

Tågoperatörerna, Arlanda Express, SJ, SL och UL, har ett gemensamt mål att fördubbla antalet tågresenärer till och från Arlanda till 2015. De har som målsättning att det ska vara ca 8 miljoner tågresenärer per år till och från Arlanda år 2015.

#### **Samlad bedömning**

Både de nationella, regionala och lokala målen går i linje med projektmålen om att Arlanda ska stärkas som nationellt viktig transportnod och som regional kärna i Stockholms län. Miljömålen går i linje med ökad tågtrafik för regionala och lokala kollektivresor.

## Förutsättningar

Arlanda är idag Sveriges viktigare transportnod för internationell och nationell flygrafik. Totalt reser ca 16 miljoner flygresenärer till och från Arlanda per år. Av dessa är omkring 12 miljoner är utlandsresor och 4 miljoner inrikes resor. Flest resor görs till Köpenhamn, Oslo och London. Av inrikes resor är Luleå, Umeå och Göteborg de främsta resmålen. Dagligen reser ca 40 000-50 000 resenärer till eller från Arlanda.

### Main routes, 2009

Thousands  
(2008)

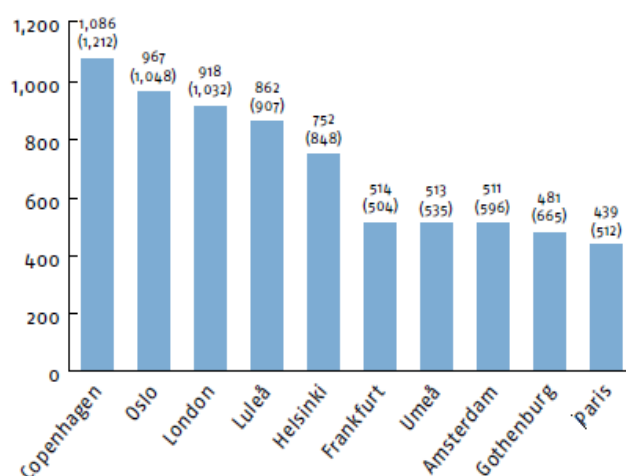


Bild 2. Vanligaste resmålen med flyg till/från Arlanda år 2007. Källa: Swedavia.

År 2007-2008 var antalet flygresenärer till/från Arlanda ca 18 miljoner per år. Antalet flygresenärer till och från Arlanda har minskat under 2009 jämfört med den tidigare utvecklingen men antalet förväntas ändå på sikt öka kraftigt. Luftfartsverket har tagit fram tre utvecklingsscenarios ett högt, ett lågt och ett huvudscenario. I figuren på följande sida finns huvudscenariot där man ser en ökning med ca 9 miljoner fler resenärer per år 2030 jämfört med 2008. Arlanda är även en starkt växande arbetsplats med idag ca 550 företag och 15 000 – 16 000 anställda. År 2007 var nästan hälften av arbetstillfällena i Sigtuna kommun på Arlanda. Antalet arbetsplatser på Arlanda kommer att öka de närmsta åren. I Sigtuna kommuns fördjupade översiktsplan från år 2002 har totalt 60 000 arbetsplatser beräknats inrymmas vid Arlanda flygplats och Arlandastad. I regionplaneringen bedöms att det finns cirka 30 000 sysselsatta år 2030.

Swedavia arbetar med en Masterplan för Arlanda flygplats. I Masterplanen utvecklas bland annat "Stockholm Airport City" som en fortsättning på Sky City samt att utbyggnader föreslås i Benstocken. Inom flygplatsområdet bedöms antalet kommersiella verksamheter öka, vilket leder till en tätare bebyggelsemiljö.



### Prognos över antalet resenärer per år till och från Arlanda mellan 2008-2030

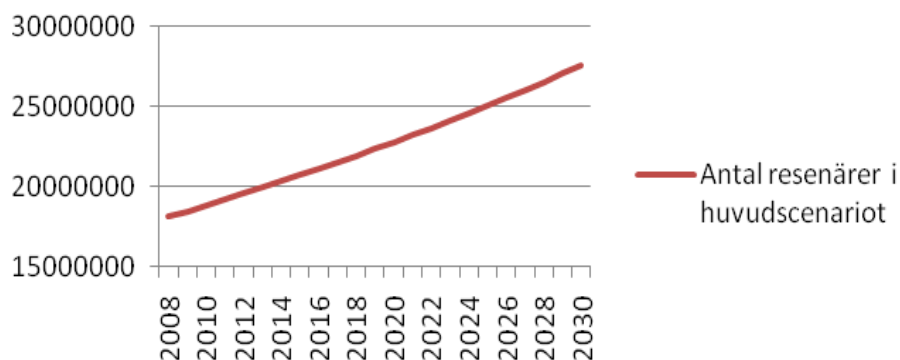


Bild 3. Antal resenärer till och från Arlanda enligt Arlandas passagerarprognos för huvudscenariot. Källa: Swedavia Handlingsplan 2008

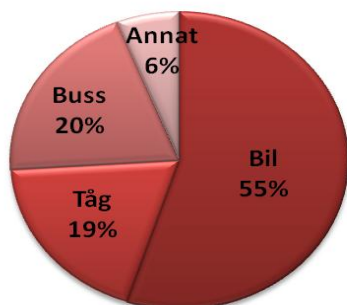
### Dagens marktransporter

Marktransporterna till och från Arlanda är mer utspridda per dygn och på alla veckodagar jämfört med de vanliga peaktiderna för arbetspendling till och från exempelvis Stockholm Centralstation. Detta beror dels på att peaktiderna för flygtrafiken på morgonen infaller mellan kl 7-9 och på eftermiddagen mellan kl 14-15 och 17-18 samt mellan kl 19-20. Dessutom varierar arbetstiderna för de som arbetar på flygplatsen från tidig morgon till sen kväll/natt.

Det vanligaste färdmedlet till Arlanda flygplats är med bil både för avresande resenärer och för de som arbetar på flygplatsen. Kollektivtrafikandelen är ca 45 % för avresande passagerare och 39 % för de som arbetar på flygplatsen. Andelen som åkte bil till/från arbetet på Arlanda låg på 68 % år 2006 men har minskat samtidigt som andelen som åker tåg har ökat under samma period.

De flesta flygresenärer som reser via Arlanda har sin start eller målpunkt i Stockholms län. Den dominerande störst på kommunnivå är Stockholms stad. Av de som arbetar på Arlanda bor de flesta i Arlandas närområde. Främst från kommunerna Stockholm, Uppsala och Sigtuna.

Anställdas val av marktransporter till/från Arlanda år 2008



Avresande passagerares val av marktransporter till Arlanda år 2008

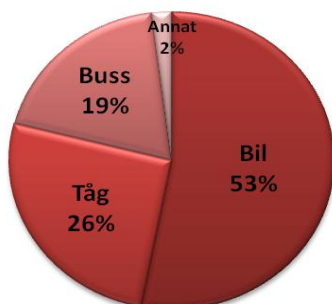


Bild 4. Färdmedelsandelen för anslutande resa till/från Arlanda. Källa: Luftfartsverket (Swedavia) 2008

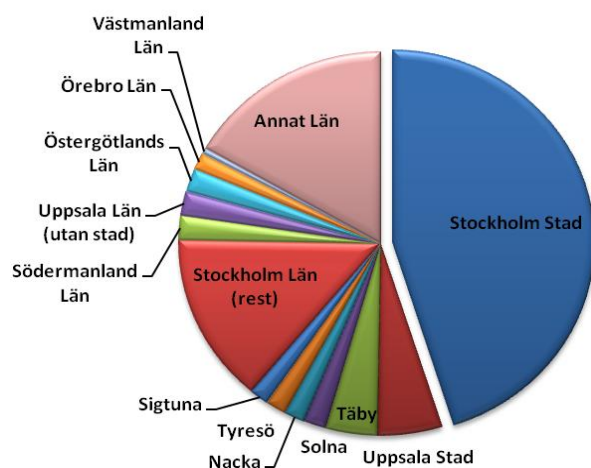


Bild 5. Start- och målpunkt för flygresenärer via Arlanda. Källa: Luftfartsverket (Swedavia) 2008

## Arlandas miljövillkor

Sammanställningar visar att mängden växthusgaser överskred villkoret redan år 2007. Det är inte flygtrafiken som är det största problemet utan framförallt den stora mängden biltrafik till och från flygplatsen.

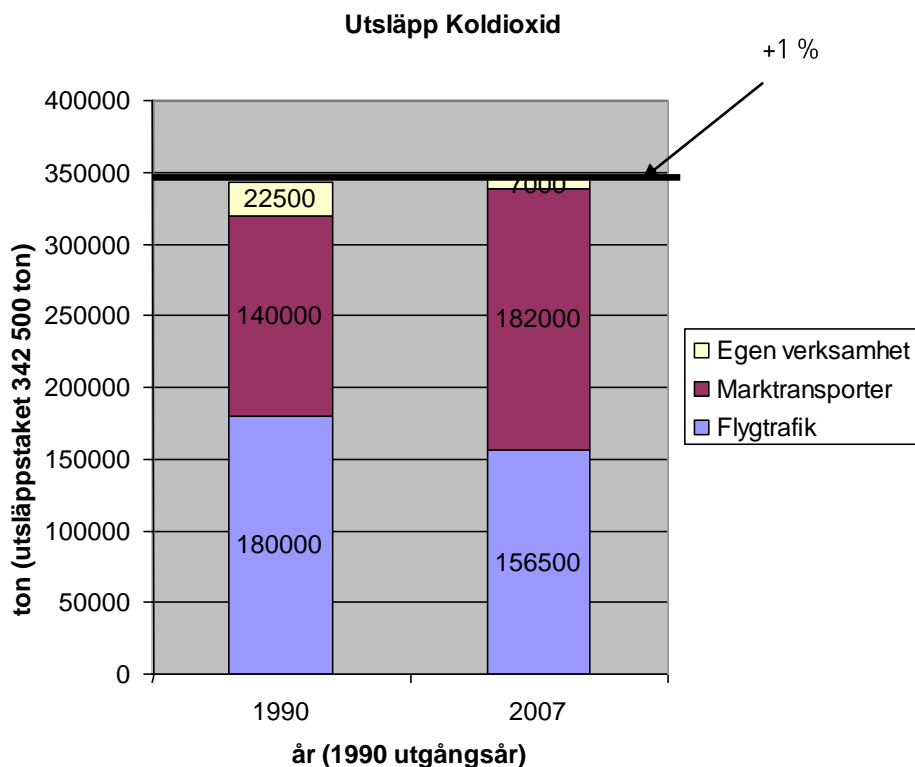


Bild 6. Utsläpp av koldioxid. Baserad på statistik från Luftfartsverket (Swedavia).

Som bilden visar har mängden koldioxid från flyget samt den egna verksamheten minskat. Vägtransporterna har däremot ökat markant sedan 1990, och det är detta som är orsaken till att utsläppsmängden av koldioxid överskreds med 1 % redan år 2007.

Detta kan komma att hämma Arlandas utveckling, då flygtrafiken inte kan utökas. För att minska utsläppen har Swedavia, operatörer, trafikhuvudmän, trafikverket, regionförbund m.fl. upprättat ett "Letter of Intent" vars syfte är att tydliggöra de viktigaste åtgärderna för att säkerställa framtida trafikbehov samt att visa på ansvarsområdena för de olika parterna. Arlanda har redan genomfört satsningar som minskat utsläppen från flyget och vidtagit åtgärder för att minska utsläppen från den egna verksamheten vilket har gett resultat. Dessvärre har koldioxidutsläppen från marktransporter under samma period ökat. I diagrammet nedan kan man se att det är främst utsläpp från bil som står för den största andelen koldioxidutsläpp. Främst är det passagerare som får skjuts till flygplatsen som står för den största andelen. Utsläpp från tåg och buss (som står för ca 45 % av färdmedlen till och från flygplatsen) står för en mycket låg andel av utsläpp från marktransporter. Det är därmed viktigt att satsa på alternativa kollektivtrafiklösningar för att minska utsläppsmängden från resenärer som ska till och från flygplatsen. Bra och effektiv spårbunden kollektivtrafik kan markant hjälpa till att minska utsläppen.

### Andel av marktransporters utsläpp, resenärer

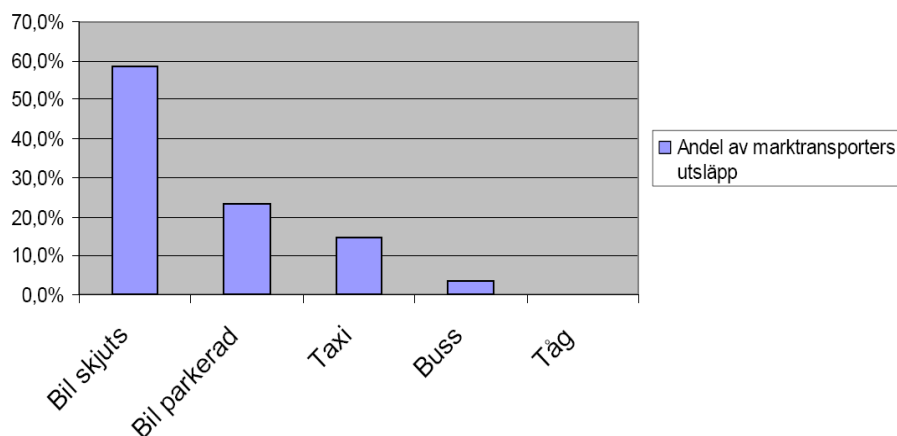


Bild 7. Källa: Luftfartsverket (Swedavia).

Andra åtgärder som behövs för att minska utsläppen på Arlanda flygplats för att uppnå miljövillkoren är bland annat vägtullar och miljötaxi. Swedavia har genomfört undersökningar som visar att vägtullar i kombination med satsningar på kollektivtrafik kan minska utsläppen med 20 000 ton koldioxid. Ett genomförandeprojekt, med ett antal delprojekt, för att undersöka möjligheter och genomförande pågår. En placering nära flygplatsen på "enskild väg" medför att regeringsbeslut ej behövs, vilket underlättar processen. Vägtullar på ca 50 kronor per passage kommer att införas på Arlanda under nästa år. Det finns även planer på att öka antalet miljötaxibilar på Arlanda. Om endast miljötaxi skulle tillåtas på Arlanda skulle flygplatsen få en reduktion på utsläppen med omkring 9 000 ton koldioxid.

## Kollektivtrafik till och från Arlanda

Det finns stora möjligheter att resa med kollektivtrafiken till Arlanda idag med tåg och buss. Från Stockholm C avgår en buss mot Arlanda ca var 10e minut och resan tar 40 minuter. Från Uppsala finns både pendeltåg och flygbussar. Det går även bussar till och från bland annat Märsta, Rotebro, Östra Steninge, Enköping, Knutby, Västerås, Enköping, Karlstad och Örebro. De tågoperatörer som idag trafikerar sträckan till och från Arlanda är främst SJ och Arlanda Express. Pendeltågtrafiken drivs av SL och UL. Figuren nedan visar tågtrafiken per normaltimme där restiden är max 3h till eller från Arlanda.

