

Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet

Åtgärder som stärker konkurrenskraften
för Arlanda flygplats

Slutbetänkande av Utredningen Arlandasamordningen

Stockholm 2025



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2025:67

SOU och Ds finns på regeringen.se under Rättsliga dokument.

Svara på remiss – hur och varför
Statsrådsberedningen, SB PM 2021:1.

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på regeringen.se/remisser.

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet

Omslag: Elanders Sverige AB

Tryck och remisshantering: Elanders Sverige AB, Stockholm 2025

ISBN 978-91-525-1281-4 (tryck)

ISBN 978-91-525-1282-1(pdf)

ISSN 0375-250X

Till statsrådet Andreas Carlson

Regeringen beslutade den 20 december 2023 att tillkalla en särskild utredare, som även ska fungera som samordnare, med uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats (dir. 2023:178).

Samma dag förordnades den dåvarande egna företagaren och det tidigare statsrådet Peter Norman som särskild utredare i Utredningen om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats (LI 2023:08). Uppdraget gällde från och med den 8 januari 2024 till och med den 31 maj 2025.

Som sekreterare i utredningen anställdes från den 8 januari 2024 strateg Anders Svensson och från den 15 januari 2024 enhetschef Johan Holmér.

Utredningen har antagit namnet *Arlandasamordningen*. Utredningen överlämnade den 14 november 2024 delrapporten *Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet*. Den 5 mars 2025 överlämnade utredningen delrapporten *Satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom vägområdet*.

Utredningen överlämnar härmed slutbetänkandet *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet, Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats* (SOU 2025:67).

Stockholm den 31 maj 2025

Peter Norman

Johan Holmér
Anders Svensson

Innehåll

Sammanfattning	11
1 Författningsförslag	29
1.1 Förslag till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365).....	29
1.2 Förslag till förordning om ändring i järnvägsmarknadsförordning (2022:416)	31
1.3 Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket	34
2 Utredningens uppdrag och arbete	37
2.1 Mitt uppdrag	37
2.2 Tidigare rapporter	38
2.3 Ett helhetsperspektiv och tydlig avgränsning	38
2.4 Utredningens tidsperspektiv	39
2.5 Arbetsformer, samverkan och dialog med intressenter	39
3 Viktiga utgångspunkter	41
3.1 Transport-, miljö- och klimatpolitiska ramar med mera	41
3.1.1 Transportpolitiken	41
3.1.2 Miljö- och klimatpolitiken	42
3.1.3 Näringspolitiken.....	43
3.1.4 Försvarspolitiken och samhällets beredskap.....	43
3.2 Nationell plan för transportsystemet	44
3.2.1 Planeringsprocess och befintlig plan	44

3.2.2	Kommande plan och uppdrag till Trafikverket.....	45
3.3	Andra utredningar och pågående arbeten av relevans	45
3.3.1	Arlandautredningens förslag och remissbehandling.....	45
3.3.2	Flygplatsutredningens förslag och remissbehandling.....	47
4	Omvärldsfaktorer av betydelse.....	49
4.1	Pandemins påverkan på flyget och transportsystemet i övrigt.....	49
4.2	Den svenska flygmarknaden förändras	50
4.3	Den geopolitiska situationen ger nya utmaningar.....	51
4.4	Klimat och omställning.....	52
4.5	Den globala handeln och ekonomin utmanas.....	53
4.6	EU-lagstiftning förändras på flera fronter.....	54
4.6.1	Gemensam transportmarknad.....	54
4.6.2	Transporteuropeiska transportnätet.....	55
4.6.3	EU-rättsakter i bredare kontext.....	56
4.6.4	En ny kapacitetsförordning under framtagande.....	56
5	Trafikens förväntade utveckling och regionala strategier ...	59
5.1	Trafikens utveckling.....	59
5.2	Regionala strategier och planer på längre sikt	61
5.2.1	Inledning.....	62
5.2.2	Kommuner, regioner och samarbetsorganisationer inom Arlanda flygplats omland.....	62
5.2.3	Regioner i ett vidare geografiskt område i förhållande till Arlanda flygplats.....	79
5.3	Strategier och planer för markanvändning.....	94
5.3.1	Utvecklad markanvändning i kommuner och regioner	94
5.3.2	Regionala perspektiv på markanvändning i Region Stockholm och Region Uppsala.....	95

5.3.3	Kommunala perspektiv på markanvändning.....	97
6	Dagens transportsystem	105
6.1	Transportsystemets betydelse.....	105
6.2	Utveckling av transportsystemet på en övergripande nivå... ..	106
6.3	Tillgänglighet till Arlanda flygplats med olika trafikslag....	109
6.4	Luftfartens utveckling och Arlanda flygplats.....	113
6.4.1	Översiktligt om utvecklingen inom luftfarten och för Arlanda flygplats.....	113
6.4.2	Arlanda flygplats.....	115
6.4.3	Riksintressen vid Arlanda flygplats och dess omland.....	134
6.5	Järnvägstrafikens utveckling.....	138
6.5.1	Översiktligt om utvecklingen inom järnvägsområdet.....	138
6.5.2	Järnvägsnätet i Arlanda flygplats omland	143
6.5.3	Järnvägens kapacitet och trafikering	148
6.5.4	Trafikverkets vidmakthållande- och investeringsverksamhet	160
6.5.5	Brister i järnvägssystemet	169
6.5.6	Roslagsbanan.....	173
6.6	Vägtrafikens utveckling.....	175
6.6.1	Vägnätet i Arlanda flygplats omland	175
6.6.2	Cykel och cykelvägar	184
6.6.3	Personbils- och motorcykeltrafik.....	186
6.6.4	Hyrbilsverksamhet	187
6.6.5	Taxiverksamhet.....	187
6.6.6	Busstrafik	196
6.6.7	Gods- och lastbilstrafik.....	203
6.6.8	Rast- och uppställningsplatser samt parkeringsplatser vid flygplatsen	204
7	Arlanda flygplats omland i ett totalförsvarsperspektiv ..	209
7.1	Ett totalförsvaret som bygger på ett starkt och robust samhälle	210

7.1.1	Totalförsvarsperspektivet och mitt uppdrag	210
7.1.2	Totalförsvarets mål	210
7.2	Organisatorisk struktur	213
7.2.1	Totalförsvaret i Arlanda flygplats omland.....	213
7.2.2	Strategi för utveckling av det civila försvaret i Stockholms län 2024–2026	214
7.3	Totalförsvaret och dess betydelse för Arlanda flygplats	215
8	Analys och förslag till åtgärder	217
8.1	Övergripande bedömning av läget.....	218
8.2	Trafikslagsövergripande åtgärdsbehov	219
8.2.1	Sammanhållen intressegruppering som verkar för Arlanda flygplats bästa.....	220
8.2.2	Förbättra information och biljettsystem	221
8.3	Åtgärdsbehov inom luftfarten och vid Arlanda flygplats...	222
8.3.1	Behov av att utveckla terminalfunktionen.....	223
8.3.2	Behov av att utveckla flygplatsens angöringsfunktion.....	226
8.4	Åtgärdsbehov inom vägsystemet.....	227
8.4.1	Behov av satsningar på väginfrastrukturen.....	227
8.4.2	Aktivt vardagsliv med gång och cykel	234
8.4.3	Förbättrade villkor för biltrafikens hållbara omställning	235
8.4.4	Enklare för resenärerna att använda hyrbil.....	239
8.4.5	Ordning och reda i taxiverksamheten.....	240
8.4.6	Stärkt busstrafik till Arlanda	248
8.4.7	Förutsättningar för godstrafik	255
8.5	Åtgärdsbehov inom järnvägssystemet.....	257
8.6	Omställning till fossilfrihet	271
8.7	Åtgärdsbehov utifrån ett totalförsvarsperspektiv	273
8.8	Ett Arlandapaket med satsning på väg och järnväg	289
8.9	I ett vidare perspektiv.....	292

9	Finansiering av åtgärder i infrastruktur och transportsystem	299
9.1	Finansiella förutsättningar.....	300
9.1.1	Statens anslags- och lånefinansiering	300
9.1.2	Statliga bolag.....	302
9.1.3	Finansiering från andra	304
9.1.4	Skatter och avgifter.....	306
9.2	Analys och förslag.....	312
9.2.1	Inledande resonemang.....	312
9.2.2	Finansiering genom anslag och lån.....	314
9.2.3	Alternativa finansieringskällor.....	315
9.2.4	Förslag till finansiering av ett Arlandapaket.....	317
10	Konsekvensanalys.....	319
10.1	Påverkan på möjligheter att uppfylla de transport- och klimatpolitiska målen.....	319
10.2	Påverkan på kostnader eller intäkter för staten, kommuner, regioner, företag och enskilda	320
10.3	Samhällsekonomiska konsekvenser	321
10.4	Påverkan på regler.....	323
10.5	Bedömning av konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv...	324
10.6	Bedömning av konsekvenser för totalförsvaret	326
11	Författningskommentar	329
11.1	Förslaget till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365).....	329
Bilagor		
Bilaga 1	Kommittédirektiv 2023:178	331
Bilaga 2	Dialog med intressenter	345
Bilaga 3	Referensförteckning	349

Sammanfattning

Uppdrag att stärka konkurrenskraften för Arlanda flygplats

Jag har regeringens uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på kort respektive lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats. Syftet med mitt uppdrag är att ta fram underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Mitt uppdrag ska slutredovisas senast den 31 maj 2025. Jag uppfattade tidigt i utredningen ett intresse för att mina slutsatser och förslag skulle redovisas löpande under utredningsarbetets gång. Jag redovisade därför mina preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet i mitten av november 2024 och inom vägområdet i början av mars 2025. Detta är mitt slutbetänkande.

Arlanda flygplats har stor betydelse för Sverige

Sverige är ett land med långa avstånd såväl inom landet som till internationella destinationer och marknader som är viktiga för medborgare och näringsliv. Ett tillgängligt, tillförlitligt och hållbart transportsystem, där olika trafikslag samverkar effektivt för medborgare och näringsliv bidrar till ett ökat välbefinnande och högre livskvalitet i hela Sverige.

Luftfarten spelar en viktig roll i transportsystemet genom att det överbryggar långa geografiska avstånd och därmed bidrar till både nationell som internationell tillgänglighet. Sverige hålls ihop

nationellt med Arlanda flygplats som navet för den svenska inrikes och utrikes flygtrafiken.

Det råder stora osäkerheter kring den framtida utvecklingen med hänsyn till bland annat trafikens återhämtning efter pandemin, förändringar på den svenska flygmarknaden, den geopolitiska situationen och säkerhetsläget, utvecklingen för den globala ekonomin samt omställning till fossilfrihet och utveckling av transportsystemet. Jag bedömer trots det att antalet passagerare i luftfarten fortsatt kommer att öka både på nationell nivå och för Arlanda flygplats. Min preliminära bedömning är att antalet flygpasagerare som trafikerar Arlanda kan komma att öka från 23 miljoner år 2024 till omkring 40 miljoner flygpasagerare kring år 2050.

För att Arlanda flygplats och transportsystemet i flygplatsens omland ska bidra till en god tillgänglighet för medborgare och näringsliv krävs att både flygplatsen och transportsystemet i övrigt har en tillförlitlig och robust infrastruktur med tillräcklig kapacitet. Det finns därför brådskande behov av att utveckla såväl funktionen vid flygplatsen som funktioner i den övriga infrastrukturen och transportsystemet för att denna bytespunkt och nod ska fungera på ett effektivare och mer tillgängligt sätt i framtiden och därmed bidra till att konkurrenskraften för Arlanda flygplats stärks.

Transportsystemet har samtidigt flera utmaningar ur ett miljö-, klimat-, trafiksäkerhets- och robusthetsperspektiv. Transportsystemet behöver ställas om och det kommer att krävas åtgärder inom de olika trafiklagen och vid intermodala bytespunkter och noder för att åstadkomma detta.

Utgångspunkter för mina förslag

Jag har som utgångspunkt för utredningsarbetet bland annat utgått från de transport-, miljö-, klimat-, närings- och totalförsvarspolitiska målen och perspektiven. Jag har även beaktat förslagen i mina tidigare utredningar, Arlandautredningen¹ respektive Flygplatsutredningen² och de synpunkter som lämnats från remiss-

¹ Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet, Arlanda flygplats – en plan för framtiden, Ds 2022:11.

² Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3.

instanser. Därtill har fyrstegsprincipen varit vägledande för mina slutsatser och förslag.

Jag har till stöd för mina bedömningar haft olika prognoser och scenarier som underlag. Jag bedömer att det generellt sett förväntas ske en ökning av transportarbetet inom de olika trafikslagen och att ökningen av transportarbetet kommer vara högre i Stockholms- och Mälardalsområdet än för genomsnittet i Sverige. Jag bedömer att hela Mälardalen och framför allt Stockholm och Uppsala kommer att integreras alltmer med hänsyn till befolkningsutvecklingen och den förtätning av bostäder och arbetsplatser jag ser kommer att ske.

En förtätning i området bidrar till ökad efterfrågan på kollektivtrafik

I Stockholm och Uppsala län bor det i dag cirka 2,9 miljoner invånare, cirka 27 procent av Sveriges befolkning. I ett vidare omland, i de regioner (län) som är medlemmar i Mälardalsrådet, bor det cirka 5,2 miljoner invånare vilket nästan motsvarar hälften av Sveriges befolkning.

Befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling bidrar till ökat resande och transporter. Enligt befolkningsprognoser från Region Stockholm och Region Uppsala förväntas befolkningen öka i dessa två län och tillsammans ha en folkmängd på nära 3,6 miljoner invånare år 2050. Jag bedömer att det kommer att ske en stark befolkningsstillväxt och förtätning avseende bostäder och arbetsplatser i området Uppsala – Arlanda – Stockholm och att arbetsmarknaden kommer att vidgas ytterligare. Det kommer att ställa krav på utveckling av både infrastruktur och transportsystem för att möta samhällets behov för framtiden. Statliga åtgärder som samplaneras med andra åtgärder skulle kunna bidra till att en sådan utveckling kommer till stånd snabbare, vilket sannolikt skulle bidra till en effektivare process och ökad samhällsekonomisk nytta.

Trafikverket bedömer i sin senaste prognos att resandet till Arlanda flygplats kommer fortsätta att öka fram till år 2040. Störst utveckling bedöms ske för tågtrafiken, som enligt prognosen bedöms öka med cirka 60 procent jämfört med år 2017. Denna utveckling ställer krav på kapacitet i infrastrukturen och på transportsystemets funktion. Vägtransporterna bedöms öka i en högre takt

i storstadsregionen Stockholm-Uppsala jämfört med den bedömning som görs på nationell nivå (25 procent). Det kommer, enligt min uppfattning, att bli särskilt viktigt att verka för att fler ska kunna nyttja kollektiva transporter i framtiden.

Det finns utmaningar i transportsystemet

Det råder många begränsningar och brister i transportsystemet som behöver hanteras. Samtidigt förväntas efterfrågan på transporter att öka, såväl inom flygtrafiken som i väg- och järnvägs-systemet. Jag ser därför behov av olika åtgärder under den kommande planperioden 2026 – 2037, men även för perioden därefter.

Jag har haft ett tidsperspektiv i mitt arbete i riktning emot år 2050. I mitt arbete har jag försökt att fånga både kort- som långsiktiga åtgärdsbehov. Jag har utgått från fyrstegsprincipen och ser behov av åtgärder inom alla de fyra olika stegen. Trots detta, bedömer jag att det kommer att krävas betydande investeringsåtgärder för att möta de framtida behoven.

Jag har valt att ha en trafikslagsövergripande ansats i mitt utredningsarbete. Det innebär bland annat att jag redovisar bedömningar och förslag avseende alla fyra trafikslagen.

Flygplats och luftfart

Swedavia AB har genomfört flera utvecklingsinsatser de senaste åren, bland annat inrättande av en ny säkerhetskontroll och en ny marknadsplats vid Terminal 5. Jag ser behov av ytterligare åtgärder, vilket också i stort stämmer överens med Swedavias utvecklingsplaner. Jag bedömer att flygplatsen på sikt behöver klara av att ta emot fler passagerare och att angöringsfunktionen för marktransporter behöver förbättras. Jag ser även behov av utvecklad samverkan vid flygplatsen och en moderniserad gränskontroll där Polismyndigheten bland annat bör införa digitala och automatiska gränskontroller för att skapa kortare ledtider för flygpassagerarna, samtidigt som förutsättningar för inre säkerhet kan förbättras. En effektivare gränskontroll kan även bidra till att öka Arlanda flygplats attraktivitet som transferflygplats.

Inrikestrafikens utveckling utgör ett hot mot tillgängligheten i Sverige. Det finns därför behov, enligt min uppfattning, att Regeringen pekar ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer med allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras.

Järnväg och tågtrafik

Jag kan konstatera att det i järnvägssystemet till och från Arlanda flygplats råder betydande utmaningar. Kapaciteten i systemet är i delar till stor del utnyttjad och det finns betydande brister i transporternas tillförlitlighet och robusthet, vilket inverkar menligt på konkurrenskraften för Arlanda flygplats.

Jag bedömer att det finns behov av ökade insatser för att vårda den befintliga järnvägen, nyttja kapaciteten i järnvägsnätet på ett effektivare sätt och att förstärka kapaciteten både i stråk och i vissa noder samt att underlätta för resenärerna att resa kollektivt med järnväg.

Väg och vägtrafik

Jag kan konstatera att vissa avsnitt av det svenska vägsystemet har kapacitetsutmaningar med hänsyn till de trafikprognoser jag tagit del av. Ett sådant kritiskt vägavsnitt är E4 mellan Stockholm och Arlanda flygplats. Kapaciteten i systemet är redan under vissa tider till stor del utnyttjad och det förekommer trängsel redan i dag. Det inverkar menligt på konkurrenskraften för Arlanda flygplats.

Det kommer, enligt min mening, att krävas betydande investeringsåtgärder för att möta de framtida behoven. Jag bedömer att det är nödvändigt och brådskande att säkerställa tillräckliga resurser för drift och underhåll av vägnätet, att de statliga vägarna nyttjas mer effektivt och att kapaciteten förstärks både i stråk och i vissa noder för att förbättra tillgänglighet, robusthet och tillförlitlighet i vägsystemet.

Hamnar och sjöfart

Arlanda flygplats är beroende av flygbränsle för att kunna försörja flygtrafiken och luftfarkosterna med bränsle. Bränsle som i dag kommer till flygplatsen via bland annat sjöfart, lossning vid hamn och järnvägstransporter. För att säkerställa denna försörjning behöver vi ha en förmåga att hålla farleder och hamnar öppna även under hårda vintrar.

Trafikslagsövergripande åtgärder

Jag föreslår att de organisationer som i dag arbetar för Arlanda flygplats bästa försöker finna en organisation som på ett mer kraftfullt sätt försöker arbeta för Arlanda flygplats (steg 1).

Berörda kollektivtrafikmyndigheter i Mälardals- och Stockholmsregionen bör förbättra marknadsföringen av resor med kollektivtrafik till Arlanda, för såväl buss som för tåg (steg 1).

De berörda regionerna bör pröva möjligheterna till ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar en länsgräns. Det bör bli ännu smidigare och enklare för resenärerna att få information om och att köpa resor till och från Arlanda flygplats, särskilt om resan är länsöverskridande (steg 1).

Företrädare för järnvägsbranschen behöver bli bättre på att informera om och marknadsföra järnvägen som transportmedel (steg 1).

Jag ser därtill behov av att samverka mellan exempelvis flyg och tåg utvecklas, till exempel när det gäller biljettsamverkan mellan tåg och flyg till och från Arlanda flygplats. Allt i syfte för att underlätta tillvaron för resenärerna. Berörda aktörer bör ta initiativ till ett utvecklat samarbete (steg 1).

Åtgärder inom järnvägssystemet

Nya förutsättningar behövs för Arlandabanan

Jag föreslår att förutsättningarna för Arlandabanan bör förändras (steg 2). Jag ser flera möjligheter; staten kan köpa aktierna i A-Train AB, en omförhandling kan genomföras inom ramen för nuvarande avtal eller så kan staten säga upp avtalet. För samtliga

alternativ behöver aktieägarna eller A-Train kompenseras av staten. Oberoende vägval är den samhällsekonomiska nyttan vida överstigande statens kostnader för genomförande av förändringarna. Regeringen bör därför utse en förhandlingsperson med uppdrag att för statens räkning analysera för- och nackdelar med de tre alternativen, föra dialog med A-Train AB samt eventuellt vid behov ingå förhandlingar och överenskommelser med A-Train AB syftande till att åstadkomma förändrade förutsättningar för trafikering på Arlandabanan. Oberoende val av alternativ bör följande rättigheter för A-Train AB upphöra:

- Uttag av stationsavgift för av- och påstigande passagerare vid Arlanda C.
- A-Train AB:s möjligheter att neka trafikeringsrätt för andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer på Arlandabanan.
- A-Train AB:s möjligheter att neka andra rätten att ta upp och släppa av passagerare på sträckan Stockholm Central (Älvsjö–Karlberg/Odenplan)–Arlanda flygplats.

En förändring av dessa exklusiva rättigheter som A-Train AB har i dag kräver enligt min uppfattning att A-Train AB kompenseras av staten.

Därtill bör regering och riksdag senast inför år 2050 besluta om att den infrastruktur med mera som ägs av Arlandabanan Infrastructure AB överförs till Trafikverket och att det sammantaget blir en statlig infrastrukturförvaltare mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central (steg 2).

Satsning på vidmakthållande

För att öka tillförlitligheten och tillgängligheten i järnvägstrafiken till och från Arlanda flygplats krävs enligt min uppfattning ytterligare resurser för underhålls- och vidmakthållandeinsatser för järnvägsnätet mellan Uppsala och Stockholm. Det förebyggande underhållet behöver förstärkas. Jag utesluter inte att det kan finnas skäl för en ökad styrning av Trafikverket för att åstadkomma detta i området.

Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att pröva nya arbetsmetoder och kontraktsutformningar med entreprenö-

terna för att minimera konsekvenserna (störningar) för tågtrafiken vid vidmakthållandeinsatser (steg 2).

Behov av kapacitetsförstärkningar i järnvägssystemet

Utöver åtgärderna som beskrivits ovan ser jag även behov av att vidta ett flertal åtgärder för att förstärka kapaciteten och öka tillgängligheten (steg 3–4) i vissa noder och länkar i järnvägssystemet, bland annat med hänsyn till att järnvägsstråket mellan Uppsala–Stockholm är en del av ett större järnvägsnät. Jag föreslår:

Tabell 1 Förslag till åtgärder i järnvägsinfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026–2037	År 2038–2049
Fyrspåret Uppsala – Länsgränsen (Myrbacken)	X	
Signalåtgärder mellan Solna – Skavstaby	X	
Märsta station och bangård	X	
Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm C – Tomtebodabangård	X	X
Plattformsförlängning och signalåtgärder vid Arlanda C	X	
ERTMS i Stockholmsområdet	(X)	X

För genomförande av plattformsförlängning och signalåtgärder vid Arlanda C krävs att staten kommer överens med A-Train AB om genomförande av åtgärden.

Förbättrat utbud av järnvägstrafik

Möjligheten att öka frekvensen avseende pendel- och regional-tågstrafiken som passerar Arlanda Central behöver realiseras genom dialog och förhandling. För att nyttan med förändrade förutsättningar för Arlandabanan ska komma till stånd krävs att aktörerna har möjlighet att utöka turutbudet i olika relationer som passerar Arlanda Central. Enligt min uppfattning bör detta vara ett villkor för förändring av förutsättningarna för Arlandabanan och de beslut eller uppgörelser som krävs med A-Train AB eller dess aktieägare. Beroende på val av alternativ avseende Arlandabanan, se ovan, krä-

ver detta förhandlingar med regionala företrädare före alternativt parallellt med dialog och förhandling med A-Train AB.

Jag föreslår att tågbolagen bör pröva möjligheten att för tågtrafik från södra och västra Sverige trafikera Stockholm C, Arlanda C med Uppsala C som slutstation i stället för som i dag med i huvudsak Stockholm C som slutstation. Det kommer att innebära tillgänglighetsförbättringar till och från Arlanda flygplats (steg 1).

Bättre förutsättningar för godstrafik

Jag föreslår att Trafikverket får i uppdrag att utveckla förutsättningar för godstrafik i Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal. Ambitionen bör vara att skapa bättre förutsättningar för att bedriva godstrafik på järnväg i området (steg 2).

Åtgärder inom vägsystemet

Väginfrastrukturen bör vårdas och utvecklas

Jag ser behov av att ökade resurser bör säkerställas för drift och vidmakthållande av det statliga vägnätet (steg 2). Vägnätet bör nyttjas mer effektivt genom användande av ITS-lösningar och inrättande av kollektivtrafikkörfält, som används dynamiskt vid bristande framkomlighet (steg 2), samt användning av trängselskatter (steg 1). Trängselskatter bör enligt min uppfattning användas för att påverka användningen i tid och rum, samtidigt som dessa trängselskatter kan bidra i finansieringen av vissa investeringar. Jag föreslår en översyn av trängselskatterna i Stockholm.

Kapaciteten i vägsystemet behöver förstärkas med en rad olika åtgärder, se tabell nedan (steg 3–4). Kollektivtrafikkörfält bör inrättas i samband med att E4 breddas (steg 2).

Regeringen bör omgående ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planerings- och förberedelsearbetet vad gäller breddning av E4 Häggvik–Rotebro. Regeringen bör även ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur dynamiska kollektivtrafikkörfält kan nyttas på effektivaste sätt (steg 1).

Tabell 2 Förslag till åtgärder i väginfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026–2037	År 2038–2049
Väg 265 Additionskörfält Häggvik	X	
E4 Häggvik–Rotebro (till 4+4 körfält)	X	
E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, kap.förstärkning	X	
E4 trafikplats Måby	X	
E4 Glädjen–Arlanda (till 3+3 körfält)	X	
Väg 905 Måbyleden	X	
Ombyggnation av Väg 268/E4 – Grana	X	
E4 Trafikplats Hammarby	X	
E4 Rotebro–Glädjen (till 4+4 körfält)		X

Bättre förutsättningar för gång och cykling

Sigtuna kommun och Swedavia bör säkerställa att gång- och cykelvägarna till och från Arlanda flygplats bör kunna användas på ett tryggt och trafiksäkert sätt året runt. Dessa cykelvägar kan vid behov vara skyddade för väder och vind (steg 2).

Swedavia bör se till att det finns möjlighet till cykelparkering med tak eller väderskydd vid alla terminaler och övriga platser där personer rör sig frekvent, exempelvis vid viktiga arbetsplatser inom flygplatsområdet (steg 2).

Incitament för ökad trafiksäkerhet och omställning av biltrafiken

Swedavia bör införa bom med alkolås vid sina parkeringsutfarter för att bidra till nykterhet i biltrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta kräver bland annat utvecklad verksamhet och samarbete med Polismyndigheten.

Kapaciteten för elladdning av bilar vid Swedavias parkeringar bör finnas i en sådan tillräcklig omfattning att det bidrar till omställningen av biltrafiken (steg 2). Swedavia bör även underlätta för sina passagerare att få en samlad bild av parkeringsmöjligheterna vid och runt Arlanda flygplats, det vill säga även för andra parkeringsbolag (steg 1).

Ett parkeringsråd bör inrättas med representanter för Swedavia och övriga parkeringsbolag/ansvariga i Arlanda flygplats närområde för att samverka kring gemensamma frågor (steg 1).

Enklare för resenärerna att använda hyrbil

Jag föreslår att den lokala kundtjänsten för hyrbilsföretagen vid Arlanda flygplats flyttas till eller placeras i nära anslutning till terminalbyggnaderna och att upphämtning och återlämning av hyrbilar vid flygplatsen lokaliseras till de terminalnära parkeringshusen (steg 2).

Vidare föreslår jag att Swedavia bör ställa miljökrav på hyrbilsfordonen som lämnas ut vid flygplatsen och att kraven bör motsvara de miljökrav som Swedavia ställer på taxiverksamheten samt att samtliga hyrbilar som lämnas ut vid flygplatsen senast år 2030 bör drivas med fossilfri el eller vätgas (steg 1).

Taxiverksamheten bör ges nya förutsättningar

Jag ser behov av att Swedavia mer förutsättningslöst prövar möjligheten till att utveckla taxiverksamheten vid flygplatsen. Swedavia bör härvidlag inhämta kunskap avseende digitala lösningar från andra flygplatser. Jag ser dock ett antal möjligheter att utveckla förutsättningarna för taxiverksamheten på kort sikt, vilket presenteras nedan.

Jag föreslår att Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regelefterlevnad avseende taxibolagen och taxiförarna (steg 1).

De infrastrukturella förutsättningarna bör utvecklas vid Arlanda flygplats avseende terminalutgångens lokalisering i förhållande till taxiytan (steg 3), fler laddstationer för elbilar (steg 2) och bättre skyltning och vägvisning till taxizonen (steg 1).

Swedavia bör ställa krav på att de taxifordon som trafikerar Arlanda flygplats och hämtar upp passagerare har inbyggda system (alkolås) för att bidra till nykterhet i taxitrafiken och en ökad trafik-säkerhet (steg 1).

Swedavia bör utveckla avtalsförutsättningarna och ställa krav på att avtalsparterna genomför en daglig behörighetskontroll för yrkes- trafik (BKY) samt att man ställer krav på ett omsättningskrav för att få bedriva taxiverksamhet vid flygplatsen (steg 1). Tilldelningen av taxifiler för spontantaxi bör alterneras för att åstadkomma en mer konkurrensneutral marknadsplats vid flygplatsen (steg 1). Till detta finns behov av att införa en dynamisk skyltning av dessa taxifiler för spontantaxi (steg 1).

Maxpris bör införas för en vidare taxizon utifrån Arlanda flygplats och därmed täcka ett större geografiskt område jämfört med i dag till gagn för resenärerna. Detta kan ske genom en taxizon med ett maxpris eller genom en inre respektive yttre taxizon med olika maxtak (steg 1). Jag föredrar det senare då jag bedömer att den genomsnittliga prisnivån blir mer gynnsam för passagerarna.

Digitala tavlor där resenärer kan beställa en taxi med önskade attribut till ett fast pris skulle kunna utgöra ett komplement till övriga möjligheter att beställa taxi vid flygplatsen (steg 2).

För att motverka att svarttaxiförare är inne i terminalen och raggat kunder föreslår jag att åtgärder vidtas som försvårar verksamheten för dessa aktörer. Swedavia och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och i möjligaste mån avhysa dessa personer från området (steg 1). Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med svart-taxi vid hämta och lämna parkeringarna (steg 1). Eventuellt skulle detta kunna kombineras med ett förbud för taxibilar vid parkeringen (steg 1).

I samband med att kapaciteten på E4 utökas med fler körfält, bör särskilda kollektivtrafikkörfält etableras i båda riktningarna, där bland annat taxibil med passagerare ska ges prioritet (steg 1).

Busstrafiken bör utvecklas för att bidra till bättre tillgänglighet

Ett förstärkt expressbusskoncept i tvärstråkslinjer med högre komfort och tidtabeller som anpassas till både flygresenärer och de som arbetspendlar bör inrättas. Jag föreslår följande nya eller förstärkta expressbusslinjer: Nacka–Arlanda, Täby–Arlanda, Arninge–Vallentuna–Arlanda, Norrtälje–Rimbo–Arlanda, Sigtuna–Märsta–Arlanda, Märsta–Arlanda samt Bålsta/Kungsängen/Kallhäll/Barkarby–Arlanda (steg 2).

Trafikverket bör tillsammans med berörda regioner och kommuner genomföra åtgärdsvalsstudier för att skapa en gemensam helhetsbild kring dessa förslag och vilka förutsättningar som krävs, till exempel avseende infrastruktur och hållplatslösningar, för att det ska bli hållbara åtgärder i längden (steg 2).

Precis som för taxiverksamhet bör Swedavia ställa krav på de bussfordon som trafikerar Arlanda flygplats och som lämnar av och hämtar upp passagerare att de har inbyggda system (alkolås) för att bidra till nykterhet i taxitrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta bör gälla såväl den vanliga kollektivtrafiken som charterbussar och buss- och skytteltrafik från parkeringsplatser och hotell i Arlanda flygplats närområde.

Förutsättningar för godstrafik behöver förbättras

Jag föreslår att Trafikverket tillsammans med Godstransportrådet Stockholm-Mälardalen, berörda kommuner och regioner, representanter för åkerier och speditörer samt övriga delar av näringslivet bör analysera behovet av ytterligare rast- och uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland. Jag ser behov av åtgärder i norra Stockholmsområdet, men dessa behov behöver preciseras genom en god dialog och samverkan mellan berörda aktörer (steg 2).

Trafikverket bör tillsammans med samma intressenter även utreda behoven av tillgänglighet för godstransporter till Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal (steg 2).

Åtgärder vid flygplatsen

Swedavia bör verka för att aktörerna vid Arlanda flygplats ställer sig bakom en gemensam vision och målbild för flygplatsens utveckling (steg 1). Swedavia bör även verka för att utveckla dialog och samverkan med olika aktörer på flygplatsen, såväl företag som arbetstagarorganisationer, för att skapa bättre förutsättningar för att utveckla flygplatsverksamheten (steg 1).

Polismyndigheten och Swedavia bör formalisera sin samverkan vid Arlanda flygplats. En överenskommelse bör tecknas mellan parterna som tydliggör en gemensam inriktning och målbild samt förutsättningar för samverkan och utveckling av gränskontrollverksamheten och passagerarflöden vid flygplatsen (steg 1).

Regeringen bör ge Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda, Göteborg och Malmö flygplatser. Regeringen bör tydlig-

göra de ekonomiska ramarna i regleringsbrevet för Polismyndigheten (steg 4).

Swedavia bör pröva möjligheten att tidigarelägga utvecklingsinsatserna för en förbättrad angöringsfunktion, så att en bättre lösning för bland annat taxi och buss, och därmed resenärerna, kan erbjudas så snart som möjligt (steg 4).

Omställning till fossilfrihet

Flygbränslets omställning till fossilfrihet är avgörande för luftfartens utveckling. På kort och medellång sikt är el och särskilt bibränsle dagens realistiska alternativ för att uppnå klimatmålen. Det föreligger en uppenbar risk att produktionen av bibränsle inte ökar i tillräcklig omfattning. Jag ser, precis som jag lyft fram i mina tidigare utredningar, behov av att åtgärder vidtas.