## Arlanda Express

Arlanda Express har nu funnits i tio år och ägs av A-train AB, som har rätten att driva flygpendeln fram till år 2040. Priset ligger idag på 240 kr enkel resa. Det finns möjlighet att köpa årskort och klippkort vilket innebär ca 130-200 kr per resa. Det finns också möjlighet till personalrabatt för flygplatsens anställda (gäller även flygbussarna). Arlanda Express trafikerar Stockholm – Arlanda S – Arlanda N varje kvart och resar tar ca 20 minuter. Stationerna ligger före och efter Sky City. Idag reser ca 2,8 miljoner resenärer per år till/från Arlanda med Arlanda Express.



Bild 8. Karta över Arlandas terminaler och stationer. Källa: Arlanda Express

Koppling mellan järnvägen och Arlanda – En viktig framgångsfaktor för utvecklingen av höghastighetståg och utbyggnaden av Arlanda som nationellt transportnav .

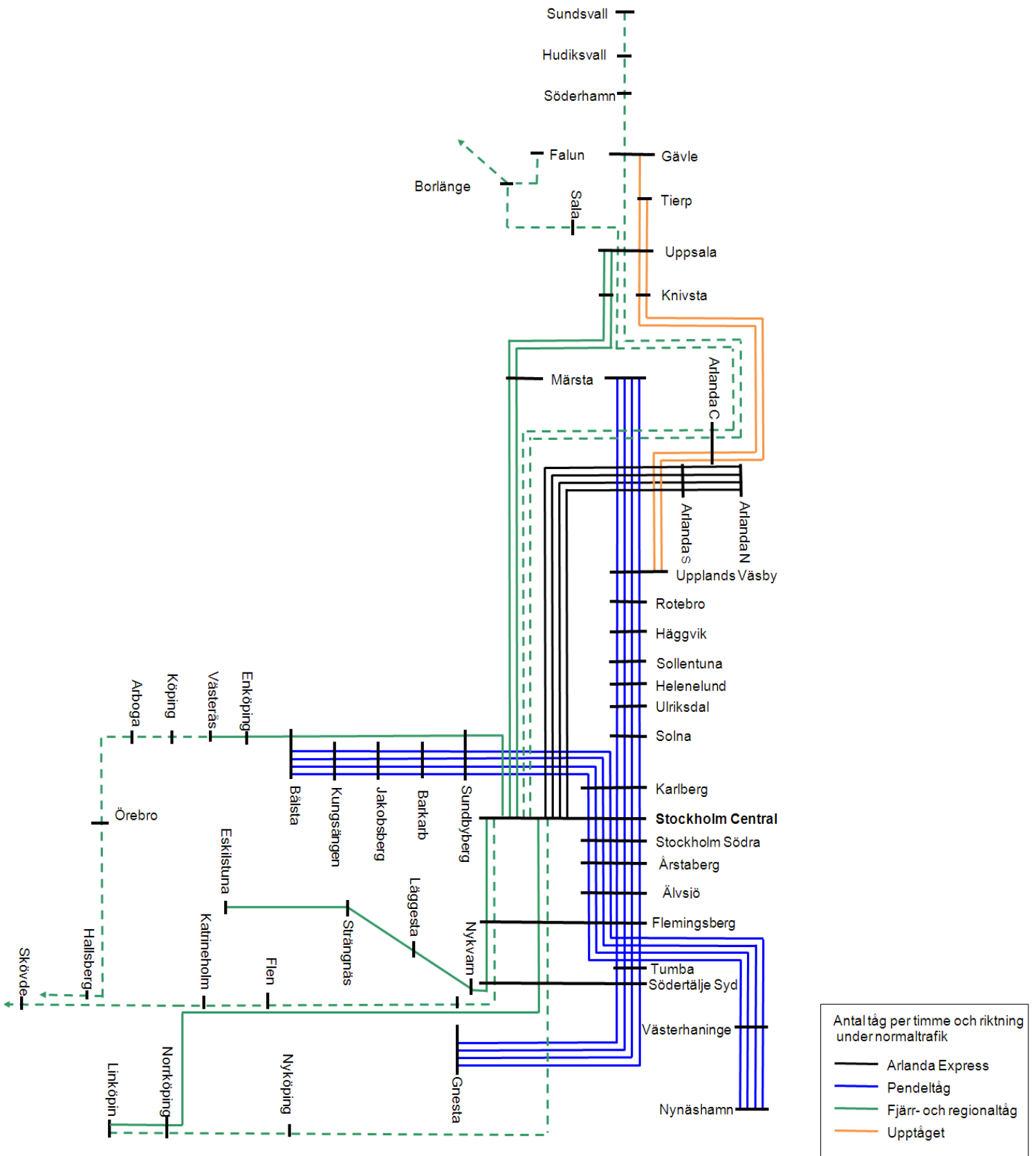


Bild 9. Dagens tågtrafikupplägg. Visar antal tåg per timme och riktning under normaltrafik

### Pendeltåg

Från Stockholm kan man idag åka till Arlanda genom SL:s pendeltåg från Stockholm C till Upplands Väsby station och därefter byta till UL:s tåg till Arlanda C. Det går två pendeltåg i timmen mot Märsta som prickar in UL:s pendeltåg till Arlanda. Den totala restiden inklusive byte blir 37 minuter. I dagsläget fungerar inte denna koppling speciellt bra på grund av många förseningar och störningar i trafiken längs Ostkustbanan. En enkelresa till Arlanda kostar 100 kr. Från Uppsala till Arlanda går UL:s tåg direkt två gånger i timmen med en restid på 18 minuter. Resan kostar 130 kr. För passagerare med månadskort tillkommer en passageavgift på 60 kr för resor till och från Arlanda C.



Idag reser ca 700 000 resenärer per år med SL/UL till eller från Arlanda.



### Fjärr- och regionaltåg

SJ trafikerar sträckan med regionaltåg och fjärrtåg. Regionaltåget mellan Stockholm och Arlanda varierar i pris mellan ca 90-200 kr. Resan mellan Uppsala – Arlanda med regionaltåg eller Intercitytåg kostar ca 135 kr. Det går fjärrtåg från bland annat Östersund, Sundsvall, Borlänge och Linköping.

Antal resenärer per år som reser till eller från Arlanda med SJ är ca 500 000.

Tågkompaniet trafikerar Gävle – Uppsala – Arlanda – Stockholm på helgerna med två avgångar i varje riktning. Veolia kör en avgång per helgnatt mellan Köpenhamn och Stolien via Stockholm – Arlanda - Uppsala.

## Dagens marknad

Marknaden för Arlandas upptagningsområde kan delas upp med avseende på Arlandas mål som regional kärna och som nationellt transportnav.

### Regional kärna

Med Arlandas roll som en regional kärna är tider för arbetspendling med bil, buss eller tåg avgörande för Arlandas marknadsområde. Med en gräns för en timmes resor, har fem marknadsområden definierats.

*Nordmarknadens* gräns går vid Gävle. Mellan Gävle och Arlanda är restiden idag en dryg timma med tåg. *Nordostmarknadens* gräns går vid Norrtälje, med en knapp timmes restid i bil till Arlanda. Nordvästmarknaden sträcker sig till Enköping. Mellan Enköping och Arlanda tar det ungefär en timme med bil idag. Kollektivt tar resan cirka en och en halv timme. *Sydmarknadens* gräns går ungefär vid Södertälje samt vid Nynäshamn. Marknaden längs järnvägen mot Eskilstuna nås inte under en timme idag. Resor från Eskilstuna till Arlanda tar strax under två timmar med tåg och drygt en och en halv timme med bil. *Närmarknaden* är det närområden med max en halvtimmes restid till Arlanda.

Nord-, syd-, nordost- och nordvästmarknaden är de marknader där det finns potential att både utöka marknadsområdena samt att öka andelen kollektivtrafikresenärer. För att stärka och utöka marknadsområdet krävs transporter som medger att det går att ta sig längre ut inom en timme, vilket i stort innebär förbättrade järnvägsförbindelser. Inom närmarknaden är syftet att öka andelen kollektivtrafikresenärer.



**Bild 10. Dagens marknad för Arlanda som en regional kärna.**



### **Nationellt transportnav**

Med Arlandas roll som nationellt transportnav har cirka tre timmars restid till Arlanda med tåg eller buss/bil definierats som den gräns där marktransporter kan vara mer attraktivt än inrikesflyg.

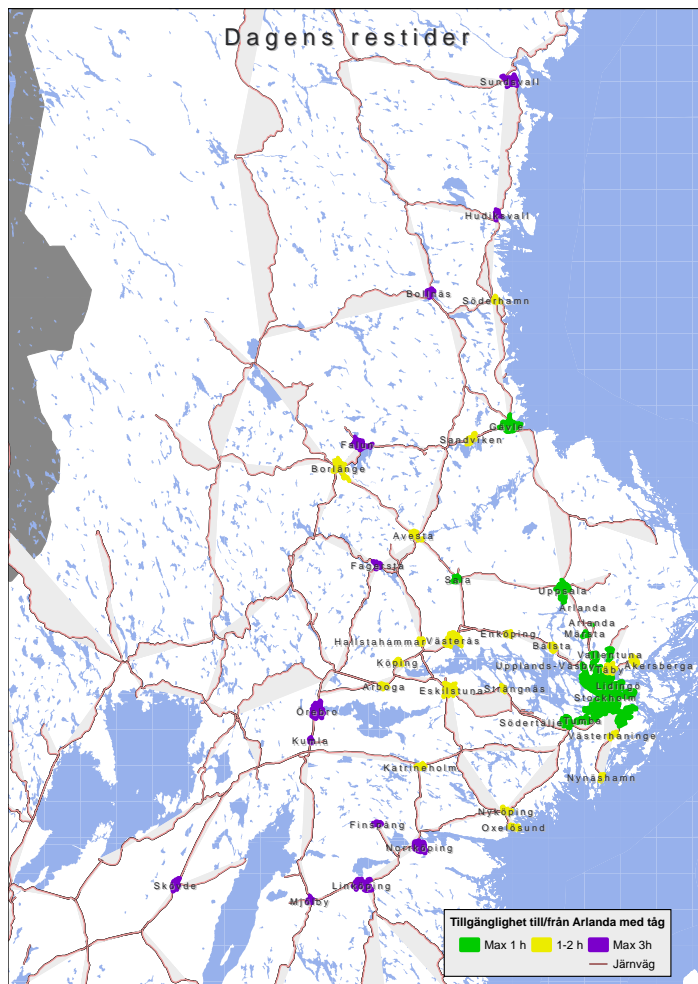
Arlandas marknadsområde som nationellt transportnav, när det gäller förbindelser med markburna transporter, avgränsas ungefär av Sundsvall, Karlstad och Skövde. Marknaden norr om Sundsvall knyts till Arlanda via inrikesflyget där Arlanda fungerar som en viktig transportnod.

Strax söder om Linköping uppstår den gränsmarknad där det med markburna transporter är lika långt att åka till Kastrup i Köpenhamn som till Arlanda. Från Göteborg tar det idag drygt tre och en halv timme till både Arlanda och Kastrup. Från Linköping är det cirka tjugo minuter snabbare att åka till Arlanda. Tidigare statistik visar emellertid att en stor del av inrikesflygresorna sker mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö.

För hela Arlandas marknadsområde är det viktigt att andelen kollektivtrafikresor ökar till Arlanda. För att stärka Arlanda som nationellt transportnav är det viktigt att upptagningsområdet utökas och att gränsmarknaderna tydligare knyts samman till Arlanda. Med förbättrade järnvägförbindelser möjliggörs både att kollektivtrafikresorna kan öka samtidigt som marknadsområdet kan utvidgas.

När det gäller den nordliga marknaden, kan inrikesflyg delvis kompletteras och i vissa relationer till och med ersättas med tågtransporter vid förbättrade järnvägsförbindelser med snabbare restider.

Kartan på nästa sida visar några stora orter som når Arlanda inom en, två och tre timmars restid med tåg. Där kan man se att Stockholm, Uppsala, Sala och Gävle ligger inom en timmes pendlingstid. Inom två timmar kommer man till bland annat Borlänge, Söderhamn, Västerås, Eskilstuna, Katrineholm och Nyköping. Inom en radie på tre timmar med tåg kan man komma till Sundsvall, Falun, Örebro, Skövde, Linköping och Norrköping.



**Bild 11. Dagens marknad för Arlanda som nationellt transportnav. Dagens restider med tåg till och från Arlanda.**



**Gräns för 3 timmar**

Sundsvall  
Skövde  
Karlstad

**Gränsmarknader – Arlanda/Kastrup**

Göteborg (3:43, 3:41)  
Linköping (2:44, 3:19)

## Trafikförutsättningar 2015

Fram till 2015 kommer flera förutsättningar förändras som kommer att påverka trafiken i stråket. Bland annat sker det idag en avreglering av tågmarknaden som antagligen kommer att märkas under den här tiden. Antalet tågresenärer till och från Arlanda per år kommer troligtvis att öka om tågoperatörernas planer går som de ska. SJ, UL, SL och Arlanda Express har som målsättning att öka antalet resenärer till och från Arlanda till 8 miljoner per år. Arlanda kommer ha vägtullar vid flygterminalen vilket också kan påverka så att kollektivtrafikandelen ökar.

### Avreglering av trafik

Den snabba tillväxten på resemarknaden de senaste 10-15 åren i kombination med kapacitetsbristen på spåren har drivit fram en utveckling där marknaden för tågresor allt tydligare håller på att delas upp. Från att järnvägen tidigare svarade mot samhällets baskrav på transporter har allt tydligare och mer marknadsanpassade trafikeringskoncept utvecklats. Ett tydligt steg i denna riktning var när SJ introducerade snabbtåget X2000 i början av 1990-talet. Snabbtågen har sedan dess allt mer inriktats mot sällanresenärer där betalningsstarka tjänsteresenärer utgör en viktig målgrupp. Invigningen av Arlanda express 1999 var ytterligare ett tydligt steg med ett trafikupplägg anpassad efter en given marknad. I samband med utbyggnaderna av järnvägssystemet i Mälardalen under andra halvan av 1990-talet har även regionaltågstrafiken utvecklats och fått en allt tydligare funktion för arbetspendling och annat dagligt resande.

Regeringen har i proposition 2008/09:176 föreslagit en stegvis öppning av marknaden. Den stegvisa processen inleds med att SJ AB:s ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiell grund upphävs. Regeringen har därefter för avsikt att genom en förordningsändring öppna marknaden för veckosluts- och helgtrafik. Den möjligheten har redan utnyttjats av företaget Veolia som den 3 juli 2009 inledde veckoslutstrafik mellan Stockholm – Malmö och därmed bröt SJ:s 150 år gamla monopol. Nästa steg i avregleringen innebär att hela det svenska järnvägsnätet öppnades för internationell persontrafik från och med den 1 oktober 2009.