Jag har tidigare föreslagit en aktörssammansatt bibränslekommission som värderar och föreslår konkreta åtgärder för storskalig nordisk produktion av fossilfritt flygbränsle. Regeringen har i linje med detta förslag gett en bokstavsutredare i uppdrag att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas. Jag ser mycket positivt på detta initiativ.

Den handlingsplan som utredaren ska ta fram med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjöfarten och luftfarten behöver vara uthållig, eftersom frågan är komplex och kommer att kräva både tid och resurser att genomföra. Jag bedömer därför att det statliga åtagandet behöver vara långsiktigt.

Åtgärder i ett totalförsvarsperspektiv

Mina föreslagna åtgärder inom väg och järnväg kommer sammantaget att stärka totalförsvarets behov; genom ökade vidmakthållandeinsatser, effektivare nyttjande av infrastrukturen och kapacitetsförstärkning i väg och järnväg. Det kommer att göra infrastrukturen mer robust och uthållig. För att undvika trängselproblem och minskad tillförlitlighet samt för att möta totalförsvarets behov är det enligt min bedömning brådskande att genomföra flera av åt-

gärden i de infrastrukturobjekt jag pekat ut inom både väg- och järnvägsområdet. Med en förstärkt kollektivtrafik både med buss och tåg, som gynnar totalförsvaret, förstärks tillgängligheten både till och från Arlanda flygplats och inom hela Arlandas omland (steg 1–4).

Regeringen bör peka ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer med allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Åtminstone flyglinjerna Stockholm–Kiruna, Stockholm–Luleå, Stockholm–Umeå, Stockholm–Östersund samt Stockholm–Visby bör omfattas av ett sådant beslut. Trafikverket bör få regeringens uppdrag att löpande analysera trafikutvecklingen och pröva behovet av en eventuell trafikupphandling för att säkra att den allmänna trafikplikten efterlevs på de samhällsviktiga flyglinjerna (steg 2).

Jag föreslår att regeringen tillser att Sjöfartsverket ges tillräckliga förutsättningar för att bedriva isbrytning så att farlederna till Gävlehamn hålls öppna, alternativt att Sjöfartsverket ges möjlighet att prioritera isbrytning i de farleder som har betydelse för bränsletransporterna till Arlanda flygplats (steg 2).

Jag föreslår att regeringen ger Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatisk och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda flygplats (steg 4).

Jag ser behov av att infrastrukturförvaltaren ska kunna vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning på järnväg för att möjliggöra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter för ett totalförvarsändamål med hänsyn till Sveriges nationella säkerhet. Infrastrukturförvaltaren bör även utforma sina prioriteringskriterier, vilka kan användas om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas, på ett sådant sätt att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av gods-transporter, särskilt internationella sådana, och militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförvarsändamål. Trafikverket bör, som beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet efter samverkan med Försvarmakten, närmast berörda civilberedskapsmyndigheter och aktörer inom järnvägsbranschen ges bemyndigande att fastställa mer detaljerade riktlinjer av vad som bör kunna anses vara nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförvarsperspektiv (steg 2).

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att upphandla och tillhandahålla kritiskt material för väg- och järnvägsinfrastruktur, om det efterfrågas, för andra infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer inom järnvägsområdet och för väghållare. En förutsättning är att det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Dessa tjänster bör baseras på den långsiktiga självkostnaden (steg 2).

Jag ser behov av att staten tar ett tydligare ansvar för kompetensförsörjningen inom transport- och transportinfrastrukturområdet. Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att Trafikverket ska svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska samverka med berörda aktörer (steg 2).

Trafikverket bör i sitt uppdrag som väghållare och infrastrukturförvaltare för statliga vägar och järnvägar därför säkerställa att man har tillgång till personal, material, entreprenadresurser och arbetsmaskiner i den omfattning som behövs för att upprätthålla ett fungerande statligt väg- och järnvägsnät i olika beredskaps- och krisskeden (steg 1–2). Detsamma bör enligt min uppfattning även gälla A-Train AB.

Regering och riksdag behöver säkerställa utökade ekonomiska ramar för ett Arlandapaket

Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra väg- och järnvägssystemet i Stockholm- och Mälardalsregionen, som i flera fall är nödvändiga och brådskande, kan bli svåra att finansiera inom ramen för nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen.

Jag ser behov av att regeringen lanserar ett Arlandapaket som innefattar delar av föreslagna infrastrukturåtgärder ovan. Det är åtgärder som bidrar till att effektivisera nyttjandet av infrastrukturen och stärka kapaciteten i noder och stråk. Dessa åtgärder uppgår till en betydande kostnad, men jag bedömer att nyttan för samhället överstiger detta. Dessa åtgärder är av stor betydelse för Stockholm- och Mälardalsregionen och för Sverige som helhet. De bidrar till ökad tillförlitlighet, kapacitet och tillgänglighet till såväl

Arlanda flygplats som Stockholms- och Mälardalsregionen och till övriga Sverige. Genomförande och finansiering av dessa åtgärder behöver därför säkerställas.

Kostnaderna för mina förslag till väg- och järnvägsinvesteringar i uppgår till cirka 45 miljarder kronor exklusive statens kostnader för att förändra förutsättningarna kring Arlandabanan.

Därutöver ser jag behov av vidmakthållande i vägar och järnvägar i Arlanda flygplats omland motsvarande åtskilliga miljarder kronor under perioden 2026–2037 och motsvarande nivåer även därefter. Det är svårt att dra en tydlig gräns för Arlanda flygplats omland och jag väljer därför att uttala behovet lite mer övergripande. Det behövs dock ökade resurser jämfört med i dag.

Jag ser möjligheter med anslagsfinansiering, men jag föreslår i första hand att regering och riksdag medger en utökad lånefinansiering för dessa investeringsåtgärder, där räntor och amorteringar betalas av i huvudsak med framtida anslag och trängselavgifter. För att minska trängseln på E4 och andra vägar samt för att bidra i finansieringen av kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägsinfrastrukturen föreslår jag att en översyn av trängselskatten i Stockholm genomförs och att regeringen möjliggör en höjning av trängselskatten alternativt en utvidgning av trängselskatteområdet i Stockholm. Jag ser vidare möjligheter till att ta ut avgifter för tillhandahållande av tjänster och tjänsteanläggningar vid Tomtebodas bangård samt viss medfinansiering.

Jag föreslår att investeringen i en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Swedavias flygplatser i Göteborg, Malmö och Stockholm (Arlanda flygplats), utöver ett mindre EU-bidrag, finansieras med anslag alternativt genom lån och där Polismyndigheten får framtida anslag för amortering och betalning av räntor.

Jag föreslår vidare att kommuner, regioner och Swedavia AB i övrigt finansierar de förslag till åtgärder som finns i mitt förslag. I förlängningen belastar detta skattebetalarna respektive passagerare, kunder och brukare vid Arlanda flygplats.

Möjliga åtgärder i ett vidare perspektiv

Jag ser flera möjliga åtgärder i infrastrukturen på längre sikt. De åtgärdsområden som nämns nedan ska inte ses som ett förslag från min sida, utan det ska ses som något som kan aktualiseras på sikt och där det finns behov av att genomföra utredningar vid behov. Dessa åtgärdsområden är:

- utvecklad busstrafik eller BRT-lösningar,
- ytterligare järnvägskapacitet i Uppsala,
- Aroslänken eller andra järnvägsförbindelser i öst-västlig riktning i Arlanda flygplats omland,
- behov av ett större systemperspektiv – efter 2050 (exempelvis Skavstaby och Myrbacken korsningspunkter, fler spår vid Arlanda C, sexspårsutbyggnad mellan Tomtebodan och Skavstaby),
- Roslagsbanan med förlängning till Arlanda.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att göra en systemanalys som inkluderar en analys av förutsättningar, behov och konsekvenser av en sexspårsutbyggnad i Stockholmsområdet.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365)

Härigenom föreskrivs att det i järnvägsmarknadslagen (2022:365) ska införas två nya paragrafer, 7 kap. 19 a och 21 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

19 a §

Prioriteringskriterierna ska vara utformade så att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana. De ska också vara utformade så att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av transporter för totalförvarsändamål, det vill säga militära och andra samhällsviktiga transporter.

7 kap.

21 a §

Infrastrukturförvaltaren ska vid särskilda behov utifrån ett totalförsvarsperspektiv kunna vidta alla nödvändiga åtgärder, inklusive åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning, för att möjliggöra nödvändiga

*militära och andra samhällsviktiga
transporter.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

1.2 Förslag till förordning om ändring i järnvägsmarknadsförordning (2022:416)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägsmarknadsförordningen (2022:416)

dels att 5 kap. 3 och 9 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 7 kap. 9 §, och närmast före 7 kap. 9 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

3 §

En infrastrukturförvaltare ska så snart som möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå till följd av ett oplanerat banarbete som beror på en sådan störning i järnvägstrafiken som avses i 7 kap. 21 § järnvägsmarknadslagen (2022:365).

En infrastrukturförvaltare ska så snart som möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå till följd av ett oplanerat banarbete som beror på en sådan störning i järnvägstrafiken som avses i 7 kap. 21 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) *eller till följd av behov av tillgång till infrastrukturkapacitet för nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter enligt 7 kap. 21 a § järnvägsmarknadslagen (2022:365).*

5 kap.

9 §

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om

1. redovisning och bokföring enligt 3 kap. 1 och 2 §§ järnvägsmarknadslagen (2022:365),

2. kapacitetstilldelning,

2. kapacitetstilldelning, *inklusive förfarande och krav på infrastrukturförvaltaren att lämna information om möjligheten att vidta åtgärder som inte är förenliga med*

tidigare beslut om kapacitetstilldelning och som är hänförliga till totalförsvarets behov av infrastrukturkapacitet för nödvändiga militära eller andra samhällsviktiga järnvägstransporter,

3. beskrivning av järnvägsnät,
4. beredskapsplaner,
5. avgiftssamarbete enligt 8 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen,
6. analyser av marknadssegment enligt 8 kap. 6 § i samma lag och krav på offentliggörande av sådana analyser,
7. tillhandahållande, redovisning och bokföring av tjänster enligt 9 kap. i samma lag,
8. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina tillträdesvillkor och avgifter, och
9. i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra än järnvägsföretag som ansöker om tillträde till en tjänst.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

***Särskilda uppgifter för
Trafikverket i egenskap
av beredskapsmyndighet***

9 §

Trafikverket får, utifrån de definitioner som gäller för fredstida krissituationer respektive samhällsviktig verksamhet enligt förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap, besluta om vad som ska anses vara nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter i fredstid och vid höjd beredskap och som ska kunna prioriteras högre än järnvägstrans-

porter enligt tidigare beslut om tilldelning av kapacitet.

Trafikverket får fatta beslut efter samråd med Försvarmakten, berörda beredskapsmyndigheter, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra som kan ansöka om infrastrukturkapacitet.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Härigenom föreskrivs att det i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska införas tre nya paragrafer, 3 b §, 6 a § och 12 e § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 b §

Trafikverket ska svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhälls-ekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska samverka med berörda aktörer.

6 a §

Trafikverket ska ha förmåga och kunna erbjuda och tillhandahålla kritiskt material för väg- och järnvägsinfrastruktur till andra infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare.

Trafikverket ska ingå avtal om sådana tjänster, om de efterfrågas, med andra infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare om det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

12 e §

Trafikverket ska löpande följa upp och utvärdera trafikutvecklingen för inrikes kommersiell linjefart samt för de samhällsviktiga flyglinjer som pekats ut av regeringen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

2 Utredningens uppdrag och arbete

2.1 Mitt uppdrag¹

Jag har regeringens uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats. I bilaga 1 redogör jag mer utförligt för mitt uppdrag.

Syftet med mitt uppdrag är att ta fram underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt.

Målsättningen är att mina förslag ska kunna övervägas i samband med regeringens eller berörda regioners beslut om vilka åtgärder som ska ingå i kommande trafikslagsövergripande nationella plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 respektive regionala länsplaner för transportinfrastrukturen.

Inom ramen för uppdraget ska jag bland annat analysera brister i spår- och väginfrastrukturen och transportererna till och från Arlanda flygplats, föreslå samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara åtgärder för att hantera identifierade brister, föreslå trafiklösningar för att uppnå ökad intermodalitet och ett ökat kollektivtrafikresande till och från Arlanda flygplats, belysa de samhällsekonomiska effekterna av koncessionen på Arlandabanan fram till 2050 samt sondera möjligheterna till överenskommelser med berörda parter om finansiering av de åtgärder som föreslås.

¹ Regeringen, Dir. 2023:178, Kommittédirektiv, Stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen (beslut vid regeringssammanträde den 20 december 2023).

I mitt uppdrag ingår även att beakta totalförsvarets långsiktiga behov och bedöma eventuella konsekvenser av förslagen för dess verksamheter.

Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 maj 2025.

2.2 Tidigare rapporter

Jag ska enligt uppdraget lämna en slutredovisning senast i maj 2025. Jag har dock valt att redovisa mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag inom järnvägs- respektive vägområdet i två delrapporter.

Den första rapporten *Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet* överlämnades till statsrådet Andreas Carlson den 14 november 2024. Den andra rapporten *Satsningar i vägsystemet för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom vägsystemet* överlämnades till samma statsråd den 5 mars 2025.

2.3 Ett helhetsperspektiv och tydlig avgränsning

Den långsiktiga utvecklingen av kapaciteten i infrastrukturen och tillgängligheten till och från Arlanda flygplats behöver ses i ett helhetsperspektiv, där alla fyra trafikslagen finns med. Jag har således haft behov av att ta hänsyn till de förutsättningar som råder och den utveckling som sker inom alla trafikslag, även om fokus för min utredning ligger på marktransporter med väg och järnväg till och från Arlanda flygplats.

Även om fokus för min utredning ligger på kapacitet i infrastruktur och tillgänglighet till och från Arlanda flygplats finns behov av att ta hänsyn till hur luftfarten och Arlanda flygplats kommer att utvecklas. Jag behöver även ta hänsyn till samhällsutvecklingen i stort eftersom det också påverkar behov av resor och transporter i regionen och i Arlanda flygplats omland. Det kommer sammantaget att ge mig förutsättningar för att bedöma behoven av kapacitet i spår- och väginfrastrukturen och tillgänglighet till och från flygplatsen.

Jag är medveten om Arlanda flygplats betydelse för Sverige som nation, med den intermodala nod som flygplatsen utgör för nationell och internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har genom sin funktion betydelse för både den regionala utvecklingen och tillväxten i Sveriges regioner som för nationen i sin helhet. Den tillgänglighet som råder för de olika regionerna till och från Arlanda flygplatsen har därför en stor betydelse.

Med hänsyn till uppdragets förutsättningar har jag valt att koncentrera mina mer precisa bedömningar och förslag till ett mer begränsat geografiskt område, även om jag också har haft med mig vidare geografiska perspektiv i min analys.

2.4 Utredningens tidsperspektiv

Av mitt uppdrag framgår att de förslag till åtgärder som jag redovisar ska omfatta perioden 2026–2037 respektive 2038–2049. Med detta som utgångspunkt kommer jag för mina analyser, slutsatser, bedömningar och förslag att ha både ett kortsiktigt och ett mer långsiktigt perspektiv i riktning mot år 2050 och åren därefter. Med ett mer kortsiktigt perspektiv avser jag åtgärder under perioden fram till omkring år 2030.

Jag presenterar även möjliga åtgärder med ett vidare perspektiv och, om det blir aktuellt, sannolikt med ett genomförande på en än längre sikt. Dessa behöver, enligt min mening, analyseras ytterligare innan det är möjligt att ta ett slutligt ställningstagande. Jag bedömer dessa åtgärder som tillräckligt intressanta för att presentera dessa i detta slutbetänkande.

2.5 Arbetsformer, samverkan och dialog med intressenter

Det finns ett stort intresse och engagemang i frågan om att stärka konkurrenskraften för Arlanda flygplats och att förbättra kapaciteten i infrastrukturen och tillgängligheten till och från flygplatsen. Det har därför varit viktigt för mig att föra en dialog med olika intressenter under utredningens genomförande för att ta del av faktaunderlag, analyser och bedömningar från olika intressenter och perspektiv.

Jag har i utredningsarbetet använt mig av ett omfattande källmaterial; betänkanden från statliga utredningar inklusive remissvar, myndighets- och aktörsrapporter, plan- och strategidokument av olika slag samt olika intressenters inspel till utredningen.

I dialog med Regeringskansliet har jag genomfört två hearingar i nära anslutning till publiceringen av respektive delrapport. Dessa hearingar har tillsammans med många andra möten gett mig möjlighet att ta del av synpunkter och inspel från olika intressenter. Jag har även fått stöd från vissa myndigheter, organisationer och företag som bidragit med kunskapsunderlag som berör frågor mer direkt kopplade till mitt uppdrag. Jag har dessutom genomfört studiebesök på Arlanda flygplats och på andra flygplatser, järnvägs- och busstationer, järnvägsdepåer, taxizoner samt deltagit i konferenser och seminarier av olika slag.

Jag har inför framtagandet av detta slutbetänkande tagit del av och prövat de inspel och synpunkter som lämnats till mig avseende de två delrapporter som jag publicerat.

I utredningen har jag fört dialog med nära 150 intressenter. För vissa av dessa intressenter har det inneburit dialog under en längre tid och vid ett flertal möten. Jag redovisar i bilaga 2 de intressenter som jag fört dialog med. Jag redovisar i bilaga 3 en förteckning av de underlag jag tagit del av och som jag bedömer har haft en väsentlig betydelse för utredningen.

Jag är tacksam för det stöd jag fått i utredningen. Jag vill rikta ett särskilt tack till Trafikverket, Swedavia AB och Roschier Advokatbyrå AB som på ett förtjänstfullt sätt har hjälpt mig med faktaunderlag och analyser. Jag vill även rikta ett stort tack till bland annat Trafikanalys, Transportstyrelsen och WSP AB som bistått mig med olika analyser. Jag vill därtill rikta ett tack till alla som tagit sig tid för att bidra i utredningsarbetet.

3 Viktiga utgångspunkter

3.1 Transport-, miljö- och klimatpolitiska ramar med mera

Jag har i mitt uppdrag tagit en utgångspunkt i de transport-, miljö- och klimatpolitiska målen. Därtill har jag även tagit hänsyn till de försvarspolitiska- och näringspolitiska målen.

3.1.1 Transportpolitiken

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utgiftsområde 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

Riksdagen har även beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att det senare etappmålet från miljömålssystemet även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål (prop. 2019/20:1 utgiftsområde 22).

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transport-

behov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

3.1.2 Miljö- och klimatpolitiken

Det klimatpolitiska ramverk som riksdagen antog 2017 slår fast att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp. I ramverket ingår också en klimatlag som binder nuvarande och kommande regeringar till målet. Förutom miljömålet finns fem etappmål som stakar ut målsättningsarna för Sveriges minskningar av växthusgaser och ett etappmål påverkar transportsektorn direkt, där växthusgasutsläpp från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010 (förutom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS).

Sverige har på nationell nivå antagit utsläppsmål som ska nås tidigare än de man enats om inom EU. Regeringen har i januari 2025 beslutat om tilläggsdirektiv till Miljömålsberedningen (M 2010:04) om utformningen av svenska etappmål till 2030, för att analysera hur effektiviteten av styrningen mot de svenska etappmålen till år 2030 påverkas av EU:s Fit for 55 och bland annat lämna förslag på hur svenska etappmål till 2030 kan utformas så att de bättre överensstämmer med Sveriges åtaganden inom EU som styr effektivt mot det långsiktiga målet om nettonollutsläpp senast 2045 och negativa utsläpp därefter. Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till netto noll (skr. 2023/24:59) har tagits fram enligt klimatlagen (2017:720) och lägger grunden för regeringens klimatpolitik under mandatperioden. Handlingsplanen innehåller flera förslag som antingen genomförs eller påbörjas under mandatperioden för utsläppsminskningar inom samtliga sektorer.

EU som helhet har åtagit sig att nå nettonollutsläpp till 2050. I det så kallade "Fit for 55" ingår en samling EU-lagstiftning som inför nya initiativ för att se till att EU:s politik följer de klimatmål som rådet och Europaparlamentet under 2022 har enats om. Målet är att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent senast 2030, jämfört med 1990. EU:s nya lagstiftning ska stödja detta

mål och sedan göra EU klimatneutralt senast 2050. I februari 2024 presenterade Europeiska kommissionen ett meddelande med en rekommendation om ett mål för EU:s klimatarbete till 2040 på vägen mot klimatneutralitet 2050. Kommissionen rekommenderar att EU ska minska nettoutsläppen med 90 procent till 2040, jämfört med 1990. Meddelandet har följts av diskussioner mellan medlemsstaterna. Ett förslag till ändring av den europeiska klimatlagen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021) väntas presenteras under 2025.

3.1.3 Näringspolitiken

Målet för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag (prop. 2014/15:1 utgiftsområde 24 avsnitt 2.4, bet. 2014/15:NU1, rskr. 2014/15:68). Konkurrenskraft anger den svenska ekonomins produktivitet i jämförelse med andra länders ekonomier. Konkurrenskraften stärks genom att staten genomför insatser så att svenska företag, både existerande och potentiella företag, ges goda förutsättningar att utveckla sin kompetens, effektivitet och innovationsförmåga. Till detta ligger delmålen för näringspolitiken; ramvillkor och väl fungerande marknader som stärker företags konkurrenskraft, stärkt entreprenörskap för ett dynamiskt och diversifierat näringsliv, samt ramvillkor och väl fungerande marknader som stärker företags konkurrenskraft.

Målet för utrikeshandel, export- och investeringsfrämjande är en fri, hållbar och regelbaserad internationell handel, en välfungerande inre marknad, växande export och internationella investeringar i Sverige (prop. 2022/23:1, bet. 2022/23:NU1, rskr. 2022/23:98).

3.1.4 Försvarspolitik och samhällets beredskap

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för totalförsvaret är att ha förmåga att försvara Sverige mot väpnat angrepp och värna vår säkerhet, frihet, självständighet och handlingsfrihet. Verksamhet inom totalförsvaret ska kunna bedrivas enskilt och tillsammans med andra, inom och utom landet (prop. 2020/21:30, bet. 2021/21:FöU4, rskr. 2020/21:136).

Sedan den 7 mars 2024 är Sverige medlem i försvarsalliansen Nato. Det svenska Natomedlemskapet innebär den största förändringen av svensk säkerhetspolitik på 200 år. Sverige har ingått bindande ömsesidiga försvarsgarantier i enlighet med artikel 5 i det nordatlantiska fördraget. Det kollektiva försvarsåtagandet i Nato utgör nu en central del i den svenska säkerhets- och försvarspolitik.

I februari 2025 fattade regeringen beslut om en ny ägarpolicy för bolag med statligt ägande. Bolag med statligt ägande ska bland annat präglas av säkerhetsmedvetenhet och på marknadsmässiga villkor bidra till att stärka det svenska totalförsvaret. Bland annat ska bolaget bedriva ett systematiskt och riskbaserat säkerhetsarbete och i samråd med ansvariga myndigheter identifiera samhällskritiska delar av verksamheten och analysera behovet av att upprätthålla dessa under störda förhållanden, fredstida kriser, höjd beredskap och ytterst i krig.

3.2 Nationell plan för transportsystemet

3.2.1 Planeringsprocess och befintlig plan

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige följer en struktur som beslutats av riksdagen och som tillämpats i de senaste planomgångarna. Den innebär bland annat att planen har ett perspektiv på minst tio år, att regeringen tar ställning till vilka åtgärder som ska genomföras, att systemet innefattar beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod samt ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period som beslutet avser.

Regeringens fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 med mera beslutades i juni 2022. Den ekonomiska ramen och planeringsramen följde av regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige. Enligt beslutet skulle Trafikverket bedriva det planeringsarbete som krävdes för ett genomförande av objekten samt att Trafikverket fick byggstart för de åtgärder som följer av beslutet. Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition skulle den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen med mera under perioden 2022–2033 uppgå till 799 miljarder kronor uttryckt i 2021 års priser, varav

165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar, 197 miljarder till vidmakthållande av statliga vägar och 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet, vilket bland annat omfattar namngivna objekt, trimnings- och miljöåtgärder och stadsmiljöavtal.

3.2.2 Kommande plan och uppdrag till Trafikverket

För kommande planperiod 2026–2037 inledde regeringen arbetet med att i juni 2023 uppdra åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder för perioden. Trafikverket redovisade uppdraget i januari 2024, varefter remisshantering följde. Regeringen lämnade sin proposition i oktober 2024, av vilken framgår att åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen med mera som ska finansieras med anslagsmedel ska uppgå till 1 171 miljarder kronor i 2025 års priser. I december 2024 biföll riksdagen regeringens förslag om ekonomisk ram på totalt 1 171 miljarder kronor och som under tolv år ska användas för att rusta upp Sveriges transportinfrastruktur. Under perioden 2026–2037 ska medel användas till både upprätthållande och utveckling av bland annat vägar och järnvägar.

Den 20 mars 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 30 september 2025, varefter remissbehandling ska ske. Remissyttranden ska lämnas senast den 30 december 2025. Länsplaneupprättarna ska redovisa sina planer senast den 20 januari 2026, vilka då ska vara remitterade och sammanställda.

3.3 Andra utredningar och pågående arbeten av relevans

3.3.1 Arlandautredningens förslag och remissbehandling

Jag fick i uppdrag av det tidigare statsrådet Tomas Eneroth att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. Jag överlämnade mitt betänkande i juni 2022.

I betänkandet konstaterade jag att flyget bidrar till tillgänglighet för Sverige och att Arlanda flygplats har en särställning och behöver utvecklas. I mitt förslag till plan för utveckling av Arlanda flygplats lyfte jag fram behov av åtgärder avseende Arlanda flygplats och svenskt luftrum, transport- och infrastrukturförsörjning till och från Arlanda flygplats, energiförsörjning av Arlanda flygplats och flygtrafiken vid flygplatsen, styrning av Swedavia AB och markområdet vid Bromma flygplats samt åtgärder utifrån ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv.

I betänkandet föreslog jag bland annat att regeringen bör ta fram en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov och tillsätta en flygbränslekommission för att bidra till konkretisering och genomförande av denna plan.

I betänkandet lyfte jag bland annat att andelen av passagerarna som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda flygplats bör öka till minst 60 procent senast år 2030 och att regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling med inriktning att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad. Vidare föreslog jag att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats samt att regeringen bör initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget.

Mitt betänkande remissbehandlades hösten 2022. En majoritet av remissinstanserna kan sägas stödja den huvudsakliga inriktningen i betänkandet om utveckling av Arlanda flygplats, med åtgärder på såväl flygplatsen och i luftrummet som för anslutande infrastruktur och transporter till och från Arlanda flygplats. Bland remissinstanserna finns ett stort stöd för en Arlandaförhandling. Flera remissinstanser framfördes bland annat kritik avseende avsaknaden av redovisningar av klimat- och miljökonsekvenser samt att det finns för få resonemang och förslag kring fyrstegsprincipens steg ett och två åtgärder. Vidare framförde flera remissinstanser att totalförsvarsaspekten bör utredas vidare.

Jag kan konstatera att regeringen, efter det att jag överlämnat mitt betänkande och det remissbehandlats, har vidtagit flera åtgärder som ligger i linje med mina förslag i betänkandet, det gäller bland annat:

- I regeringens fastställelsebeslut avseende nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ingick uppdrag till Trafikverket att utreda kapacitet för landtransporter till och från Arlanda.
- Regeringens beslut att utse en särskild utredare med uppdrag att stärka konkurrenskraften för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen.
- Regeringens beslut att utse en bokstavsutredare med uppdrag att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfart och luftfart.

Jag kan därtill konstatera att Swedavia AB uppdaterat sin utvecklingsplan för Arlanda flygplats, vilken i delar ligger i linje med mina tidigare förslag.

3.3.2 Flygplatsutredningens förslag och remissbehandling

Jag fick i uppdrag av det tidigare statsrådet Tomas Eneroth att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Jag överlämnade mitt betänkande i februari 2023.

I betänkandet konstaterade jag att staten behöver ökad rådighet över flygplatssystemet. Jag föreslog bland annat att det nationella basutbudet bör utökas, att förutsättningarna för Swedavia AB bör ändras något, att stödet till de icke statliga flygplatserna både bör ökas och villkoras (och att stödet bör ges till icke statliga flygplatser som har flyglinjer med allmän trafikplikt eller till flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser samtidigt som stödet upphör till regionalt strategiska flygplatser), att det regionala inflytandet bör öka för flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandlad flygtrafik, att nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas och förutsättningarna utvecklas, att ett kompletterande nät av helikopterflygplatser för samhällsviktig verksamhet bör införas och att regeringen bör tillsätta en bränslekommission, att miljöprövningen bör anpassas för flygplatser med samhällsviktig luftfart och att den långsiktiga inriktningen för statens åtagande avseende stöd till flygtrafik och verksamheter bör tydliggöras.

Mitt betänkande remissbehandlades våren 2023. En majoritet av remissinstanserna stödjer förslagen i stort, även om det finns synpunkter på eller invändningar kring vissa delar. Remissinstanserna stödjer idén om att staten bör ha en ökad rådighet och ta ett större ansvar för flygplatssystemet. Många remissinstanser stödjer förslaget om ett större statligt basutbud, även om det finns de som hävdar att det kan påverka Swedavias ekonomi och framtida prissättning negativt. Flera ser behov av ökat statligt stöd till icke statliga flygplatser och flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser (minst 75 procent av driftunderskotten), flera remissinstanser ställer sig bakom villkorat driftstöd men anser att kriterierna behöver vara tydligare, många är positiva till ett ökat regionalt inflytande, ett större nät av beredskapsflygplatser och ett kompletterande nät av helikopterflygplatser välkomnas överlag, en flygbränslekommission bör inrättas snarast enligt många instanser och att det är välgörande om statens långsiktiga inriktning med flyget och flygplatserna tydliggörs (både i form av en ny flygstrategi och att luftfarten får en tydligare roll i den nationella planen för transportsystemet).

Jag kan konstatera att regeringen efter det att jag överlämnat mitt betänkande och betänkandet remissbehandlats har vidtagit flera åtgärder som ligger i linje med mina förslag i betänkandet, det gäller bland annat:

- Förändrad struktur för driftstöd till icke-statliga flygplatser (numera omfattas både flygplatser med flyglinjer med trafikplikt, flygplatser som är beredskapsflygplatser och flygplatser med reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning samt att vissa förutsättningar för att få bidraget).
- Utökat driftstöd till icke-statliga flygplatser (stödet fördubblades från 100 miljoner kronor till 200 miljoner kronor per år).
- Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt (Trafikverket fick i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt).
- Inrättande av en operativ funktion för beredskapsflygplatser (Trafikverket fick i uppdrag att förbereda en funktion för att koordinera öppnande av svenska beredskapsflygplatser).

4 Omvärldsfaktorer av betydelse

Bedömning: Det råder stora osäkerheter kring den framtida utvecklingen med hänsyn till trafikens återhämtning efter pandemin, förändringar på den svenska flygmarknaden, den geopolitiska situationen och säkerhetsläget, pågående handelskrig samt omställning av transportsystemet. Det är enligt min bedömning viktigt att löpande följa omvärldsutvecklingen och vid behov pröva behovet av att vidta åtgärder för att parera skeenden och händelser i vår omvärld.

Med hänsyn till de osäkerheter som föreligger är min bedömning att det är än viktigare att vidta åtgärder för att stärka tillförlitlighet och tillgänglighet i infrastruktur och transporter i Arlanda flygplats omland. Jag bedömer att det är en investering för framtiden.

4.1 Pandemins påverkan på flyget och transportsystemet i övrigt

Under åren före coronapandemin såg vi rekordsiffror på Arlanda flygplats. Under år 2018 konstaterades den historiska toppnoteringen på nära 27 miljoner resenärer. Två år senare hade flygmarknaden kollapsat till följd av pandemin och flygets coronarestriktioner. Emellertid inleddes återhämtningen snabbt, men tillväxten under 2023 och 2024 har gått långsammare. År 2024 var antalet passagerare 22,7 miljoner på Arlanda flygplats, vilket motsvarar omkring 85 procent av antalet passagerare år 2019, året före pandemins början.

Jag konstaterar att flyget världen över, likt fågel Fenix, har rest sig efter pandemin. Men återhämtningen går långsammare i Sverige och kommer enligt bland annat Trafikverket och Transportstyrelsen fullt ut att nå omkring år 2030. Beträffande inrikesflyget kommer

det dröja ännu längre som, enligt min bedömning, är en direkt konsekvens av fortsatt digitalisering och smarta möten samt inte minst det svenska fenomenet flygskam. Detta bedömer jag riskerar få allvarliga konsekvenser för den svenska tillgängligheten, vilket jag återkommer till i resonemanget nedan.

4.2 Den svenska flygmarknaden förändras

Nordens största flygplats (mätt i antalet flygpassagerare) och största internationella flygplatsnav (mätt i antalet utrikes flyglinjer) ligger i Köpenhamn och har så gjort i decennier, oavsett om man mäter i antalet destinationer, flygbolag, rörelser eller passagerare. Mäter man däremot i störst antal inrikeslinjer och inrikespassagerare trumfar Oslo. Stockholm (Arlanda och Bromma tillsammans) kommer först sedan länge på en tredje plats, före Helsingfors som mer än de övriga nordiska huvudstadsflygplatserna har drabbats av det ryska luftrumets avstängning från 2022.

Flygbolaget SAS har efter en flerårig rekonstruktion både nya ägare och nya allianspartners. Svenska staten har inte längre ägarintresse, medan danska staten är kvar som aktiv storägare tillsammans med bland annat flygbolagen Air France och KLM. SAS har omgående valt att fokusera på att utveckla sin trafik från navet på Copenhagen Airport. Detta inkluderar bland annat nya planerade interkontinentala destinationer från Köpenhamn och direktlinjer från Köpenhamn till fler orter i Sverige medan samarbetet fördjupas genom SkyTeam med Paris och Amsterdam. Copenhagen Airport hade 2024 29,9 miljoner passagerare i jämförelse med Arlandas 22,7 miljoner. Det är 7,2 miljoner eller 32 procent fler passagerare. Copenhagen Airport har därmed återhämtat sig till 2019 års trafik-siffror medan Arlanda flygplats har återhämtat sig till omkring 85 procent av 2019 års nivå. Det är dock värt att notera att antalet destinationer från Arlanda flygplats i dag är tillbaka på de nivåer som rådde före pandemin och att antalet destinationer inte ligger långt efter Copenhagen Airport, vilket samtidigt är betydligt fler än vad både Oslo och Helsingfors har.

Under 2024 ökade antalet passagerare på svenska flygplatser med 1,5 procent i jämförelse med motsvarande period 2023. Arlanda

flygplats hade en tillväxt på över 4 procent tack vare en ökning av utrikestrafiken.

Utrikestrafiken ökade i Sverige med 3,5 procent under 2024. Inrikestrafiken minskade med 9 procent i landet som helhet och med 10 procent för Arlanda flygplats. Det bekräftar en långsiktig trend av stagnation i inrikesresandet med flyg och som bedöms fortsätta under överskådlig tid. Dessutom har delar av inrikesmarknaden nu blivit så slimmad både beträffande efterfrågevolymen och i kapacitetstermer att flera kommersiella inrikeslinjer riskerar att förlora trafiken till och från Stockholm.

BRA Flyg har nyligen ingått ett sjuårigt avtal med SAS som innebär att bolaget sedan årsskiftet 2024–2025 flyger på uppdrag av SAS med Arlanda flygplats som bas. Bolaget har slutat flyga på Bromma och därmed har reguljärflyget till och från Bromma flygplats i stort sett upphört förutom någon enstaka inrikes flyglinje.

Effekterna av detta innebär, åtminstone på kort sikt, att inrikesmarknaden konsolideras till i princip två flygbolag, SAS och Norwegian, samt att inrikestrafiken koncentreras kring ett nationellt nav, Arlanda flygplats.

Betydelsen av tillgängliga och effektiva marktransporter till och från Arlanda flygplats förstärks i samband med att inrikestrafiken avvecklas på Bromma. Sverige har genom detta i Arlanda flygplats endast ett flygplatsnav för inrikesflyget, för resor till Stockholm och till andra delar av landet eller för utrikes flygresor.

4.3 Den geopolitiska situationen ger nya utmaningar

Den geopolitiska situationen i Europa och globalt har försämrats efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina år 2022. Till detta kommer även hot som otillbörlig informationspåverkan, cyberangrepp, illegal underrättelseinhämtning, terrorism och sabotage, hot mot samhällsviktig verksamhet, utnyttjande av ekonomiska beroenden, gängkriminalitet och klimatförändringar som påverkar transportsystemets funktionalitet.

Ett storskaligt krig pågår sedan tre år i Ukraina, där krigets verkningar inte är begränsade till enbart Ukraina, varför förutsättningarna för svensk säkerhetspolitik förändrats i grunden. Sedan den 7 mars 2024 är Sverige medlem i försvarsalliansen Nato. Det finns

en bred och alltmer komplex hotbild mot Sverige och svenska intressen. Hotet mot Sverige har ökat, samtidigt som Sverige ges möjligheter till kollektivt försvar som allierad i försvarsalliansen Nato.

Den svenska förmågan att kunna stödja andra allierade, bland annat genom värdlandsstöd, är avgörande för att försvarsalliansen Nato ska kunna verka i vår del av Europa. Sverige ska kunna upplåta territorium, bland annat genom att utgöra ett uppmarsch- och basområde för allierade mark-, sjö- och flygstridskrafter samt bistå med att försörja och transportera allierades styrkor på svenskt territorium. Värdlandsstödet och därmed sammanhängande logistik och underhållsresurser behöver utvecklas i nära samarbete med våra grannländer. Här har transportsystemet en stor betydelse.

Förmågan inom det civila försvaret behöver fortsatt stärkas, och kunna möta de behov som finns vid höjd beredskap och ytterst i krig. Samhällets motståndskraft kan ses som en del i försvarsalliansen Natos samlade förmåga till både avskräckning och försvar.

Transportsystemets öppenhet och tillgänglighet kan utnyttjas av fienden och kriminella individer och gäng. Intrång och störningar kan drabba anläggningar, system och organisationer. Säkerhetsrisker kan till exempel uppkomma i samband med upphandling och användning av olika varor och tjänster.

Transporter är nödvändiga i vårt samhälle och kan vara av avgörande betydelse när samhället utsätts för stora påfrestningar. Robusta försörjningssystem är en viktig grund och medvetandet om antagonistiska hot behöver höjas för att uppnå en ökad motståndskraft.

4.4 Klimat och omställning

Det är ont om tid för flyget att nå klimatmålen. Om inte konkreta åtgärder vidtas omgående kan det bli svårt att åstadkomma en effektiv omställning till en fossilfri luftfart. Utgångspunkten för mina åtgärdsförslag är att luftfarten ska vara klimatneutral senast 2045. Det finns enligt min bedömning ingen konkret nationell handlingsplan för att nå klimatmålen på plats i dag och det saknas en samordning för att möjliggöra en sådan plan för berörda aktörer. Tiden är knapp och enligt svensk klimatlagstiftning ska flyget år 2045 vara fossilfritt för att nå det svenska klimatmålet och EU:s klimatlag från 2020 som anger att EU ska vara klimatneutralt år 2050. Liknande mål har under

2022 fastställdes på global nivå genom beslut inom ICAO. För att uppnå målbilden och få ett fossilfritt flyg kommer det, enligt min mening, att krävas teknologiska genombrott.

Flygbränslets omställning är avgörande. På kort och medellång sikt är el och biobränsle dagens realistiska alternativ för att uppnå klimatmålen. Sker ingen substantiell ökning av biobränslen kommer priset på biobränsle att öka över tid på grund av den ökade efterfrågan från flera sektorer. Detta kommer att leda till ett ökat pris på biobränslen vilket i sin tur kommer att leda till ökade priser för flygresor. Hur mycket dyrare flygbränslet blir i en situation med omställt flyg är svårt att kvantifiera. Flera faktorer påverkar efterfrågan på flygresor och biljettpriset är en sådan faktor. Flygbranschen har själva ställt upp ambitiösa mål för en omställning till ett fossilfritt flyg och i september 2024 redovisades en uppdaterad färdplan inom ramen för regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige. Målen innebär att inrikesflyget skall vara fossilfritt senast år 2030 samt att det internationella flyget skall vara fossilfritt senast år 2045, i enlighet med de politiska klimatmålen.

Det föreligger en uppenbar risk att produktionen av biobränsle inte ökar i önskvärd omfattning samtidigt som efterfrågan kommer att öka avsevärt.

Jag har i mina tidigare utredningar påpekat det brådskande behovet av en aktörssammansatt biobränslekommission som ska värdera och föreslå konkreta åtgärder för storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle, med syfte att täcka behovet och bidra till att nå klimatmålet år 2045. Jag noterar att åtgärder inom näringslivet har vidtagits för att etablera produktionsanläggningar men omfattningen av dessa är förhållandevis blygsamma samtidigt som jag noterar att vissa initiativ stoppats. Jag står kvar vid mina tidigare bedömningar och ser behov av att insatserna behöver stärkas upp och samordnas i en större omfattning i enlighet med mina tidigare förslag.

4.5 Den globala handeln och ekonomin utmanas

Den ekonomiska världsordningen vi varit vana vid har på kort tid blivit mer oförutsägbar. Den oroliga geopolitiska situationen och klimathotet är kända påverkansfaktorer. Nu har även hotet om

högre tullar från USA:s sida plötsligt tillkommit och kan bli inledningen på ett begynnande globalt handelskrig. Om det blir så eller inte är i skrivande stund allt för tidigt att säga och utfallet av politiska beslut från olika parter kan snabbt komma att ändras. Det finns en risk att USA:s upptrappade handelskonflikt med framför allt Kina kan påverka den globala ekonomin negativt, eftersom ett handelskrig eller oron för att ett handelskrig kommer, och kan hålla tillbaka både investeringar och konsumtion, inte minst i den amerikanska ekonomin. En sådan utveckling skulle påverka ett export- och importberoende land som Sverige negativt.

4.6 EU-lagstiftning förändras på flera fronter

4.6.1 Gemensam transportmarknad

För att bidra till de svenska transportpolitiska målen krävs att infrastrukturplaneringen i Sverige samspelar väl med internationell infrastrukturplanering. Transporter är ett viktigt politikområde även inom EU eftersom det är en förutsättning för att bidra till rörlighet för människor och varor inom unionen.

Arbetet inom EU har främst gått ut på att inrätta en gemensam transportmarknad, tillåta frihet att tillhandahålla tjänster och öppna upp transportmarknaderna. I samband med öppnandet av transportmarknaderna har det varit centralt att samtidigt skapa rättvisa konkurrensvillkor både inom de enskilda trafikslagen och mellan dem. Harmoniseringen har därför fått allt större betydelse och omfattar nu nationella rättsliga och administrativa bestämmelser samt tekniska, sociala och skattemässiga system för transportsektorn.

På transportinfrastrukturområdet finns EU-rättsakter för att främja utveckling, drift och underhåll av transportinfrastrukturen på ett sådant sätt att den bidrar till säkra, effektiva och miljövänliga transporter. Exempel på sådana rättsakter är Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (driftskompatibilitetsdirektivet) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (vägsäkerhetsdirektivet).

4.6.2 Transporteuropeiska transportnätet

När det gäller utveckling av transportinfrastruktur är Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (TEN-T-förordningen) av central betydelse.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) omfattar infrastrukturen för alla trafikslag – väg, järnväg, luftfart och sjöfart inklusive inre vattenvägar samt urbana knutpunkter och multimodala kopplingar mellan trafikslagen. TEN-T-förordningen syftar till att bygga ett pålitligt, sömlöst och högkvalitativt transportnätverk som säkerställer hållbara anslutningar över hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar och saknade länkar. Rådet anförde i samband med att de antog den nya, reviderade, TEN-T-förordningen 2024 att nätet kommer att bidra till att uppnå EU:s mål för hållbar rörlighet samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.

TEN-T-förordningen definierar krav för infrastrukturen med tre målår: år 2030 för stomnätet, år 2040 för det utvidgade stomnätet och år 2050 för hela TEN-T (övergripande nätet). Sverige har åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att nätet uppfyller förordningens riktlinjer under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser. TEN-T-förordningen definierar också nio europeiska transportkorridorer (tidigare stomnätskorridorer) som är de delar av stomnätet som är av högsta strategiska betydelse för utvecklingen av hållbara och multimodala gods- och persontransportflöden i EU. Sverige berörs av två av dessa: Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön.

Regeringen gav i oktober 2024 Trafikverket i uppdrag att analysera kraven i EU:s reviderade förordning om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Trafikverket lämnade en skriftlig redovisning av uppdraget till regeringen i slutet av februari 2025. I Trafikverkets analys konstateras att Sverige redan i dag uppfyller kraven i förordningen för vissa områden, medan det för andra finns ett gap som uppfylls vid angivna målår med nuvarande inriktning i planeringen. I några fall föreslår Trafikverket att regeringen bör överväga om att ansöka om undantag enligt förordningens bestämmelser. I några fall föreslår Trafikverket att regeringen avvaktar Trafikverkets

kommande förslag i nationell plan innan man tar ställning. I förordningen har bland annat ökad intermodal integrering och multimodala godsterminaler fått ett ökat utrymme. I förordningen pekas exempelvis även ut urbana knutpunkter och kraven på dessa.

4.6.3 EU-rättsakter i bredare kontext

Det finns en stor mängd EU-rättsakter som inte reglerar transportinfrastrukturen i sig, men som i hög grad påverkar efterfrågan och användningen av infrastrukturen samt byggnation av den. Exempel på nyligen tillkomna eller föreslagna rättsakter är lagstiftningspaketet om klimat (55-procentpaketet), inklusive ändrade regler för EU:s utsläppshandel, regler om laddinfrastruktur och vätgas (AFIR) samt regler för att minska utsläppen och öka användningen av hållbara drivmedel för sjöfarten (Fuel EU Maritime) respektive flyget (ReFuel EU Aviation). Vidare finns ett reviderat direktiv om kombinerade transporter, ett reviderat direktiv om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (mått- och viktdirektivet), samt det nyligen reviderade direktivet om ett ramverk för införande av intelligenta transporter på vägområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet)

4.6.4 En ny kapacitetsförordning under framtagande

Europeiska kommissionen presenterade i juli 2023 ett förslag till en ny järnvägskapacitetsförordning. Förordningen är tänkt att ersätta delar av direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA), samtidigt som förordning (EU) 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik upphävs, och därmed skapa en gemensam och direkt tillämplig process för planering och tilldelning av kapacitet för hela Europa. Förslaget innebär en ny ansats för att planera och tilldela kapacitet på järnväg som bygger på de idéer och förslag som delar av branschen tagit fram under lång tid i TTR-projektet inom ramen för RailNet-Europe (RNE) samarbetet. Medlemsstaterna har antagit en allmän riktlinje och Europaparlamentet har antagit sin förhandlingsposition inför trilogförhandlingarna. Slutresultatet av trilogförhandlingarna

bedöms preliminärt kunna finnas framme under år 2025. Ett slutligt ställningstagande om kapacitetsförordningen kan komma att innebära betydande förändringar av såväl nationella författningar inom området som i nuvarande processer för både infrastrukturförvaltare och tågbolag när det gäller att planera och tilldela kapacitet för tågtrafik.

5 Trafikens förväntade utveckling och regionala strategier

5.1 Trafikens utveckling

Bedömning: Jag bedömer, med hänsyn till prognoser för befolkningsutveckling, samhällsutveckling i stort och flygtrafikens utveckling vid Arlanda flygplats, att resande och transporter på väg och järnväg kommer att öka. Jag uppskattar att Arlanda flygplats kan komma att ha kring 40 miljoner flygpassagerare år 2050. Jag bedömer, utifrån Trafikverkets prognoser, att vägtransporterna kommer att öka i en högre takt och med högre nivåer i jämförelse med den bedömning som gäller för den nationella nivån (25 procent), eftersom Arlanda befinner sig i storstadsregionen Stockholm-Uppsala. Jag bedömer vidare att tågresandet kommer att öka med kring 60 procent till år 2040. Det kommer enligt min bedömning att ställa omfattande krav på både väg- och järnvägskapaciteten samt tågbolagens förmåga att möta den växande efterfrågan.

Det råder stora osäkerheter om den framtida utvecklingen, inte minst gäller det för flygresandet som i högre utsträckning än andra trafikslag påverkas av den geopolitiska utvecklingen och internationella ekonomitrender. Dessutom är luftfarten bara i inledningen av den omfattande omställningen till fossilfrihet för att nå nationella och internationella klimatmål inom 20–25 år. Trafikverkets senaste prognoser visar på en fortsatt ökning av resande och transporter, huvudsakligen i linje med den historiska utvecklingen.

På nationell nivå förväntas bilresandet öka med omkring 25 procent till 2040 (räknat i personkilometer) och bilen kommer även framgent stå för en helt dominerande del av personresandet.

Ökningen drivs av en ökande befolkning och ekonomisk tillväxt. Trafiken ökar framför allt kring de större städerna där befolkningsökningen är som störst.

Tågresandet beräknas enligt Trafikverket öka generellt sett med över 50 procent till 2040, även det drivet av ökande befolkning och inkomster, men också av befolkningskoncentration till de större städerna där kollektivtrafikandelen är större och fortsatt antas växa.

Godstransporterna väntas enligt Trafikverket huvudsakligen öka i linje med historisk utveckling, men där sjötransporterna väntas få minskade volymer på grund av en minskande import av oljeprodukter.

Elektrifiering av transportsystemet är en viktig inriktning för att minska växthusgasutsläppen. För att åstadkomma det krävs både elfordon och laddinfrastruktur. Dagens biltrafik med klimatutsläpp kommer på sikt ersättas med biltrafik som i större utsträckning orsakar en betydande trängsel.

Från de senaste långtidsprognoserna (Trafikverket och Swedavia AB) för svensk luftfart som jag tagit del av så landar min slutsats i att flygtrafiken på Arlanda flygplats fortsätter växa, men i en långsammare takt än tiden för rekordåren före pandemin. Min bedömning i dag är att Arlanda, med knappt 23 miljoner flygpassagerare 2024, kan komma att ha omkring 40 miljoner flygpassagerare runt 2050.

Normalt följer trafikutvecklingen konsumentprisindex men det finns ett antal centrala osäkerhetsfaktorer. Som vanligt påverkas flygmarknaden av den makroekonomiska tillväxten och andra omvärldsfaktorer, som krig och farsoter. När flyget nu på ett par decennier ska bli helt fossilfritt råder det samtidigt osäkerhet kring hur efterfrågan kommer att påverkas. Min sammanvägda bedömning, som ligger i linje med olika aktörer såsom Airbus, IATA, Swedavia AB och Trafikverket, innebär att flygtrafiken (inklusive flygtrafiken på Arlanda) kommer fortsätta växa över tiden mot år 2050.

Bredvid Arlanda flygplats prognosticerade passagerartillväxt vill jag lyfta ytterligare två centrala prognoser, som påverkar statens vägval för väg- och järnvägsåtgärder i Arlandas omland. Dels att befolkningen i Sveriges största lokala arbetsmarknadsregion antas öka med nästan en fjärdedel fram till 2040, dels att Trafikverket i sin senaste långtidsprognos bedömer att vägtransporterna i Sverige kommer öka med 25 procent fram till år 2040 och att tågresandet i Sverige kommer att öka med 50 procent fram till år 2040. Eftersom Arlanda befinner sig i Sveriges största storstadsregion är bedöm-

ningen att vägtrafiken runt Arlanda kommer öka ännu mer och att tågtrafiken till Arlanda flygplats bedöms öka med 60 procent under samma tidsperiod. Det betyder en omfattande trafikökning på järnväg till och från Arlanda flygplats, vilket ställer omfattande krav på både järnvägskapacitet och att tågbolagen har förmåga att möta den växande efterfrågan. I min tidigare utredning om Arlanda flygplats (Arlandautredningen) föreslog jag att det bör finnas kollektivtrafiklösningar för att nå minst 60 procent kollektivtrafikandel till och från Arlanda år 2030. Min bedömning är att denna målsättning är möjlig att nå men det kräver omgående åtgärder både i väg- och järnvägsinfrastrukturen och i kollektivtrafikens utbud.

5.2 Regionala strategier och planer på längre sikt

Bedömning: Stockholmsområdet och Arlanda flygplats är viktiga destinationer eller res- och transportmål för Sveriges medborgare, besökare och näringsliv. Med Arlanda som Sveriges dominerande flygplats för nationella och internationella flygresor och transporter har flygplatsen stor betydelse i ett stort land som Sverige, med inte minst långa inrikes avstånd. Även om jag, med hänsyn till uppdragets karaktär, gjort vissa geografiska avgränsningar har det varit viktigt för mig att ta hänsyn till Arlanda flygplats och Stockholmsregionens betydelse för olika regioner och hur man inom dessa regioner ser på sin framtida utveckling och transportsystemets betydelse.

Jag konstaterar att Arlanda flygplats betydelse och upptagningsområde påverkas av såväl närheten till Sveriges huvudstad och Mälardalsregionen, som närheten till andra internationella flygplatser och andra länder. I de regionala strategierna och i de regionala ambitionerna om att utveckla transportsystemet råder oftast ett lokalt eller regionalt fokus, vilket är naturligt enligt min mening.

Utifrån de regionala strategierna och planerna konstaterar jag att Arlanda flygplats upptagningsområde framför allt är Stockholms- och Mälardalsregionen och regionerna i Svealand och Norrland. Stockholmsregionen är av betydelse även för de sydligaste regionerna, men fokus ligger där mer i riktning mot den europeiska kontinenten och Köpenhamns flygplats.

Även om det har framförts synpunkter från regionalt håll om att jag i mina delrapporter har haft ett alltför begränsat geografiskt fokus är min bedömning att jag genom mina förslag till åtgärder bidrar till ett mer hållbart och tillgängligt transportsystem för medborgare, besökare och näringsliv och alla som använder Arlanda flygplats både i ett regionalt som nationellt perspektiv.

5.2.1 Inledning

I detta avsnitt väljer jag att redovisa vissa offentliga intressenters strategier och planer på längre sikt som berör Arlanda flygplats eller transportsystemet i Arlanda flygplats omland.

Med hänsyn till Arlanda flygplats betydelse både för regioner och för Sverige som nation väljer jag att redovisa ett urval av offentliga intressenter syn på Arlanda flygplats eller på transportsystemet i stort.

5.2.2 Kommuner, regioner och samarbetsorganisationer inom Arlanda flygplats omland

Mälardalsrådet

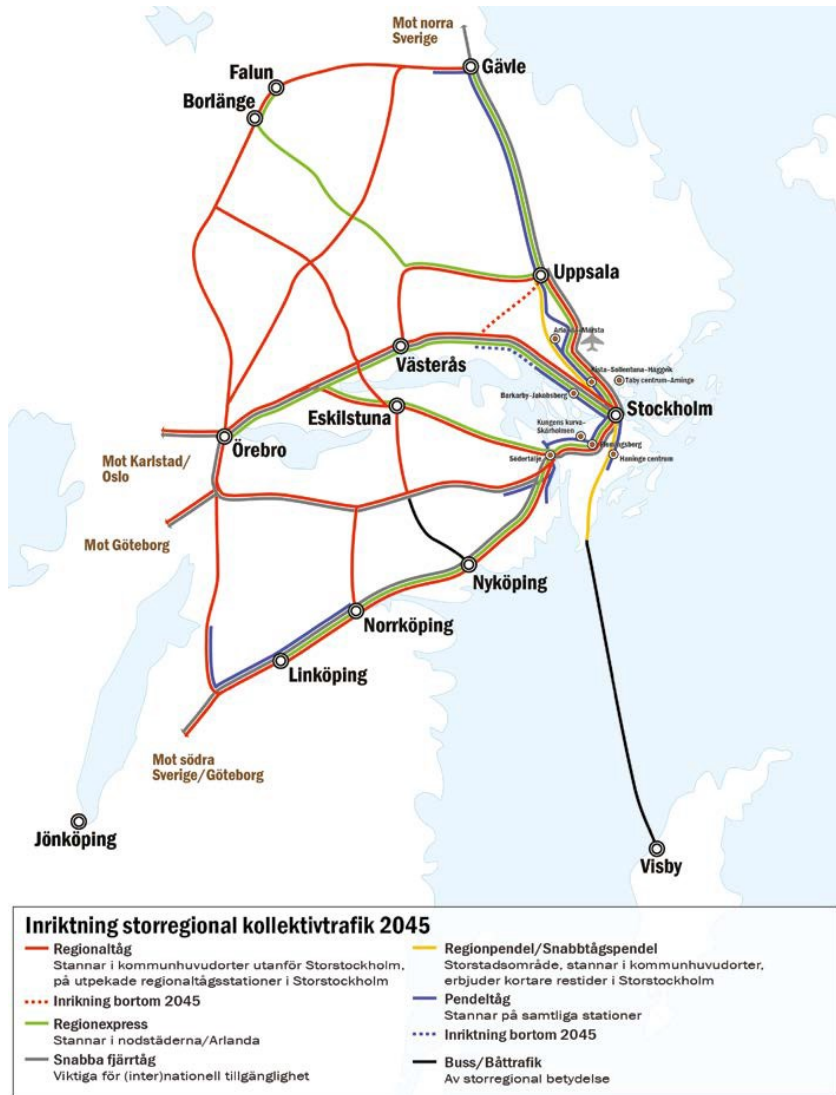
Sju regioner (Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro län, Sörmland, Östergötland och Gotland) samarbetar inom ramen för Mälardalsrådets transport- och infrastruktursamarbete ”En bättre sats”. Samarbetet innebär bland annat att man tillsammans tar fram gemensamma prioriteringar i syfte att stärka utveckling i Stockholm-Mälardalsregionen. Enligt Mälardalsrådet gör den storregionala samverkan att regionens samlade resurser och investeringar nyttjas bättre och banar väg för en internationell konkurrenskraft. Genom att knyta samman arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm-Mälardalsregionen stärks hela regionens konkurrenskraft. Målet är att skapa ett transportsystem där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ökad attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalsregionen och som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälardalsregionen ekonomiskt, socialt och ekologiskt.

I Mälardalsrådets systemanalys konstateras att det finns kapacitetsbrist i såväl Arlandas infrastruktur som i den anslutande landinfrastrukturen, på både Ostkustbanan och E4:an. Utöver flygresenärerna tillkommer de som arbetar vid flygplatsen. Vägsystemet till Arlanda anses vara hårt belastat och kommer att belastas än mer av den förväntade dubbleringen av antalet resande till/från flygplatsen, de planer som finns på fler arbetstillfällen i flygplatsområdet samt en kraftigt ökande logistiknäring.

Det storregionala kollektivtrafiksystemet har en avgörande funktion för att stärka de funktionella sambanden och förstora regionens arbets- och bostadsmarknader. För att åstadkomma en överflyttning från biltrafiken till kollektivtrafiken och knyta samman regionen måste systemet i sin helhet vara konkurrenskraftigt, tillförlitligt, tillgängligt, effektivt och attraktivt.

Den storregionala kollektivtrafiken behöver enligt Mälardalsrådet utvecklas till ett sammanhållet system över administrativa gränser med spårtrafiken som grund. Regiontågstrafiken är högt prioriterat. Kollektivtrafiken behöver vara mer attraktiv än bilen i storregionala stråk, vilket bland annat uppnås genom fler avgångar och kortare resor. Ambitionen behöver vara maximalt 45 minuters restid mellan angränsande nodstäder i järnvägsstråken, bytesfria resor mellan nodstäder och minst halvtimmestrafik i rusningstrafik. Nedanstående karta visar den långsiktiga inriktningen för den storregionala kollektivtrafiken på stråknivå till och med år 2045.

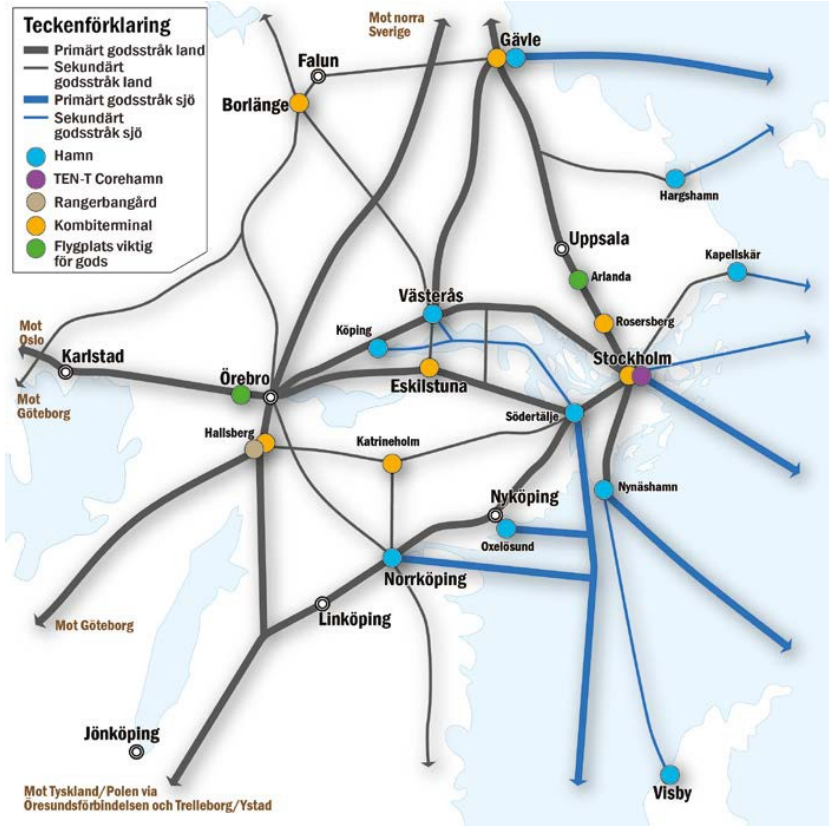
Figur 5.1 Mälardalsrådets inriktning för storregional kollektivtrafik år 2045



Källa: Mälardalsrådet.

I Stockholm-Mälardalenregionen finns gemensamma ställningstaganden för godstransporternas utveckling; ökad järnvägskapacitet, effektivisering och framtidssäkring av transportsystemet och omställning till hållbara godstransporter samt att godset kommer fram i tid även under störning.

Figur 5.2 Stockholm-Mälardalsregionens viktiga godsstråk och noder



Källa: Mälardalsrådet.

Internationell tillgänglighet är avgörande för att upprätthålla Stockholm-Mälardalsregionens konkurrenskraft. Koncentrationen av beslutsfunktioner, internationella flygförbindelser, högspecialiserade funktioner och stora evenemang i huvudstads-regionen understryker därtill betydelsen av hög nationell tillgänglighet till denna. Regionens gemensamma ställningstaganden för den internationella tillgänglighetens utveckling är; Arlanda är ett nationellt intresse för näringslivets utveckling och internationella konkurrenskraft och ska vara Nordens ledande flygplats, det ska finnas en god internationell tillgänglighet via en miljömässigt hållbar sjöfart och den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälardalsregionen måste förbättras.

Mälardalsrådet förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033 genomförs enligt tidplan och utan förseningar bland annat avseende Ostlänken, två nya spår på sträckan Uppsala–länsgränsen Stockholm/Uppsala, utbyggnad till fyrspar mellan Tomtebodaboda och Kallhäll och E4 Förbifart Stockholm. Inför kommande planperiod lyfter Stockholm-Mälardalenregionen fram flera investeringsbehov bland annat trimningsåtgärder för att möjliggöra storregional tågtrafik och utveckling av pendeltågstrafiken, åtgärder längs med Ostkustbanan (station för regionaltåg i Solna, utökad vändkapacitet vid Uppsala, upprustad bana vid Knivsta, ökad kapacitet vid Upplands Väsby station, stations- och bangårdsombyggnad Märsta station) och utökad kapacitet Stockholm Central–Tomtebodaboda bangård samt E4 med utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.

Region Stockholm

Den aktuella utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, gäller fram till och med hösten 2026. I den har regionen identifierat sex långsiktiga utmaningar; att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa, att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa, att vara en internationellt ledande storstadsregion i en växande global konkurrens, att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt, att ha en fortsatt öppen region och samtidigt stärka inkluderingen och att öka tryggheten i regionen samtidigt som världen upplevs som osäker.

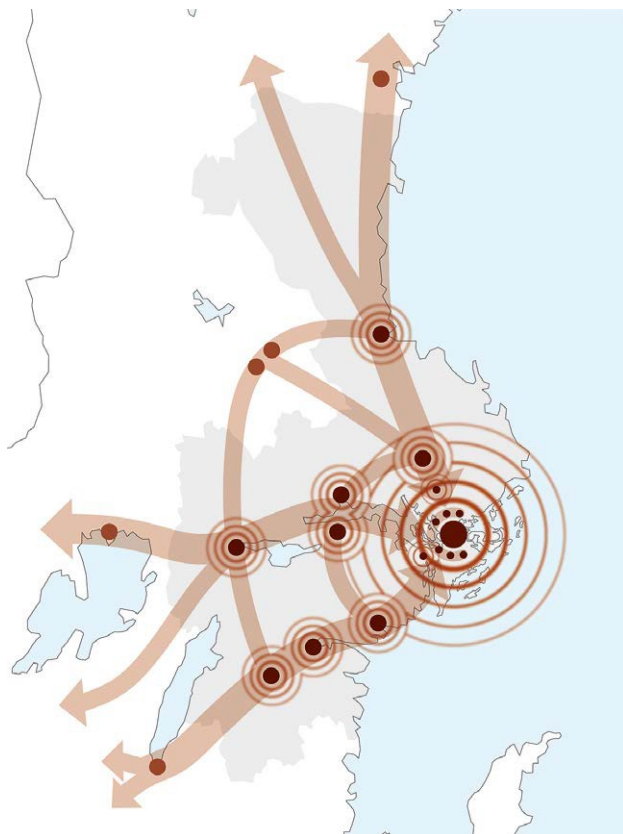
I den regionala utvecklingsplanen är visionen att bli Europas mest attraktiva storstadsregion. Regionen har därtill tagit fram fyra övergripande mål som beskriver hur regionen ska vara år 2050:

- En tillgänglig region med god livsmiljö. Som delmål till detta mål anges bland annat att kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor, och till Arlanda flygplats, ska vara konkurrenskraftig med bilens restid.
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region.

- En ledande tillväxt- och kunskapsregion.
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp.

Den rumsliga strukturen är central i den regionala utvecklingsplaneringen. Stockholmsregionens rumsliga utveckling mot år 2050 sammanfattas i sex rumsliga principer: stadsutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena, sammanlänkade regionala stadskärnor, resurseffektiva system för människor och gods, sammanhängande grönstruktur och robust vattenmiljö, starkare kopplingar mellan stad och land samt tillgängliga innovations-, företags- och beslutsfattarmiljöer.

Figur 5.3 Rumslig inriktning för Östra Mellansverige år 2050



Källa: Region Stockholm.

Förhållningssättet enligt RUFSS är att främja Arlandas roll som ledande flygplatsnav i Norden, ha beredskap för att bygga en fjärde rullbana och utökad terminalkapacitet, att stärka den storregionala, regionala och lokala tillgängligheten till Arlanda, att förbättra möjligheten att ta sig till Arlanda med kollektivtrafik och utveckla integrationen av Arlanda i det regionala och nationella järnvägssystemet samt att stärka Arlandas funktion som flygfraktsterminal. Arlanda-Märsta ligger i Sigtuna kommun och är en av åtta utpekade regionala stadskärnor i länet. Regionen ser en utvecklingspotential genom närheten till Arlanda flygplats och läget mellan Stockholm och Uppsala.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är inriktad mot år 2035. Målen går mot hållbar mobilitet, tillgänglig region och ett ansvarsfullt kollektivtrafiksystem.

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling och visar hur kollektivtrafiken behöver utvecklas för att nå målen i RUFSS och trafikförsörjningsprogrammet. I planen har bland annat identifierats långa restider till och från nordost och Södertälje och kapacitetsbrister för de inre delarna av pendeltågssystemet, längs E4-stråket och Märsta bytestpunkt. Åtgärder med relevans för Arlanda är en utvecklad region-, regionpendel- och pendeltågstrafik kompletterad med anslutande busstrafik, tvärgående expressbuss Norrtälje–Arlanda och Bålsta–Arlanda, förlängd Roslagsbana till Arlanda och stadsstomtrafik i regionala stadskärnan Arlanda-Märsta.