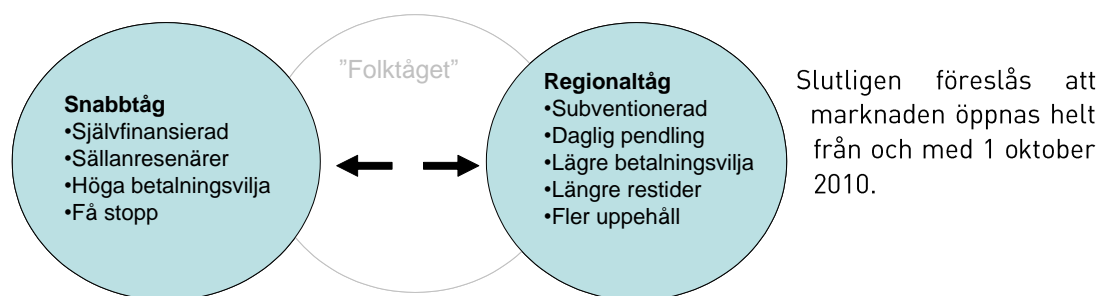


Bild 12. Den pågående uppdelningen av resemarknaden.

Koppling mellan järnvägen och Arlanda – En viktig framgångsfaktor för utvecklingen av höghastighetståg och utbyggnaden av Arlanda som nationellt transportnav .

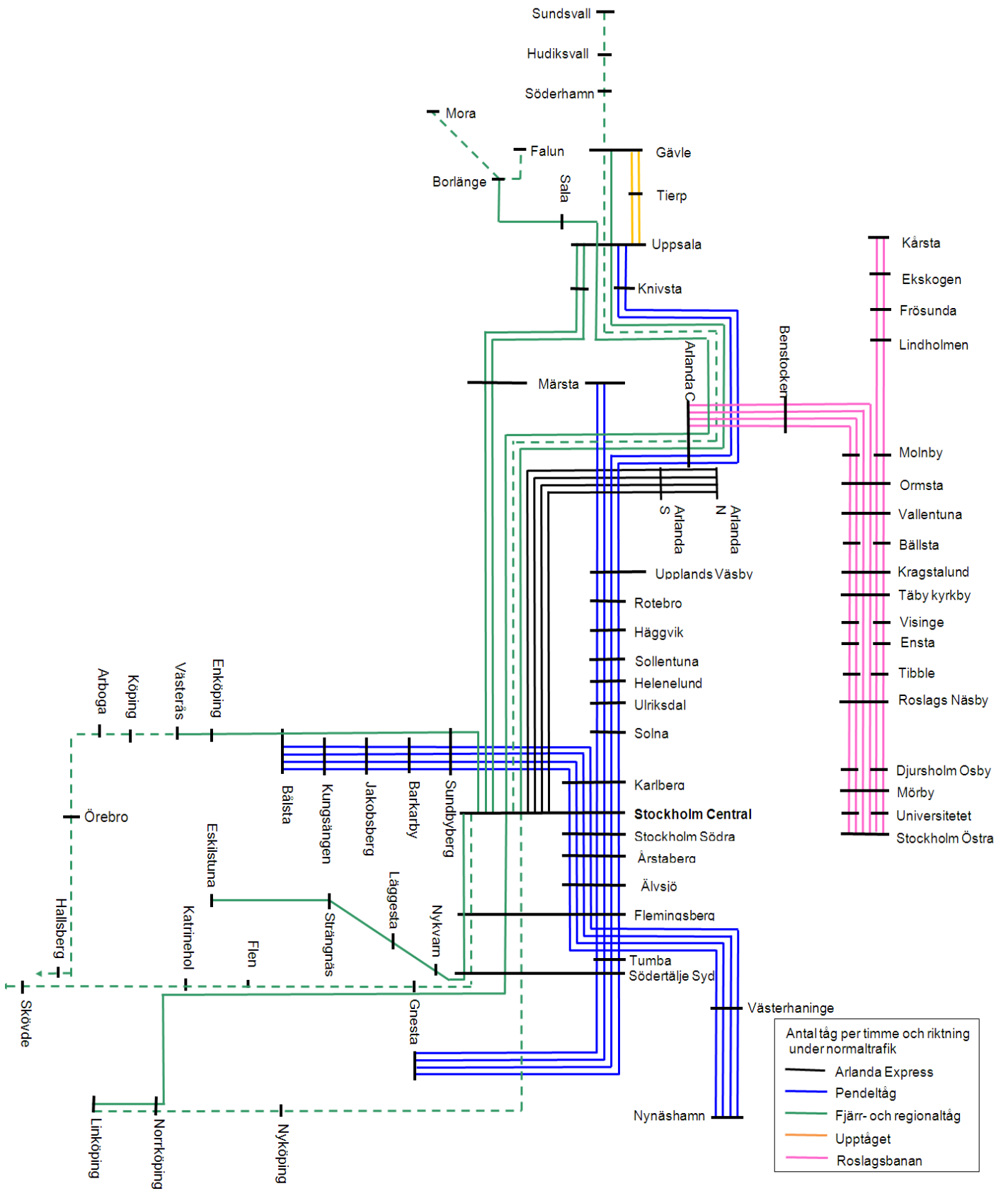


Bild 13. Antal tåg per timme och riktning under normaltrafik för trafikscenario år 2015.

### Arlanda Express

Arlanda Express har även som mål tillsammans med SJ, UL och SL att öka antalet resenärer till och från Arlanda. A-train kommer att bygga om Arlanda Expressvagnarnas inredning för att förbättra kapaciteten med 20 % på befintliga tåg. När ombyggnaden är klar kommer de att köra 6 tåg per timme under maxtimme.

### Pendeltåg Älvsjö – Arlanda – Uppsala

SL planerar att börja köra pendeltåg mellan Älvsjö och Uppsala via Arlanda från år 2012. I samband med detta kommer UL:s tåg (Upptåget) inte trafikera sträckan mellan Uppsala och Arlanda C. UL:s pendeltåg som inte används kommer eventuellt att förtäta trafiken norr om Uppsala mot Tierp. SL/UL har som ambition att öka antalet resenärer till och från Arlanda till ca 2 miljoner resenärer per år till år 2015.

### Regional - och fjärrtåg

Hur regionaltågtrafiken och fjärrtågtrafikens upplägg ser ut 2015 beror på tågoperatörernas upplägg. Järnvägen kommer att vara avreglerad vilket innebär att fler operatörer än idag kommer att ha möjlighet att trafikera sträckan. SJ har en ambition att öka antalet tågresenärer till och från Arlanda till 1 miljon per år till år 2015.

### Botniabanan

Inför tidtabellen 2011 planerar SJ att från börja köra nio avgångar med snabbtåg (X2000) i vardera riktning mellan Stockholm Central – Sundsvall via Arlanda. När Botniabanan öppnar i under hösten 2011 kommer fyra av dessa i varje riktning gå vidare på Botniabanan till Umeå. Det kommer även finnas ett direkttåg mellan Sundsvall och Stockholm som endast har ett stopp på Arlanda C. Restiden för det tåget skulle då bli 2h och 42 min från Sundsvall till Arlanda jämfört med övriga avgångar vars restid är på 3 h.

SJ planerar även att börja köra ett Intercitytåg per helgdag på Botniabanan mellan Umeå – Stockholm. På vardagarna kommer det gå fyra Intercitytåg per riktning mellan Sundsvall och Stockholm via Arlanda.

Elva dubbelturer kommer att köras med regionaltåg (X40) mellan Gävle och Stockholm via Arlanda C per vardag. Ett av dessa utgår ifrån Sandviken och ett från Ljusdal.



Bild 14. Översiktsbild över järnvägar. Källa Trafikverket.

### **Ostkustbanan**

Det finns idag två enkelspårsträckor längs Ostkustbanan mellan Gävle Stockholm. En mellan Skutskär och Furuvik och en genom Gamla Uppsala. Att bygga dubbelspår längs dessa sträckor finns med som namngivna projekt i den nationella planen för transportsystemet 2010-2021. Det innebär både en viss restidsförkortning och bättre punktlighet för trafiken som passerar sträckorna. Skutskär- Furuvik är klar år 2013-2014.

Det sker även kapacitetsåtgärder längs enkelspårssträckan på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall med fler mötesstationer. Dessa åtgärder kommer inte innebära några stora restidförbättringar men restiderna kommer inte förlängas vilket de skulle göra om inga åtgärder görs. Kapacitetsförstärkningarna räknas vara klara år 2015.

Resultatet av dessa åtgärder innebär att systemet blir mindre störningskänsligt och att restiden förbättras något. Men det handlar om några minuter och kommer troligtvis inte påverka tillgängligheten till och från Arlanda i någon större utsträckning.

### **Dalabanan**

Utbyggnad av Dalabanan beräknas vara färdigt år 2015. Planerat trafikupplägg är ett tåg per timme mellan Stockholm och Borlänge. Övergripande mål för förstudierna är att tåg som trafikerar sträckan Borlänge-Stockholm ska ha en restid på två timmar. Det innebär en restidsförkortning med ca 20 minuter mellan Stockholm och Borlänge.

### **Mälalab**

Mälalab strävar efter att öka samarbetet mellan trafikhuvudmännen i Mälarreionen. Målsättningen är att skapa en kollektivtrafik som upplevs som gränslös av resenärerna trots att trafikutbudet består av trafik från flera olika aktörer. I den s.k. Fram-Ko utredningen föreslås att Mälalab ska ha större inflytande över den regionala trafiken genom att ha en samordnande roll kring trafikplanering, taxor och marknadsföring.

### **Roslagsbanan**

SL har genomfört en idéstudie för Roslagsbanans förlängning till Arlanda. En förstudie kommer att genomföras år 2010-2012. En utbyggnad kan tidigast ske år 2014.<sup>1</sup>

Sträckningsförslagen i idéstudien utgår från en avgreningspunkt antingen vid Molnby eller vid Lindholmen. I studien konstateras att Roslagsbanans koppling till Arlanda Sky City och Arlanda Central är den primära frågan att lösa. Ett stationsläge förespråkas, förslaget av Swedavia, tvärs Sky City och Terminal 4 på ytor som idag utgörs av markparkeringar. Stationen kan utgöra en sida i utvecklingen av ett nytt City. Tre alternativa höjdlägen för en station i detta läge studeras översiktligt i studien:

- *Alternativ hög*, där stationen byggs samman med ny Cityanläggning. Möjlighet med direkt anslutning till förbindelseplan "Arlanda Plaza" och vidare mot terminaler och mot Arlanda Central. Det höga läget innebär bl.a. nybyggnader av tvärväg och tillfartsramper mot utrikesrespektive inrikesterminaler.

---

<sup>1</sup> [http://svt.se/2.33538/1.1606412/ta\\_roslagsbanan\\_till\\_sky\\_city?lid=puff\\_1606412&lpos=bild](http://svt.se/2.33538/1.1606412/ta_roslagsbanan_till_sky_city?lid=puff_1606412&lpos=bild).

Hämtad 2010-03-26

- *Alternativ mellan*, där stationen byggs i ett mellanläge på marknivå. Konsekvenserna i rampsystemet blir likartat de i alternativ hög. Befintlig gångtunnel mot Terminal 4 kompletteras med förbindelser mot Arlanda Plaza över bilentréplanet eller med ny tunnel under P-plan mot Arlanda Centrals mellanplan. Detta för att minska behovet att korsna vägramperna i plan.
- *Alternativ låg*, där stationen byggs i ett lågt läge i höjd med Sky Citys undre parkeringsplan. Banan kan då byggas i ett tråg och skulle kunna gå under de flesta vägramperna. Några av dessa måste höjas dvs. byggas om på en sträcka av 100-200 meter. Hänsyn måste också tas till befintliga försörjningstunnlar som går tvärs banan. Befintlig gångtunnel mot Terminal 4 kompletteras med förbindelser mot Sky City genom P-plan mot Arlanda Centrals mellanplan och med lyftpaket upp till Arlanda Plaza.

Området Benstocken utpekats såväl i kommunens FÖP (Fördjupad översiktsplan) som i Swedavias Masterplan med potentialer för ett tätt arbetsplatsområde. Dispositionsidéer har landat i en norrsydlig utveckling kring ett kollektivtrafikstråk (automatbana). Roslagsbanan är ett relativt tungt system med långa stationsavstånd och som på sträcka bildar en barriär. Resonemang om detta leder till att Roslagsbanan bör lokaliseras mellan Benstocken och vägtrafikstråket. Stationen, som genomgående eller vändstation skulle kunna försörja såväl Benstocken som flygplatsens cargoområde.

Två olika trafikupplägg har studerats. Dels ett snabbtågsalternativ, dels ett stomtågsalternativ där alla tåg stannar på alla stationer mellan Roslags Näsby och Kårsta/Arlanda. I studien görs även en utblick mot en tänkbar förlängning vidare från Arlanda till Märsta.

Stomtrafiksupplägget innebär att Arlanda trafikeras med fyra tåg i timmen under högtrafik. Snabbtågsalternativet innebär att fyra tåg i timmen stannar på de större stationerna, och fyra tåg i timmen stannar på alla stationer norr om Roslags Näsby. Totalt blir det fyra tåg i timmen till Arlanda. Vid en förlängning från Arlanda vidare mot Märsta antas trafikeringen vara fyra tåg i timmen.

I restid sker den största förbättringen för Roslags Näsby och Vallentuna. Brytpunkten för resor med Roslagsbanan till Arlanda ligger mellan Mörby och Universitetet.

## Marknad 2015

Marknaden för Arlandas upptagningsområde är oförändrad år 2015 både när det gäller Arlandas roll som regional kärna och som nationellt transportnav. Inga infrastrukturprojekt genomförs som medför att gränsmarknaden knyts närmre Kastrup istället för Arlanda. De infrastrukturförändringar som sker gynnar däremot kollektivtrafikresandet. Exempelvis skapar Roslagsbanan mycket goda kollektivtrafikförbindelser från nordostmarknaden till Arlanda och här finns stor potential att överföra resenärer från bil till tåg. Roslagsbanan vidgar dock inte nordostmarknadens upptagningsområde.

## Analys och slutsatser 2015

För att bedöma Arlandas framtida roll både som ett stärkt nationellt transportnav och en regional kärna har en SWOT-analys gjorts. Följande styrkor, svagheter, möjligheter och hot identifieras för Arlanda år 2015.

<p>Utveckla Arlanda till en stark regional kärna med ett stort arbetsmarknadsomland</p> <p>Utveckla Arlanda till ett nationellt viktigt transportnav idag och i framtiden</p>	<p><u>Styrkor</u> Tillgängligheten till Arlanda förbättras</p> <p>Regional bytesnod förstärks med Roslagsbanan</p> <p>Bättre tillgänglighet för tjänsteresor från Borlänge och Falun</p> <p>Arlanda bibehåller sin plats som nationellt viktigt transportnav</p> <p>Bättre tillgänglighet med Botniabanan</p>	<p><u>Svagheter</u></p> <p>Sker inga större nationella infrastrukturprojekt som utökar Arlandas Marknadsområde.</p>
	<p><u>Möjligheter</u> Öka kollektivtrafikandelar (med tåg), från Stockholm och nordostsektorn</p> <p>Skapa bytesnod för kollektivresor mellan ex Stockholms nordostsektor Och Uppsala</p> <p>Öka kollektivtrafikandelar (med tåg), från Dalarna och Väster norrland</p>	<p><u>Hot</u> Splittrad bytesnod om ej samordning sker</p> <p>Vägtullar kan motverka Arlanda som regional bytesnod</p> <p>Om miljömål utformas så att de hämmar flygplatsens utveckling.</p>

Bild 15. SWOT-analys 2015

En stor förändring som skett år 2015 är att hela avregleringen av trafiken är genomförd. Det är svårt att förutse hur detta kan komma att påverka framtida tågtrafik via Arlanda. En bärande grundtanke med avregleringen är dock att tågtrafik så långt som möjligt ska klara sig på marknadsmässiga villkor och att samhällets ansvar ska begränsas. Det är därför troligt att förändringarna i första hand kommer att märkas i de resenärsintensiva stråken där kommersiellt lönsam trafik kan bedrivas. Ostkustbanan från Stockholm via Arlanda och vidare norr ut är troligen av dessa stråk. Nya operatörer och nya trafikupplägg kan förväntas. Sannolikt kommer dock samhället även fortsättningsvis att vara en stark aktör genom att planera och upphandla icke kommersiellt lönsam trafik. Det kan t.ex. var trafikupplägg inriktade på daglig arbetspendling eller annat vardagsresande. Den fortsatta utvecklingen av Arlanda både som transportnav och som regionalt arbetsmarknadsområde gör därför att tågtrafiken till och från Arlanda kommer att stå på två ben. Dels det rent kommersiella och dels det samhällsstödda. Det är därför troligt att avregleringen kommer leda till att tågtrafiken till och från Arlanda ökar om det finns tillräckligt med kapacitet på järnvägen finns för detta. I övrigt är den största förändring som sker år 2015 att möjligheterna att åka kollektivt till Arlanda förbättras, både ur ett regionalt och ur ett nationellt perspektiv. Miljöavgifter vid Arlanda kan också påskynda att fler resenärer reser kollektivt till flygplatsen.

Regionalt förbättras kollektivtrafikmöjligheterna både genom att tillgängligheten ökar med förbättrad turtäthet och SL-pendeltåg som direkt trafikerar Arlanda, UL:s eventuella



förlängning av sin trafik till Tierp/Gävle samt om Roslagsbanan ansluts till Arlanda. Roslagsbanan skapar mycket goda kollektivtrafikförbindelser från nordostmarknaden till Arlanda och här finns stor potential att överföra resenärer från bil till tåg. Roslagsbanan vidgar dock inte nordostmarknadens upptagningsområde. Roslagsbanans anslutning till Arlanda innebär däremot att nya resvägar kan skapas för arbetspendlare mellan nordöstra Stockholm och Uppsala-regionen. Kollektivtrafikresor kommer att kunna ske mellan Vallentuna och Uppsala på 40 minuter. Arlanda kan fungera som en bytesnod för kollektivtrafikresenärer mellan dessa två marknader. Arlanda stärks därmed som en regional bytesnod.

Nationellt förbättras också tillgängligheten med kollektivtrafik. Trafiken blir tätare med kortare restider från Dalarna, efter att Dalabanan byggts ut.

## Trafikförutsättningar 2020

Flera förutsättningar kommer att förändras till år 2020 som kommer att påverka trafiken i till och från Arlanda. I bilden på följande sida visas hur trafiken kan se ut en normaltimme kring Arlanda. Citybanan kommer vara färdigbyggd, Eventuellt kan Ostlänken vara byggd. Det kan också bli aktuellt med ett regionalstågstopp mellan Arlanda och Stockholm för att underlätta för arbetspendling i norra delen av Stockholm.

### Pendeltåg

Vilken eller vilka operatör som har hand om pendeltågstrafiken är svårt att avgöra. I figurer visas därför endast trafiktyp pendeltåg. SL planerar att utöka sin pendeltågstrafik från kvartstrafik till 10-minuterstrafik från det att Citybanan blir färdigbyggd omkring år 2017. I högtrafik kommer trafiken gå med 5 minuterstrafik.

### Fjärr- och regionalståg

Längs Ostkustbanan mellan Gävle och Uppsala kommer den sista enkelspårssträckan vid Gamla Uppsala att bli utbyggd till dubbelspår kring år 2017-2018. Detta innebär en restidsförkortning med ca en halv minut.

### Ostlänken

Ostlänken är en del i höghastighetsutredningen och den delsträcka som har kommit längst planeringsmässigt. Om beslut för utbyggnad av denna fattas kan den bli färdigställd under ca 2020. Ostlänken sträcker sig mellan Järna söder om Stockholm till Linköping och förkortar restid från Östergötland och Sörmland till Arlanda. Restider mellan Linköping – Stockholm kommer att vara ca 1 timme.

### Citybanan

Citybanan förstärker kapaciteten genom Stockholms city till år 2017. Pendeltågen får separata spår genom city vilket bidrar till att fjärrtåg- och regionalstågtrafiken kan öka.

### Upprustning av Svealandsbanan

Svealandsbanan som går mellan Södertälje och Eskilstuna kommer att uppgraderas. Arbete med järnvägsplan pågår 2010-2011 och åtgärderna kommer att vara färdigställda år 2016. Vissa sträckor kommer att få dubbelspår och några kvarvarande enkelspårssträckor får fler mötesstationer. Syftet med uppgraderingen är att minska förseningar, öka turtätheten från ett tåg i timmen till halvtimmesstrafik samt förkorta restiden. De nya restiderna kommer att vara 1h mellan Stockholm och Eskilstuna med fem stopp (Flemingsberg, Södertälje, Nykvarn, Läggesta och Strängnäs).

Koppling mellan järnvägen och Arlanda – En viktig framgångsfaktor för utvecklingen av höghastighetståg och utbyggnaden av Arlanda som nationellt transportnav .

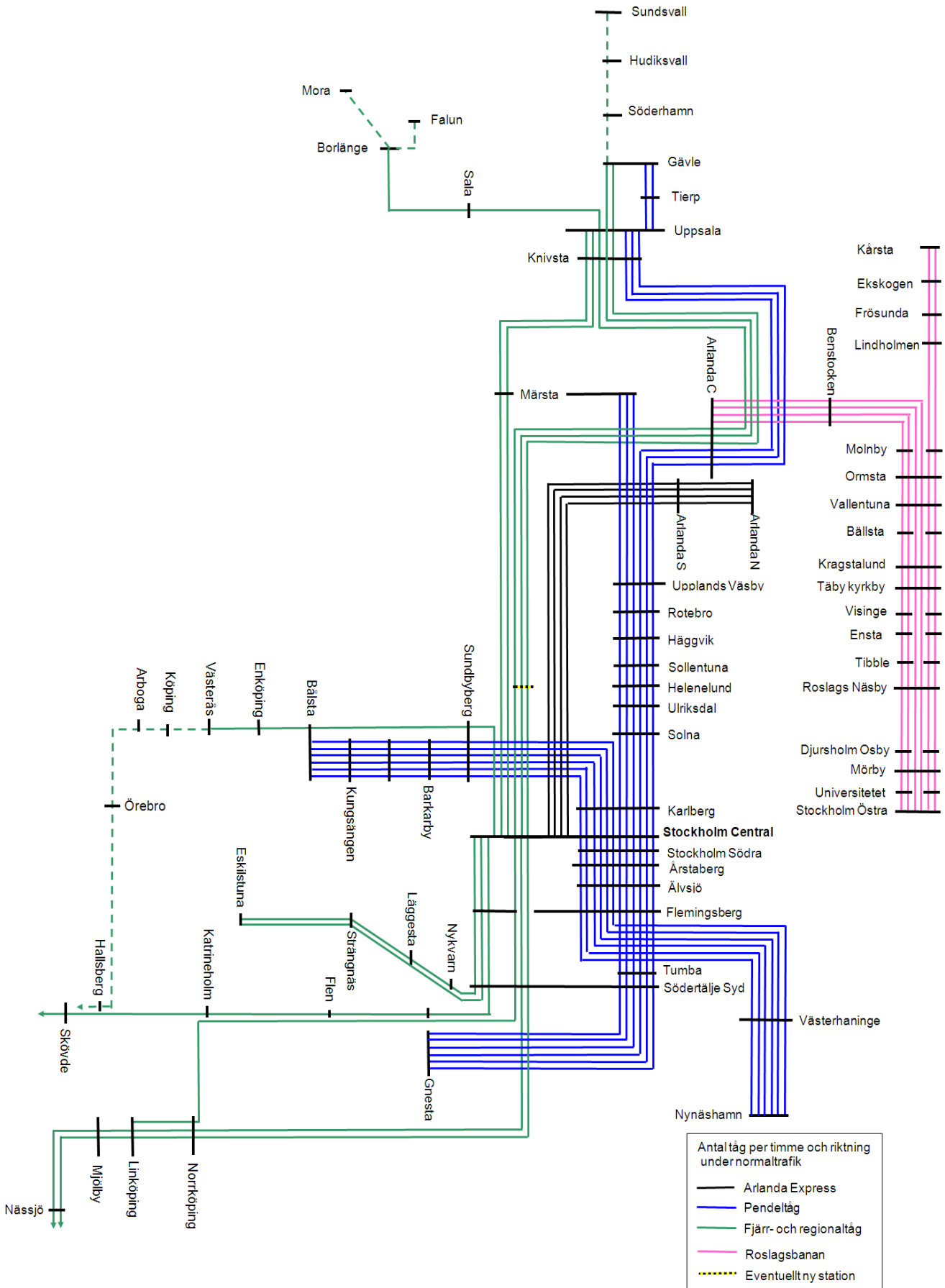


Bild 16. Antal tåg per timme och riktning under normaltrafik för trafikscenario år 2020.

### Stockholm Nord

Längs Ostkustbanan finns ett antal idéer till ett stationsläge för en ny regionalstågstation.

SL och Trafikverket har inte tagit beslut i frågan. SL har utrett Helenelund, Sollentuna C och Häggvik som regionalstågstationer.<sup>2</sup> SL konstaterar att det inte finns utrymme att anlägga en regionalstågstation i Sollentuna C. Därutöver skulle Solna och Upplands Väsby kunna vara alternativ för regionalstågstationer.

### Marknad 2020

Marknaden för Arlandas år 2020 vidgas både när det gäller Arlandas roll som regional kärna och som nationellt transportnav. Järnvägen Ostlänken innebär att restiderna mellan Arlanda och Södermanland och Östergötland förkortas rejält.

Arlandas roll som en regional kärna stärks genom att sydmarknaden vidgas från Södertälje till att även innefatta Nyköping. Mellan Norrköping och Arlanda blir restiden cirka en timme och tio minuter, vilket i stort innebär att även Norrköping införlivas i Arlandas regionala marknadsområde.

Arlandas roll som ett nationellt transportnav stärks då restiderna från Östergötland kortas rejält. Gränsmarknaden knyts mycket tydligare till Arlanda än till Kastrup. Restiderna från Linköping till Arlanda blir 1,5 till 2 timmar kortare i jämförelse med restiden till Kastrup.



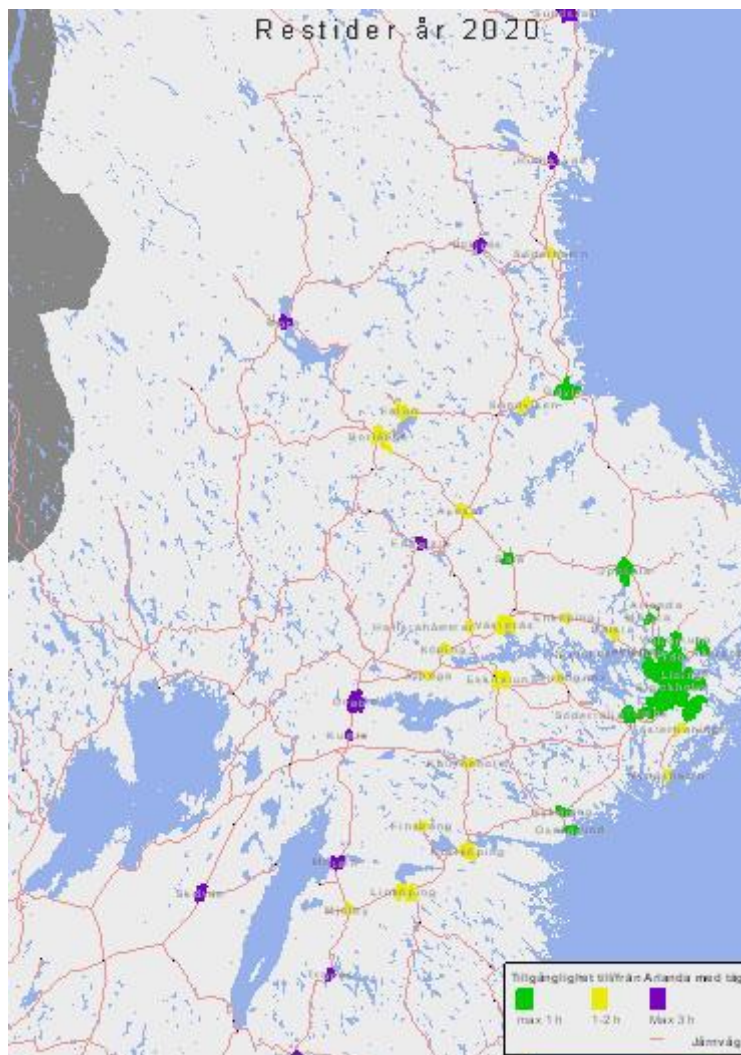
Bild 17. Marknad 2020 regional kärna.

#### Gräns för 1 timma

Gävle  
Nyköping  
Ev Norrköping

Nynäshamn  
Enköping  
Norrköping

<sup>2</sup> SL, 2008. *Tvärbanan Norr Kistagrenen. Fysiska möjligheter till regionalstågsstropp vid något av stationslägena Helenelund, Sollentuna eller Häggvik, underlag till förstudie.*



Gräns för 3 timmar  
Sundsvall  
Skövde  
Karlstad

Gränsmarknader –  
Arlanda/Kastrup  
Göteborg (3:43, 3:41)

Linköping (1:30, 3:19)

Bild 18. Marknad 2020 för Arlanda som nationellt transportnav. Restider år 2020.