I Kollektivtrafikplan 2050 redogör Region Stockholm för restider med kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats. I tabellen nedan redovisas restider mellan ett urval av de regionala stadskärnorna och Arlanda i ett nuläge respektive år 2050 med beslutade åtgärder enligt regionen.

Tabell 5.1 Restider med kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor och Arlanda i ett nuläge respektive år 2050 med beslutade åtgärder

Restid i minuter

	Nuläge	År 2050
Arlanda–Barkarby	58	51
Arlanda–Flemingsberg	58	54
Arlanda–Kista	23	23
Arlanda–Stockholms City	21	21
Arlanda–Södertälje	84	84
Arlanda–Täby	66	55

Källa: Region Stockholm.

För närvarande pågår en process inom regionen med att ta fram RUFSS 2060. Beslut om ny plan planeras i maj 2026. Samrådsförslaget innehåller bland annat en till viss del justerad vision samt reducering och justering av de övergripande målen.

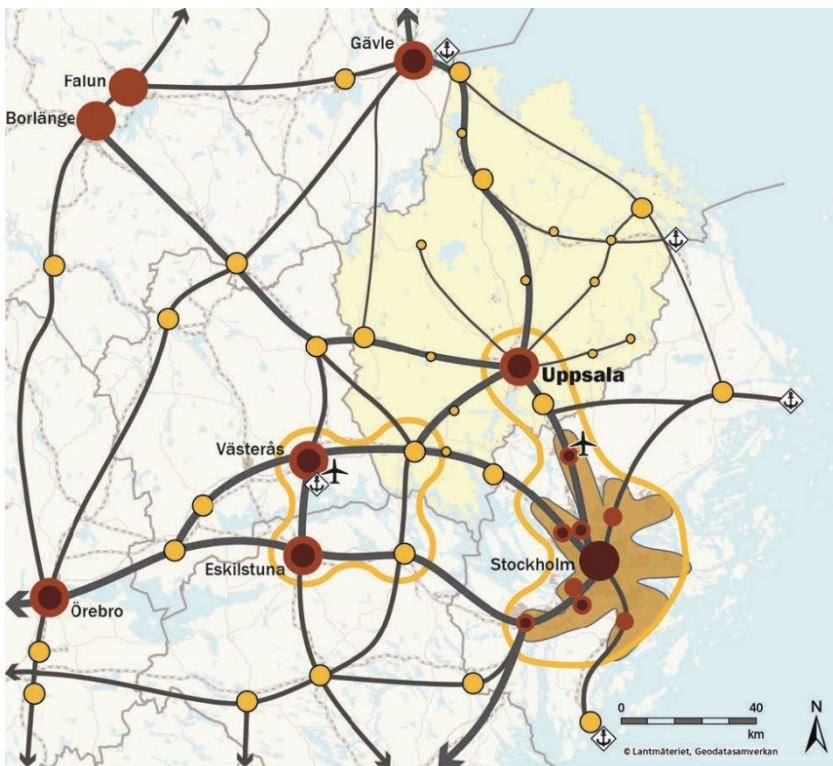
Region Uppsala






I den regionala utvecklingsplanen anges tre strategiska utvecklingsområden: en region för alla, en hållbart växande region och en nyskapande region. Inom ramen för en hållbart växande region finns bland annat det långsiktiga utvecklingsmålet ett transporteffektivt samhälle med tillgängliga och hållbara transporter. Man lyfter bland annat fram en kapacitetsstark kollektivtrafik som ger möjligheter till ökad sysselsättning genom pendling och bidrar även till minskad miljöbelastning, färre trafikolyckor och minskad trängsel. Man nämner att en omställning till effektiva och hållbara godstransporter behöver ske, där elektrifiering och digitalisering är viktiga delar. Flera tunga transporter behöver genomföras med andra trafikslag än väg.

För att underlätta för en helhetssyn på den regionala fysiska planeringen har en gemensam planeringsinriktning för hela Östra Mellansverige arbetats fram med sikte på år 2050. Denna inriktning har konkretiserats i nedanstående strukturbild för Region Uppsala.

Figur 5.4 **Strukturbild för Uppsala län**

De högst prioriterade noderna och stråken som har en nyckelfunktion för målen för en växande region



- | | | | | | |
|---|--|---|---------------------------|---|--|
|  | Stockholmsregionens centrala regionkärna |  | Regional stad |  | Samarbetsområden |
|  | Stockholmsregionens regionala stads kärnor |  | Kommunal huvudort i stråk |  | Primärt storregionalt transportsamband |
|  | Regional stad med storregional funktion |  | Delregional ort i stråk |  | Primärt regionalt transportsamband |
|  | Internationell flygplats |  | Hamn |  | Delregionalt transportsamband |

Källa: Region Uppsala.

Region Uppsala redovisar i sitt trafikförsörjningsprogram behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen. Region Uppsala konstaterar att det är ett län med varierande förutsättningar som bland annat har en storregional kärna i Uppsala stad med drygt 45 procent av länets totalt cirka 375 tusen invånare. Arbetspendlingen är avgörande för sysselsättning och tillväxt.

Ostkustbanan, Mäljarbanan och 55:an-stråket utgör bärande axlar för vardagsresandet i länet.

Figur 5.5 Resandeflöden med UL och SL längs de större kollektivtrafikstråken 2019

Resande med buss och tåg



Källa: Region Uppsala.

Uppsala län är en region där in- och utpendling över kommun och länsgränser är omfattande. Utanför länet är de viktigaste målpunkterna Arlanda, Kista samt centrala Stockholm, Västerås och Gävle.

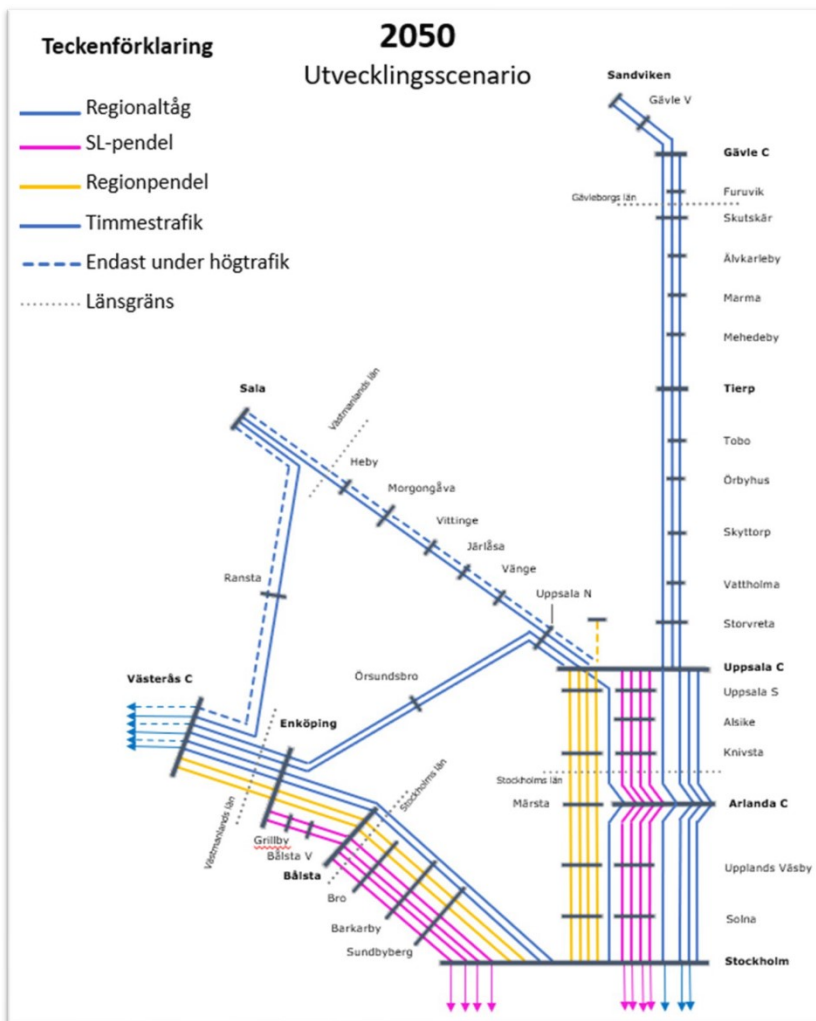
Region Uppsala har identifierat behov av en ny järnväg i Arosstråket mellan Enköping och Uppsala. Utökad kapacitet i stråket Uppsala–Arlanda–Stockholm är att betrakta som den högst prioriterade frågan för kollektivtrafiken för att kunna uppnå den regionala visionen och målen.

I figuren nedan framgår ett utvecklingsscenario i riktning mot år 2050 och åren framöver där Region Uppsala visar på en visionär bild för hur tågsystemet kan komma att se ut i ett längre tidsper-

spektiv. I denna visionära bild ingår en järnväg mellan Uppsala och Enköping, vilket kräver ny infrastruktur och som inte finns med i nuvarande nationella plan. Arosbanan skulle här knyta ihop Mälardalen och möjliggöra resandeutbyte mellan Västerås och Enköping med Uppsala och Arlanda flygplats norrifrån. I utvecklingsscenarioet finns även ett flertal nya stationslägen med.

Figur 5.6 Potentiellt utvecklingsscenario av samhällsfinansierad tågtrafik i Uppsala län

Varje linje visar en tågavgång under en maxtimme



Källa: Region Uppsala.

Arlandaregionen

Arlandaregionen är ett samarbete mellan Knivsta kommun, Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun, Vallentuna kommun och Swedavia AB. Målet för samarbetet är att uppnå en positiv samhällsutveckling som gynnar både Arlandaregionens och flygplatsens utveckling.

Arlandaregionen lyfter fram den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta som en av Stockholmsregionens åtta yttre regionala stadskärnor. Man ser behov av att skapa hållbara och ändamålsenliga transportflöden av resenärer och gods till och från flygplatsen. Bland dagens brister pekar man bland annat på den extra stationsavgift som tillkommer vid på- och avstigning vid Arlanda flygplats.

Arlandaregionen har gemensamt prioriterat strategiska infrastruktursatsningar som bidrar till en ökad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats. Arlandaregionen lyfter bland annat fram behov av:

- Förbättrad kapacitet vid Ostkustbanan genom fler spår på sträckan Stockholm–Uppsala och satsningar på funktionella resecentrum i Arlandaregionen, upprustning och utveckling av Märsta station samt förbättrad spårkapacitet genom Märsta, omvandling av bytespunkten Upplands Väsby till ett modernt resecentrum samt utbyggnad och utveckling av Knivsta station.
- Förlängning av Roslagsbanan till Arlanda flygplats.
- Förbättrad kapacitet på E4 med nya körfält och fullt utbyggda trafikplatser. Behov av fler körfält mellan Glädjens trafikplats i Upplands Väsby till trafikplats Arlanda samt förstärkt kapacitet vid trafikplatserna Hammarby och Måby samt ny trafikplats norr om Alsike.

Stockholm Nordost

Stockholm Nordost är en sammanslutning av kommunerna i nordost. I sammanslutningen ingår kommunerna i Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Stockholm Nordosts prioriterade frågor är Roslagsbanan till Arlanda, bättre framkom-

lighet på Norrortsleden, kapacitetsstark kollektivtrafik, bytespunkt Danderyd, stärkt sjötrafik och regional cykling.

Stockholm Nordost anser att internationell, nationell och regional tillgänglighet kräver att Roslagsbanan byggs ut till Arlanda. Det skulle bidra till ett mindre sårbart kollektivtrafiksystem och en förbättrad tillgänglighet. Förbättrade tvärförbindelser nationellt och regionalt kräver ökad framkomlighet på Norrortsleden, särskilt med tanke på öppningen av Förbifart Stockholm 2030 som ytterligare kommer att öka belastningen på den redan nu ansträngda tvärleden. Behovet av förbättrad tillgänglighet ställer även krav på förbättrad framkomlighet på E18.

Sigtuna kommun

Sigtuna är värdkommun till Arlanda flygplats. Arbetet med att utarbeta detaljplan kan utföras av kommunens plankontor eller av annan aktör på uppdrag av kommunen, men det är bara kommunen som har befogenhet att bestämma om och när ett område ska detaljpaneläggas och det är alltid kommunen som antar detaljplanen. Detta brukar kallas det kommunala planmonopolet. Sigtuna kommun har i och med planmonopolet en särskild roll och ansvar i att bidra i utvecklingen av området kring flygplatsen.

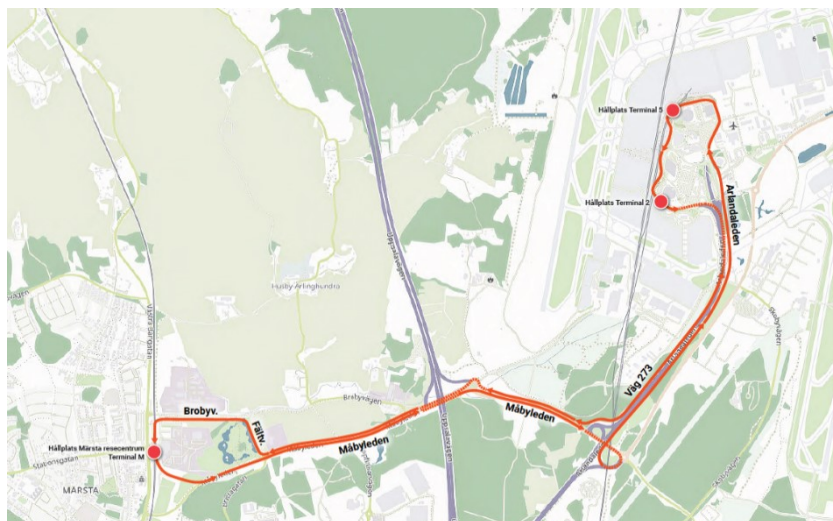
Från Sigtuna kommun lyfter man fram att Arlanda-Märsta har pekats ut som en av Stockholmsregionens åtta yttre regionala stadskärnor och att utvecklingen är av betydelse för hela regionens samlade konkurrenskraft och attraktivitet. Man anser att Arlanda-Märsta är en stark tillväxtzon. Från kommunens sida ser man en direktförbindelse mellan Arlanda och Märsta som ett första steg att utveckla bostads- och arbetsmarknadsregionen österut mot länen i östra Mellansverige.

Från kommunens sida ser man förbättrad redundans och tillgänglighet till och från Arlanda flygplats som angeläget. Sigtuna kommuns önskemål av infrastruktursatsningar sammanfaller i stort med Arlandaregionens. Sigtuna kommun ser bland annat behov av utbyggnad av Märsta station, ny direktförbindelse mellan Märsta station och Arlanda flygplats samt förbättrad kapacitet på Ostkustbanan genom skapande av fler spår på sträckan Stockholm–Uppsala. Inom Sigtuna kommun finns önskemål om att på sikt inrätta en

BRT-lösning. I figuren nedan framgår en visionär bild över hur en sådan BRT-dragning skulle kunna se ut. Från kommunens sida lyfter man även fram önskemål om färdigställande av Måby trafikplats, breddning av E4 och kapacitetsåtgärder för väg 263.

Figur 5.7 Vision BRT Märsta-Arlanda

Nedan presenteras alternativ 1. Alternativ 2 har en annan sträckning vid passage av E4 som ligger mer söderut



Kommentar: BRT-linjen går delvis på egen bana, delvis i blandtrafik.

Källa: Sigtuna kommun och Swedavia AB.

Stockholms stad

Stockholms stads översiktsplan antogs och vann laga kraft år 2018. I översiktsplanen konstateras att goda förbindelser med världen är viktiga för Stockholms attraktivitet, där Arlanda flygplats är ett nav med globala och nationella kopplingar och Stockholm är knutpunkt i det nationella järnvägs- och vägnätet. Enligt Stockholm stad är utvecklingen av Arlanda flygplats högt prioriterad. Arlanda flygplats behöver växa ytterligare framför allt genom fler direktförbindelser till hela världen, och därför behöver infrastrukturen stärkas till Arlanda flygplats, både vad gäller de lokala, regionala och nationella resorna.

I februari 2024 fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för stadsutveckling på området där Bromma

flygplats ligger. I oktober 2024 beslutade kommunfullmäktige i Stockholm stad om att säga upp avtalet med Swedavia AB för Bromma flygplats, vilket enligt staden är avgörande för det fortsatta arbetet med att utveckla Bromma parkstad och samtidigt ge staten goda planeringsförutsättningar för en ordnad avveckling av flygplatsen senast år 2038.

Det finns många arbetsplatser i Stockholm. Antalet förvärvs- arbetande är dock färre och man har en ojämn fördelning, vilket kräver en större inpendling än utpendling. Ungefär två tredjedelar av Stockholms arbetsplatser finns i innerstaden, trots att bara en tredjedel av invånarna bor där. Kontorsmarknaden i Stockholm är intresserad av centrala lägen med hög kollektiv tillgänglighet och ett rikt handels- och serviceutbud. Stockholms kontorsmarknad är i huvudsak centrerad till staden, Kista samt grannkommuner som Sundbyberg. Den obalans som råder beror främst på aspekter som bättre kommunikationer, närhet till Arlanda flygplats, Kistas utveckling och tillgång till attraktiv byggbar mark.

I översiktsplanen framgår att staden ska arbeta för att förbättra res- och transportmöjligheterna, utan att det ger negativa effekter på trafiksäkerhet, miljö, hälsa och klimat. Järnvägssystemet har en central roll med möjligheten till snabba, kapacitetsstarka och miljö- vänliga transporter. Med en timmes restid nås allt fler arbetsplatser inom länet, vilket gör det extra viktigt att prioritera resandet med pendel- och regionaltåg. Staden lyfter bland annat fram stationerna i Älvsjö, Helenelund/Kista och Barkarby för ökad tillgänglighet. Kollektivtrafiken är en stomme i transportsystemet, viktigt för stadens konkurrenskraft och medborgarnas välbefinnande. Det är därför viktigt med kollektivtrafik-investeringar och att den infrastruktur som finns underhålls och nyttjas effektivt.

Stockholm stad anger i översiktsplanen flera planeringsinriktningar, bland annat att kollektivtrafiken ska samplaneras med stadsutvecklingen och ska ges hög prioritet där det finns stora resandeflöden, hållplatser och bytespunkter ska placeras där goda förutsättningar för stadsliv finns och fungerande logistik för alla trafikslag ska säkras i strategiska lägen genom tillräckliga ytor, tillfartsvägar, farleder, uppställningsplatser samt om- och samlastningscentraler.

Stockholms stad presenterade en ny framkomlighetsstrategi år 2022, vilken är stadens trafikstrategi och beskriver hur stadens

vägar och gator kan användas på bästa sätt. Strategins övergripande inriktning konkretiseras i fyra planeringsinriktningar; kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet.

Stockholms stad är centrum i en region som domineras av en tjänstebaserad ekonomi och är därför beroende av varuimport. Fler varor transporteras till regionen än vad som transporteras ut. Gods-transporterna når regionen via olika trafikslag. Den sista sträckan i transportkedjan sker i de flesta fall med lastbil från någon av gods-terminalerna utanför de centrala delarna av staden. För att säkerställa smidiga och tillförlitliga varuflöden är det av stor betydelse att ha välutvecklade väg- och järnvägsförbindelser. I Årsta och Rosersberg finns kombiterminaler för omlastning mellan väg och järnväg och därtill finns ett antal industrispår bland annat i Lunda, Värtan och Tomtebodan.

Vägtransporter ingår i princip i alla godstransporter som en naturlig följd av målpunkternas geografiska läge. De terminaler som framför allt förser Stockholm stad med varor återfinns i Västberga, Rosersberg och Jordbro.

Järnvägen spelar en viktig roll för långväga godstransporter, men skulle kunna utvecklas mer för transporter till och från Stockholmsregionen. Staden behöver därför värna befintliga spår och bygga kunskap kring potentialen med särskilt fokus på verksamhetsområdena Lunda och Västberga samt till hamnarna. Exempel på åtgärder enligt staden är att främja överflyttning från vägtransporter till vattenvägar och järnväg och vara restriktiv med dispensgivningar för vägtransporter där det finns alternativ samt kartlägga och utreda potential för ökade intermodala lösningar mellan järnväg och vattentransporter i stadens hamnar.

Uppsala kommun

Uppsala är Sveriges fjärde största stad och dess betydelse för näringslivs- och arbetsmarknadsutvecklingen i storregionen ökar samtidigt som regionförstoringen fortsätter och fördjupas i termer av pendlingsutbytenas räckvidd och antal. Befolkningsprognosen visar på drygt 75 000 nya invånare från i dag till år 2050. Över 2000 nya jobb skapas varje år och Uppsalas två universitet med cirka 50 000 studenter förväntas fortsätta växa. Det finns innovationsmiljöer i

världsklass och en stark exportindustri inom bland annat life science och gröna näringar. Arbetsmarknadstillväxten i Uppsala tar stöd av och stödjer Arlanda flygplats utveckling. Såväl det ökande pendlingsutbytet som behovet av internationella tjänsteresor kräver att marktransportsystemet mot Arlanda flygplats räcker till och är tillförlitligt dygnets alla timmar. Det behövs flera åtgärder för att minska kapacitetsbrister i väg- och järnvägsinfrastrukturen och successivt öka kapaciteten och hastigheten i järnvägsnätet för att öka tillgängligheten.

Figur 5.8 Viktiga investeringar i järnvägen enligt Uppsala kommun



Källa: Uppsala kommun.

Enligt Uppsala kommun är fem investeringar viktiga för att stärka Arlandas kapacitet och konkurrenskraft: fjärsparutbyggnaden, depå för järnvägsfordon (se cirkeln norr om Uppsala), Aroslänken (mellan Uppsala–Enköping), Norra Ostkustbanan (norr om Uppsala) samt Dalabanan (Uppsala–Sala). Övriga delar av Ostkustbanan, Dalabanan och Mälärbanan har markerats med gul linje i figuren ovan.

Den planerade fjärsparutbyggnaden på Ostkustbanan från Uppsala stad till gränsen mot Stockholms län, med tillhörande ombyggnad av Uppsala C och ny station vid Bergsbrunna bör färdigställas så snart som möjligt. Tillsammans med den större stadsut-

veckling med bostäder och arbetsplatser som därmed möjliggörs i riktning mot Stockholm såväl som i andra delar av staden är dessa åtgärder väsentliga för Arlandas utveckling. Tätare trafikering, pålitligare tidtabell, fler människor som kan dra nytta av tågresemöjligheter, samt restidsförkortningar, stärker Arlandas konkurrenskraft både som flygplats och som verksamhetsmiljö.

Arosälänken bör finnas med i ett eventuellt Arlandapaket för att säkerställa att länken blir föremål för mer genomgripande analyser. Kommunen menar bland annat att tillgänglighetsvinsterna förstärker och fördjupar regionförstoringen i norra Stockholm-Mälarenregionen och understödjer näringslivets konkurrenskraft.

Fullerö är i kommunens översiktsplan utpekad som verksamhetsområde för bland annat logistik och förarbeten pågår inför planläggning för en tågdepå för pendeltåg och kommunen har reserverat markåtkomst för ytterligare expansion av tågdepån.

En förutsättning för nyttan av fyra spår är utbyggnad av Uppsala C. Sammanlagt tillkommer fyra vändspår, tre åt söder samt ett åt norr. Det innebär en viss ökad kapacitet för genomgående tåg, eftersom genomgående spår inte behöver användas för vändande tåg. Det finns möjlighet att förlänga två av vändspåren så att dessa också kan nyttjas för genomgående tåg om det skulle behövas. Fler genomgående tåg samt en utveckling av Fullerö kan vara anledning att på nytt pröva frågan om fler genomgående spår.

5.2.3 Regioner i ett vidare geografiskt område i förhållande till Arlanda flygplats

Nedan försöker jag ge en bild av ett urval av övriga regioners prioriteringar och förhållande till Arlanda flygplats, det vill säga de regionerna som inte omfattas av Systemanalysen för Stockholm-Mälarenregionen (gemensam utvecklingsstrategin för transportsystemet i sju regioner: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland).

Region Blekinge

Den regionala utvecklingsstrategin består av fyra utvecklingsområden; hållbar samhällsplanering, hög livskvalitet, god kompetensförsörjning samt växande näringsliv.

Blekinges järnvägar och E22 är centrala delar i Blekinges transportsystem och behöver enligt regionen vidareutvecklas. Nya stambanor och Fehmarn Bält-förbindelsen kommer möjliggöra snabba transporter, både med tåg och med bil in och ut i Europa. Blekinge Kustbana är avgörande för att koppla samman Blekinge med Öresundsregionen och Europa. För att stärka Blekinges konkurrenskraft är bland annat hög standard på väg och järnväg betydelsefullt. Man ser behov av kortare restider och målsättningen är en restid på 15 minuter med tåg mellan de fyra kommunhuvudorterna längs kuststråket och en restid på två timmar mellan Karlskrona och Malmö.

Ronneby flygplats utgör en viktig pusselbit i länets transportsystem. Det finns behov av snabba och goda förbindelser till Stockholm och internationella flyghubbar. Flyget är betydelsefullt för näringslivets konkurrenskraft och förmåga att verka på en internationell marknad.

Regionens prioriterade satsningar är Sydostlänken, E22 Björketorp–Nättraby, mötesspår Bredåkra på Blekinge Kustbana och Blekinge Kustbana ny sträckning (Sölvesborg–Karlshamn).

Region Dalarna

Region Dalarna har i sin Dalastrategi 2030 tre målområden; ett klimatsmart Dalarna, ett konkurrenskraftigt Dalarna och ett sammanhållet Dalarna. I Dalarna finns industrier på världsledande nivå, samtidigt som det är en av de största besöksnäringarna i landet. Dalarnas största regionala centrum är Falun och Borlänge som utgör den största arbetsmarknadsregionen. Många människor i Dalarna har också sina arbetsplatser utanför länet.

Inom ramen för ett konkurrenskraftigt Dalarna vill regionen bland annat verka för ett diversifierat näringsliv som är i framkant av hållbarhetsarbetet och verka för ökade investeringar, export och internationalisering. Region Dalarna prioriterar även en ökad tillgänglighet i transportsystemet genom stärkta insatser för överflyttning mellan trafikslag och över geografiska gränser, förbättrade

pendlingsmöjligheter och ökade investeringar och underhåll för länets prioriterade stråk. I den regionala systemanalysen har åtta funktionella gods- och persontrafikstråk på väg och järnväg pekats ut, vilket framgår av figuren nedan.

Figur 5.9 Utpekade funktionella gods- och persontrafikstråk
Väg och järnväg



Källa: Region: Dalarna.

När det gäller vägnätet lyfter Region Dalarna bland annat fram vägarna E16 och riksväg 70, vilka förbinder Dalarna med Gävle (Gävle hamn), Uppsala- och Stockholmsområdet inklusive Arlanda flygplats. När det gäller vägsystemet ser regionen behov av att laddinfrastrukturen byggs ut och att BK4 utvecklas snabbare i det statliga och kommunala vägnätet. Utifrån ett beredskapsperspektiv bör fler vägförbindelser som sammanbinder den norska och den svenska kusten stärkas.

Dalabanan är det viktigaste persontrafikstråket för Dalarna vad gäller tågförbindelser till och från Stockholm och Mälardalsområdet. Banan används för daglig arbetspendling samt är regionens kontakt med Arlanda flygplats och Stockholm. Dalabanan fungerar även som en viktig godsbanan för regionen. Dalabanan är länets högst priori-

terade stråk. Från regionens sida anser man att den har förhållandevis låg standard och att det finns betydande brister.

Region Dalarna ser behov av att bland annat utreda hur framtida tågtrafik ska se ut mellan Borlänge–Sala, behov av åtgärder för att möjliggöra timestrafik Mora–Stockholm, möjligheter att förenkla pendlingen till Mälardalen och Stockholm genom integrering mellan Tåg i Bergslagen och Mälardalstrafiken, förkortad restid Uppsala–Borlänge (89 minuter) samt tågförbindelse mellan Mora–Stockholm under tre timmar. Alla dessa utvecklingsbehov berör Dalabanan.

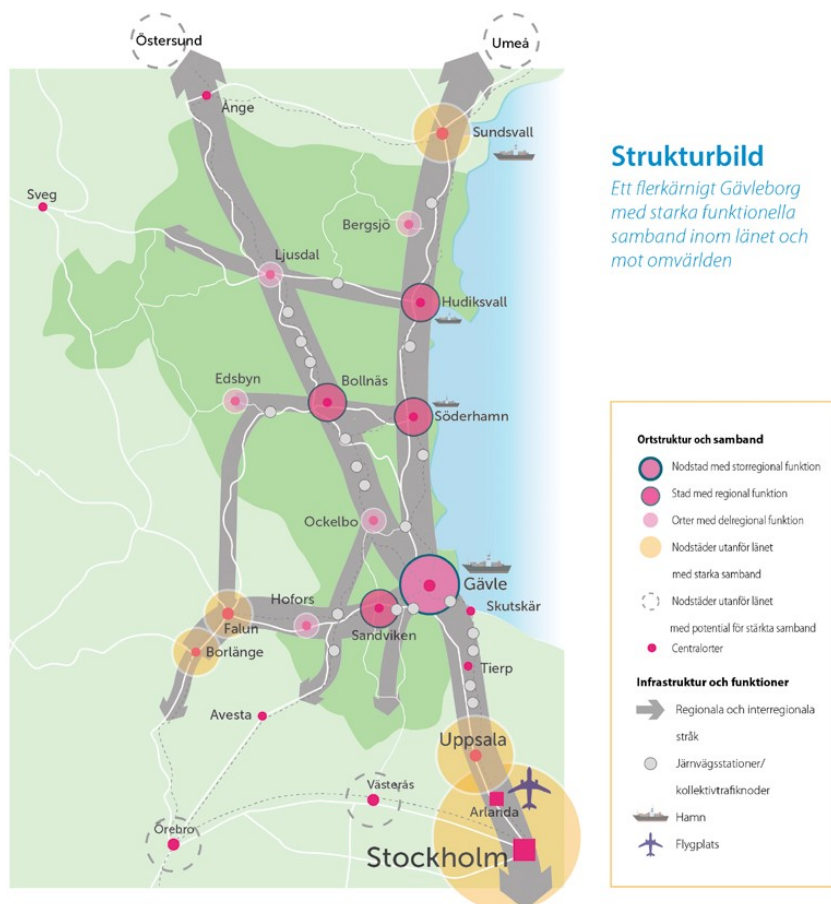
Region Dalarna lyfter fram tvärstråken i järnvägssystemet för att öka redundansen och för att möjliggöra en överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart. För prioriterade banor som är viktiga ur ett nationellt och storregionalt perspektiv bör järnvägssystemet planeras för 250 km/h.

Regionen ser behov av ökad tillgänglighet och stärkta järnvägsförbindelser till Arlanda flygplats och Stockholm. Den dagliga arbetspendlingen till och från Stockholm är stor enligt regionen, liksom antalet byten till internationella destinationer via Arlanda för såväl företags- som privatresor. Regionen lyfter bland annat fram spåroptimering och åtgärdande av plankorsningar Uppsala–Sala–Avesta Krylbo, höjd växelastighet på driftplatser Uppsala–Sala, linjerätningar och spårjusteringar Uppsala–Sala samt ytterligare plattformsläge i Borlänge för att möjliggöra goda tåganslutningar. Regionen lyfter även fram de regionala flygplatsernas betydelse och vikten av att Arlanda dimensioneras för ökad trafik till och från de regionala flygplatserna.

Region Gävleborg

Länets större städer utgör viktiga noder med regionala funktioner som ger tillgång till service, arbets- och utbildningsmarknad för länet som helhet. Över länsgräns är framför allt sambanden med närliggande städer och arbetsmarknader som Uppsala–Arlanda–Stockholm, Falun–Borlänge och Sundsvall av stor betydelse för Gävleborg. Regionen ser även möjlighet att utveckla sambanden med städer som Umeå, Västerås, Örebro och Östersund. I figuren nedan framgår en strukturbild för regionen.

Figur 5.10 Strukturbild för Region Gävleborg



Källa: Region Gävleborg.

I utvecklingsstrategin målar regionen upp fem målområden; 1) attraktiva och tillgängliga platser, 2) samhällsnyttig, cirkulär och biobaserad ekonomi, 3) konkurrenskraftigt, näringsliv och hållbar arbetsmarknad, 4) hög kunskap och innovationsförmåga samt 5) jämlikt och jämställt samhälle.

Gävleborgs tre stora regionala-interregionala transportstråk utgörs av Ostkuststråket (Ostkustbanan/E4), Bergslagsstråket (Bergslagsbanan/E16) och Norra stambanestråket (Norra stambanan/Väg 83) som binder ihop Gävleborg med omvärlden.

Region Gävleborg lyfter fram nya Ostkustbanan Gävle–Sundsvall som den viktigaste infrastrukturensatsningen för Gävleborgs län, även om man även påtalar behov för Fyrspåret Uppsala–länsgräns, Norra stambanan, Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan. En utbyggnad av Ostkustbanan skulle stärka arbetspendling, förbättra godstrafiken och avlasta trafikarbetet på vägsidan. Etapperna Gävle–Kringlan, Sundsvall–Dingersjö och Enånger–Idenor–Stegskogen är långt gångna i planeringen. För regionen är även två ytterligare spår från Uppsala till länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm av väsentlig betydelse. Norra stambanan är ett viktigt stråk för godstransporter mellan norra och södra Sverige och regionen ser behov av hastighetshöjande åtgärder (bland annat dubbelspårsutbyggnad på sträckorna Kilafors–Holmsveden och Ockelbo–Mo Grindar tillsammans med upprustning och ombyggnation av Ockelbo bangård). Regionen ser behov av bättre kapacitet mellan Ludvika–Gävle hamn. Regionen ser även behov av att E4 blir säkrare och framkomligare, först på sträckan Kongberget–Gnarp och sen på sträckan Gävle–Tönnebro–Söderhamn.

Region Halland

Regionen har pekat ut tre områden som strategiskt viktiga för att nå målet om en hållbar tillväxt; attraktiva och hållbara livsmiljöer, utbildning, kompetens och jämlik hälsa samt förnyelseförmåga och konkurrenskraft. Västkustbanan och E6:an är de högst prioriterade stråken i det halländska transportsystemet och flaskhalsar behöver enligt regionen byggas bort utmed hela Västkustbanan. Västkustbanan och E6:an behöver även kompletteras med flera stora infrastruktur- och kollektivtrafikstråk samt med möjlighet till gång och cykel, vilket bidrar till att knyta ihop Halland.