## Analys och slutsatser 2020

För att bedöma Arlandas framtida roll både som ett stärkt nationellt transportnav och en regional kärna har en SWOT-analys gjorts. Följande styrkor, svagheter, möjligheter och hot identifieras för Arlanda år 2020.



Bild 19. SWOT-analys 2020

Arlanda förstärks både som ett nationellt transportnav och som en regional kärna år 2020. Arlandas marknadsområde vidgas samtidigt som möjligheterna att få fler kollektivtrafikresenärer ökar.

Samtidigt som tillgängligheten förbättras till Arlanda förbättras tillgängligheten även till Skavsta flygplats .

Regionalt stärks Arlanda som med tätare kollektivtrafik, vilket kan gynna det kollektiva resandet. Byggs ett nytt regionaltågstopp i Helenelund kommer Arlandas koppling till Kista att förbättras. Detta kan både gynna kollektivtrafikresandet till Arlanda samtidigt som Arlandas roll som en regional kärna förstärks. Att stärka kopplingen mellan kunskapsintensiva verksamheter med flyg är viktigt för Stockholms internationella tillgänglighet. Byggs däremot ett Stockholm Nord i ett mer nordligt läge kan detta splittra Arlandas roll som nationellt transportnav.

## Trafikförutsättningar lång sikt

Framtida trafik på lång sikt kan vara svår att uppskatta. Den nationella planen för transportsystem som regeringen har fattat beslut om sträcker sig endast fram till år 2021 vilket innebär att det är osäkert vilka projekt som kommer att finnas med på längre sikt. Bilden på följande sida bygger på järnvägsprojekt som idag är osäkra men som på sikt kan komma att bli beslutade eftersom det finns behov av dessa. Dessa är bland annat höghastighetsbanan till Göteborg och till Malmö/Köpenhamn samt dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan mellan Gävle – Sundsvall och vidare till Härnösand. Det finns även några projekt som idag är mycket osäkra och behöver utredas vidare några av dessa projekt finns också med i kartan exempelvis ny järnväg mellan Enköping – Uppsala och att Roslagsbanan dras vidare till Märsta.

### Dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle – Sundsvall och Ådalsbanan mellan Sundsvall – Härnösand

Det pågår förstudier på utbyggnad till dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall där målbilden är att det ska ta en timme med snabbtåg mellan Gävle och Sundsvall. Trafikverket genomför även en förstudie på spår i ny sträckning sträckan mellan Sundsvall och Härnösand. Vectura genomförde en affärsplan för Ostkustbanan 2010 där man lyfte fram att båda dessa projekt behöver genomföras för att få ut hela nyttan av Botniabanan och förbättra möjligheten för utökad persontrafik och förbättra kapaciteten för godstrafik i korridoren. I denna utredning gjordes även gångtidsberäkningar. De nya restiderna mellan Sundsvall och Arlanda skulle då bli knappt 2 timmar. Med några kapacitetsförstärkningar mellan Kramfors och Sollefteå kan även Sollefteå och Örnsköldsvik nå Arlanda inom 3 timmar med tåg.

### Eventuella utbyggnader

#### Uppsala – Enköping

Mellan Uppsala och Enköping finns idéer till en ny järnväg. Utredningspengar finns avsatta ca år 2017. Om banan byggs är det mer troligt att detta sker efter en eventuell utbyggnad av Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm. Det kan antas att banan är byggd år 2025.

I tidigare idéstudier som genomförts visar att restiden med en ny järnväg kan bli mellan 20 – 25 minuter mellan Enköping och Uppsala samt omkring 40 minuter mellan Västerås och Uppsala. Detta innebär cirka 40 minuter mellan Enköping och Arlanda samt cirka en timme mellan Västerås och Arlanda.

I studien konstateras att restiden med bil troligen kommer att vara snabbare än tåg, även om den nya järnvägen byggs. Tiderna kommer dock tangeras.<sup>3</sup>

#### Roslagsbanan ny station

Det finns möjlighet att förlänga Roslagsbanan ytterligare så att den går vidare till Märsta. Detta nämns i idéstudien om Roslagsbanans förlängning till Arlanda men är mycket osäkert.

---

<sup>3</sup> 2008, Banverket, Regionförbundet och Länsstyrelsen i Uppsala län, Vägverket samt Uppsala, Västerås, Enköping och Heby kommuner. *Stråkstudie Västerås-Enköping-Uppsala*.

Koppling mellan järnvägen och Arlanda – En viktig framgångsfaktor för utvecklingen av höghastighetståg och utbyggnaden av Arlanda som nationellt transportnav .

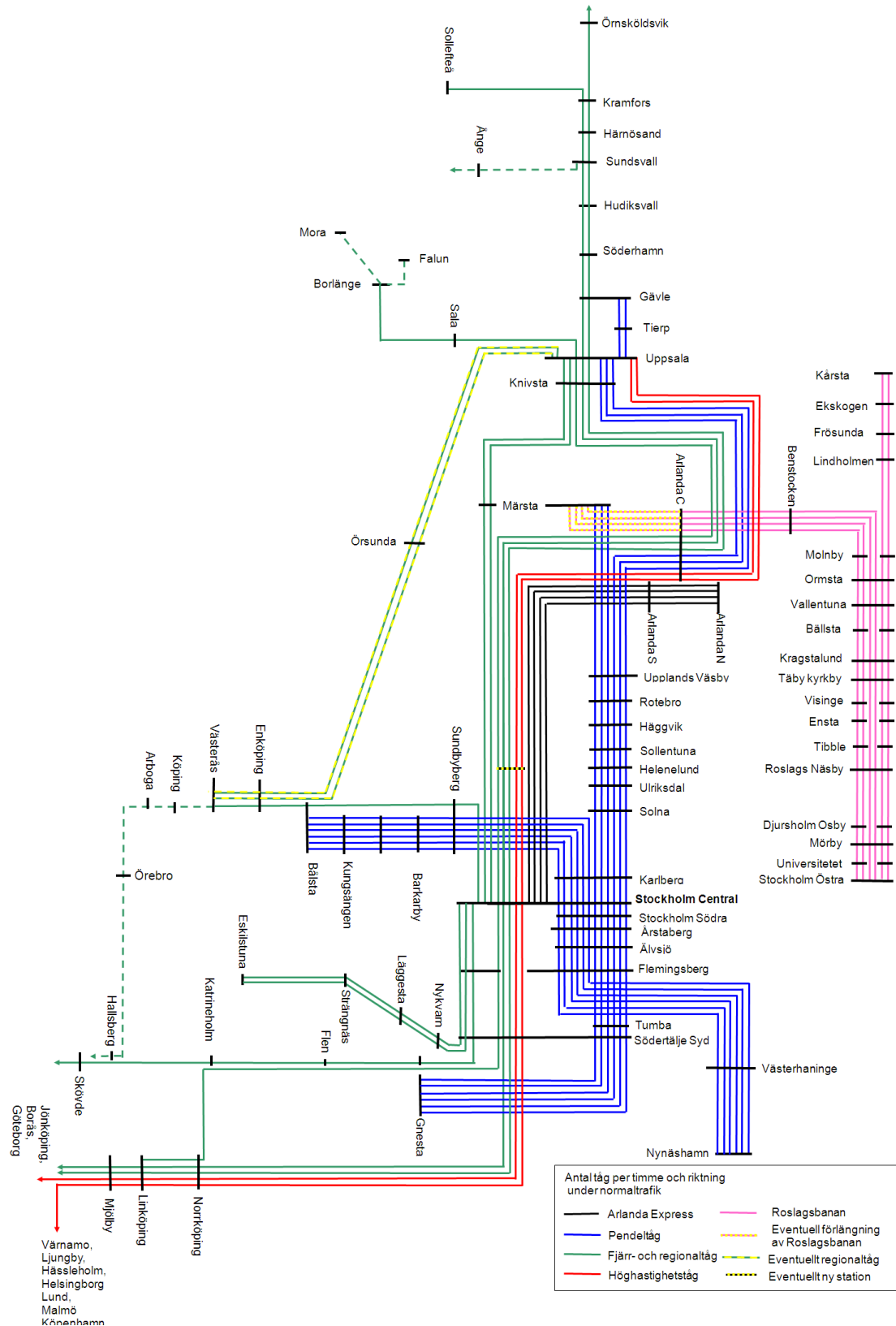


Bild 20. Antal tåg per timme och riktning under normaltrafik för framtida trafikscenario på lång sikt.



## Höghastighetståg

I betänkandet av utredning om Höghastighetsbanor i Sverige föreslås att höghastighetsspår där tågen kan köra i 320 km/h byggas mellan Järna – Linköping – Jönköping – Markaryd – Åkarp samt mellan Almedal och Jönköping. Förslagsvis ska banan byggas ut etappvis där en av de första etapperna rekommenderades vara mellan Järna och Linköping (Ostlänken) vilken skulle kunna vara klar tidigare. Samtliga etapper kan vara klara till år 2026. Höghastighetstågen kan trafikera de vanliga banorna också men i lägre hastigheter vilket innebär att höghastighetståg kan komma att trafikera enligt bilden nedan. Detta trafikupplägg som visas i bilden nedan visar hur trafikupplägget skulle kunna se ut. I det trafikupplägget skulle Arlanda ha två höghastighetståg per timme där ett går mot Göteborg och det andra mot Malmö/Köpenhamn samt två mot Uppsala och under rusningstrafik ytterligare ett tåg mot Gävle. Restiden för höghastigtågen mellan Stockholm C - Göteborg C beräknas vara 2h och mellan Stockholm C – Köpenhamn 2h 51 min. Restiden från Arlanda till Göteborg eller Köpenhamn beror på hur många stopp som görs.

Regeringen ska under våren 2010 fatta beslut om fortsatt utredning av höghastighetsbanor i Sverige. Exakt hur trafikupplägget kommer se ut är slutligen operatörerna, som i framtiden trafikerar banan, som avgör.

## Höghastighetståg, hela trafiksystemet

Linjenät med Götalandsbanan och Europabanen (utan HH-förbindelse)

*Interregional och regional tågtrafik tillkommer, dessa trafikerar delvis också höghastighetsbanan.*

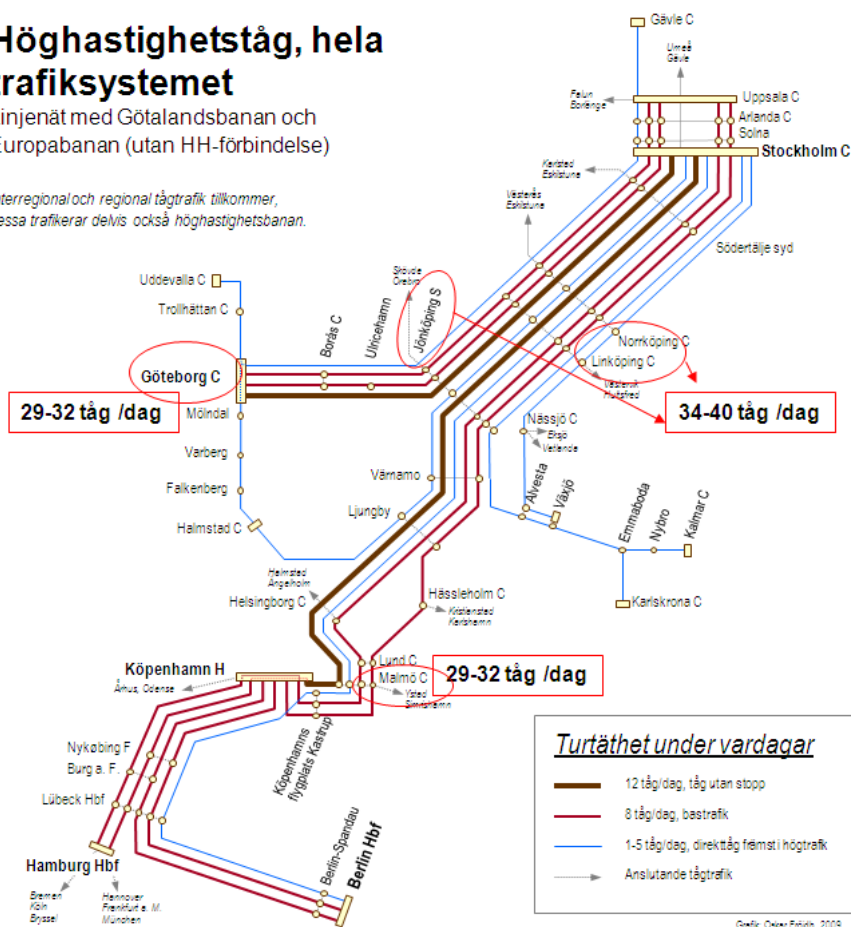


Bild 21. Ett möjligt linjeupplägg för höghastighetstågen år 2026. Källa: Railize International och KTH

### Marknad på lång sikt

Marknaden för Arlandas på lång sikt vidgas både när det gäller Arlandas roll som regional kärna och som nationellt transportnav. Det är framförallt förbättringar på Ostkustbanan mellan Gävle – Sundsvall- Härnösand som förkortar restiderna så pass mycket att marknadsområdet kommer att utvidgas.

Regionalt utvidgas Arlandas nordmarknad från Gävle till att Söderhamn nås inom en timme. En ny järnväg mellan Uppsala och Enköping innebär att Arlandas nordvästmarknad utvidgas från Enköping till att Västerås nås inom en timme.



Bild 21. Marknad långsiktigt för Arlanda som regional kärna och nationellt transportnav

**Gräns för 1 timma**

Söderhamn  
Nyköping  
Ev Norrköping

Nynäshamn  
Enköping  
Norrtälje



**Gräns för 3 timmar**

Örnsköldsvik  
Skövde

Karlstad

**Gränsmarknader – Arlanda/Kastrup**

Göteborg (02:20, xxxx)

Linköping (1:30, 1:40)

Nationellt utvidgas marknadsområdet från Sundsvall till att Örnsköldsvik nås inom tre timmar. Tåg kan här i viss mån ersätta (komplettera) inrikesflyget. Höghastighetsbanorna kortar också restiderna till Arlanda. Regionalt sker inga förändringar, detta har redan skett genom utbyggnaden av Ostlänken. Nationellt utvidgas marknaden genom att även Skövde nås inom tre timmar. Samtidigt kortas också restiderna till Kastrup. Gränsmarknaden i Östergötland kommer få cirka en och en halv timmes restid till både Kastrup och till Arlanda. Detta är samma konkurrensförhållande som idag, dock med två timmar förkortad restid för bägge relationerna.

Övriga infrastrukturprojekt utvidgar inte Arlandas marknadsområde, men förbättrar möjligheterna till fler kollektivtrafikresor till Arlanda.

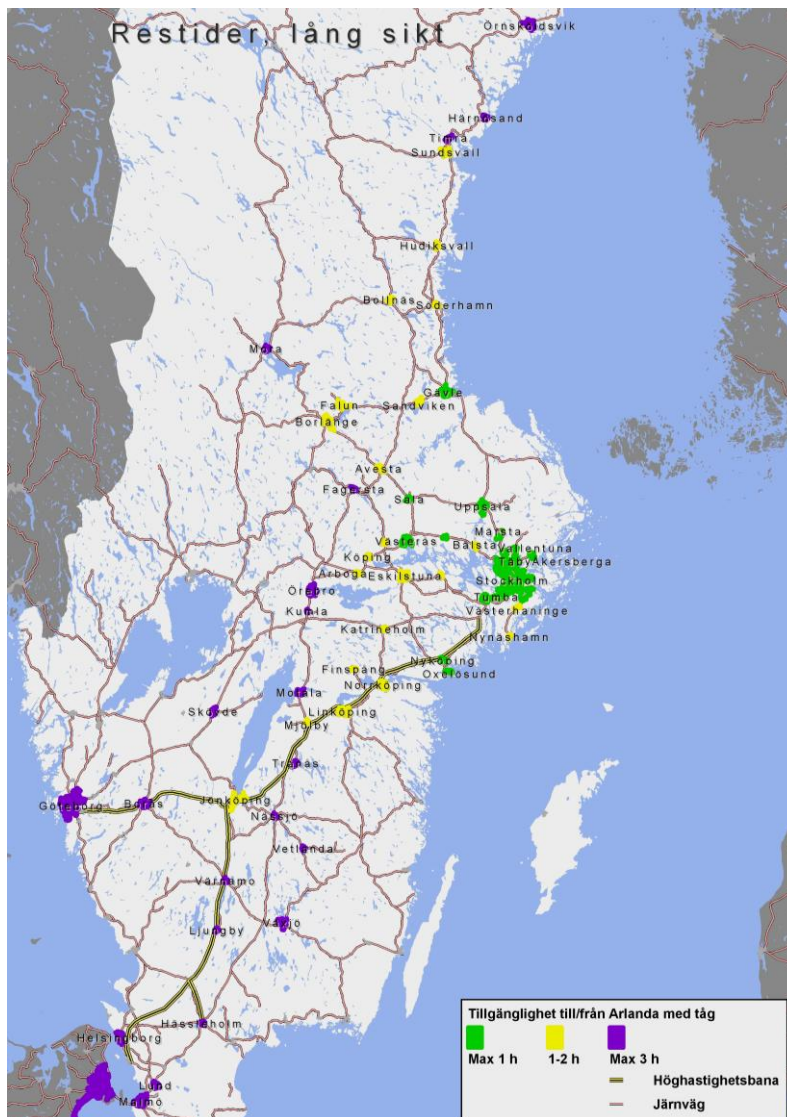


Bild 22. Restider med tåg till och från Arlanda, lång sikt.

## Analys och slutsatser lång sikt

För att bedöma Arlandas framtida roll både som ett stärkt nationellt transportnav och en regional kärna har en SWOT-analys gjorts. Följande styrkor, svagheter, möjligheter och hot identifieras för Arlanda på lång sikt.



Bild 23. SWOT-analys på lång sikt

Arlandas roll som en regional kärna stärks både av att nord- och nordvästmarknaden utvidgas samt att möjligheterna för kollektivt resande till Arlanda förbättras.

Fler resenärer kan välja att resa till Arlanda med tåg med betydligt kortare restider till Gävle, Roslagsbanans eventuella förlängning till Märsta samt en eventuell ny järnväg mellan Uppsala och Enköping. Järnvägen förbättrar kollektivtrafikmöjligheterna till Arlanda från Västerås. Järnvägen kan också skapa nya resmönster där Arlanda kan få en roll som bytesnod för exempelvis pendling mellan Enköping – Vallentuna.

Arlandas roll som nationellt transportnav kan både stärkas och försvagas efter att höghastighetsbanorna har färdigställts. Gränsmarknader når både Kastrup och Arlanda inom cirka 1,5 timmar vilket innebär att resenären troligen väljer den flygplats med bäst utbud, alternativt dit det är smidigast att ta sig. Det kan vara svårt att finna åtgärder som direkt gynnar Arlanda i relation till Kastrup när tillgängligheten är likvärdig till bägge flygplatserna. Därav är det synnerligen viktigt att åtgärder vidtas som inte missgynnar Arlandas konkurrensförhållande. Att höghastighetstågen passerar och stannar vid Arlanda är därför en mycket viktig konkurrensfaktor för att Arlanda ska stärkas som ett nationellt transportnav.

## Samlad bedömning, viktiga funktioner

Infrastrukturutbyggnaderna över samtliga tre scenarior ger en ökad turtäthet och kortare restider till Arlanda. Avregleringen av trafiken kan troligen också gynna utbudet av tåg till Arlanda. Vid varje scenario finns goda möjligheter att öka andelen kollektivtrafikresor, både för arbetsresor till Arlanda som arbetsplats och resor där vidare resa sker med flyg. Detta förutsätter dock att det finns tillräckligt med kapacitet för att flera tågupplägg och att de satsningar som planeras för järnvägarna genomförs.

Att Arlanda stärks som ett nationellt transportnav är viktigt både för Stockholmsregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft. Trafikuppläggen och SWOT-analyserna visar att Arlanda framförallt kommer att stärkas som en regional arbets kärna och transportnod. Detta både genom att turtätheter ökar och att nya marknader nås med utbyggda järnvägar. Att Arlanda stärks som ett nationellt transportnav är inte lika självklart. Detta är därmed väsentligt att tydligt arbeta med för att uppnå. När Ostlänken byggs ökar Arlandas marknadsområde och konkurrensfördel mot Kastrup när det gäller marknaderna i Södermanland och Östergötland. Efter att hela höghastighetsbanorna har byggts når gränsmarknaderna både Kastrup och Arlanda inom cirka 1,5 timmar. Om Arlanda ska stärkas som ett nationellt transportnav är det viktigt att stärka sin roll *innan* hela höghastighetsbanorna har byggts. Efter att höghastighetsbanorna har byggts kommer troligen resenären välja den flygplats med bäst utbud, alternativt dit det är smidigast att ta sig. Det kan vara svårt att finna åtgärder som direkt gynnar Arlanda i relation till Kastrup när tillgängligheten är likvärdig till bägge flygplatserna. Däremot är det väsentligt att åtgärder vidtas som inte missgynnar Arlandas konkurrensförhållande. Om höghastighetståg och andra fjärrtåg, så som X2000, inte går från gränsmarknaderna direkt till Arlanda, utan att en omstigning krävs vid Stockholms central till Arlanda Express kan detta skapa ett mer obekvämt resande vilket kan vara till Arlandas nackdel. Höghastighetståg behöver därav passera och stanna vid Arlanda.

Följande funktioner är viktiga om Arlanda ska stärkas som ett nationellt transportnav:

### Samordnad nationellt transportnav

- Smidiga byten mellan de fyra transportslagen, tåg, bil, buss och bil.
- Möjlighet till genomgående resekedjor mellan tåg och flyg i samma resebeställning
- Samordnade tidtabeller
- Reseinformation
- Utvecklat "reseservicepaket"
- Mer "komfortabla" tågssystem, ex X2000, höghastighetståg
- Tillräckligt med spårkapacitet för utökad tågtrafik
- Restider som vidgar marknadsområdet
- Restider och turtäthet som gynnar kollektivtrafikandelar

Regionalt kan Arlanda få en ny funktion som en regional bytesnod om Roslagsbanan dras till Arlanda. Vid Arlanda kan byten ske mellan kollektivtrafikresor mellan bland annat nordostsektorn och Uppsalaregionen. Det finns en stor möjlighet att utveckla Arlanda till en regional bytesnod. Detta kräver en bra samordning av alla trafikslag samt att tillräckligt med kapacitet finns för järnvägstrafiken. Det finns också en stor möjlighet att med den förbättrade tillgängligheten förbättra Arlandas roll som en regional kärna. Här är det viktigt att kopplingen mellan Arlanda och Märsta förbättras samt att det är viktigt med kopplingen till andra regionalt viktiga noder, så som Kista. Ett regionaltågstopp i Helenelund med bra förbindelser till Kista kan både stärka Arlanda likväl som Kista som regional kärna, samtidigt som fler resenärer kan åka kollektivt. Byggs inte ett regionaltågstopp vid Helenelund kan funktionen med sammanknytning Kista – Arlanda ändå genomföras när pendeltågstrafiken kommer att stanna vid både Helenelund och Arlanda.

Följande funktioner är viktiga om Arlanda ska stärkas som en regional kärna:

#### Samordnad regional bytespunkt

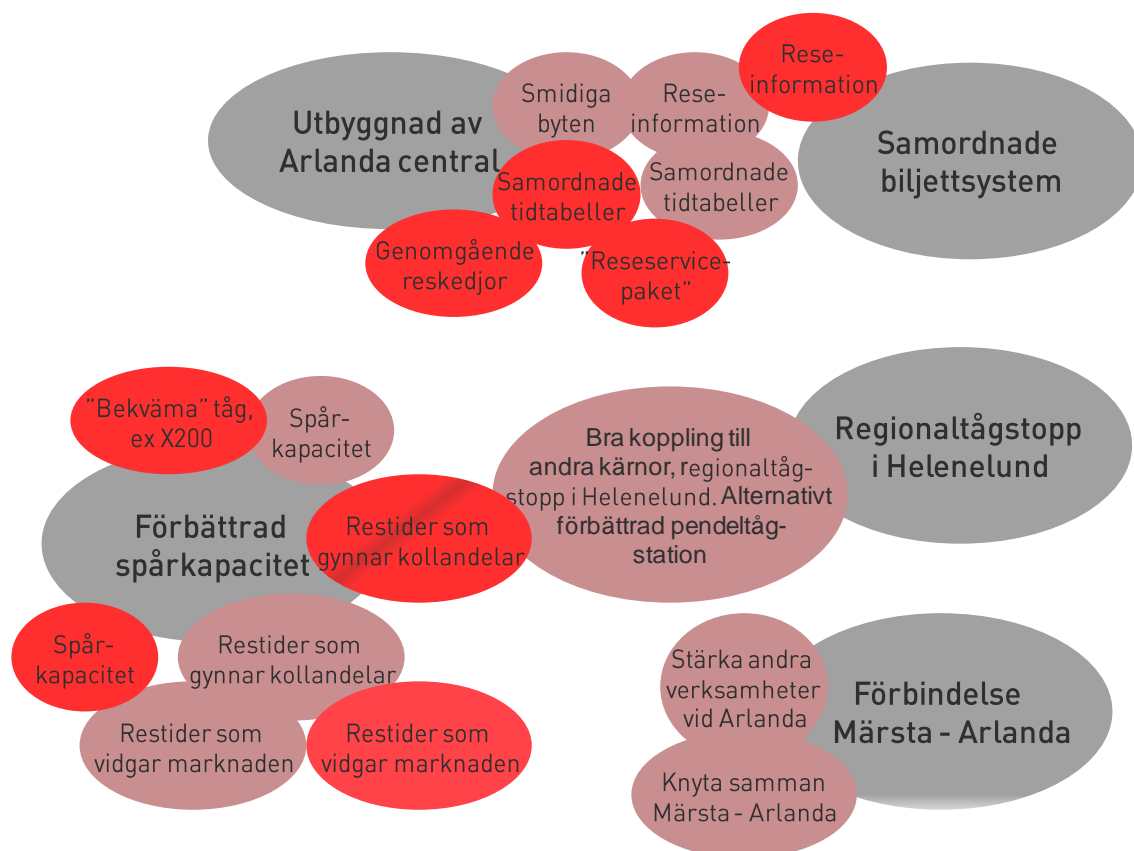
- Smidiga byten mellan tåg –tåg, tåg –buss, tåg – bil, bil –buss
- Biljetter eller månadskort som täcker in hela resan dörr till dörr från hemmet till arbetet
- Samordnade tidtabeller
- Reseinformation
- Tillräckligt med spårkapacitet för utökad tågtrafik

#### Stark regional kärna

- Bra koppling till andra kärnor, Kista. Regionaltågstopp, alternativt förbättrad pendeltågsstation, i Helenelund.
- Stärka andra verksamheter i centrala lägen på Arlanda
- Restider som vidgar arbetsmarknadsområdet
- Restider och turtäthet som gynnar kollektivtrafikandelar
- Knyta samman kärnan Märsta - Arlanda

## Åtgärder

Om Arlanda ska stärkas som ett nationellt transportnav och som en regional kärna är de funktioner som beskrivs ovan centrala. Ett antal åtgärder föreslås som syftar till att uppnå funktionerna. I bilden nedan visas vilka åtgärder som föreslås för att svara upp åtgärderna.



**Bild 24. Funktioner och åtgärdsförslag för att Arlanda ska stärkas som ett nationellt och regionalt transportnav. Rött avser funktioner för ett nationellt transportnav och rosa avser funktioner för ett regionalt transportnav.**

### Utbyggnad av Arlanda central, med utrymme för höghastighetståg

Samtliga trafikupplägg visar att Arlandas roll som tågstation och bytespunkt mellan olika tåg kan komma att öka i framtiden. Ska Arlanda stärkas som både ett nationellt och ett regionalt transportnav kan Arlanda station utformas mer som en centralstation, med särskilda vänterum för resenärer, biljettförsäljning med mera.

Enligt Trafikverket<sup>4</sup> är målet med en välfungerande station att resenären exempelvis ska kunna:

- genomföra en kopplad resa som innefattar olika trafikslag
- angöra nära stationen med cykel, bil, taxi eller buss
- säkert parkera cykel och bil
- byta mellan trafikslagen snabbt, enkelt, säkert och effektivt
- få trafikinformation för resan
- hitta enkelt på stationen genom tydlig skyltning och vägledning
- gå till och från tåget samt till angörande trafikslag på ett tryggt, säkert och komfortabelt sätt
- sitta och vänta i ett stationshus som är tryggt och varmt
- besöka toalett
- sitta och vänta på plattform tryggt, säkert och väderskyddat
- genomföra resan som funktionshindrad person och vid behov erbjudas ledsagning
- köpa biljett för resan, manuellt och/eller i automat

För större stationer kan det också vara viktigt att resenären ska kunna:

- ta ut pengar och posta brev
- få information och annan hjälp från personal på stationen
- använda bagageboxar och bagagevagnar
- känna sig säkra och trygga genom bevakning och/eller bemanning
- köpa kioskvaror och fika samt äta lagad mat

För att Arlanda ska kunna utvecklas till en samordnad regional bytespunkt innebär detta att det är viktigt att byten mellan samtliga transportslag fungerar tillfredsställande. En rekommendation är att bytesmöjligheten förstärks mellan buss, Roslagsbanan och tågtrafik. En rekommendation är även att det finns parkeringsplatser och "kiss-and-ride"-platser för pendlingsresenärer. Detta går dock emot Arlandas mål kring minskade biltransporter. Sett ur ett större perspektiv kan däremot en bilresa med byte till tåg vid Arlanda vara ett alternativ till en betydligt längre bilresa. Ska detta genomföras kan det därmed behövas en utformning av miljöavgifter och parkeringsavgifter som särskiljer tågpendlingsresenärer, arbetsresenärer och flygresenärer.