Enligt regionen är Västkuststråket en av livsnerverna i Sydväst-sverige och påbörjade projekt längs Västkustbanan måste slutföras, bland annat Halmstad C bangårdsombyggnad, förbigångsspår för godståg vid Lekarekulle och nya Värö station. Kapaciteten behöver öka i väg- och järnvägsstråken in mot Göteborg. När Fehmarn Bältförbindelsen öppnar kommer trycket på det sydsvenska transportsystemet att öka och det ställer krav på förbättrad kapacitet i järnvägssystemet då gods- och persontrafiken behöver samsas. Från

regionen lyfter man även behovet av ett förstärkt och mera effektivt underhåll både för väg och järnväg. Regionen anser att det är väsentligt att Halmstad flygplats får behålla sin status som beredskapsflygplats och flygplatsen är viktig inte minst för resor till Stockholm, för sjukvårdens behov och militära intressen.

Region Kalmar län

Regionen har fyra prioriterade utvecklingsområden, bland annat hållbar samhällsplanering och stärkt konkurrenskraft, kombinerat med tre perspektiv varav internationalisering är ett. Enligt regionen är det bland annat viktigt att åstadkomma korta restider med hög punktlighet för personer och gods.

Målbilden för regionen är bland annat att Kust-till-kustbanan ska ha en standard som möjliggör snabb trafik till Växjö och direkttrafik till Göteborg, Stockholm och Öresundsregionen, att Stångådalsbanan och Tjustbanan är elektrifierade med direkt anslutning till Linköping. Attraktiva bytespunkter är centralt och där centralstationen i Kalmar är ett välfungerande interregionalt nav för transporter. När det gäller vägsystemet är målbilden för regionen bland annat att E22 är mötesfri genom hela länet med hastighetsstandard på 100-110 km/h. Från Kalmar Öland flygplats ser man dagliga flyglinjer till och från Stockholm samt ytterligare en internationell hubb för kommunikation med övriga världen. Norra länsdelen har även en bra koppling till flygplatsen i Linköping.

Region Jämtland Härjedalen

Region Jämtland Härjedalen ser i framtiden sig nära kopplade till närliggande län i syd, nord och öst samt Tröndelags- och Stockholmsregionen. Snabba och klimatneutrala transporter med både tåg och flyg är självklart enligt regionen.

Regionens mål är utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av länet. De långsiktiga prioriteringarna för att uppfylla detta mål är likvärdiga möjligheter till platsutveckling, kompetensförsörjning och kompetensutveckling, innovation och förnyelse samt entreprenörskap och

företagande samt tillgänglighet genom digital kommunikation, fysisk infrastruktur och hållbar mobilitet.

Region Jämtland Härjedalen lyfter bland annat fram säkerheten på vägarna, vidmakthållande som säkerställer infrastrukturens funktionalitet och robusthet och satsningar på väg och järnväg i öst-/västlig riktning i ett militärstrategiskt perspektiv. De övergripande prioriteringarna för Region Jämtland Härjedalen är bland annat 4 timmars restid mellan Östersund och Stockholm via Atlantbanan¹, Mittstråket (E14 och Mittbanan mellan Storlien och Sundsvall) samt Inlandsstråket (E45 och Inlandsbanan). På åtgärdsnivå föreslår regionen en ny sträckning av E14 Lockne–Optand, utökning av befintliga objekt Mittbanan Östersund–Storlien (inklusive fler mötesstationer) och dubbelspår på Norra stambanan på sträckorna Ockelbo–Mo grindar samt Kilafors–Holmsveden.

Flygplatserna i länet ses som en väsentlig del av infrastrukturen och man har för närvarande två reguljära flygplatser, Åre–Östersund respektive Härjedalen Sveg flygplatser, och ses som viktiga för snabba transporter till och från Stockholm/Arlanda för turistnäringen och näringslivet. För regionen har flyget en stor betydelse för tillgängligheten och den regionala utvecklingen. Regionen lyfter i sitt yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag fram flera åtgärder för att vidareutveckla flyget.

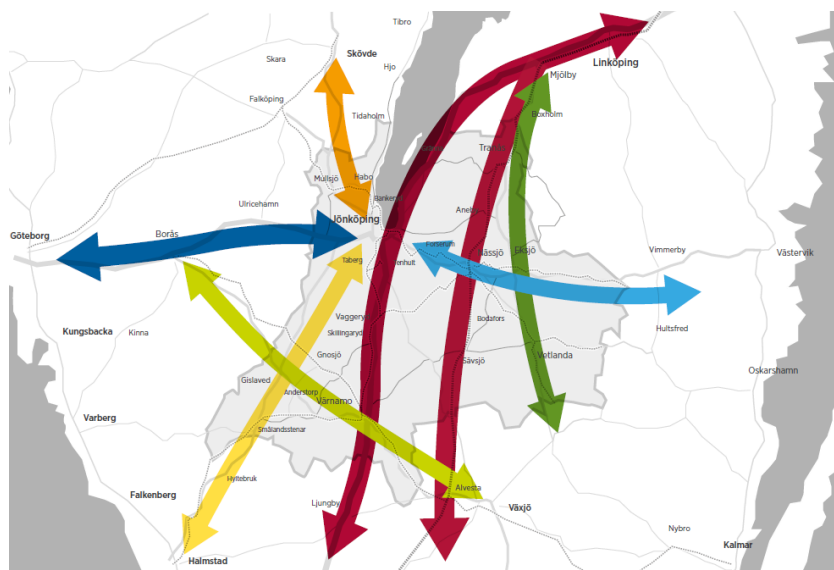
Region Jönköpings län

Regionens ambition är att länet år 2035 ska uppfattas som Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga region. Visionen delas upp i sex strategiområden med fokus på en hållbar, attraktiv, tillgänglig, smart, kompetent och global region. Bland delstrategierna kan nämnas att regionen ska delta aktivt och drivande i arbetet för nya stambanor för höghastighetståg, stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län och strategiska hamnar samt att utveckla infrastrukturen i länet så att den möjliggör hållbara, säkra och tillgängliga resor, transporter, logistik och turism.

¹ Atlantbanan motsvarar Meråkersbanan (Trondheim–Storlien), Mittbanan (Storlien–Sundsvall) och Norra stambanan (Gävle–Ånge).

Genom länet löper flera transportstråk som har stor betydelse för såväl långväga transporter och resor, som mer regional och lokal arbetspendling. Här finns bland annat stråket E4 och Södra stambanan och Västliga stråket utmed Riksväg 40.

Figur 5.11 Jönköpings läns övergripande transportstråk



Källa: Region Jönköpings län.

Regionen lyfter i yttrande kring Trafikverkets inriktningsunderlag bland annat fram behovet av att underhåll och vidmakthållande av infrastrukturen prioriteras, behovet av åtgärder för de brister som Nya Stambanor skulle lösa.

Region Kronoberg

Målbilden för regionen är ett gott liv i ett livskraftigt Kronoberg 2035. De långsiktiga prioriteringarna i regionens utvecklingsstrategi är bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet, kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning, den kronobergska handlingskraften och entreprenörskapet växlas upp samt infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige. I riktning mot 2035 ser regionen framför sig att till-

gängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats och att klimatpåverkan av transporter har minskat. Man siktar mot förbättrade förbindelser söderut, mot Öresundsregionen och övriga Europa. För att åstadkomma detta behöver transportinfrastrukturen stärkas för att få ett sammanhållet och tillgängligt samhälle. Fehmarn Bält-förbindelsen ses som en potential. För Kronoberg är E4:an och Södra stambanan med anslutande banor viktiga förbindelser både söderut och norrut. Utöver kopplingen till Öresundsregionen ser regionen att stråken mellan Kronoberg och Blekinge, Kalmar, Jönköping/Göteborg och Halland bör utvecklas. Järnvägen bör prioriteras enligt regionen. Dessutom ska flygplatsens betydelse för länets beredskap, attraktivitet och tillväxt tas tillvara samtidigt som regionen stödjer en hållbar utveckling av flyget.

När det gäller objekt som viktiga inför kommande plan lyfter regionen bland annat fram en kapacitetsförstärkning av Södra stambanan söder om Alvesta, nya spår Hässleholm–Alvesta samt ytterligare förbigångsspår i Kronoberg på Södra stambanan. Vidare pekar regionen på dubbelspår på sträckan Alvesta–Växjö, triangelspår i Alvesta, sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamn samt åtgärder på Älmhults bangård. Avseende vägsystemet bör det ske en standardförbättring av Riksväg 25 genom Kronoberg och i angränsande län där mötesseparering saknas på många sträckor.

Region Norrbotten

Region Norrbotten vill bli Sveriges mest välkommande och nytänkande län. Regionens övergripande mål är att Norrbotten ska vara välkommande, hållbart och attraktivt, skapa hållbar tillgänglighet, ha en väl fungerande kompetensförsörjning och vara innovativt och konkurrenskraftigt. I den regionala utvecklingsstrategin betonas tillgängligheten till och från Norrbotten och man lyfter fram att flyget är ett viktigt transportmedel. Alternativa färdmedel med motsvarande tidsvinst som flyget medger saknas. Tillsammans med Malmbanan knyter Botniska korridoren samman regionerna i såväl öst-västlig som nord-sydlig riktning, och där Norrbotniabanan är en saknad sträcka. Hög standard för hela vägnätet är också något som lyfts fram.

För region Norrbotten är det viktigt att säkerställa finansiering och ett skyndsamt genomförande av Norrbotniabanan och åtgärder på Malmbanan inklusive dubbelspår Luleå–Boden. Satsningar på vidmakthållande av väg och järnväg är också något som regionen stöder. Vidare ser man behov av att tydliggöra vad en utbyggnad av stomnätsskorridoren Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön innebär för Sverige.

Flygplatserna utgör enligt regionen viktiga noder i transportsystemet för långväga resor. De långa avstånden och avsaknaden av alternativa transportslag gör att flygtrafiken har en funktion som interregional kollektivtrafik och med den kan tillgängligheten till övriga Sverige och världen säkerställas för regionen. Flygplatser finns bland annat i Arvidsjaur, Gällivare, Kiruna, Luleå och Pajala. För flera av industrietableringarna i regionen är bland annat flyg en förutsättning för kompetensförsörjning.

Region Skåne

I region Skånes utvecklingsstrategi finns fyra strategiska områden; hela Skåne, ökad innovation och konkurrenskraft, stärkt delaktighet genom kompetensförsörjning, utbildning och sysselsättning samt bättre hälsa för alla. Till detta finns tvärgående perspektiv som exempelvis internationell samverkan och internationalisering.

Skåne ska stärka sin samverkan inom Öresundsregionen och vara nära sammankopplat med södra Östersjöområdet, Tyskland och övriga Europa. Potentialen med den kommande Fehmarn Bältförbindelsen bör nyttjas.

Region Skåne arbetar med att ta fram en ny strategi för den långsiktiga utvecklingen av Skånes transportsystem. De prioriteringar som finns i den nuvarande strategin är bland annat effektivare användning av transportsystemet, cyklingen behöver stärkas, ökad kapacitet och robusthet i järnvägen, ökad framkomlighet och robusthet för busstrafiken, hantering av ökade flöden av gods och säkerställd framkomlighet för hållbara persontransporter.

Regionen medverkar i regionsamverkan Sydsverige som är ett samarbete mellan de sex regionerna i södra Sverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland. Regionen deltar

även i det gränsöverskridande samarbetet som sker inom Greater Copenhagen.

Regionen ser behov av utveckling av transportsystemet och ser bland annat som prioriterade insatser behov av att stärka kapaciteten och förbättra tillgängligheten mellan Lund och Hässleholm, dubbelspår i Helsingborg och vid några av Skånes största stationer och bytespunkter (Malmö C, Lund C, Helsingborg C och Hässleholm C) och mer kapacitet i järnvägssystemet (bland annat med tanke på Fehmarn-Bält förbindelsens öppnande). Därtill behövs åtgärder i vägnätet för att klara kapacitetsanspråken i framtiden. Regionen ser behov av inrättandet av ett gemensamt svenskt-danskt infrastrukturplaneringsforum.

Region Värmland

Visionen ”Ett hållbart Värmland som förändrar världen” pekar ut riktningen för regionen till år 2040. Värmland prioriterar fyra insatsområden; förbättra livsvillkoren, höja kompetensen, utveckla attraktiva platser och stärka konkurrenskraften. I detta ingår bland annat att utveckla det gränsöverskridande samarbetet och stärka relationen med Norge och att säkerställa en väl utbyggd transportinfrastruktur för tillgänglighet i hela Värmland.

Regionen ser behov av att drift och underhåll prioriteras före nya investeringar. Oslo–Stockholm är ett stråk som är viktigt både ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv. Regionen lyfter bland annat behovet av dubbelspår på Värmlandsbanan mellan Kil–Karlstad och Kristinehamn. Utbyggnaden av BK4 och vägnät för längre lastbilar bör fortsatt genomföras.

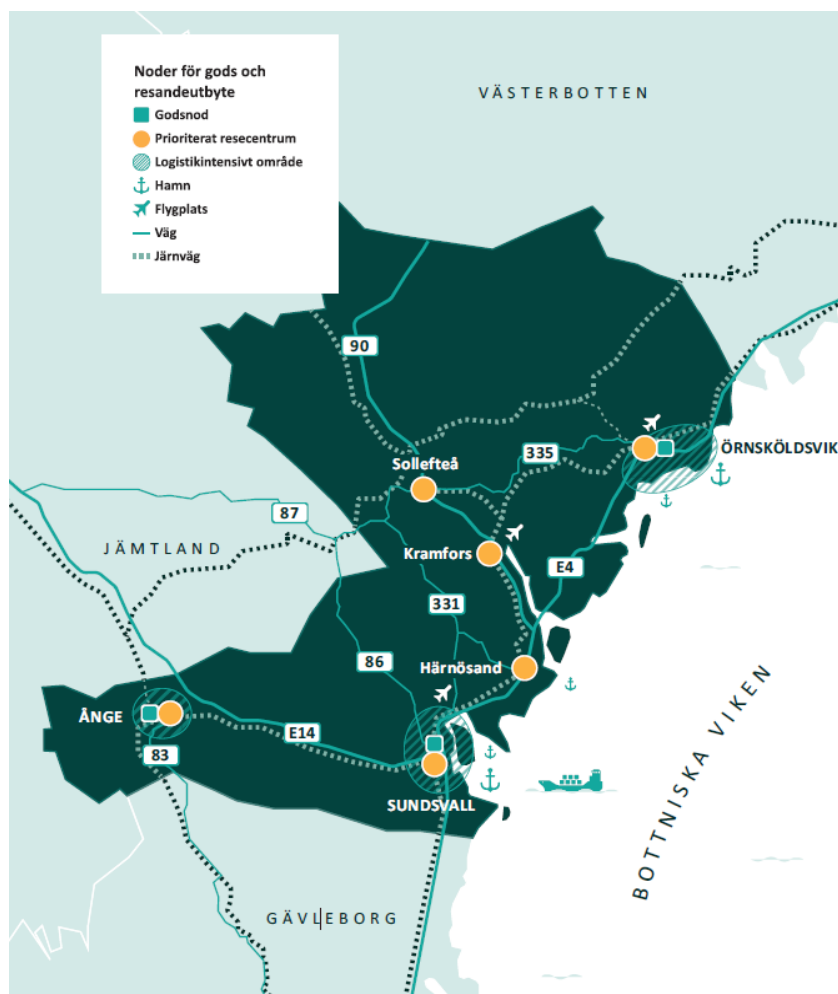
Region Västernorrland

Regionens utvecklingsstrategi utgår från målområden så som att Västernorrland som plats stärkts i ett nationellt och globalt perspektiv, är den plats som människor väljer för att leva och besöka samt den plats där företag och organisationer väljer att växa. Enligt regionen ligger det långsiktiga fokuset för transporter i en utbyggd järnväg, men under tiden är flyget det trafikslag som erbjuder långväga tillgänglighet till rimlig restid och vägnätet det som ger förutsätt-

ningar för gods- och persontransporter i stora delar av länet. Flyget är enligt regionen en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv.

Den regionala tillgänglighetsstrategin har fyra målområden; transportsystemet är fossilfritt och energieffektivt, infrastrukturen är robust och trafikslagen sammanhängande, transportsystemet är tillgängligt för alla och bidrar till förbättrad folkhälsa samt förbättrad tillgänglighet bidrar till regional konkurrenskraft. En utbyggd järnväg bidrar enligt regionen i hög utsträckning till att lösa utmaningar inom samtliga fyra målområden.

Figur 5.12 Noder för gods- och resandeutbyte



Källa: Region Västerbotten.

Västernorrland har utmaningar i långa avstånd till Stockholm, Arlanda och till internationella marknader. Målsättningen enligt regionen är goda flygförbindelser för företagen för att de ska kunna nå huvudkontor, driva ett effektivt försäljningsarbete och upprätthålla kund- och leverantörsrelationer.

Regionens inriktning är bland annat att publika ladd- och tankstationer ska erbjudas i hela regionen, att lastbilstransporter effektiviseras genom tyngre och längre fordon på väg, att bärighet i vägnätet säkerställs, att risker för klimatrelaterade störningar i väg och järnväg elimineras, att resandenoder är tillgängliga, trygga, attraktiva och driver hållbart resande, kollektivtrafikens konkurrenskraft ökar och att regionens förbindelser med omvärlden behöver stärkas. Prioriterade insatser är bland annat utbyggnad av Ostkustbanan (Gävle–Västeråsby) och åtgärder som minskar restiderna på järnväg.

Regionen ser behov av dubbelspår på Nya Ostkustbanan och Ådalsbanan samt E4 förbifart Örnsköldsvik för att möta industri-tillväxten i Västernorrland. Kapacitet och robusthet behöver även säkerställas för förbindelserna med Norge via E14 och Mittbanan och för Ostkustbanan, Ådalsbanan och E4.

Region Västerbotten

Regionen har två övergripande hållbarhetsmål, en levande plats respektive en cirkulär plats. Målen för hållbar utveckling omfattas bland annat av sex prioriteringar, varav ”Västerbotten – En nära tillgänglig region” är en av dessa. Västerbottens transportsystem är en del av Bottniska korridoren och omfattar även sträckningar i öst–västlig riktning som knyter ihop Västerbotten med Norge och Finland. I länets västra del finns anslutande kopplingar till det nationella väg- och järnvägssystemet i nord-sydlig riktning. Länets hamnar och terminaler har tillsammans med de fem flygplatserna en strategisk betydelse för att upprätthålla god tillgänglighet för länet som helhet.

Behovet av investeringar i infrastruktur för väg och järnväg är stort i länet. Regionen ser att byggandet av Norrbotniabanan (Umeå–Skellefteå–Luleå) spelar en viktig roll i utvecklingen av hållbara transporter. Restiderna med tåg mellan Skellefteå och

Umeå kommer bidra till utvecklad pendling mellan orterna och på delsträckor mellan orterna. Inom järnvägssystemet pekar man även på behov av dubbelspår mellan Umeå Central och Umeå Östra och elektrifiering av Tvärbanan från Hällnäs mot Lycksele och Storuman.

Regionen anser att satsningar på vidmakthållande av väg och järnväg är viktigt. Likaså lyfter man fram utbyggnaden av BK4-vägar för lastbilar upp till 74 ton. Norrbotniabanan är det enskilt viktigaste objektet för Region Västerbotten att få färdigställt i när-tid. Regionen ser det öst-västliga stråket som viktigt och att det ökar i betydelse, bland annat mot bakgrund av säkerhetsläget, och ser behov av att det förstärks. Det är enligt regionen viktigt att addera ett stråkperspektiv till samhällsnyttorna när objekt utvärderas, omprövas och prioriteras.

Västra Götalandsregionen

Regionen har som mål ”tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle”. De långsiktiga prioriteringarna gäller fram till 2030 och beskriver de fyra viktigast områdena; stärka innovationskraften, bygga kompetens, öka inkluderingen och knyta samman Västra Götaland.

Enligt regionen är järnvägen grunden i ett hållbart transport-system för både personer och gods, men det krävs stora investeringar för att öka järnvägsnätets kapacitet. Skandinavien största hamn ligger i Göteborg och sjöfarten är avgörande för svensk export och import. Exempel på viktiga insatsområden är att utveckla transportinfrastrukturen och öka andelen hållbar mobilitet och öka nationell och internationell samverkan.

Regionen har i samverkan med kommunalförbunden enats om en prioritering av nationella infrastrukturåtgärder. Prioriteringarna inom regionen är ny stambanan Göteborg–Borås–Jönköping, fyra spår på västra stambanan mellan Göteborg–Alingsås, Oslo–Göteborg–Hamburg som del av TEN-T, satsningar på regionala järnvägar som Södra Bohusbanan och Kinnekullebanan, verka för en utveckling av Vänersjöfarten med nya slussar i Trollhätte kanal, E20 med 2+2 körfält genom hela regionen samt medel för storstadsåtgärder som

Metrobuss längs Västerleden, ny spårvägslink för avlastning av Brunnsparken, trimningar och metrobusstationer samt bättre vägunderhåll.

5.3 Strategier och planer för markanvändning

Bedömning: Jag ser framför mig en befolkningsutveckling i region Stockholm respektive Uppsala, med en förtätning med fler bostäder, verksamhetsområden och arbetsplatser mellan Stockholm och Uppsala. Detta är även något som framgår av de regionala och kommunala planerna. Även om utbyggnadstakten dämpats något under senare tid och där regionernas och kommunernas ambitioner om bostadsbyggande inte fullt ut uppnås, bedömer jag att bostadsbyggandet och befolkningen fortsatt kommer att öka. Jag ser även framför mig en fortsatt utveckling med mer kommun- och regionsgränsöverskridande arbetspendling i området.

Jag upplever överlag att de närmast berörda regionerna och kommunerna till stor del stödjer de förslag som jag presenterat i mina två tidigare delrapporter. Samtidigt efterfrågar flera av dessa ytterligare åtgärder för att exempelvis skapa bättre förutsättningar för ökad pendeltågstrafik, fler regionaltågsuppehåll och nya expressbusslinjer till Arlanda flygplats. Genom mer tillförlitliga transporter, effektivare nyttjande av infrastrukturen samt kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägsnätet ökar möjligheten att bo och arbeta i regionen. Transportsystemet är en förutsättning för kompetensförsörjning i dagens större arbetsmarknadsregioner.

De åtgärder som jag föreslår i detta betänkande stödjer en utvecklad tillgänglighet i Arlanda flygplats omland och ger bättre förutsättningar för människor att bo och arbeta där de vill och för näringslivet att utveckla sina verksamheter i området.

5.3.1 Utvecklad markanvändning i kommuner och regioner

Åtgärder i infrastrukturen och i transportsystemet kan bidra till en bättre tillgänglighet, som i förlängningen kan ge nya förutsättningar för markanvändning, bostadsbyggande och utveckling av

verksamhetsområden. Det bidrar till nya möjligheter för människor att bo och leva och för näringslivet att verka. I avsnittet nedan ger jag en mycket översiktlig bild av aktuell inriktning för kommuner och regioner i Arlanda flygplats omland när det gäller strategier och planer för den kommunala markanvändningen.

Jag inleder med en översiktlig bild för region Stockholm respektive Uppsala, varefter det följer en översiktlig bild för några kommuner som jag haft dialog med inom ramen för mitt uppdrag. För Uppsala län har jag haft en dialog med fyra kommuner i de södra delarna av länet, Håbo, Enköping, Knivsta och Uppsala kommuner. För Stockholms län har jag haft dialog med de nordligaste och de mer centrala kommunerna i länet, Järfälla, Norrtälje, Sigtuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Upplands-Bro, Upplands Väsby och Vallentuna kommuner.

5.3.2 Regionala perspektiv på markanvändning i Region Stockholm och Region Uppsala

Region Stockholm

År 2024 uppgår Stockholms läns befolkning till nästan 2,5 miljoner invånare. Prognoser för Stockholms län 2050 uppgår till cirka 3,1 miljoner invånare.

Stockholmsregionen fortsätter att växa, om än i ett långsammare tempo. Under flera år har länet haft ett stort tillskott av nybyggda bostäder, där hushållens ekonomi har hållit efterfrågan på nyproduktion uppe. Under år 2023 rasade påbörjandet av nya bostäder som en följd av det kärva ekonomiska läget. Under perioden 2015–2023 färdigställdes i genomsnitt 15 400 bostäder per år, vilket är mindre än det årliga behovet enligt RUFSS 2050. År 2023 påbörjades 8 300 bostäder, jämfört med 14 000 respektive 19 000 bostäder åren innan². Bostadsutvecklarna koncentrerar sig på att bygga klart och sälja eller hyra ut innan nya projekt startas. Det är till stor del finansieringsproblem som ligger bakom det senaste årets ras i byggandet, samtidigt som branschen präglas av kraftiga kostnadsökningar.

Det råder ett underskott på bostäder i samtliga kommuner, med undantag för Järfälla och Nynäshamn. Bostadsmarknadsenkäten

² Påbörjade bostäder enligt SCB:s mätning om startbesked, vilket inte är liktydigt med att ett fysiskt byggande har inletts.

för 2025 visar på en försiktig optimism. Förra året förväntades 11 800 bostäder påbörjas enligt kommunerna, men endast 9 700 verkställdes. Kommunerna höjer dock prognosen till drygt 12 100 nya bostäder för 2025. Bostadslokaliseringen på längre sikt efter 2030 antas i hög grad drivas av den tillgänglighet som det framtida transportsystemet skapar och där preferenser för boende i centrala lägen med hög tillgänglighet förstärks ytterligare. Region Stockholm har tagit fram ett dialogunderlag för den planberedskap kommunerna i regionen bör ha för tillkommande bostäder för att möta det regionala bostadsbehovet. På regionnivå bedöms bostadstillskottet öka med 11 700 till 16 400 bostäder per år fram till 2040. Mellan 2040 och 2060 ökar tillskottet med 8 400 till 14 100 bostäder. Totalt ökar antalet i bostäder till år 2060 med mellan 1,5 miljoner och 1,7 miljoner bostäder i regionen.

Region Uppsala

Uppsala läns befolkning uppgår för 2024 till nästan 408 000 invånare. Uppsala län är snabbt växande, med ökad befolkning i de södra delarna av länet och minskande i de norra delarna. Det råder dock en obalans på bostadsmarknaden i Uppsala län och för majoriteten av kommunerna råder ett bostadsunderskott. Efterfrågan på nyproducerade bostadsrätter och villor har minskat och på hyresmarknaden efterfrågas lägre hyresnivåer än de som finns i nyproduktion. Underskottet på bostadsmarknaden och hushållens försämrade ekonomi gör att fler har svårt att snabbt få hyra eller köpa rimligt prissatta bostäder i länet. Antalet färdigställda bostäder nådde rekordnivåer under 2023, men samtidigt har antalet påbörjade bostäder sjunkit de senaste åren på grund av kostnadsökningar. Flera hundra bostadsprojekt har avblåsts eller stannat av i länet.

Uppsala-Stockholm är det största länsöverskridande pendlarstråket i Sverige. Uppsala län ingår i Stockholms arbetsmarknadsregion, med en stor pendling till och från huvudstaden. Den planerade utbyggnaden av Ostkustbanan med fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholms län kommer att bidra till ytterligare integrering. I december 2017 tecknades avtal mellan staten, Region Uppsala, Uppsala kommun och Knivsta kommun. Överenskommelsen innebär en utbyggnad av infrastruktur och bostäder.

48 000 bostäder ska byggas i Knivsta och Uppsala kommuner under de kommande 30 åren. Det betyder att kommunerna behöver ha en fortsatt hög byggtakt under många år framöver.

5.3.3 Kommunala perspektiv på markanvändning

Jag har enligt mitt uppdrag att identifiera markområden som, genom de förslag som redovisas, kan få förbättrade förutsättningar för en mer samhällsekonomiskt effektiv markanvändning såsom bostadsbyggande. Jag har i mitt arbete valt att föra dialog med Uppsala och Stockholms kommuner samt ett antal mindre kommuner i Arlanda flygplats omland. Nedan ger jag en mycket övergripande redogörelse för den dialog jag haft med dessa kommuner.

Norrtälje kommun

Kommunen har under 2000-talet haft en befolkningsutveckling från strax över 52 000 till strax över 66 000 invånare. I kommunen finns cirka 26 000 fritidshus, där majoriteten av ägarna bor i andra kommuner. I och med att fritidshusen används under en större del av året har kommunen i praktiken en större befolkning än antalet folkbokförda. Enligt kommunen skiftar det faktiska invånarantalet därmed från cirka 66 000 till 144 000 invånare. Befolkningsprognosen för kommunen i sin helhet ligger på cirka 74 000 invånare 2034.

Enligt kommunens översiktsplan fram till 2050 planeras bebyggelseutveckling huvudsakligen till Norrtälje stad, kommundelscentrum som Rimbo och Hallstavik samt till landsbygdsnoder som Älmsta och Bergshamra. Sammantaget handlar detta om cirka 14 800 till 17 400 bostäder, där flest bostäder planeras för Norrtälje (cirka 12 000–14 000) vid kollektivtrafik- och centrumnära lägen.

Från kommunens sida vill man verka för att stärka kopplingarna till viktiga regionala noder och i översiktsplanen ser man det som prioriterat för kommunen att det etableras en direktlinje till Arlanda från Rimbo och Norrtälje stad. Kommunen ser även behov av att anordna pendlarparkeringar vid strategiska lägen samt att väg 77 byggs om för att öka trafiksäkerheten och korta restiderna.

Järfälla kommun

Kommunen har cirka 89 000 invånare 2024 och är en av de minsta kommunerna med över 30 procent skyddad natur. Av personer i arbetsför ålder pendlar cirka 50 procent av befolkningen över kommungräns. Kommunen räknar med cirka 110 000 invånare år 2039.

Tyngdpunkten för bebyggelseutvecklingen i kommunens översiktsplan 2050 ligger i den regionala kärnan, med utveckling i kollektivtrafiknära lägen. Utvecklingen planeras ske till stor del i stadskärnan Barkarby-Jakobsberg och med en utvecklad regional bytespunkt i Barkarby.

Enligt träffade överenskommelser ska kommunen åstadkomma 14 000 nya bostäder till 2035, varav cirka 4 000 bostäder hittills har byggts. Det är oklart vilka ytterligare möjligheter som finns till bostadsbyggande utöver detta. Kommunen önskar dock få en bättre blandning av hustyper och ser gärna fler småhus.

Två nya tunnelbanestationer byggs och planeras vara klar i slutet av år 2027. Kommunen berörs av flera pågående infrastrukturella satsningar, bland annat breddning av E18, Förbifart Stockholm, Mäljarbanan och tunnelbana.

Vallentuna kommun

Kommunen ingår i samarbetet kring såväl Arlandaregionen som Stockholm Nordost. Det är cirka 35 000 invånare i kommunen i dag. Kommunen har cirka 14 500 bostäder i dag och i utvecklingsinriktningen ingår cirka 9 000 ytterligare bostäder. 5 650 bostäder ingår i kommunens åtagande för bostadsbyggande enligt Sverigeförhandlingen, varav cirka 3 400 bostäder fanns antagna i detaljplaner och cirka 1 360 bostäder var färdigställda vid årsskiftet 2023–2024.

Vallentuna stödjer de förslag som lyfts fram från Arlandaregionen. Därtill lyfter kommunen fram utbyggnad av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda, med ny station, som skulle medföra möjlighet till tätortsutveckling med ytterligare bostäder. Kommunen ser bland annat behov av ökad vägstandard för väg 268 mellan Vallentuna och Upplands Väsby, bland annat utifrån tillgänglighets- och trafiksäkerhetsperspektiv, och en ny trafikplats Hammarby i Upplands Väsby.

Sundbyberg kommun

Sundbyberg är ytmässigt Sveriges minsta kommun och har cirka 56 000 invånare. Befolkningen har ökat med cirka 30 procent under 2000-talet. Kommunen räknar med en mer modest befolkningsutveckling framöver och räknar med cirka 65 000 invånare kring 2030-talets mitt.

Tillväxten i Sundbyberg för perioden 2025–2050 planeras främst ske i Sundbybergs nya stadskärna, Rissne, Hallonbergen och Ör, Ursvik samt Madendalen. Det kan handla om uppemot 25 000–30 000 nya bostäder fram till 2040.

När det gäller infrastruktur så kommer tvärbanan Bromma flygplats till Helenelund och Mälärbanan få betydelse för stadsutvecklingen. Bromma flygplats är i dag delvis begränsande för möjligheten till exploatering i Sundbyberg.

Sigtuna kommun

I kommunen bor cirka 52 000 invånare, varav cirka 60 procent bor i Märsta och 20 procent bor i Sigtuna stad. Arlanda flygplats är den största arbetsgivaren inklusive flygbolag, underleverantörer och Luftfartsverket.

Bostadsutvecklingen planeras främst i Märsta, Sigtuna stad och i Rosersberg. Kommunens utveckling påverkas av riksintressen, då cirka 90 procent av ytan är att se som riksintresse. Kommunen ser stora möjligheter till utveckling öster om Märsta station med cirka 6 000 bostäder och områden för handel, kontor, service och verksamhet. Totalt ser kommunen möjlighet för cirka 11 500 nya bostäder.

Förbättrad infrastruktur är en förutsättning enligt kommunen för att få denna utveckling att kunna ske. Kommunen lyfter bland annat fram behov av att förbättra väg 263 och möjligheterna med BRT-lösning mellan Märsta och Arlanda flygplats. Kommunen ser vidare behov av förbättrad tillgänglighet till logistik- och kombi-terminalområdet i Rosersberg.

Håbo kommun

Håbo kommun har cirka 22 000 invånare. Prognosen pekar mot cirka 30 000 invånare år 2050. I kommunen finns exempelvis flera stora logistik- och lageretableringar så som Dagab och Dahl.

Kommunens planer är främst inriktade mot bostadsutveckling i Bålsta, med både förtätning och nya områden, och i Skokloster. Vidare planerar man för ytterligare logistikområden i Bålsta och Dragelund.

Från kommunens sida ser man behov av förbättrad kollektivtrafik, exempelvis till Arlanda flygplats. I en kommun som ligger vid gränsen till region Stockholm finns önskemål om smidiga och enkla biljettsystem.

Solna kommun

Kommunen har cirka 86 000 invånare. Kring år 2050 kan befolkningen ligga på mellan 112 000–123 000 invånare.