Bilden på nästa sida visar en idé, enligt idéstudien för Roslagsbanan, kring var Roslagsbanan kan ansluta till Arlanda. Ska bytesmöjligheten förbättras är det viktigt att kopplingen till Arlanda station stärks och förtydligas. Parkeringsplatser bör även finnas i anslutning.

---

<sup>4</sup> Banverket 2010, *Stationens basfunktioner – grundläggande uppbyggnad, funktioner och tjänster*. F 10-2663/SA00





**Bild 25. Möjligt stationsläge för Roslagsbanan.**

För att Arlanda ska stärkas som ett nationellt transportnav rekommenderas utöver de funktioner som ovan beskrivit samt att det finns bra kopplingar till flygterminalerna. Ska tåg vara ett bekvämt komplement till flyget är det av vikt att särskilt smidiga och bekväma omstigningsmöjligheter skapas mellan tåg och flyg. Om inte Arlanda ska missgynnas i konkurrensförhållandet med Kastrup är det också särskilt viktigt att höghastighetståg och övriga fjärrtåg går direkt till Arlanda och alternativt vidare norrut. Detta skapar en bekvämlighet som resenären inte får vid en omstigning vid Stockholm central till Arlanda Express. Höghastighetståg och andra mer bekväma tåg, så som X2000, är också viktiga ur ett resenärsperspektiv då resan blir mer bekväm och bättre knyts samman med flygresan.

Det kan konstateras att Arlandas två olika roller, som regional och nationell transportnod, innebär olika resenärsbehoven. Regionalt är tillgängligheten, frekvensen och koppling mellan andra trafikslag viktigt, medan det nationellt är av mer betydelse med bekvämlighet. En långväga resenär kan behöva vänta längre på sitt tåg än en resenär som reser dagligen inom regionen. Utformningen av Arlanda central kan behöva anpassas efter dessa två resenärsbehov. Ett förslag till utformning visas i bilden nedan.

Förslaget innebär en separering mellan långväga resenärer och de som reser mer lokalt. Stationen utformas så att mittspåren nyttjas för lokal- och regionaltåg. Ytterspår nyttjas för fjärrtåg och höghastighetståg. Sammantaget innebär det att de norra spåren leder mot Uppsala och vidare norrut, medan de södra spåren leder mot Stockholm och vidare söderut. För resenären, i synnerhet långväga resenärer, blir det enkelt och tydligt att förstå vilken plattform tåget avgår från.

Förslaget innebär att nya plattformsnedgångar byggs i anslutning till terminal 5 och terminal 4. Från dessa nedgångar nås på respektive sida sidoplattformarna för fjärrtåg och

höghastighetståg. Här kan airside skapas. Nedgången från Sky City bibehålls och nyttjas som nedgång till mittplattformen för pendel- och regionaltåg. Pendel- och regionaltågstationen är landside

Vid airsidenedgången kan bekväma väntetrymmen skapas, där resenären komfortabelt kan vänta under en längre tid på sitt tåg. Incheckning till flyget kan ske redan på tåget. Nedgången till landside kan utformas mer enkelt för resenärer som inte kommer att vänta under lika lång tid på sitt tåg. Här kan det finnas enklare möjlighet att köpa biljetter med mera.

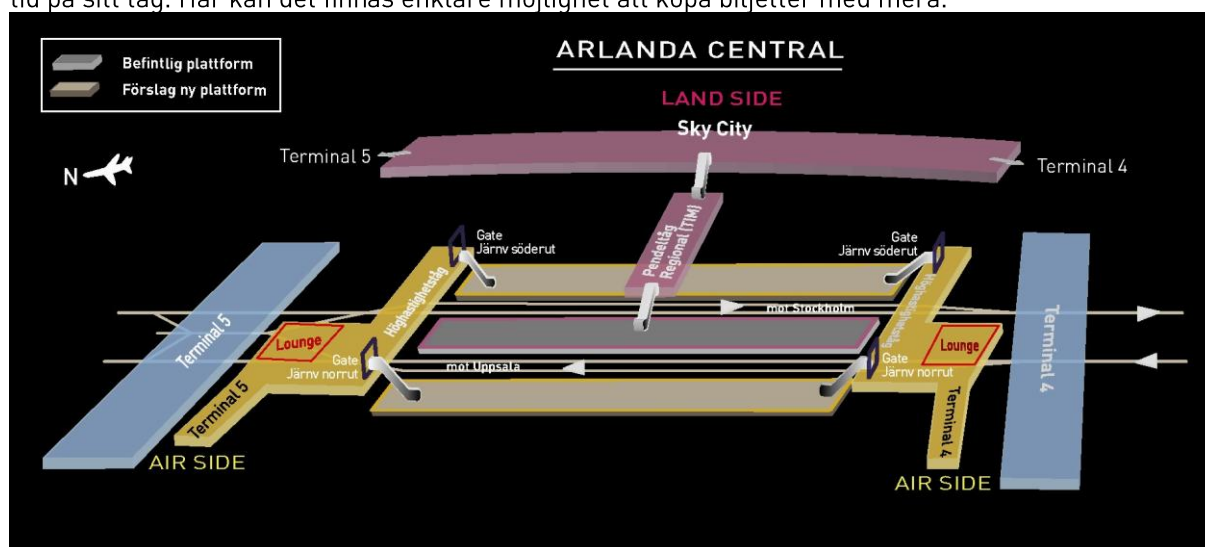


Bild 26. Funktionell bild hur Arlanda station kan utformas med särskilda plattformar för nationellt och regionalt/lokalt resande.

Andra förslag till stationsutformning diskuteras. Ett förslag är att en till station med en mittplattform byggs väster om nuvarande station. Detta förslag innebär att samtliga tågslag integreras med varandra vilket är bra sett ur ett tågtrafikeringsperspektiv. Förslaget möjliggör enklare omstigning mellan pendeltåg och fjärrtåg, men ger en sämre integrering mellan fjärrtåg och flyg. Här möjliggörs inte en separering av resenärer som ska resa inom regionen och resenärer som ska resa längre sträckor. Det kommer även inte gå att skapa airside redan från tågstationen. Utformningen är däremot bättre anpassad ur ett järnvägs perspektiv där det skapas större flexibilitet för tågtrafiken. Förslaget stärker Arlandas roll som en regional bytesnod för tågresenärer.

Om detta förslag väljs att studeras vidare kan även här funktioner så som särskilda väntrum för långväga resenärer och väntrum för resenärer inom regionen studeras vidare.

### Samordnade biljettsystem

En bekvämlighet som kan gynna det nationella resandet med flyg och tåg är att skapa ett integrerat biljettsystem alternativt ett samordnat biljettsystem. Ett första steg är att informationen enkelt samordnas, på exempelvis internetsidor och vid informationstavlor. Ett utbyggnadssteg är att biljettsystemen ger möjlighet för resenärer att boka genomgående resekedjor. Nyligen har det inletts ett samarbete mellan SJ AB och SAS för att underlätta resandet för resenärerna. I korthet innebär samarbetet att det blir enklare att kombinera flyg och tåg på samma resa. I samarbetet ingår gemensamma årskort för resenärer som reser ofta

och där "komma-fram-garanti" ingår. Årskorten gäller obegränsat för SJ:s tåg men med restriktioner för tillgången till SAS inrikes flyglinjer.

Genom samarbetet säger sig SJ AB och SAS koppla ihop den regionala kollektivtrafiken med den globala på den gemensamma knutpunkten Stockholm-Arlanda Airport. "Komma-fram-garantin" gör att man garanterar resan hela vägen från start till mål, exempelvis Amsterdam - Avesta eller Nässjö - London. Om resenärens tåg eller flyg blir försenat eller inställt garanterar SJ AB och SAS att man snabbt blir ombokad och omhändertagen.

För det regionala resandet finns redan förslag till samordnade biljettsystem, så som TiM (Trafik i Mälardalen). Där går det att köpa pendlarkort för en viss sträcka där både länstrafiken och en viss SJ sträckning ingår. Framöver kommer det även finnas ett månadskort där all kollektivtrafik (både SJ och länstrafiken) för de fem Mälardalslänerna inkluderas.<sup>5</sup>

### **Förbättrad spårkapacitet**

Ska Arlanda stärkas som ett nationellt transportnav och en regional kärna är det viktigt att de infrastrukturprojekt och den trafikering som presenteras i scenariobeskrivningarna realiserar. Genomförs dessa projekt kommer Arlandas marknadsområde att utvidgas, både som regional kärna och som nationellt transportnav, samtidigt som kollektivtrafikresandet gynnas.

I detta projekt har trafikeringssupplägg visats för en normaltimme. I projektet SATSA har trafikeringsscenarioer tagits fram för högtrafik, vilket är dimensionerande för järnvägens kapacitet. Den trafik som föreslås år 2015 bedöms kunna inrymmas på järnvägen. En fördubbling av antalet resenärer till Arlanda, enligt tågoperatörernas mål, kan troligen endast inrymmas om resorna sker mer utspritt över dygnet. Detta även om vissa tåg förlängs och antalet platser utökas. Trafiken som föreslås för år 2020 och långsiktigt bedöms däremot inte kunna inrymmas om inte järnvägen byggs ut. I projektet SATS, har följande åtgärder definierats som behöver vidtas för utökad tågkapacitet.

### **Utbyggnad Skavstaby samt fyra spår Skavstaby och Arlanda**

En första åtgärd är att Skavstaby (den södra anslutningen mellan Arlandabanan och Ostkustbanan) byggs om samt att två ytterligare spår byggs mellan Skavstaby och Arlanda. Med fyra spår mellan Skavstaby och Arlanda separeras tågen. Snabbare tåg, så som Arlanda Express, X2000 och eventuella höghastighetståg kan trafikera ytterspårerna. Innerspårerna kan trafikeras av pendeltåg och regionaltåg.

### **Vändspår vid Arlanda central**

En ytterligare åtgärd är att ett vändspår byggs vid Arlanda central för att klara av vändande pendeltåg från Stockholm. Det finns redan idag utrymme för detta i bergrummet.

Utbyggnad av Skavstaby och ett fyrspar mellan Skavstaby och Arlanda samt ett vändspår bedöms behövas år 2020.

---

<sup>5</sup> Tomas Ahlberg och Jan Kyrk, SJ, föredragning på seminarium "Nya tåg i Mälardalen" 2010-05-27

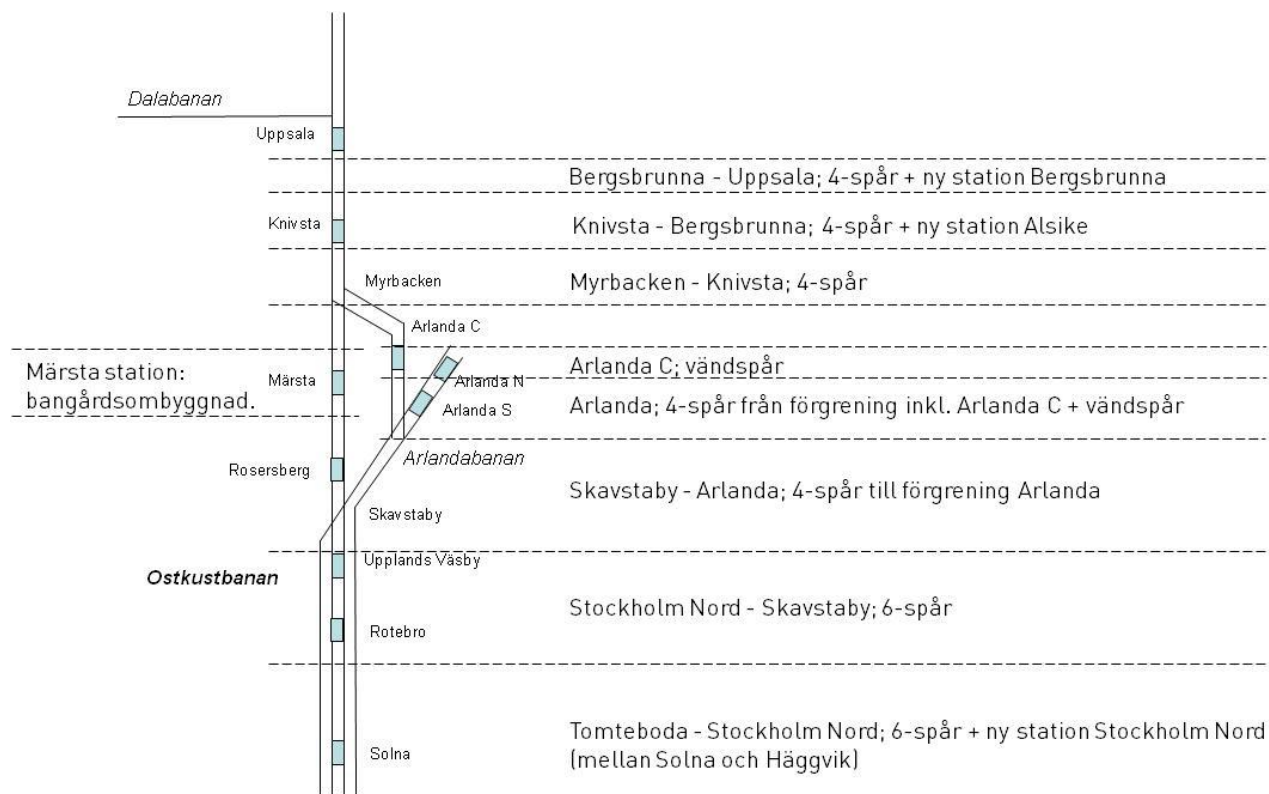


Bild 27. Utbyggnadsförslag längs med Ostkustbanan och Arlandabanen.

### Arlanda central

En andra etapp är att två ytterligare plattformsspår samt ett nytt spårläge för vändande tåg från Stockholm.

### Spårutbyggnad Uppsala – Bergsbrunna, ny station Bergsbrunna

I en tredje etapp föreslås att två ytterligare spår byggs mellan Uppsala – Bergsbrunna. Detta krävs för att kunna anlägga en ny station Bergsbrunna.

### Spårutbyggnad Tomtebodavägen – Solna/Häggvik och ny station Stockholm Nord

I en tredje etapp bedöms att ytterligare två spår behöver byggas mellan Tomtebodavägen och förbi vid ett föreslaget läge för en ny regionalstågsstation, Stockholm Nord (antas här ligga någonstans mellan Solna och Häggvik).

### Spårutbyggnad Bergsbrunna – Knivsta, ny station vid Alsike

I en fjärde etapp bedöms att ytterligare två spår behöver byggas mellan Bergsbrunna och Knivsta. Detta krävs för att kunna bygga en ny station vid Alsike.

### Spårutbyggnad Knivsta- Myrbacken

En ytterligare åtgärd är att Myrbacken (den norra anslutningen mellan Arlandabanen och Ostkustbanan) byggs om samt att ytterligare två spår byggs mellan Knivsta och Myrbacken.