I kommunen finns cirka 25–30 pågående detaljplaner. För den planerade utvecklingen kan bland annat nämnas Norra Hagastaden med ambitionen på cirka 3 000 bostäder, Skytteholm och Huvudsta cirka 1 400 bostäder, Ekelund cirka 850 bostäder (på längre sikt flera tusen bostäder) och Järvastaden cirka 1 000 bostäder. Till stor del handlar det om förtätning av bostadsområden.

Tre tunnelbanestationer vid Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden kommer att tas i bruk i slutet av 2028.

Enköpings kommun

Enköpings kommun har cirka 48 000 invånare och räknar med att befolkningen uppgår till strax över 60 000 invånare år 2040.

Tillväxten sker främst i Enköpings tätort. Byggnad av bostäder pågår bland annat vid stadsdelen Bahcostaden (cirka 700 bostäder), stadsdelen Lillsidan (cirka 900 bostäder) och stadsdelen Storskogen (cirka 1 000 bostäder).

Från kommunens sida ser man behov av Arosälänken och man önskar bättre förbindelser Örebro–Västerås–Enköping–Uppsala. Dagens småvägar (väg 263) gör det inte lätt att marknadsföra Arlanda

flygplats utifrån ett Enköpingsperspektiv, varför infrastrukturen behöver förbättras för att få bättre tillgänglighet.

Knivsta kommun

I Knivsta kommun finns cirka 21 000 invånare, varav cirka 47 procent bor i Knivsta tätort. Befolkningsprognosen pekar mot cirka 25 000 invånare år 2030.

Utvecklingen i kommunen sker främst i Knivsta och Alsike tätorter. I Knivsta byggs cirka 40 bostäder och i Alsike byggs cirka 450 bostäder. Vilande objekt i dessa tätorter omfattar cirka 3 500 bostäder.

Kommunen ser framför sig en ökad belastning på E4 i samband med utveckling av Knivsta kommun. Trafikplats Brunna kommer enligt kommunen inte att klara av framtida trafikrörelser, vilket kommer att påverka tillgängligheten på E4. En större utveckling av Knivsta kommun väster om järnvägen innebär behov av en sydlig trafikplats på E4 och planskild väg över eller under järnvägen.

Stockholm stad

I kommunen uppgår befolkningen till nästan 1 000 000 invånare. Framtida prognoser hålls tillbaka av minskad invandring och lägre födelsetal. Tuffare ekonomiska tider påverkar inflyttning till kommunen.

Under de senaste 20 åren har det byggts omkring 100 000 bostäder i kommunen. Kommunen har både tagit nya ytor i anspråk och förtätat. Kommunen upplever att man har en god spridning vad gäller bostadsbyggande och olika skeden och kommunen uppger att man har en god planberedskap. Man räknar med att kunna ge byggstart för cirka 6 000 bostäder per år.

Kommunen har efter de två statliga förhandlingarna, Stockholmsförhandlingen respektive Sverigeförhandlingen, ett bostadsåtagande på totalt 95 000 bostäder. Av dessa är cirka 27 000 bostäder färdigställda och cirka 6 000 påbörjade men ännu inte färdigställda. Bostäder i pågående process uppgår till cirka 87 000 bostäder.

Flera stora infrastrukturprojekt är under uppförande som har betydelse för tillgängligheten i ett regionalt som nationellt perspektiv. Det handlar om tunnelbana till Nacka och Söderort, Barkarby

och Arenastaden, ny bussterminal vid Slussen, tvärbana norr–Kista, E4 Förbifart Stockholm och Mäljarbanan Tomtebodå–Kallhåll. Där-till planeras eller utreds ny infrastruktur som exempelvis spårvåg syd, Roslagsbanan till city, bussterminal Gullmarsplan och framkom-lighet för stombuss.

Upplands Våsby

I kommunen finns i dagslåget cirka 50 000 invånare och man prognostiserar för cirka 63 000 invånare år 2040.

Under perioden 2015–2023 har det byggts i genomsnitt 365 boståder per år i kommunen. Utrymmet för bostadsbyggande finns egentligen bara i tätorten, då stora delar av kommunen ligger under olika riksintresseanspråk. Upplands Våsby planerar för fler boståder vid bland annat Våsby Entré (cirka 1 500 lägenheter), Nedra Runby och Törnby (cirka 1 200 lägenheter), Optimus (cirka 880 lägenheter) och Våsby Centrum (cirka 600 lägenheter).

Upplands Våsby stödjer de förslag som lyfts fram från Arlanda-regionen. Utöver dessa lyfter man från kommunens sida fram behovet av breddad E4, en ny trafikplats vid Hammarby och förbått-ringar av väg 268. När det gäller järnvåg ser kommunen behov av flera åtgärder bland annat behov av åtgärder som möjliggör fler tåg på Citybanan, regiontåguppehåll vid Upplands Våsby station och ombyggd station i Upplands Våsby tillsammans med ny bussterminal.

Upplands-Bro

Upplands-Bro kommun har cirka 33 000 invånare och kommunen räknar med att befolkningen växer till cirka 39 000 invånare år 2033.

Upplands-Bro utvecklas avseende bostadsbyggande främst vid Bro Målarstad och vid Bro, medan utveckling av logistikcenter sker vid norra Brunna.

Från kommunens sida lyfter man fram behoven av bättre till-gånglighet till och från kommunen, bland annat utifrån Kungsängen som är bas för Försvarsmakten, Livgardet och Militärregion Mitt. Kommunen ser behov av kvartstrafik för pendeltågen i Bro.

Uppsala kommun

I kommunen bor cirka 248 000 invånare. Befolkningen förväntas öka till cirka 318 000 invånare kring år 2050.

I kommunen ser man behov av fler bostads- och verksamhetsområden och utvecklad spårtrafik i staden. Utveckling planeras och sker bland annat i centrala Uppsala, Gränby, Gottsunda-Ulltuna, Börjetull och Bergsbrunna. En spårväg planeras mellan Uppsala C och en ny station i Bergsbrunna och en ny järnvägsstation kommer att byggas strax söder om Bergsbrunna. Runt den nya järnvägsstationen kommer en ny stadsnod, Uppsala södra, att utvecklas med bostäder och plats för kontor, handel och service.

Från kommunens sida lyfter man fram flera viktiga investeringar så som fyrspårsutbyggnaden, depå för järnvägsfordon (Fullerö), Arosälänken samt åtgärder vid Ostkustbanan norrut och Dalabanan.

6 Dagens transportsystem

6.1 Transportsystemets betydelse

Under 1900-talet har den svenska ekonomin upplevt flera omstruktureringar. De mest kända, och kanske mest smärtsamma, torde vara under textil- respektive varvskrisen då tiotusentals arbetare och tjänstemän förlorade sina jobb. ”*Den svenska modellen*” avseende detta område innebar vidareutbildning i stor skala av friställd personal syftande till att göra arbetskraften efterfrågad i branscher och sektorer som hade framtiden för sig.

”*Den svenska affärsmodellen*” under denna period fram till nu har således varit att producera varor och tjänster med högt kunskaps- och teknikinnehåll. När omvärlden producerar varor till lägre kostnad, där Sverige tidigare varit världsledande, har den ekonomiska politiken inte gått ut på att konkurrera med lägre löner utan att i stället flytta arbetskraften, genom utbildning, till mer produktiva sektorer. ”*Den svenska affärsmodellen*” har en bred politisk uppbackning. De allra flesta politiska partier, om inte alla, anser att Sverige fortsatt ska verka i sektorer med högt kunskaps- och teknikinnehåll. På senare tid har detta än mer accentuerats med tanke på den gröna omställningen där Sverige, enligt många, kan spela en stor roll. ”*Den svenska affärsmodellen*” har lagt grunden till ett högt välstånd i Sverige, högre än i de allra flesta andra länder.

Sverige har en lång och framgångsrik industritradition och är som stark kunskapsekonomi nära sammanflätad med den globala ekonomin. Genom handel med varor och tjänster, investeringar, flöde av kapital och arbetskraft mellan olika länder stärks dessa samband.

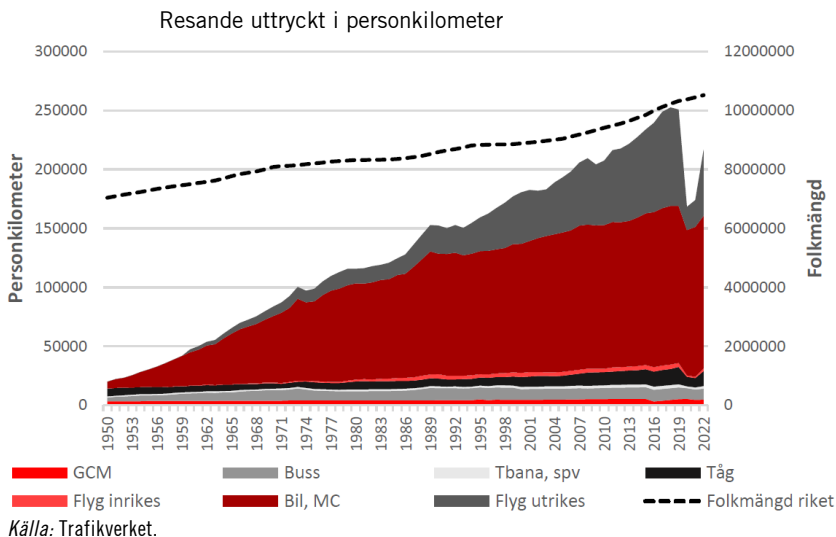
Avstånden är långa såväl inom landet som till marknader som är viktiga för svenskt näringsliv. En god tillgänglighet möjliggör

ekonomisk utveckling, arbetstillfällena och bostadsförsörjning. Tillgängligheten möjliggör mänskliga möten och utbyte av tankar och idéer. Tillgängligheten är därför viktig för både medborgare och näringsliv och Sverige är beroende av fungerande transporter i hela landet.

6.2 Utveckling av transportsystemet på en övergripande nivå

På nationell nivå sker drygt tre fjärdedelar av personresandet (personkilometer) med bil/motorcykel och drygt en tiondel med regional kollektivtrafik, varav drygt hälften med buss. Omkring fyra procent använder fjärrtåg och tre procent flyg. Den största delen av inrikesresandet (personkilometer) sker i form av fritidsresor (service och inköp, besök och fritidsaktiviteter). Resor till och från arbetet eller tjänsteresor motsvarar ungefär en fjärdedel av det totala resandet.

Figur 6.1 Resande med olika färdmedel och befolkningsutveckling under perioden 1950–2022



Under den större delen av perioden 1950–2022 har resandet ökat. Reslängden per person har ökat stadigt sedan lång tid tillbaka, men under de två senaste decennierna har inrikesresandet ökat i en något långsammare takt. I stället har utrikesresandet med flyg ökat kraftigt. Under pandemin minskade resandet kraftigt, särskilt under 2020 och 2021. Sedan 2022 pågår en återhämtning, men resandet med flyg och fjärrtåg ligger fortfarande på en lägre nivå jämfört med åren före pandemin. Den långväga tågtrafiken uppgick till 90 procent av 2019 års nivå.

Under 2023 uppnådde den regionala kollektivtrafiken till 87 procent av 2019 års nivå mätt i personkilometer. Samtidigt minskade kollektivtrafikutbudet mätt i sittplatskilometer, främst beroende av minskad regionaltågtrafik. Tillgång till regional kollektivtrafik varierar mellan olika regioner. Det största utbudet, mätt i sittplatskilometer per invånare, finns i regionerna Uppsala, Stockholm och Skåne. Resandet är störst i region Stockholm där varje invånare i genomsnitt reste 2 143 personkilometer under 2023.

Den sammanlagda kostnaden för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken uppgick under år 2023 till cirka 61 miljarder kronor. Kostnaderna har ökat med cirka 20 procent jämfört med år 2019. Kollektivtrafiken finansieras genom verksamhetsintäkter och offentliga medel. Fram till pandemin finansierades kollektivtrafiken i genomsnitt till hälften av verksamhetsintäkter. I samband med pandemin blev det nödvändigt med ytterligare offentlig finansiering för att upprätthålla trafiken, vilket resulterade i att subventionsgraden ökade från cirka 51 till 65 procent. Under de senaste åren har subventioneringsgraden minskat och under 2023 uppgick den i genomsnitt till 53 procent. De senaste årens kostnadsutveckling och underskott i verksamheten har tvingat regioner till neddragning i trafikutbudet. Exempelvis har stora neddragningar genomförts i Stockholm.

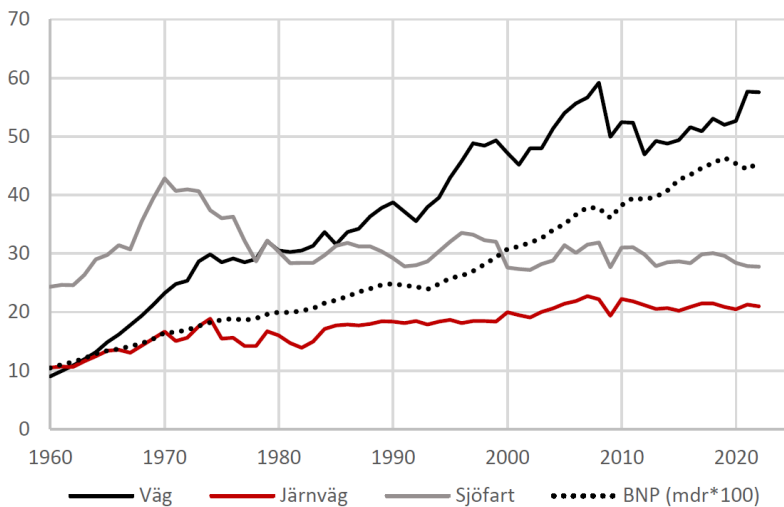
En konsekvens av den upphandlade trafikens ekonomiska utmaningar under de senaste åren har varit att flera trafikavtal avslutats i förtid, vilket ofta tvingat regionerna till att genomföra direkttilldelningar av tillfälliga avtal för att säkra trafiken. Enligt Transportstyrelsen tyder detta på att trafikavtalen inte varit hållbara över tid.

Min bedömning är att en återhämtning till förpandemiska nivåer för resandet på totalnivå därför ligger ett antal år framåt i tiden som beror på rådande omvärlds- och konjunkturförhållanden.

De godsmängder som transporteras till och från Sverige utgör ungefär en tredjedel av den totala transporterade godsmängden i Sverige. Under 2023 bestod 37 procent av godstransportarbetet av gränsöverskridande trafik. Majoriteten av de gränsöverskridande transporterna mätt i ton sker med sjöfart. Järnväg och väg svarar för ungefär hälften var av det resterande. Flödena av varor till och från Sverige är koncentrerade till ett fåtal större stråk samt några viktiga hamnar och fasta broförbindelser. Godstransportarbetets fördelning mellan de olika trafikslagen har sedan 1990-talet varit relativt stabilt. I nedanstående figur redovisas inrikes godstransportarbete för perioden 1960–2022.

Figur 6.2 Inrikes godstransporter per trafikslag 1960–2022

Miljoner tonkilometer



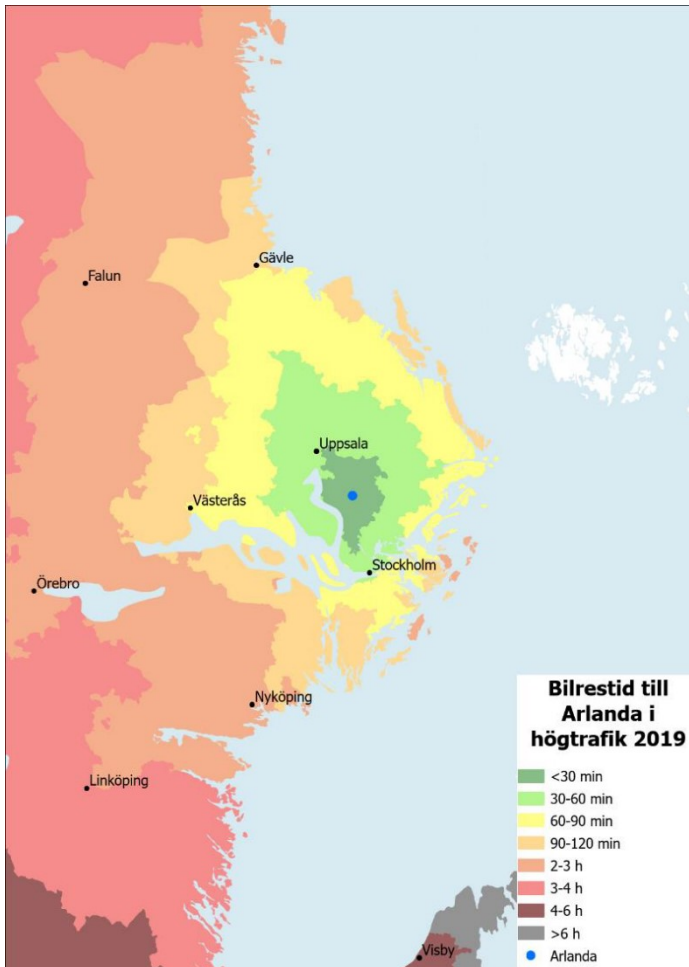
Källa: Trafikverket.

Under år 2023 uppgick det totala godstransportarbetet i Sverige till cirka 98 miljarder tonkilometer, en minskning jämfört med både år 2019 och 2022. Enligt Transportstyrelsens bedömning hänger sannolikt nedgången samman med konjunkturedgången. Minskningen har uttraderat den tillväxt som tidigare skett de senaste åren efter pandemin.

6.3 Tillgänglighet till Arlanda flygplats med olika trafikslag

Tillgänglighet till och från Arlanda flygplats kan redovisas på olika sätt, bland annat i form av restid. I stora delar av Uppsala län och i de norra delarna av Stockholms län är tillgängligheten till Arlanda mycket god enligt modellberäknade restider, med under en timmes bilrestid även under förmiddagens högtrafik. Strax söder om Saltsjö-Mälarsnittet är bilrestiden i högtrafik omkring en timme. Från Gävle och Västerås är bilrestiden till Arlanda mellan 60–90 minuter i rusningstrafik. Falun, Örebro, Nyköping har över två timmar bilrestid, medan Linköping har upp mot tre timmars bilrestid till Arlanda i rusningstrafik. Se figur nedan.

Figur 6.3 Modellberäknad restid till Arlanda
Förmiddagens högtrafikperiod år 2019



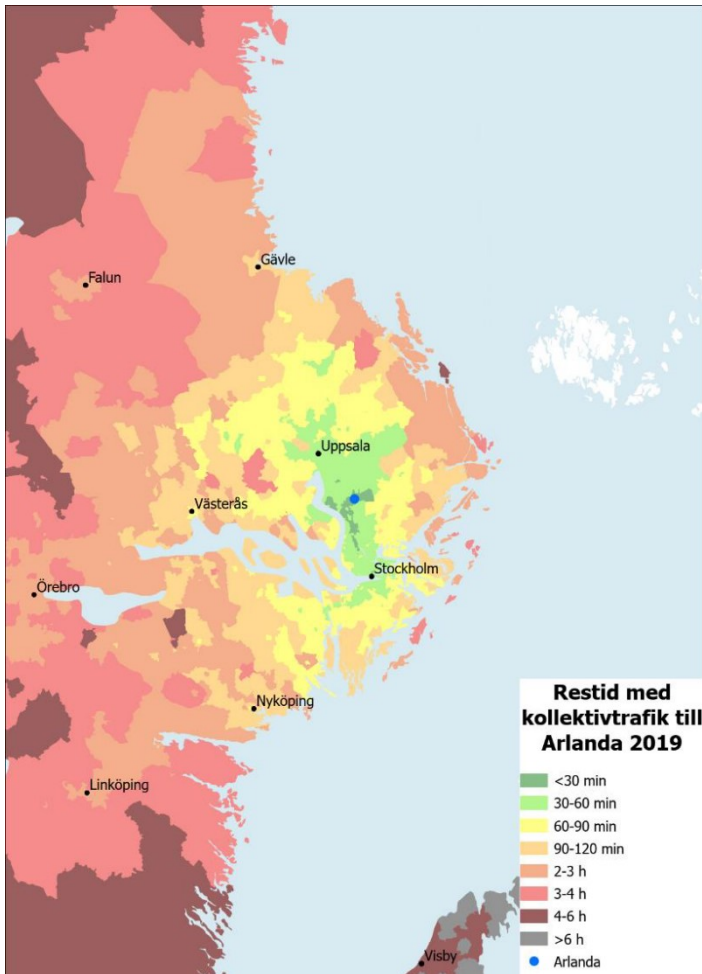
Källa: Trafikverket.

Fram mot år 2045 väntas enligt Trafikverket vissa förändringar i trafiksituationen. Med ökad befolkning och tillväxt i ekonomin förväntas en ökning av efterfrågan på resor och trafikarbete på väg. Det väntas leda till en generellt ökad trängsel på flera vägar som används för resor till Arlanda. Samtidigt sker vissa förbättringar i infrastrukturen, till exempel Förbifart Stockholm.

Arlanda flygplats är den närmaste storflygplatsen utifrån bilrestid för stora delar av Mälardalen, samt östra och norra delen av Sverige, medan det är en god tillgänglighet till Köpenhamn flygplats från Skåne, Blekinge, Hallands och Kronobergs län. I Jönköpingsstrakten är bilrestiden ungefär densamma till Arlanda som Köpenhamn flygplats, cirka 3–4 timmar. I Göteborgstrakten är bilrestiden till Arlanda flygplats 5 timmar jämfört med 3 timmar till Köpenhamn flygplats.

Restiden med kollektivtrafik varierar enligt Trafikverket inom de olika länen beroende på närhet till busshållplatser och tågstationer. Arlanda flygplats nås på mindre än en timme i en långsmal korridor runt Stockholm som följer spårinfrastrukturen. Områden som ligger längre bort från spårinfrastrukturen har lägre tillgänglighet till flygplatsen med kollektivtrafik. Även utanför Stockholms- och Uppsala län är kopplingen till spårinfrastruktur tydlig. Från exempelvis Västerås, Nyköping och Gävle tar det mindre än 2 timmar att nå Arlanda med kollektivtrafik, medan det tar mindre än tre timmar från Linköping, Örebro och Falun. Från Gotland är restiden till Arlanda aldrig under 4 timmar med kollektivtrafik (via färja och landtransport). Se figur nedan.

Figur 6.4 Restid med kollektivtrafik till Arlanda flygplats år 2019
Exklusive vänt- och bytestid



Källa: Trafikverket.

Precis som för bilrestid är restiden med tåg från Jönköpingsområdet till Arlanda respektive Köpenhamns flygplats likvärdig, med cirka 2–3 timmars restid. För stora områden mellan Arlanda och Köpenhamn flygplatser och som samtidigt ligger nära spårinfrastruktur är restiden till närmaste flygplats kortare med tåg jämfört med bil.

År 2045 väntas restiden med tåg till närmaste storflygplats påverkas i vissa områden där det genomförs järnvägsinvesteringar såsom Ostlänken och två nya spår Hässleholm-Lund. I övrigt bedömer Trafikverket att skillnaden i kollektivtrafikrestid är måttliga.

6.4 Luftfartens utveckling och Arlanda flygplats

6.4.1 Översiktligt om utvecklingen inom luftfarten och för Arlanda flygplats

Flyget möjliggör snabba resor och transporter som överbryggar långa fysiska avstånd. Flyget bidrar starkt till nationell och internationell tillgänglighet, särskilt när rimliga transportalternativ saknas.

Sverige hålls ihop nationellt med ett nav för flygtrafiken i Stockholm. Andra flygplatser i Sverige och i våra grannländer har betydelse för tillgängligheten för medborgare och näringsliv i Sverige, men Arlanda flygplats är den enda svenska flygplatsen som fungerar som nav för både nationell och internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har därför en särställning för Sverige. Dessutom ligger flygplatsen i landets största lokala arbetsmarknadsregion (Stockholm-Solna) med nära 3 miljoner invånare. Om man räknar med hela Stockholm- och Mälarregionen i befolkningsunderlaget motsvarar det nära 4,5 miljoner invånare, vilket motsvarar cirka 40 procent av landets befolkning.

I tabellen nedan redovisas passagerarutvecklingen vid Arlanda och Bromma flygplatser. Under 2024 uppgick antalet passagerare för Arlanda och Bromma flygplatser tillsammans till knappt 24 miljoner, varav drygt 95 procent var passagerare vid Arlanda flygplats. Arlanda flygplats har länge varit den dominerande flygplatsen i Stockholmsregionen och detta förstärktes ytterligare när BRA Flyg lämnade den reguljära inrikestrafiken på Bromma flygplats vid årsskiftet 2024/2025. I skrivande stund har Bromma flygplats endast några enstaka mindre flyglinjer kvar i operativ drift.

Tabell 6.1 Passagerarutveckling vid Arlanda och Bromma flygplatser 2018–2024

Miljoner passagerare

Flygplats	Trafiktyp	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Arlanda flygplats	Utrikes trafik	21,6	20,8	4,9	5,8	15,3	18,3	19,5
	Inrikes trafik	5,3	4,8	1,6	1,7	3,2	3,6	3,2
	Totalt	26,9	25,6	6,5	7,5	18,4	21,8	22,7
Bromma flygplats	Utrikes trafik	0,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0
	Inrikes trafik	2,2	2,0	0,4	0,5	1,0	1,0	1,0
	Totalt	2,5	2,4	0,5	0,6	1,1	1,2	1,0
Totalt Arlanda och Bromma flygplatser		30,4	28,0	7,0	8,1	19,5	23,0	23,7

Källa: Swedavia AB.

Med ett nationellt och internationellt linjeutbud av omkring 130 flyglinjer och sin närhet till Sveriges huvudstad, har Arlanda flygplats en särskild betydelse för Sveriges tillgänglighet.

Det är därför av stor vikt att fatta konkreta åtgärdsbeslut för att stärka flygplatsens attraktivitet och konkurrenskraft. En ökad kapacitet i infrastrukturen i Arlandas omland och förstärkt kollektivtrafik ökar tillgängligheten till och från Arlanda flygplats och stärker flygplatsens konkurrenskraft.

Arlanda flygplats har sedan 1990-talet förlorat sin forna topposition som Nordens största flygplats, mätt i antalet passagerare. Faktum är att Arlanda flygplats sedan över tio år är rejält distanserad av både Oslo och Köpenhamn flygplatser, där den senare har nära 32 procent fler resenärer år 2024 jämfört med Arlanda flygplats. Även om Bromma flygplats skulle inräknas är Arlanda flygplats den tredje största flygplatsen i Norden, mätt i antalet passagerare.

Det är därför av stor vikt att fatta konkreta åtgärdsbeslut för att stärka flygplatsens attraktivitet och konkurrenskraft. En ökad kapacitet i infrastrukturen i Arlandas omland och förstärkt kollektivtrafik ökar tillgängligheten till och från Arlanda flygplats och stärker flygplatsens konkurrenskraft.

Tabell 6.2 Antal passagerare för utvalda år vid huvudstadsflygplatser i Norden

Miljoner passagerare

År	Helsingfors flygplats	Köpenhamn flygplats	Oslo flygplats	Arlanda flygplats
2003	9,7	17,7	13,6	15,1
2013	15,3	24,1	22,9	20,7
2019	21,8	30,3	28,6	25,6
2024	16,3	29,9	26,4	22,7

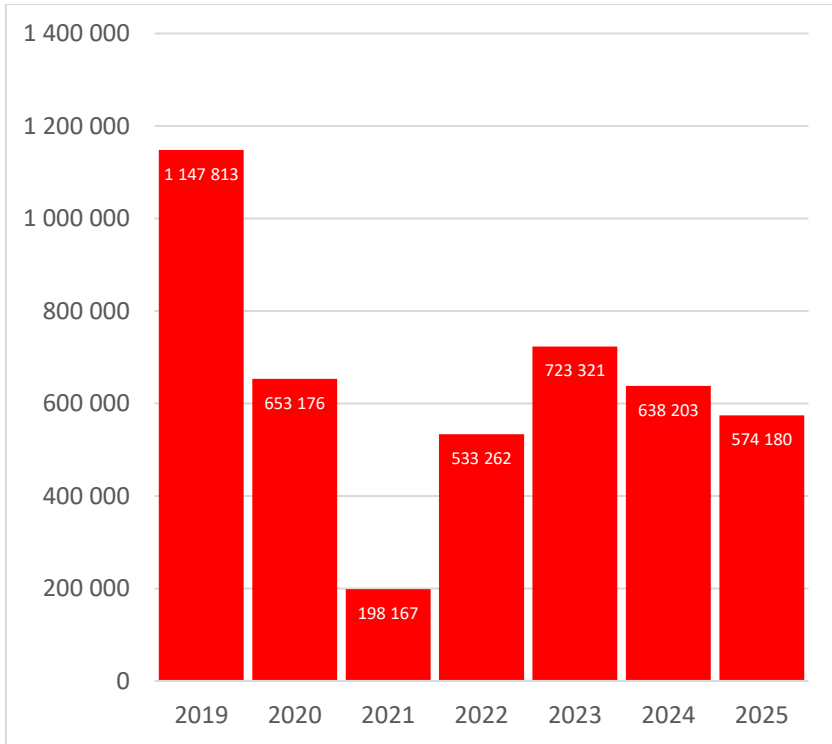
Källa: Bearbetning av flygplatsstatistik från Finavia, Transportstyrelsen, Avinor och Copenhagen Airport.

6.4.2 Arlanda flygplats

Arlanda flygplats och flygmarknaden

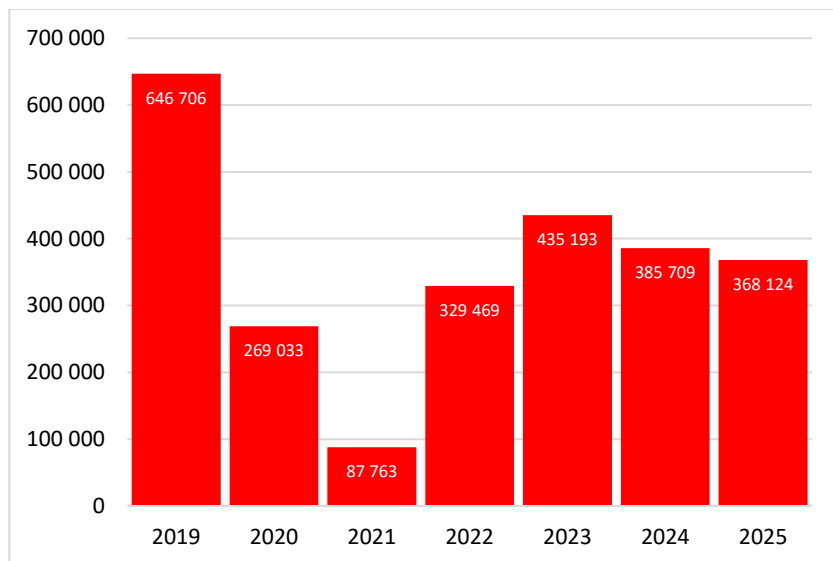
Den svenska flygmarknadens återhämtning till förpandemiska nivåer dröjer. Flera av de prognoser som jag tagit del av visar på en återtagen marknad först runt 2030. Skälet till detta är en tilltagande minskad efterfrågan i inrikestrafiken, som började före pandemin och som bedöms fortsätta även framöver. Figuren nedan visar att antalet erbjudna flygstolar inom det svenska inrikesflyget har varierat kraftigt i samband med pandemin. Återhämtningen efter pandemin avbröts 2024 och nedgången har sedan fortsatt under mars 2025 med 10 procent lägre utbud jämfört med samma period 2024 och med 20 procent lägre utbud jämfört med mars 2023. Jämfört med mars månad 2019 har utbudet för 2025 halverats.

Figur 6.5 Antalet utbudna flygstolar i det svenska inrikesflyget under mars månad 2019–2024



Källa: Trafikverket.

På efterfrågesidan minskade antalet inrikespassagerare under mars 2025 med nära 5 procent jämfört med mars 2024. Sett till årets tre första månader har antalet inrikespassagerare minskat med 9 procent jämfört med samma period 2024, vilket bekräftar en vikande trafiktrend inom inrikesflyget efter ett par års återhämtning efter pandemin. Jämfört med mars 2023 har antalet passagerare minskat med 15 procent. I jämförelse med mars 2019 har inrikesflyget under mars 2025 hela 43 procent färre passagerare i inrikesflyget, se figuren nedan.

Figur 6.6 Antal passagerare i det svenska inrikesflyget under mars månad 2019–2025

Källa: Trafikverket.

Utrikestrafiken står och kommer framöver att stå för trafiktillväxten, men även utrikestrafiken har återhämtat sig långsamt, åtminstone när man betraktar andra flygmarknader i Europa. Flertalet länder i Europa är nära eller har passerat 2019 års trafikvolym, medan Sverige avviker. Eurocontrol har i en jämförande analys av flygmarknadens storlek mätt i antalet rörelser (avgångar och ankomster vid ländernas flygplatser) i 40 europeiska länder placerat Sverige nära mitten (plats 16), men när analysen jämför hur flygtrafiken procentuellt har utvecklats sedan pandemin så hamnar Sverige nära en jumboplacering (plats 38).

Figur 6.7 Jämförelse av flygmarknadens storlek i 40 europeiska länder 2024

Antal avgångar och ankomster i respektive land, procentuell jämförelse mellan 2023 och 2019

#	COUNTRY	AVG. ARR/DEP	vs 2023	vs 2019
1	United Kingdom	5 488	+4%	-6%
2	Spain	4 984	+8%	+8%
3	Germany	4 711	+4%	-16%
4	France	4 086	+2%	-5%
5	Italy	3 789	+8%	+5%
6	Türkiye	3 140	+4%	+12%
7	Netherlands	1 596	+5%	-5%
8	Greece	1 483	+8%	+18%
9	Switzerland	1 287	+5%	-3%
10	Norway	1 283	-1%	-9%
11	Poland	1 227	+11%	+9%
12	Portugal	1 217	+1%	+9%
13	Belgium	862	+4%	-8%
14	Austria	861	+4%	-12%
15	Denmark	855	+4%	-8%
16	Sweden	848	-2%	-24%
17	Ireland	816	+1%	+1%
18	Morocco	655	+15%	+18%
19	Romania	532	+4%	+4%
20	Finland	481	+6%	-21%
21	Czech Republic	427	+13%	-9%
22	Hungary	369	+16%	+2%
23	Croatia	344	+12%	+11%
24	Israel	309	-29%	-36%
25	Serbia & Montenegro	303	+5%	+16%
26	Cyprus	266	+8%	+16%
27	Bulgaria	243	+3%	-5%
28	Luxembourg	196	-0%	-6%
29	Albania	187	+34%	+140%
30	Malta	182	+13%	+14%
31	Latvia	175	+4%	-27%
32	Georgia	171	+26%	+35%
33	Lithuania	159	+8%	-9%
34	Estonia	111	+11%	-12%
35	Armenia	108	-10%	+48%
36	Moldova	88	+34%	+18%
37	Slovakia	86	+8%	-5%
38	North Macedonia	68	+6%	+16%
39	Slovenia	67	+6%	-22%
40	Bosnia and Herzegovina	62	+4%	+17%

Källa: Eurocontrol.