### **Märsta station**

En ytterligare åtgärd är att Märsta station byggs om.

### **Spårutbyggnad Solna/Häggvik - Skavstaby**

En ytterligare åtgärd i en fjärde etapp är att bygga två ytterligare spår mellan Stockholm Nord (antas här ligga någonstans mellan Solna och Häggvik) och Skavstaby.

När den fjärde etappen är genomförd finns därmed sex spår mellan Tomtebodan och Skavstaby och fyra spår mellan Skavstaby - Arlanda - Myrbacken och fyra spår mellan Myrbacken och Uppsala.

### **Regionaltågstopp i Helenelund-Kista C**

En viktig del för att Arlanda ska stärkas som en region kärna är att kopplingarna förstärks till andra regionala kärnor. Med ett regionaltågstopp i Helenelund kan kopplingen till mellan Arlanda och Kista förstärkas vilket både gynnar Arlanda som arbetsområde och det kollektiva resandet till Arlanda.

Arlanda Express skulle kunna ha ett ytterligare stopp vid Helenelund för att skapa ett smidigt resande mellan Kista och Arlanda. Ska det vara möjligt att bygga ett regionaltågstopp vid Helenelund behövs, enligt kapacitetsbedömningar i projektet SATSA, ytterligare två spår, det vill säga totalt sex spår, från Tomtebodan till regionaltågstationen.

Om det av andra skäl inte är lämpligt att anlägga en regionaltågstation vid Helenelund finns ändå möjligheten att åka pendeltåg från Helenelund till Arlanda när pendeltågen börjar trafikera Arlanda. Pendeltågsstationen behöver då fräscha upp.

Kopplingen till Kista kan förstärkas, oavsett om en regionaltågsstation byggs eller om pendeltågsstationen används, så att station och arbetsområdet upplevs som en enhet. Detta kan göras genom exempelvis en "people-mover" (exempelvis rullband), se funktionsbild på nästa sida.

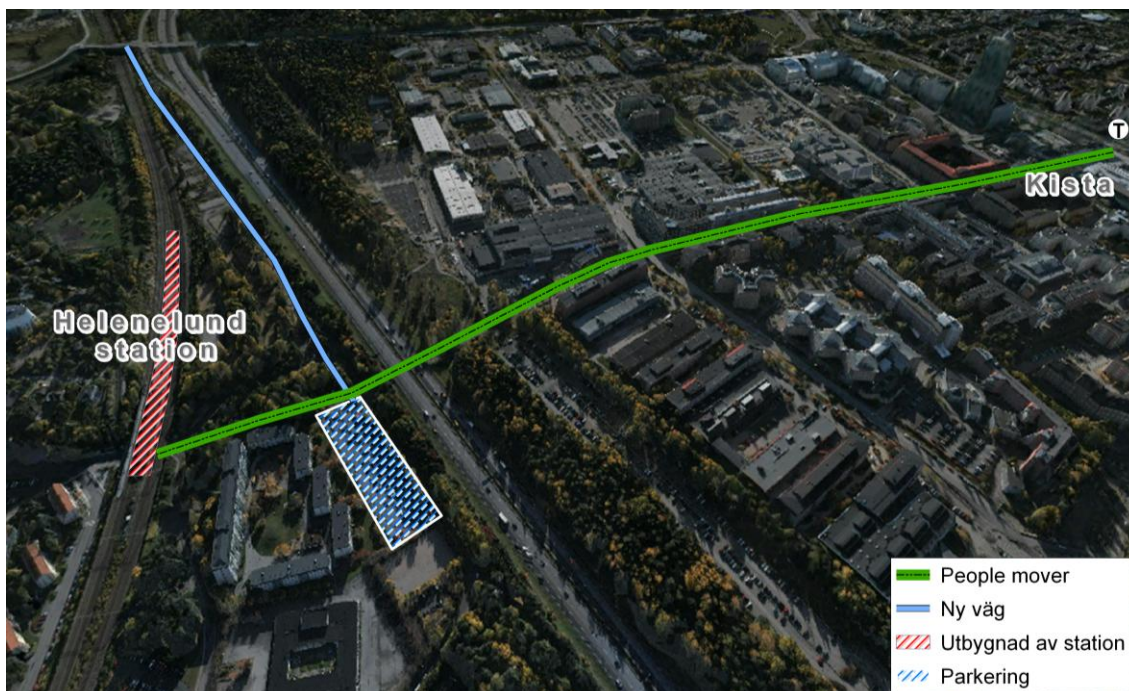


Bild 28. Möjlig förbindelse mellan en ny regionalstågstation, alternativt uppfräschad pendeltågsstation, vid Heleneå och Kista.

### Förbindelse Märsta - Arlanda

En ytterligare viktig funktion för att stärka Arlanda som en regional kärna är att bättre knyta samman Arlanda med Märsta, som betraktas som en gemensam regional kärna inom regionplaneringen. I Sigtuna kommuns översiktsplan finns ett kollektivtrafikreservat mellan Märsta och Arlanda. I det handlingsprogram som pågår för kärnan Märsta - Arlanda kan det föreslås ett antal lösningar. Tidigare idéer är exempelvis spårtaxi och att järnvägen byggs ut med ett nytt spår som förbinder Arlandabanan och Ostkustbanan, så att det är möjligt att trafikera en slinga mellan Märsta och Arlanda. I arbetet med Roslagsbanan har också föreslagits att Roslagsbanan fortsätter från Arlanda till Märsta. En ytterligare viktig funktion är att andra verksamheter stärks i centrala delar av Arlanda. Detta föreslås i Arlandas Masterplan.

## Samlad bedömning och fortsatt arbete

Arlanda är idag Sveriges största flygplats, en regional kärna med ett flertal arbetsplatser och en viktig transportnod för både nationella och regionala transporter. Flera tåg passerar idag och stannar vid Arlanda central. Vid Arlanda sker byten mellan tåg, bil, buss och flyg.

Flera järnvägsutbyggnader och förändrade tågtrafikupplägg planeras i framtiden vilket innebär att Arlanda kommer att få en allt tydligare roll som en transportnod. Utbyggnaderna ger en ökad turtäthet och kortare restider till Arlanda. Avregleringen av tågtrafiken kan troligen också gynna utbudet av tåg till Arlanda. Det finns goda möjligheter att öka andelen kollektivtrafikresor, både för arbetsresor till Arlanda som arbetsplats och resor där vidare resa sker med flyg. Detta förutsätter dock att det finns tillräckligt med kapacitet för att flera tågupplägg och att de satsningar som planeras för järnvägarna genomförs.

Tydligt är att Arlanda kommer att stärkas som en regional arbetskärna och transportnod. Betydligt fler orter kommer att kunna nå Arlanda inom en timma, vilket öppnar upp för arbetspendling. Därutöver kommer tillgängligheten också förbättras kollektivt vilket kan gynna kollektivtrafikresandet. Det finns en stor möjlighet att utveckla Arlanda till en regional bytesnod.

För Stockholmsregionen och Sveriges konkurrenskraft är det viktigt att den internationella tillgängligheten är god. Därmed är det viktigt att Arlandas roll både som nationellt och regionalt transportnav stärks. Förutsättningarna för fler internationella flygdestinationer förbättras desto större marknadsomland som kan nå Arlanda. Med de järnvägsutbyggnader som planeras kommer Arlandas marknadsomland att utökas och fler orter kommer smidigare kunna nå Arlanda. När Ostlänken byggs ökar Arlandas marknadsområde och konkurrensfördel mot Kastrup när det gäller marknaderna i Södermanland och Östergötland. Efter att hela höghastighetsbanorna har byggts når gränsmarknaderna både Kastrup och Arlanda inom cirka 1,5 timmar. Resenären kommer troligt välja den flygplats med bäst utbud, alternativt dit det är smidigast att ta sig. Det är därmed mycket väsentligt att höghastighetståg passerar och stannar vid Arlanda. Detta gäller även andra bekväma fjärrtåg, så som X2000. Arlandas roll som Sveriges och Stockholmsregionens transportnav är därmed beroende av att trafikeras av höghastighetståg, om höghastighetsbanor byggs i Sverige.

Funktioner som är viktiga för att stärka Arlanda som ett nationellt transportnav är:

- Smidiga byten mellan de fyra transportslagen tåg, bil, buss och flyg.
- Möjlighet till genomgående resekedjor mellan tåg och flyg i samma resebeställning
- Samordnade tidtabeller
- Reseinformation
- Utvecklat ”reseservicepaket”
- Mer ”komfortabla” tågsystem, ex X2000, höghastighetståg
- Tillräckligt med spårkapacitet för utökad tågtrafik
- Restider som vidgar marknadsområdet
- Restider och turtäthet som gynnar kollektivtrafikandelar

Funktioner som är viktiga för att stärka Arlanda som ett regionalt transportnav är:

- Smidiga byten mellan tåg –tåg, tåg –buss, tåg – bil, bil –buss
- Biljetter eller månadskort som täcker in hela resan dörr till dörr från hemmet till arbetet
- Samordnade tidtabeller
- Reseinformation
- Tillräckligt med spårkapacitet för utökad tågtrafik
  
- Bra koppling till andra kärnor, Kista. Regionaltågstopp, alternativt förbättrad pendeltågsstation, i Helenelund.
- Stärka andra verksamheter i centrala lägen på Arlanda
- Restider som vidgar arbetsmarknadsområdet
- Restider och turtäthet som gynnar kollektivtrafikandelar
- Knyta samman kärnan Märsta - Arlanda

Åtgärder för att uppnå dessa funktioner är en utbyggnad av Arlanda central med utrymme för höghastighetståg, integrerade biljettsystem, förbättrad spårkapacitet samt ett regionaltågstopp, alternativt förbättrad pendeltågsstation, i Helenelund med förbättrad koppling till Kista.

Av de åtgärder som föreslås kan Arlanda verka för att Trafikverket bygger ut kapaciteten enligt kapacitetsförslag så att fler tåg kan trafikera Arlanda. Detta är en viktig förutsättning om antalet tågresenärer ska kunna fördubblas till Arlanda. En första prioritering är att Skavstaby förstärks samt ytterligare två spår mellan Skavstaby och Arlanda. Detta möjliggör att pendeltåg kan trafikera Arlanda, vilket gynnar Arlanda som regional kärna samt kollektivtrafikresandet. Därefter behöver Arlanda station byggas ut till 4 spår samt att ett vändspår byggs för att kunna hantera den ökade trafiken. Utbyggnaden av Arlanda station kan Arlanda arbeta med både inom sin egen organisation samt verka för att Trafikverket bygger ut spåren. Ett regionaltågstopp, Stockholm Nord, alternativ förbättrad pendeltågsstation, i Helenelund med bra kopplingar till Kista, är också en fråga Arlanda bör verka för att detta kommer till stånd. Ska Helenelund bli en regionaltågsstation behöver fler spår byggas mellan Tomtebodan och Stockholm Nord. Ett arbete med att förbättra kopplingen mellan Helenelund och Kista kan dock påbörjas omgående då pendeltågen kommer förbinda Helenelund och Arlanda redan år 2012.

Inom Arlanda är det av stor vikt att arbeta med hur både den nationella och regionala transportnoden kan stärkas. Här har Arlanda en roll att även internt arbeta med hur Arlanda centralstation kan utformas och anknyta till övriga funktioner. Ett byggenomförande av Arlanda Central ligger flera år framåt i tiden. Det är dock viktigt att så snart som möjligt utreda hur utformningen kan ske så att övriga delar inom Arlanda kan anpassas till detta. I övrigt är detta exempelvis fokus på parkeringsplatser, tydliga stråk mellan Roslagsbanan och stationen samt utbyggnad av andra verksamheter i centrala lägen. Utformning av Arlanda station är av central betydelse för Arlandas attraktivitet som både regional och nationellt transportnav. Innan utredningar är klara som visar vilken järnväglösning som är bäst lämpad mellan Stockholm – Arlanda – Uppsala är det svårt att detaljerat konkretisera hur Arlanda station kan utformas. De funktioner som presenteras i denna studie kan anpassas till det förslag som väljs att genomföras.



Förslag till fortsatta arbeten är:

- Utformning av Arlanda station. Arlanda C - Förstudie
- Utformning av den regionala transportnoden, med bland annat stråk mellan Arlanda station, Roslagsbanan, bussar och parkering.
- Samarbetsprojekt med exempelvis Kista Science City kring regionaltågstopp, eller förbättrat pendeltågsstopp, i Helenelund och anslutningar till Kista. Kista C – Helenelund – Förstudie.

## Referenser

Banverket 2010, *Stationens basfunktioner – grundläggande uppbyggnad, funktioner och tjänster*. F 10-2663/SA00

Banverket, Regionförbundet och Länsstyrelsen i Uppsala län, Vägverket samt Uppsala, Västerås, Enköping och Heby kommuner. 2008. *Stråkstudie Västerås-Enköping-Uppsala*.

SL, 2008. *Tvärbanan Norr Kistagrenen. Fysiska möjligheter till regionalstågsstropp vid något av stationslägena Helenelund, Sollentuna eller Häggvik, underlag till förstudie*.

Regionförbunden i Uppsala, Sörmland och Örebro län, Länsstyrelsen i Stockholm och Västmanlands län, Gotlands kommun samt Regionplane- och trafiknämnden, Stockholms läns landsting, sep 2008, *Regionala systemanalysen Stockholm Mälardalen och Gotland*

Regionplanenämnden, 2010, *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFSS 2010*

Näringsdepartementet, Prop. 2008/09:93, *Mål för framtidens resor och transporter*

En bättre sits, 2008, *Fram-Ko Framtidens kollektivtrafik i Stockholm Mälardalen*

Banverket, Vägverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket, augusti 2009, *Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021*

LFV, 2008 *Handlingsplan avseende LFV:s åtgärder för att Stockholm – Arlanda Airports utsläpp av koldioxid ska uppnå flygplatsens miljövillkor*.

### Statistik

Luftfartsverket (Swedavia), resandestatistik

Statistiska Centralbyrån

### Hemsidor

SJ, <http://www.sj.se/>

<http://www.enbattresits.se/>

Banverket, <http://www.banverket.se/>

Trafikverket, <http://www.trafikverket.se/>

[http://svt.se/2.33538/1.1606412/ta\\_roslagsbanan\\_till\\_sky\\_city?lid=puff\\_1606412&lpos=bild](http://svt.se/2.33538/1.1606412/ta_roslagsbanan_till_sky_city?lid=puff_1606412&lpos=bild)

Hämtad 2010-03-26

Vectura är konsulter inom transportinfrastruktur och rörelseplanering. Det nybildade bolaget övertog vid årsskiftet all verksamhet från Banverket Projektering och Vägverket Konsult. Vi finns på ett 40-tal orter i Sverige. [www.vectura.se](http://www.vectura.se).

**Vectura**