På flygplatsnivå släpar Arlanda flygplats efter. Arlanda var den 26:e största flygplatsen mätt i antalet flygrörelser i Europa år 2024 och av de 40 flygplatserna i Eurocontrols sammanställning landade Arlanda på plats 36 när man betraktar återhämtningen jämfört med 2019, se tabell nedan¹.

¹ Ibid. Notera att Köpenhamn flygplats är på plats 16, Oslo flygplats på plats 20 och Helsingfors flygplats på plats 32.

Figur 6.8 Jämförelse mellan de 40 största flygplatserna i Europa 2024

Antal avgångar och ankomster, procentuell jämförelse mellan 2023 och 2019

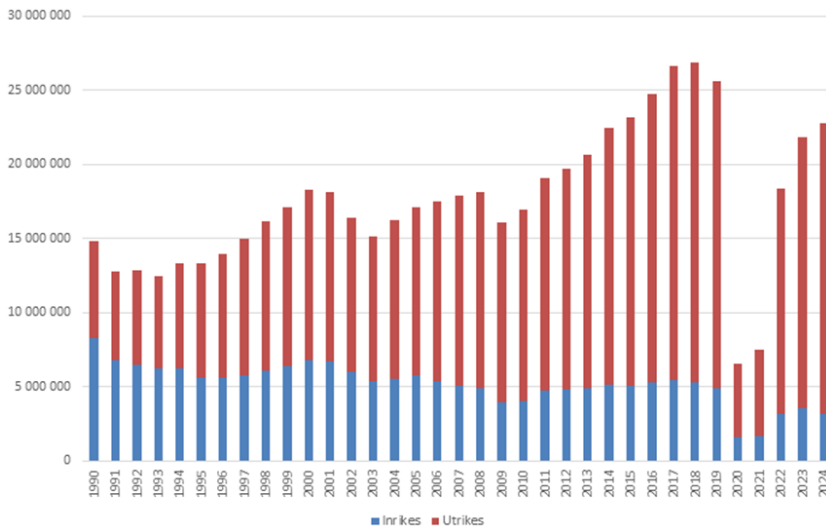
#	AIRPORT	ICAO	AVG. FLIGHTS	vs 2023	vs 2019
1	Istanbul	LTFM	1 401	+2%	+57%
2	Amsterdam	EHAM	1 336	+6%	-4%
3	London Heathrow	EGLL	1 302	+4%	-1%
4	Paris Charles de Gaulle	LFPG	1 275	+2%	-8%
5	Frankfurt	EDDF	1 204	+2%	-14%
6	Madrid Barajas	LEMD	1 148	+8%	-2%
7	Barcelona	LEBL	951	+9%	+1%
8	Munich	EDDM	887	+8%	-22%
9	Rome Fiumicino	LIRF	862	+18%	+2%
10	London Gatwick	EGKK	725	+3%	-7%
11	Athens	LGAV	721	+11%	+19%
12	Zurich	LSZH	705	+6%	-4%
13	Vienna	LOWW	678	+5%	-12%
14	Dublin	EIDW	666	+1%	+2%
15	Palma de Mallorca	LEPA	661	+6%	+11%
16	Copenhagen	EKCH	658	+6%	-9%
17	Istanbul Sabiha Gokcen	LTFJ	639	+6%	+2%
18	Lisbon	LPPT	626	+1%	+3%
19	Antalya	LTAI	624	+4%	+12%
20	Oslo	ENGM	600	+1%	-13%
21	Milan Malpensa	LIMC	586	+6%	-9%
22	Paris Orly	LFPO	565	-1%	-7%
23	London Stansted	EGSS	554	+4%	+2%
24	Manchester	EGCC	537	+9%	-3%
25	Brussels	EBBR	530	+3%	-16%
26	Stockholm Arlanda	ESSA	521	+1%	-18%
27	Berlin Brandenburg	EDDB	517	+8%	+109%
28	Warsaw Chopin	EPWA	500	+10%	-6%
29	Geneva	LSGG	473	+4%	-4%
30	Malaga	LEMG	465	+8%	+21%
31	Dusseldorf	EDDL	425	+2%	-31%
32	Helsinki	EFHK	418	+8%	-22%
33	Nice	LFMN	407	+2%	+2%
34	Gran Canaria	GCLP	380	+8%	+12%
35	London Luton	EGGW	360	+2%	-7%
36	Prague	LKPR	355	+14%	-14%
37	Dubai International	OMDB	346	+4%	+25%
38	Budapest	LHBP	344	+17%	+3%
39	Hamburg	EDDH	332	+6%	-19%
40	Edinburgh	EGPH	329	+4%	-9%

Källa: Eurocontrol.

I jämförelsen halkar således Sverige och Arlanda flygplats efter i flygtrafiken. Redan åren före coronapandemin påverkades efterfrågan av den ekonomiska konjunkturavmattningen. Arlanda har som figuren nedan visar tappat 10 års tillväxt med trafiktal för år 2024 som näst intill motsvarar 2014 års nivå. Detta förklaras till stor del av att inrikestrafiken på Arlanda flygplats inte har återhämtats efter pandemin, i stället har den krympt med 40 procent under det senaste decenniet. Samtidigt har utrikestrafiken nästan återgått till de passagerarvolymerna som rådde före pandemin. Jag

bedömer att inrikesflygets problem är bestående med tydliga orsaker och att det finns anledning för staten att garantera en grundläggande tillgänglighet, något jag redogör för nedan.

Figur 6.9 Utvecklingen på Arlanda flygplats fördelat på inrikes och utrikes passagerare mellan 1990–2024

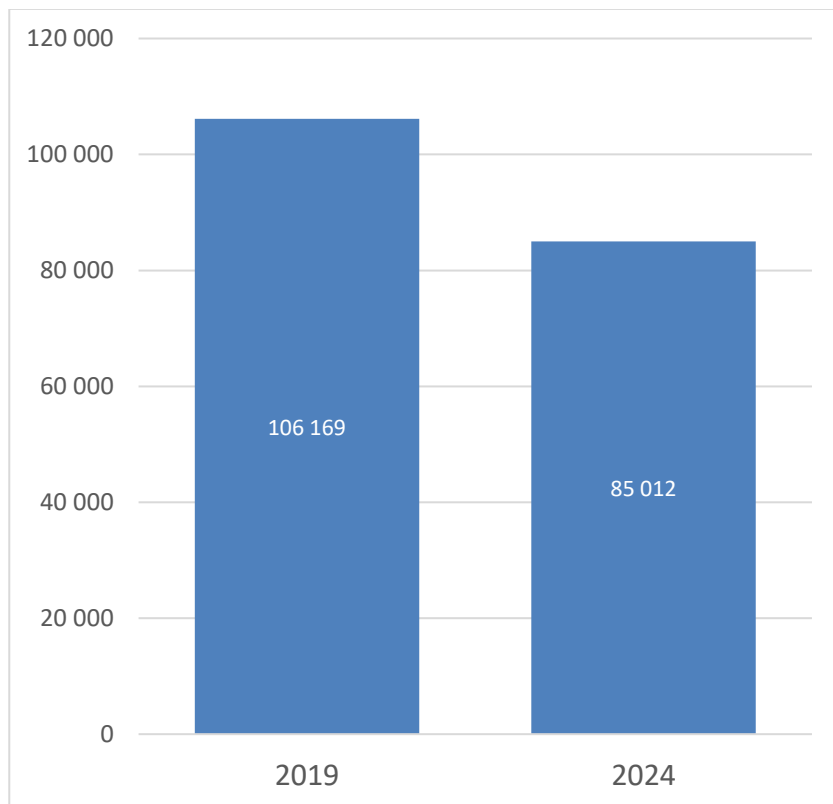


Källa: Trafikverket och Transportstyrelsen.

Flygmarknaden har alltid varit en tidig konjunkturmätare och utbudet justeras snabbt utifrån rådande efterfrågan. Den ekonomiska utvecklingen som präglades av fortsatta risker och utmaningar i samband med pandemiåren kombinerat med stora omvärldsfaktorer som kriget i Ukraina och Mellanöstern, har sannolikt påverkat den svenska flygmarknaden, mer än i flertalet andra länder i Europa, vilket bekräftas av trafikutvecklingen.

Ett annat sätt att redovisa den krympande flygtrafiken på Arlanda är att antalet avgångar från Arlanda under år 2024 minskade med 20 procent i jämförelse med året före pandemin (2019), se figuren nedan. Då ska man ändå ha i åtanke att det har skett en bred återhämtning från ett betydligt större tapp under 2020 och de närmaste åren därefter.

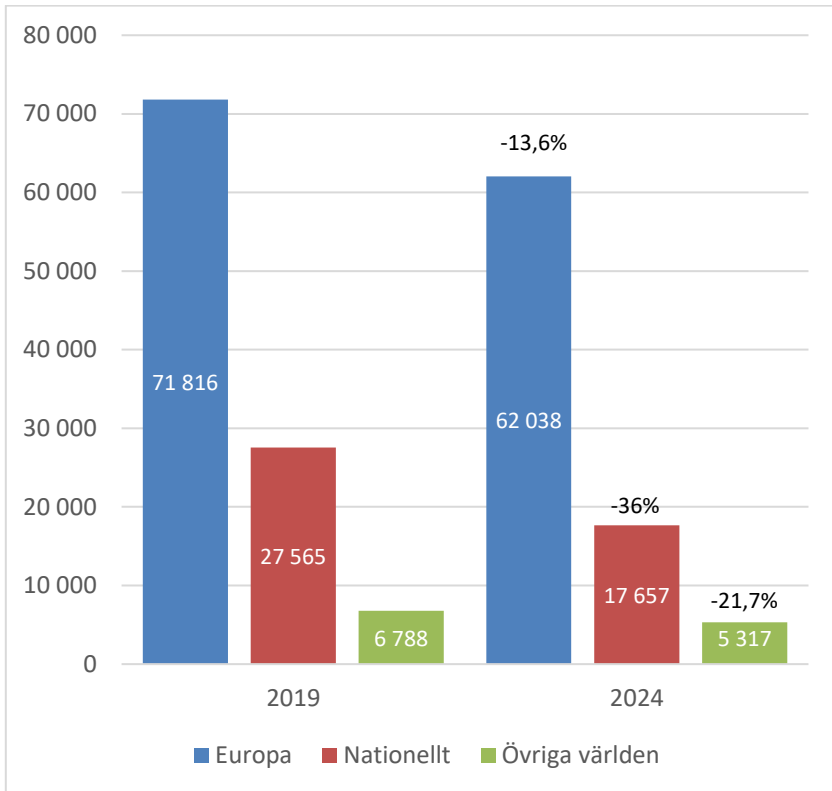
Figur 6.10 Antalet flygavgångar inrikes och utrikes flyglinjer på Arlanda flygplats 2019 i jämförelse med 2024



Källa: Trafikverket.

Figuren nedan visar att inrikestrafiken från Arlanda har förlorat nära 4 av 10 avgångar sedan år 2019 vilket naturligtvis betyder att antalet dubbelturer i inrikestrafiken från Arlanda ut till destinationer inom landet har minskat i samma storleksordning. Ett färre antal avgångar och ankomster på vardagar påverkar på ett direkt menligt sätt tillgängligheten. Antalet avgångar minskade även i utrikestrafiken från 2019 i jämförelse med 2024, särskilt långväga flygresor.

Figur 6.11 Antal avgångar på Arlanda flygplats fördelat per region
År 2019 jämfört med 2024



Källa: Trafikverket.

Tre sammankopplade faktorer har sannolikt påverkat flygtrafiken i Sverige mer än vad som gäller för andra länder. Flygskattens införande år 2018, ändrade beteenden och resepolicyer inom affärsresandet med flygreserestriktioner och en allmän flygskam som en konsekvens av uppmärksamheten kring klimathotet är högst troliga efterfrågedämpare även om det är svårt att kvantifiera dess direkta effekter, särskilt i förhållande till den allmänna konjunkturutvecklingen, demografiska förändringar och andra makroekonomiska faktorer i Sverige.

Riksdagen har beslutat att lagen om skatt på flygresor ska upphöra den 1 juli 2025. Detta kommer högst troligt att stimulera efterfrågan inom flyget som alla andra produkter som är föremål

för lägre skatter och avgifter. Faktum är att det kan vara en konkurrensfördel för svensk luftfart eftersom flygskatt finns eller kommer att införas i våra grannländer samt i flera andra länder på europeiska kontinenten.

Flygskammen, kanske den för Sverige mest unika företeelsen av påverkansfaktorer, finns latent och påverkar beteenden och resval, men min bedömning är att den kanske har mattats av något efter pandemiåren. Kanske skulle ett skäl till detta kunna vara att flygets betydelse för samhällsviktiga transporter tydliggjordes under pandemin. Men, helt klart är att flygskammen har skapat ett socialt tryck på individer, föreningar och organisationer att minska sin klimatpåverkan, vilket ofta innebär färre eller inga inrikesflygresor alls. Sammanfattningsvis bör flygskam betraktas som ett fenomen som främst påverkat inrikesmarknaden, medan utrikesresor – särskilt utrikes semesterresor – har fortsatt att öka i omfattning.

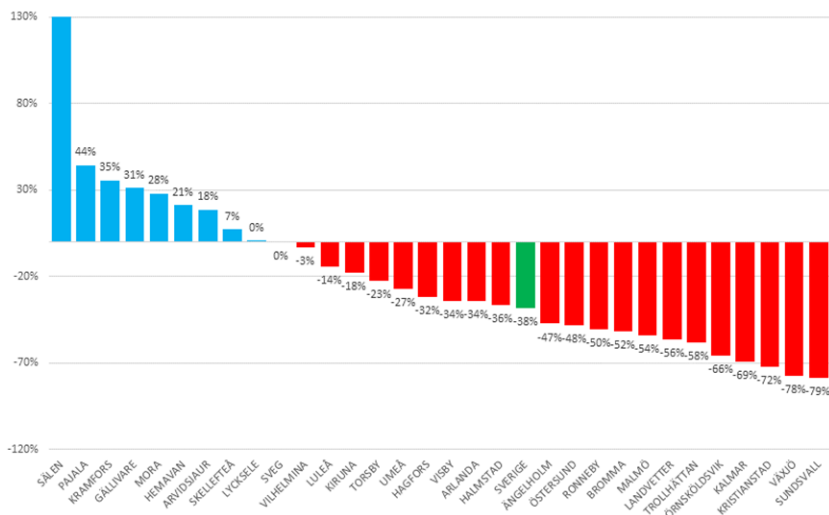
När det sedan gäller resepolitics med fokus på hållbart resande bland företag och offentlig förvaltning i Sverige har dessa inte sällan valt bort möjligheten att resa med flyg i tjänsten. Jag har inte aktuell statistik på detta men min bedömning är att flygresor i tjänsten i hög utsträckning ännu förbjuds på många sträckor, inte minst inrikesresor, eller att flygfria tjänsteresor premieras i hög utsträckning på andra sätt. Flygresor ska enligt sådana resepolitics antingen helt undvikas eller endast väljas som sista alternativ med interna riktlinjer där tågresor prioriteras framför flygresor, särskilt för resor under cirka 50 mil, vilket betyder att merparten av det svenska inrikesflyget omfattas. Samtidigt finns en pågående förändring i flera kommuner och regioner, där policyn nu tillåter inrikesflyg om resan kan kompenseras med användning av hållbart flygbränsle (SAF). Inrikestrafiken, där affärsresandet utgör en viktig intäkt för att upprätthålla flyglinjer, har naturligtvis svårigheter på grund av detta, samtidigt som distansarbete och digitala möten sänker efterfrågan ännu mer. Jag är vidare inte övertygad om att hållbara resepolitics behöver vara synonymt med flygfria resepolitics, eftersom hållbarhet handlar om så mycket annat. Hur den sociala och ekonomiska hållbarheten i Sverige påverkas av detta i förlängningen återstår att se.

Många regionala och icke-statliga flygplatser får i dag bidrag för att finansiera driften av flygplatsen. Det kan synas något anmärkningsvärt att samma kommuner och regioner som önskar utökad

statligt bidrag för att finansiera driften vid sina flygplatser samtidigt kan ha resepolicyer som innebär att de anställda inte ska resa med flyg. Jag finner detta beteende inkonsekvent. Utifrån mitt perspektiv anser jag att det är rimligare att man i stället klimatkompenserar för sina resor och transporter och därmed också bidrar till att utveckla efterfrågan på exempelvis biobränsle

Figur 6.12 Inrikestrafiken 2024 jämfört med 2019

Procentuella förändringar för linjefarten per flygplats



Källa: Trafikverket och Transportstyrelsen. *Kommentar:* Notera att vid sju av nio flygplatser som sett tillväxt i inrikestrafiken sedan 2019 är flygplatser där flyglinjen är upphandlad av staten. Hos samtliga flygplatser söder om Arlanda flygplats tappar inrikesflyget stort.

Inrikestrafikens utveckling går mot problematiska nivåer för nationell trafikförsörjning

Jag konstaterar att inrikestrafikens akut svaga utveckling påverkar Arlandas roll som nationellt nav för inrikesflyget, men framför allt påverkas tillgängligheten för flera regioner i Sverige. Enligt Transportstyrelsen har 4 av 10 inrikespassagerare försvunnit på endast fem år, från 7 miljoner till 4,2 miljoner avresande inrikespassagerare. Det anmärkningsvärda med detta är att Sverige under närmare 30 år haft en stabil inrikesmarknad i trakterna kring 7 miljoner avresande resenärer, se figuren ovan. Ett kraftigt trendbrott har således hänt på kort tid. Detta hotar den kommersiella bärkraften för inrikes-

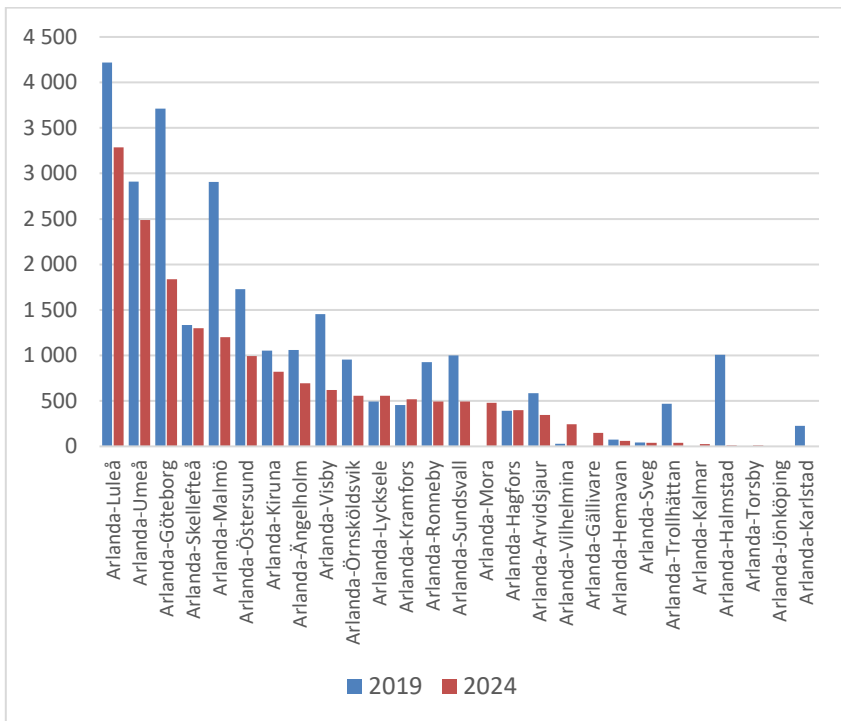
flyget, och men i första hand kan utbudet påverkas med färre avgångar och högre priser. Samtidigt som det sjuåriga affärsavtalet mellan SAS och BRA räddade kvar flygverksamhet i Sverige, innebär det samtidigt vidare en utebliven eller minskad konkurrens och ett ytterligare minskat utbud och risk för prisökningar på flertalet inrikeslinjer, åtminstone på kort sikt., Det är dessa flygbolag bredvid Norwegian och flygbolagen på Trafikverkets upphandlade flyglinjer som i stort sett utgör det svenska inrikesflyget. En sådan konsoliderad marknad har inte inrikesflyget upplevt sedan avregleringen 1992. I början av april 2025 har endast 2 flyglinjer (Umeå och Luleå) konkurrerande flygbolag (SAS och Norwegian) på flyglinjen till och från Stockholm Arlanda.

För bland annat linjerna Göteborg och Malmö till och från Stockholm Arlanda flyger SAS numera ensamt. SAS, som till omkring 25 procent ägs av danska staten, har i dagsläget ungefär 90 procent av den svenska inrikesmarknaden.

Med alla de faktorer jag räknat upp kan jag utifrån följande nakna siffror i nedanstående figur konstatera att inrikesflyget från Arlanda flygplats har tappat mycket sedan tiden innan pandemin och att det på flyglinjenivå (i antal avgångar) blir särskilt tydligt. Bland de stora förlorarna hör bland annat Arlanda–Malmö (minus 59 procent), Arlanda–Göteborg (minus 51 procent), Arlanda–Sundsvall (minus 51 procent), Arlanda–Ronneby (minus 47 procent) och Arlanda–Östersund (minus 43 procent).

Figur 6.13 Antalet inrikes avgångar från Arlanda flygplats

År 2019 jämfört med 2024



Källa: Trafikverket

Inrikesflygets pågående kollaps påverkar direkt flygplatsekonomi. De icke-statliga flygplatserna, med en stor andel inrikestrafik, har sett det totala passagerarantalet halveras sedan 2019 och driftunderskottet fördubblas under samma period. Det har resulterat i en sämre ekonomisk situation för de icke-statliga flygplatserna. Swedaviakoncernens rörelseresultat 2024 uppgick till 26 miljoner kronor medan segmentet Flygplatsverksamhet landade på 39 miljoner kronor. Tabellen nedan åskådliggör hur mycket inrikestrafiken mätt i antalet veckavgångar har minskat på endast fem år, även om utfallet varierar stort mellan de 10 största inrikeslinjerna i Sverige. Antalet avgångar till Stockholm från Göteborg och Malmö har mer än halverats. Ännu sämre utveckling har exempelvis Ronneby och Ängelholm flygplatser med nära två tredjedelar färre avgångar. De norrländska flygplatserna i Luleå, Umeå och Östersund har för-

lorat färre avgångar (från en femtedel till en tredjedel färre avgångar i veckan) och Skellefteå såg till och med en försiktig ökning.

Tabell 6.3 Antal avgångar till Stockholm (Arlanda och Bromma flygplatser)

Typvecka (vecka 47) år 2019 respektive 2024

Från	Till	Antal avgångar 2019 (v. 47)	Antal avgångar 2024 (v. 47)	Förändring i procent
Göteborg	Stockholm	155	74	-59 %
Malmö	Stockholm	129	73	-56 %
Umeå	Stockholm	94	71	-25 %
Luleå	Stockholm	88	74	-16 %
Visby	Stockholm	72	44	-39 %
Ängelholm	Stockholm	70	27	-61 %
Ronneby	Stockholm	45	17	-62 %
Kalmar	Stockholm	45	17	-62 %
Östersund	Stockholm	39	27	-31 %
Skellefteå	Stockholm	29	30	3 %

Källa: Trafikverket och OAG

Den kraftig minskade efterfrågan i inrikesflyget i Sverige och på Arlanda minskar utbudet av tillgängliga dagliga avgångar som i sin tur försämrar tillgängligheten och minskar konkurrenskraften för såväl flygbolag som för näringslivet i Sverige och gör att det blir svårare att nå och röra sig i Sverige. Det kan till och med leda till nedläggningar av flyglinjer.

Tabellen nedan visar hur inrikestrafiken på kommersiella flyglinjer såg ut 2024 och innan BRA lade ned sin trafik på Bromma flygplats. BRA har genom avtalet med SAS fortsatt trafikera Kalmar och Halmstad men denna gång från Arlanda flygplats. Ett antal flygplatser har under året förlorat sin inrikestrafik och det gäller Stockholm–Kristianstad, Stockholm–Sundsvall samt Stockholm–Växjö. Redan under 2019 lades inrikestrafiken ned på linjerna Stockholm–Karlstad och Stockholm–Jönköping. Sundsvall har återfått sin stockholmslinje till Arlanda i början på året och i skrivande stund avser flygbolag återstarta trafiken från Stockholm Arlanda till Karlstad respektive Stockholm Bromma till Växjö under våren och sommaren 2025.

Tabell 6.4 Inrikesflyget på kommersiella flyglinjer 2024 innan flygbolaget BRA upphörde med inrikes verksamhet på Bromma flygplats

Linjer	SAS (ARN)	BRA (BMA)	Norwegian (ARN)	Övriga flygbolag (ARN / BMA)
			(X) ¹	
Stockholm–Kiruna	X			
Stockholm–Luleå	X		X	
Stockholm–Skellefteå	X			
Stockholm–Umeå	X	X	X	
Stockholm–Örnsköldsvik				X
Stockholm–Östersund	X	X		
Stockholm–Sundsvall	X			
Stockholm–Sälen		(X) ²		
Stockholm–Visby	X	X	(X) ³	
Stockholm–Trollhättan				X
Stockholm–Göteborg	X	X		
Stockholm–Halmstad		X		
Stockholm–Ängelholm	X	X		
Stockholm–Växjö		X		
Stockholm–Kalmar		X		
Stockholm–Ronneby	X	X		
Stockholm–Malmö	X	X		
Stockholm–Kristianstad				
	11	11 (12)	3 (4)	2

Källa: Trafikverket. Kommentar: ARN = Arlanda flygplats, BMA = Bromma flygplats.

¹ Norwegian: 2 turer i veckan. ² BRA: Under december-mars. ³ Norwegian: Under juni-augusti.

Jag kan konstatera att de inrikeslinjer som är kvar i dag inte bara har sett en kraftigt minskad passagerarvolym jämfört med 2019, utan de har även ett betydligt lägre utbud mätt i antalet avgångar som direkt påverkar tillgängligheten. Av det följer även att platsutbudet har minskat och att konkurrensen i det närmaste upphört.

Den utveckling jag konstaterar i inrikestrafiken och den tämligen svaga utvecklingen av nya utrikeslinjer från Arlanda flygplatser innebär även en försämrad tillgänglighet för godstransporter med bellyfrakt.

Min bedömning är att regeringen, utöver de 11 flyglinjer som Trafikverket infört allmän trafikplikt på, bör peka ut ytterligare samhällsviktiga inrikes flyglinjer med allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Jag redovisar detta lite mer utförligt i ett senare avsnitt.

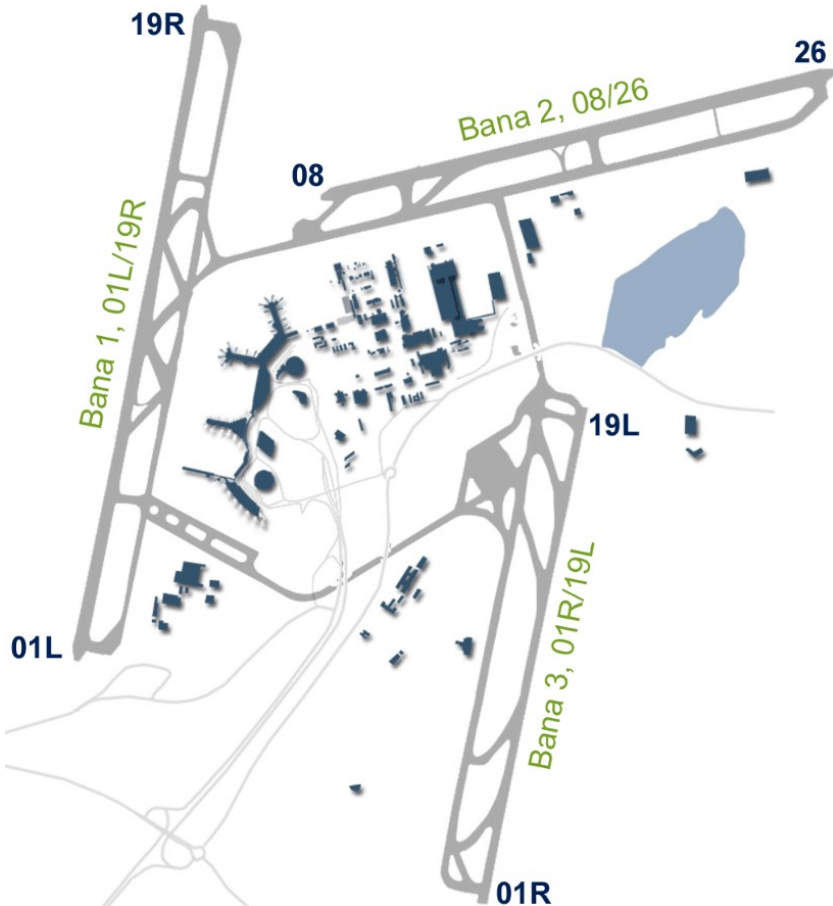
Utrikesflyget står för den långsiktiga tillväxten

Enligt Swedavias senaste årsredovisning hade Arlanda flygplats 135 utrikeslinjer under 2024. Medan inrikestrafiken backade 10 procent på Arlanda så ökade utrikestrafiken med 4 procent och totalt ökade antalet passagerare med 1 procent jämfört med 2023. Även om detta bara redovisar en årsförändring är detta den etablerade trenden, dvs att tillväxten på Arlanda flygplats beror på utrikestrafiken. En konjunkturförstärkning och starkare krona förväntas bidra till att inte minst fritidsresor utomlands fortsätter att växa framöver. Även utrikestrafiken, åtminstone europatrafiken, är koncentrerad till ett fåtal dominerande flygbolag men är långt ifrån så konsoliderad som inrikestrafiken. Under 2023 delade SAS, tillsammans med Ryanair och Norwegian, på halva utrikesmarknaden. En svag återhämtning ses nu i den interkontinentala passagerartrafiken till och från Stockholm Arlanda med direktflyg året runt till bland annat New York, Abu Dhabi, Dubai och Tokyo, men det är ändå ett mycket blygsamt utbud i jämförelse med exempelvis SAS omfattande interkontinentala satsning till och från Köpenhamn flygplats.

Verksamheten vid Arlanda flygplats

Bansystemet vid Arlanda flygplats består av rull- och taxibanor. Flygplatsen har tre rullbanor, där flygplan startar och landar, samt taxibanor som förbinder rullbanorna med terminalområdet. Två av rullbanorna är parallella (bana 1 och 3) med en separation på 2 300 meter, vilket innebär att banorna kan användas oberoende av varandra. Bansystemet är länkat till ramper, uppställningsplatser och transportvägar för övrig fordonstrafik, exempelvis räddningstjänst och snörensningfordon.

Figur 6.14 Arlanda flygplats bansystem



Källa: Swedavia AB.

Kapaciteten på Arlanda flygplats uppgår i dagsläget till 84 rörelser per timme, med nuvarande sätt att använda rullbanorna. I dagsläget tillämpas segregerade parallella operationer. Denna metodik innebär att man landar på den ena parallellbanan och startar på den andra.

För att flygplatsen ska kunna hantera den maximala trafikvolymen krävs att båda parallellbanorna är tillgängliga, att det inte finns några begränsningar avseende påfarter och avfarter till rullbanorna, att det finns taxibanor och uppställningsplatser i tillräcklig omfattning så att trafiken kan avvecklas utan att det ska bli köbildning, att lågfartstrafiken kan avvecklas på samma sätt som i dag med i

huvudsak lågfartskurser vid sidan om SID-trafik samt att siktförhållandena motsvarar CAT I-förhållanden eller bättre, ingen vindpåverkan, normala väderförhållanden i övrigt och att bromsverkan på rullbanan är god.

När antalet rörelser närmar sig flygplatsens kapacitetstak blir systemet känsligt för störningar. Svåra väder- och vinterförhållanden kan i en sådan situation ge betydligt större följdförseningar jämfört med när det finns utrymme för fler rörelser. Det kan ställa krav på att kapacitetsåtgärder vidtas i ett tidigare skede, redan innan kapaciteten för bansystemet nått det absoluta kapacitetstaket.

Genomförda och planerade utvecklingsåtgärder

Genomförda åtgärder

Swedavia AB beslutade om genomförande för huvuddelarna i sin tidigare utvecklingsplan för Arlanda flygplats i början av år 2019, varpå upphandling och genomförande inleddes. Med utbrottet av Covid-19-pandemin ändrades förutsättningarna drastiskt, med bland annat en minskad flygtrafik. Swedavia vidtog då åtgärder för att kraftigt reducera infrastrukturinvesteringarna, vilket resulterade i att den nya piren (Pir G) och utbyggnaden av bagagesystemet pausades. Swedavia beslutade dock att fortsätta utbyggnaden av den nya säkerhetskontrollen och handelsplatsen samt sammankoppling av terminal 4 och 5. Under de senaste åren har Swedavia genomfört följande åtgärder:

- nytt driftområde (klart 2018),
- nya ytor och passager i Terminal 5 (klart 2018),
- uppställningsplatser (klart 2018),
- central godsmottagning (klart 2018),
- terminal 5 länkas samman med Terminal 4 (klart 2022),
- breddad gång med rullband mellan gate 1–10 och 11–24 i Terminal 5 (klart 2022),
- ny säkerhetskontroll i Terminal 5 (klart 2023),
- ny marknadsplats i Terminal 5 (klart 2024).

Planerade åtgärder

Swedavias utvecklingsplan för Arlanda flygplats fram till år 2040 innehåller åtgärder både avseende bansystemet, terminalerna och angoringssystemet. Den baserar sig på en prognos framtagen av Swedavia 2023, där antalet årspassagerare bedöms till 25 miljoner år 2025, 29 miljoner år 2030 och 34–35 miljoner år 2040. Vidare anammats fyrstegsprincipen som förhållningssätt.

På terminalsidan är den övergripande bilden att den tidigare Terminal 4 sedan år 2022 är hopbyggd och en del av Terminal 5. Vidare planeras Terminal 2 att byggas ihop med Terminal 3. Swedavia har genomfört åtgärder i Terminal 5, som jag nämner i avsnittet ovan, och förbereder för ett nytt bagagesystem i terminalen. En större utbyggnad av Terminal 2 ligger bortom år 2040.

När det gäller dagens angoringssystem ser Swedavia flera utmaningar. Angöringen upplevs som svårorienterad, som tillsammans med cirkulerande trafik och korsande trafikströmmar skapar köer. Angöring för buss saknas vid Terminal 5, vilket påverkar kapaciteten i hela systemet och orsakar klagomål från passagerare och operatörer. Obehörig trafik kan komma nära terminalerna, vilket är en säkerhetsrisk. Dagens bussangöring vid Terminal 4 är en provisorisk lösning, som leder trängsel. Hämta- och lämna-trafiken parkerar fel, vilket leder till konflikter och tillbud.

När det gäller utvecklingen i stort är Swedavias planer att bygga klart Terminal 5 innan man går vidare med andra terminaler på flygplatsen och att vidta mindre kapacitetsåtgärder först för att kunna skjuta på investering i en ytterligare parallell rullbana.

Polis- och tullmyndighetens verksamheter

Polismyndigheten

Med syfte att främja rättvisa och trygghet har bland annat Polismyndigheten i uppgift att upprätthålla allmän ordning och säkerhet och i övrigt se till att ge allmänheten skydd och annan hjälp. Polismyndigheten bedriver en sådan verksamhet vid Arlanda flygplats.

Polismyndigheten har även ansvarar för gränskontroll till och från Sverige, så även på Arlanda flygplats som utgör en av Sveriges största gränspassager. I gränspolisverksamheten ingår också att

utföra inre utlänningskontroll och verkställa Migrationsverkets och domstolsbeslut om avvísning eller utvisning. Polisen är skyldig att utföra kontroller av alla personer som reser över en yttre gräns, det vill säga till och från länder som inte är med i Schengensamarbetet. Gränskontroll vid yttre gräns är obligatorisk. Det rättsliga stödet för Polisens personuppgiftsbehandling i samband med gränskontroll finns i EU:s dataskyddsförordning (GDPR), gränskodex, utlänningsdatalagen och brottsdatalagen.

Införandet av Entry Exit System (EES) är en sådan skärpning av kraven på gränskontroll som åtminstone på kort sikt kommer att ha stor påverkan på genomströmningshastigheten och kapacitetsbehoven, inte minst i ankomstflödet, vilket är en stor utmaning för samtliga flygplatser som hanterar non-Schengentrafik. Automatiserad gränskontroll skulle avhjälpa situationen väsentligt via bland annat så kallade ABC-gater och det är Polismyndighetens ansvar att införa en sådan lösning.

Tullverket

Tullverket ansvarar för kontroll av varor som förs in och ut ur Sverige, och kontroller görs oberoende av Polismyndighetens gränskontroll. I regleringsbrevet prioriteras in- och utförelsestrukturer inom områdena hälsa, miljö och säkerhet. Kroppsvisitation kan bli aktuell och är en kontroll av de kläder en person har på sig. Syftet med att genomföra en kroppsvisitation är att det finns anledning att anta att det finns föremål i kläderna som kan tas i beslag. En kroppsvisitation kan utföras när som helst under en tullkontroll, och ska helst genomföras inomhus i avskilt rum eller i lämpligt utrymme. Det innebär till exempel varor som: narkotika, alkohol, tobak, läkemedel, vapen, farligt avfall med mera. Tullverket ser vidare till att korrekta tullavgifter, skatter och andra avgifter betalas in samt att regler för in- och utförelsestrukturer följs. Tullverket har en klareringsexpedition med i huvudsak elektroniskt kontrollflöde på Arlanda flygplats samt har ett så kallat huvudtullfilter på Terminal 2 och Terminal 5. Dessutom finns tullfilter vid Pir D och Pir F.

6.4.3 Riksintressen vid Arlanda flygplats och dess omland

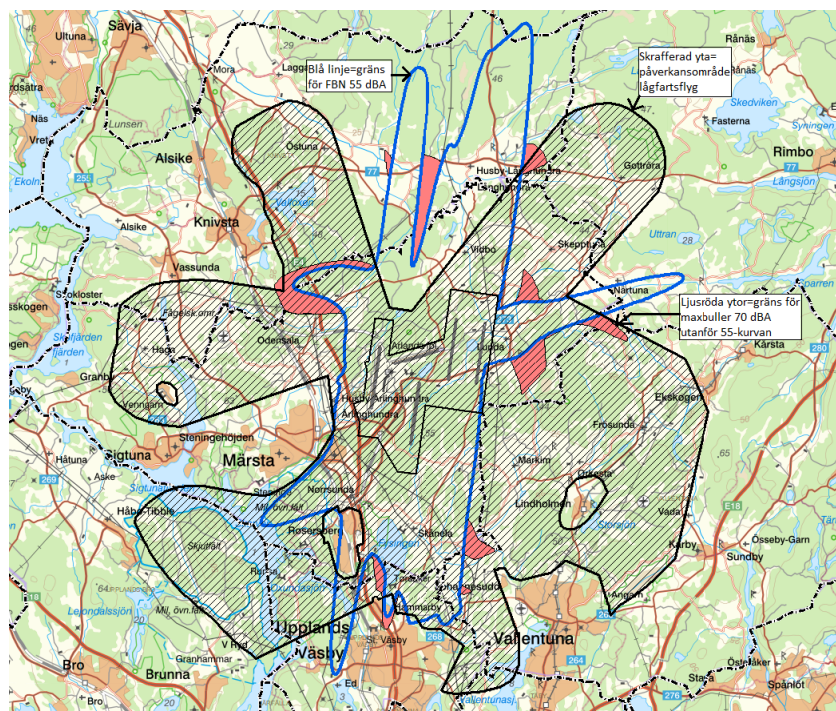
Arlanda flygplats

Riksintresseområdet kring Arlanda flygplats utgörs av mark som direkt används eller i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas vid planering och prövningar, exempelvis områden för framtida rullbanor.

De anspråk som redovisas i riksintressepreciseringen handlar dels om att garantera flygplatsens funktion, dels om lämplig markanvändning inom flygplatsens influensområde med hänsyn till bullerstörningar och risker för olyckor vilket främst prövas i planering och bygglov enligt plan- och bygglagen. I Arlandas fall tillkommer påverkansområdet för lågfartsflyget som mest påverkar vart det går att bygga nytt.

Tillkomst av nya eller utökning av befintliga tätorter kan komma att försvåra eller omöjliggöra hanteringen av lågfartsflyget. Avgränsningen av påverkansområdet för lågfarten, som innebär att inga nya tätorter kan tillkomma eller utökas har tre undantagsområden i Venngarn och Rosersberg i Sigtuna kommun samt Lindholmen i Vallentuna kommun, se inringade områden i figuren nedan över påverkansområdet. Sammantaget inkluderas ytor i fem kommuner – Norrtälje, Knivsta, Sigtuna, Vallentuna och Upplands-Väsby – av Arlanda flygplats påverkansområde.

Figur 6.15 Påverkansområde för lågfartsflyg och buller runt Arlanda flygplats



Källa: Trafikverket.

Ostkustbanan

Ostkustbanan är av riksintresse och sträcker sig mellan Stockholm och Sundsvall och har en viktig funktion i att förbinda städerna utmed Norrlandskusten med Stockholm och södra delarna av landet. EU har pekat ut Ostkustbanan som en del i det övergripande nätet (comprehensive network), vilket innebär att banan anses ha stor betydelse för den regionala utvecklingen och för medborgarnas mobilitet.

En riksintresseprecisering för delen Solna–Uppsala finns framtagen och är beslutad år 2016. I den bedöms alla stationer på sträckan Solna–Uppsala också vara av riksintresse. Banans centrala funktion är dels att stödja det omfattande arbetsresandet i korridoren Stockholm–Uppsala, dels att försörja Arlanda flygplats med persontrafik. Banan ska också erbjuda god tillgänglighet för godstrafik, bland annat till kombiterminalen och postterminalen vid Rosersberg.

Ostkustbanan, tillsammans med riksintresset motorvägen E4, fyller en viktig funktion för regionens transporter. Banan möjliggör yteffektiva gods- och persontransporter i ett stråk med hög transportefterfrågan. Utifrån de kapacitetsbegränsningar som råder på järnvägen mellan Stockholm och Uppsala i dag, den förväntade trafikutvecklingen samt planerna på nya stationer ser Trafikverket ett behov av att i framtiden genomföra kapacitetshöjande åtgärder på sträckan. Trafikverket vill säkerställa att följande åtgärder är möjliga att genomföra i framtiden:

- utbyggnad från fyra till sex spår mellan Tomtebodavägen och Skavstaby,
- utbyggnad från två till fyra spår mellan Skavstaby och Myrbacken, (via Arlanda eller via Märsta),
- utbyggnad från två till fyra spår mellan Myrbacken och Uppsala C.

Vilket markbehov de nya spåren kräver avgörs av var, i förhållande till befintlig järnväg, nya spår kan byggas.

Arlandabanan

Arlandabanan är ett riksintresse och består av järnvägen mellan Rosersberg och Arlanda flygplats (Södra Böjen) och järnvägen mellan Arlanda flygplats och Odensala (Norra Böjen) samt stationsanläggningarna på spår 1 och 2 på Stockholms Centralstation och de tre stationerna på Arlanda flygplats. Stationerna på Arlanda är Arlanda Central samt Arlanda Norra och Arlanda Södra. På Stockholms Centralstation finns också 3-D fastigheten Mentorn 2. Arlandabanan är en funktionellt integrerad del av Ostkustbanan.

Arlandabanan ägs av det statligt ägda bolaget Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) och drivs av A-Train AB enligt avtalet Arlandabanan Project Agreement.

Mäljarbanan

Mäljarbanan är en viktig del av Sveriges järnvägsnät och förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. Mäljarbanan är också en del av Stockholms lokala pendeltågsnät och påverkar tågtrafiken i hela Stockholmsregionen, men har även en viktig funktion för godstrafik och långväga persontrafik. Stationerna utmed järnvägen är av riksintresse.

Banan byggs ut till fyrrsspårssystem mellan Tomtebodavägen–Kallhäll. En utbyggnad är av riksintresse för att tågtrafiken ska fungera långsiktigt i regionen och till och från övriga landet.

Roslagsbanan

Roslagsbanans viktigaste funktion är att knyta ihop nordostsektorn med övriga delar av Stockholmsregionen. Trafikverket beslutade år 2010 att Roslagsbanan är en anläggning av riksintresse för kommunikationer. Beslutet anger inte någon närmare avgränsning av vilka områden som ingår i eller berörs av riksintresset. Behovet att definiera vad som ingår i riksintresset har särskilt aktualiserats genom att Region Stockholm genomför åtgärder för att öka kapaciteten och utveckla Roslagsbanan för att möta en växande efterfrågan. Roslagsbanans förlängning, från Universitetet i tunnel via Odenplan till T-centralen, ingår i Sverigeförhandlingen och beslutades våren 2017. Projektstart enligt förhandlingen är satt till år 2026 och linjen kan tidigast börja trafikeras år 2038.

E4

E4:an är ett riksintresse och sträcker sig mellan Helsingborg–Norrköping–Stockholm–Gävle–Sundsvall–Haparanda och ingår även i TEN-T Stomnät. E4 är en del av funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor samt rekommenderad färdväg för farligt gods.

Framtida utvecklingen som nämns i riksintressepreciseringen och som berör Arlandas omland är sträckan Arlanda–Glädjen som planeras byggas ut till tre körfält i vardera riktningen. Mellan trafikplatserna Rotebro och Häggvik norr om Stockholm ska antalet

körfält utökas från tre till fyra i vardera riktningen. Det planeras även för att bygga ut E4 och E20 mellan trafikplats Moraberg och trafikplats Saltskog från två till tre körfält i vardera riktningen.

E18

Riksintresset sträcker sig mellan riksgränsen Norge–Sverige via Örebro och Stockholm till Kapellskär och ingår TEN-T övergripande nät. E18 är en del av funktionellt prioriterat vägnät för gods-transporter, funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor, rekommenderad färdväg för farligt gods samt del i väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga infrastrukturer.

6.5 Järnvägstrafikens utveckling

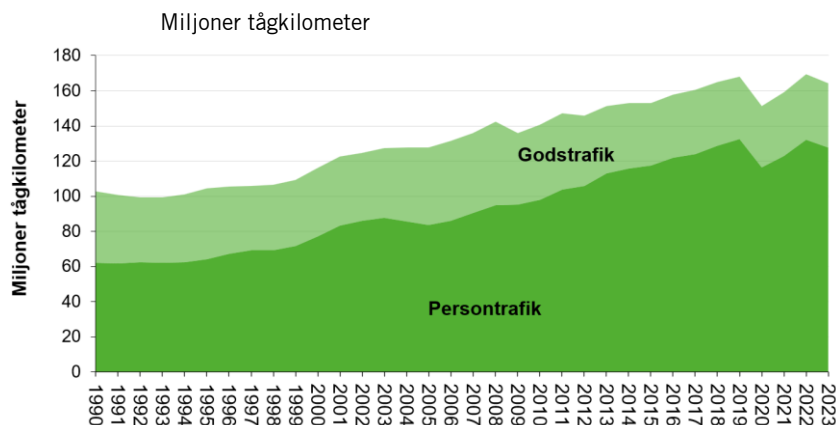
6.5.1 Översiktligt om utvecklingen inom järnvägsområdet

Infrastruktur, trafik och transporter

Järnvägens infrastruktur bestod år 2023 av totalt 10 909 kilometer trafikerade banor. Den totala banlängden uppgick samma år till 15 743 kilometer. Av den totala banlängden var 75 procent elektrifierad. I slutet av år 2023 var 578 kilometer (5 procent) av den trafikerade banlängden utrustad med det EU-gemensamma signal-systemet ERTMS².

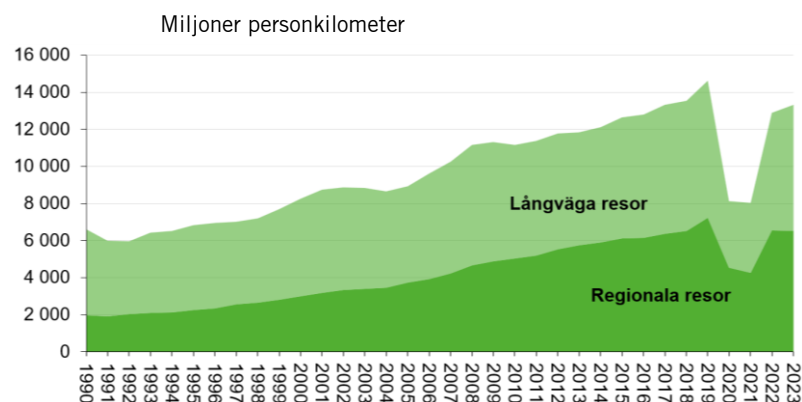
Sedan år 1990 är det främst persontrafiken på järnväg som ökat, mätt som antal tågkilometer, och då särskilt den regionala persontrafiken. Godstrafiken har legat på en relativt stabil nivå under perioden.

² Tågskyddssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Figur 6.16 Järnvägstrafik 1990–2023

Källa: Trafikanalys.

Efter två år med pandemirestriktioner skedde under år 2022 en stor återhämtning för resandet inom järnvägstrafiken. Återhämtningen fortsatte under år 2023 men i en svagare takt.

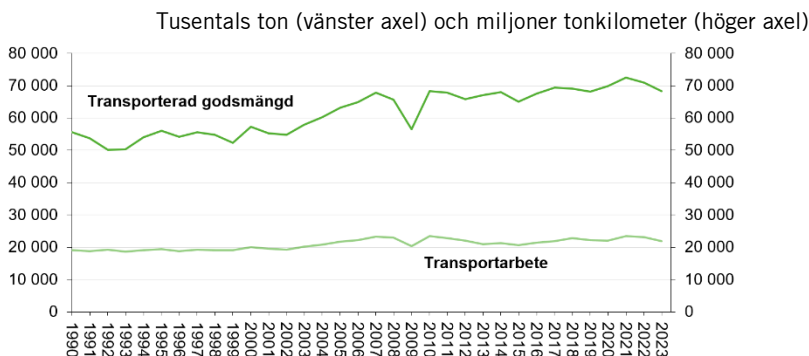
Figur 6.17 Persontransportarbete med järnväg fördelat på regionala och långväga resor 1990–2023

Kommentar: Mellan 2016 och 2017 har förändrade skattningsmetoder av resandet hos vissa uppgiftslämnare resulterat i en ökning av antalet resor och transportarbete. Samma sak inträffade mellan 2019 och 2020, vilket resulterade i en ökning av antalet resor med cirka 3 procent.

Källa: Trafikanalys.

Det transporterade godset på järnväg uppgick under år 2023 till cirka 68 miljoner ton, en minskning med 4 procent jämfört med år 2022. Av godsmängden transporterades 54 procent inrikes. Gods-transportarbetet på järnväg uppgick under år 2023 till cirka 22 miljarder tonkilometer, en minskning med cirka 5 procent jämfört med föregående år. Vagnslastgods var den största transporttypen med 53 procent av det totala transportarbetet år 2023.

Figur 6.18 Transportarbete i tonkilometer och transporterad godsmängd i ton på järnväg 1990–2023



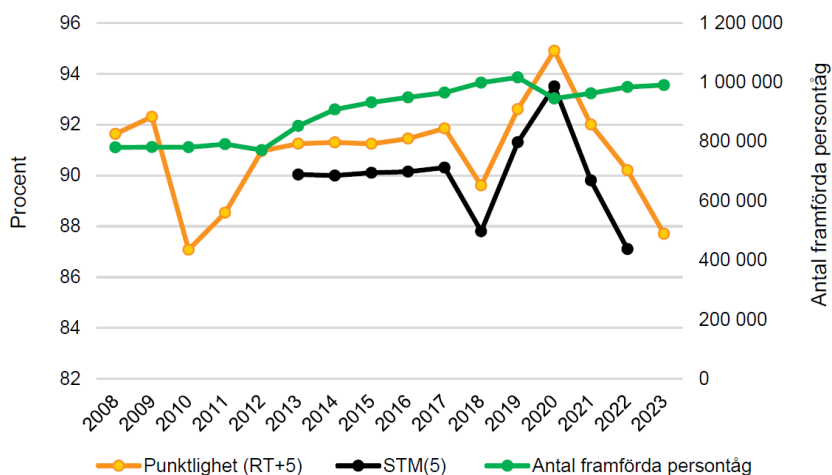
Kommentar: Före 2009 ingår inte transit från Norge i statistiken. Detta medför att utrikes transporter före 2009 inte är jämförbara med senare år. Före 2002 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar. Statistiken från och med 2018 är inte jämförbar med tidigare år på grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder. Vissa förändringar resulterar i högre skattningar än tidigare, medan andra ger lägre.

Källa: Trafikanalys.

Mellan åren 1990 och 2022 ökade det totala transportarbetet för långväga transporter i Sverige med 35 procent medan godstrafiken på järnväg har ökat med 21 procent. Järnvägens marknadsandel av de långväga transporterna har under samma period minskat från 28 till 25 procent.

Punktligheten för järnvägstrafiken nådde år 2023 de lägsta nivåerna som uppmäts för både person- och godståg, med undantag för år 2010. I figuren nedan framgår punktlighetens utveckling för persontåg.

Figur 6.19 Persontågens punktlighet (RT+5) och STM(5) med 5 minuters förseningsmarginal mätt vid slutstation 2008–2023



Kommentar: I måttet punktlighet vid slutstation inom 5 minuter ingår endast framförda tåg. STM motsvarar andelen av de tåg som var planerade dagen innan avgång som ankommit "i tid" – i det här fallet inom 5 minuter efter planerad ankomsttid.

Källa. Trafikanalys.

Järnvägens organisation och marknad

Det trafikpolitiska beslutet år 1988 resulterade bland annat i en uppdelning av SJ i ett trafikföretag och en infrastrukturförvaltande myndighet, Banverket. Parallellt med detta genomfördes en decentralisering för de så kallade länsbanorna till trafikhuvudmännen. Därefter har marknaden gradvis öppnats upp för nya aktörer.

Konkurrens om spåren, i form av deltagande i upphandlingar inleddes redan 1989–1990. Denna del av marknaden omfattade till en början sådan lokal, regional och interregional persontrafik som SJ inte längre kunde bedriva med lönsamhet. Därefter har den successivt utvecklats och vuxit till att i dag på flera håll omfatta större nät eller trafiksystem av exempelvis pendeltågslinjer som i vissa fall går långa sträckor.

Nya aktörer i godstrafiken dök upp i början av 1990-talet. Före år 1990 var SJ det enda godsbolaget för godstrafik med järnväg. Under 1990-talet tillkom några privata bolag som i samarbete med SJ bedrev matartrafik till SJ Gods. År 1996 avreglerades godstransportmarknaden och blev därmed helt öppen för nya operatörer, både från Sverige och andra länder. I Sverige skedde en successiv framväxt

av privata godsbolag som konkurrerade med SJ Gods. De senaste 25 åren har omkring 15 bolag bedrivit godstrafik med järnväg.

SJ delades upp och bolagiserades år 2001, vilket bland annat ledde till bildande av SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB.

De första stegen mot en marknadsöppning i persontrafiken med konkurrens på spåren togs år 2006 och avsåg nattågstrafik och chartertrafik. Därefter följde marknadsöppning för veckoslutstrafiken och den internationella persontrafiken år 2009, liksom beslut om att avveckla SJ AB:s kvarvarande ensamrätt från oktober 2010.

År 2009 bildades Transportstyrelsen som en trafikslagsövergripande myndighet för reglering, tillstånd och tillsyn samt registrering. I början av år 2010 bildades Infranord AB genom en bolagisering av Banverket Produktion. Samma år bildades Trafikverket genom en sammanslagning av Banverket och Vägverket och delar av andra myndigheter.

Det öppna marknadstillträdet för persontrafiken har varit på plats sedan slutet av år 2011. Marknadstillträdet på järnväg är en kombination med direkt konkurrens på spåren och en samhällsorganiserad och upphandlad regionaltågstrafik med konkurrens om spåren. Majoriteten av den samhällsorganiserade trafiken organiseras i dag av de regionala kollektivtrafik-myndigheterna, medan en mindre del omfattas av statens upphandling genom Trafikverket.

I dagsläget bedrivs kommersiell fjärr- och regionaltågstrafik med SJ AB på Ostkustbanan och Arlandabanan och en kommersiell flygtågspendel med A-Train AB till och från Arlanda flygplats. Utöver det bedrivs samhällsorganiserad och upphandlad tågtrafik av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i sex regioner inom ramen för Mälartåg, som bedriver tågtrafik på fem linjer. SL och UL samarbetar om SL-pendeln mellan Uppsala och Stockholm. Därtill bedrivs kommersiell godstrafik.

Från december 2024 kör inte SJ AB längre regionaltågstrafik mellan Stockholm - Uppsala. SJ AB hänvisar till växande konkurrens från Mälartåg och att tågtrafiken bedrivs med förlust. Från december 2024 utökar Mälartåg trafiken med fler avgångar mellan Stockholm och Uppsala. Det planeras för halvtimmestrafik (eller mer under rusningstrafik) och utbudet kommer enligt Mälartåg motsvara den trafik som SJ och Mälartåg gemensamt producerade på järnvägssträckan under 2024.

Järnvägsbranschens samverkansforum

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS)³ bildades 2016 av aktörer från den svenska järnvägsbranschen i syfte att driva på järnvägens förbättringsarbete. Arbetet inom JBS har framför allt varit fokuserat på tre initiativ; Tillsammans för tåg i tid (TTT), Utvecklingsgruppen för Bättre Trafik- och Resenärsinformation (UBTR) och JBS kompetensförsörjning.

Under år 2024 lanserade JBS först en vision 2050, Transportsystemet för oss närmare – Sverige växer med järnvägen, som senare följdes upp av en färdplan. I färdplanen anges som prioriterade åtgärder och aktiviteter i närtid; ökad kapacitet och smartare kapacitetsutnyttjande, ökad kvalitet, förbättrad kund- och resenärsinformation, kompetensutveckling och attraktivitet samt främja nya spelregler och marknadsvillkor.

6.5.2 Järnvägsnätet i Arlanda flygplats omland

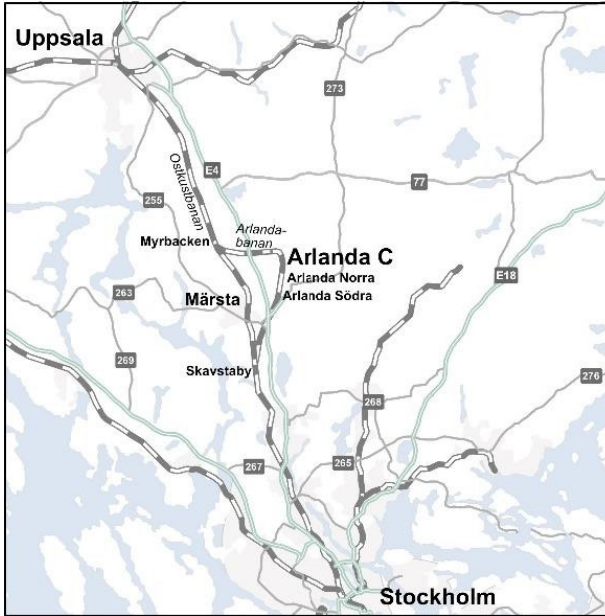
Översiktligt om järnvägsnätet

Den del av järnvägsnätet som närmast berörs av Arlanda flygplats består dels av Ostkustbanan som går från Stockholm, via Märsta till Sundsvall samt dels Arlandabanan som sträcker sig från Skavstaby till Myrbacken via Arlanda flygplats. Sträckan mellan Stockholm Central och förgreningspunkten Skavstaby är fyrspårig järnväg. Sträckan mellan Skavstaby – Märsta – Myrbacken (Ostkustbanan) respektive Arlandabanan är dubbelspårig järnväg. Vid förgreningspunkten Myrbacken ansluter Ostkustbanan respektive Arlandabanan till ett dubbelspår till Uppsala.

Järnvägen mellan Stockholm-Uppsala öppnades år 1866 och byggdes sedan vidare norrut. År 1995 erhöll A-Train AB uppdraget av staten att finansiera, bygga och driva Arlandabanan. År 1999 invigdes Arlandabanan.

³ Följande parter ingår i JBS: Alstom, Byggföretagen, Green Cargo, Jernhusen, MTR Nordic, Region Stockholm, SJ, Skånetrafiken, Svensk Kollektivtrafik, Swedtrain, Trafikverket, Tågföretage, Vossloh och Västtrafik.

Figur 6.20 Järnvägsinfrastruktur kring Arlanda flygplats



Källa: Trafikverket.

Arlandabanen går i en tunnel under flygplatsen. Vid Arlanda nedre förgrenar sig Arlandabanen mot Arlanda Central respektive stationerna Arlanda södra och Arlanda norra. Plattformarna vid spår 1–2 på Stockholm Central respektive Arlanda södra och Arlanda norra är högre än vad som normalt gäller i Sverige, då de anpassats för Arlanda Express tåg. Arlandabanen Infrastructure AB (AIAB) äger Arlandabanans infrastruktur, medan A-Train AB är infrastrukturförvaltare för Arlandabanen samt bedriver flygpendeltågtrafiken Arlanda Express. Den övriga järnvägsinfrastrukturen som nämns ägs av staten och förvaltas av Trafikverket.

Arlandabanans tillkomst och förutsättningar

Arlandabanen har kommit till stånd genom en samverkanslösning mellan staten och en privat aktör, A-Train AB. A-Train AB byggde Arlandabanen och tillhörande stationer under åren 1995–1999. A-Train AB hade även ansvar för att projektet finansierades under

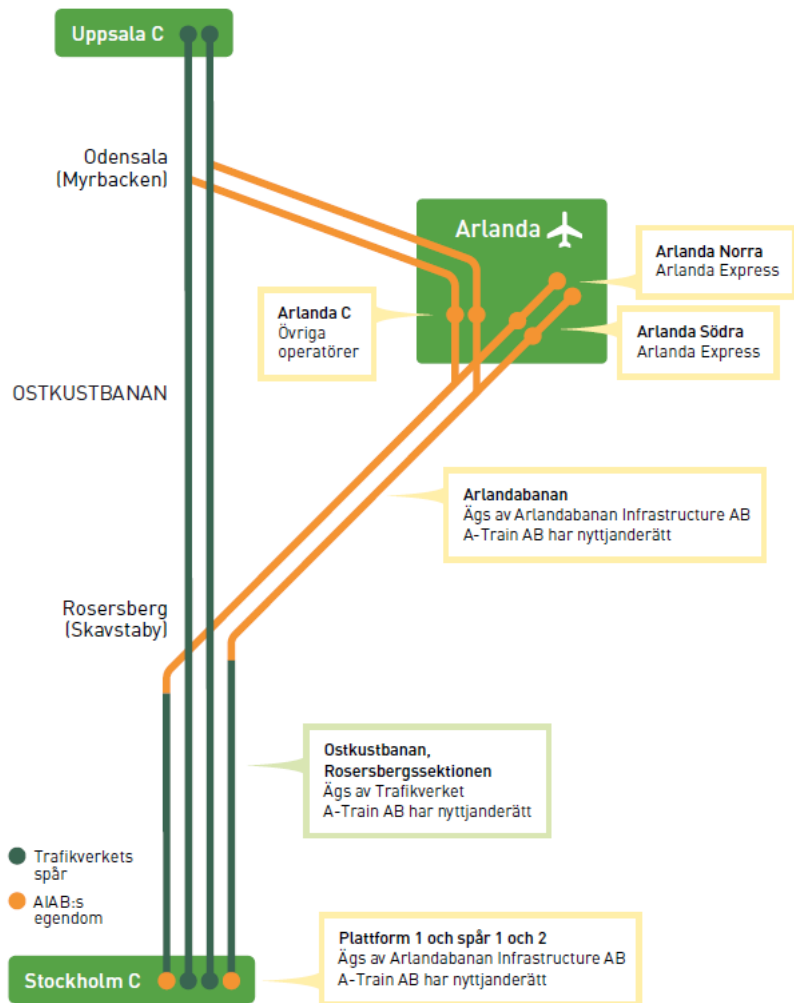
avtalsperioden utöver den del som staten bidrog med initialt. I gengäld erhöll A-Train AB som betalning dels en nyttjanderätt till anläggningen, dels en exklusiv rätt och skyldighet att bedriva snabbtågspendel mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats.

A-Train AB ägs av Portare AB, som i sin tur sedan år 2014 ägs av State Super, Australian Retirement Trust (ART) och SAFE. De två första ägarna är australienska pensionsfonder, medan den sistnämnda ägs av den kinesiska staten.

För att ta tillvara statens rättigheter och skyldigheter när det gäller banan bildades AIAB som ägs av staten. Ägandet av Arlandabanan och dess anläggningar överfördes till AIAB i samband med trafikstarten i november 1999 och AIAB förvaltar avtalen som rör Arlandabanan. AIAB har en option att återta dispositionen av anläggningen om A-Train AB inte medverkar till en tillfredsställande koordinering och integration av järnvägstrafiken på Arlandabanan (om detta skulle ske ska kompensation utgå). AIAB:s uppgift är i dag att äga järnvägen från Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala (Arlandabanan) samt upplåta den och vissa rättigheter som krävs för driften av järnvägstrafik mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats. AIAB utför kontroll av driften av Arlandabanan samt driften av järnvägstrafiken mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats.

Stationerna Arlanda södra och Arlanda norra trafikeras av snabbtågspendeln Arlanda Express. Arlanda C trafikeras av regional-, interregional- och pendeltåg som är genomgående mellan Stockholm och Uppsala.

Figur 6.21 Järnvägsinfrastruktur vid Arlanda flygplats



Källa: Arlandabanan Infrastructure AB.

År 2019 träffade AIAB och A-Train AB en överenskommelse om att förlänga A-Train AB:s koncession för Arlandabanan med tio år fram till juli 2050. Avtalet ingicks på marknadsmässiga villkor mot bakgrund av en rättighet för A-Train AB i det ursprungliga avtalet att begära en förlängning med högst tio år. Förlängningen innebar att samtliga rättigheter och skyldigheter för A-Train AB fortsatt gäller. A-Train AB gjorde dessutom en tilläggsbetalning till AIAB

om nästan 682 miljoner kronor. En ytterligare ersättning tillkommer om Bromma flygplats är nedlagd innan juli 2040. Därutöver har A-Train AB vissa ytterligare skyldigheter där bolaget senast år 2030 ska ha tagit en ny tågflotta i drift samt att samtliga spår på Arlandabanan ska ha bytts senast år 2044 och att anläggningens kvalitet säkerställs till år 2055. Under förlängningsperioden 2040–2050 kommer A-Train AB även att betala svenska staten (Riksgälden) den högre så kallade royaltynivån motsvarande det högre av 15 procent av bolagets intäkter eller 50 procent av vinsten.

A-Train AB har enligt avtalet en rätt och skyldighet att utföra eller organisera järnvägstrafik på Arlandabanan med minst två–fyra tågägen per timme och upp till sex tågägen per timme. Flygpendeltrafiken bedrivs som ett eget funktionellt och tekniskt nät för persontrafik mellan Stockholm C och Arlanda flygplats som är, enligt AIAB, fristående från det allmänna järnvägsnätet på grund av den avvikande plattformshöjden. På detta funktionellt och tekniskt fristående nät för persontrafik har A-Train AB ensamrätt att bedriva flygtågspendeltrafiken.

Endast de järnvägsföretag som A-Train AB har godkänt har rätt att ta upp och lämna av passagerare som reser till eller från Arlanda flygplats på linjen mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats.

I egenskap av infrastrukturförvaltare har A-Train AB en diskretionär rätt att bestämma vem som har rätt att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. Den begränsningen gäller dock inte för internationell persontrafik. Det innebär att den som utför eller organiserar koncessionsbaserad persontrafik (dvs. A-Train AB:s egen trafik), genomgående persontrafik, internationell persontrafik eller inte tar upp eller lämnar passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats äger rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik på Arlandabanan under förutsättning att järnvägsföretaget tilldelats tågägen och ingått trafikeringsavtal avseende trafikeringsavtalet av Arlandabanan med A-Train AB.

A-Train AB har rätt att ta ut banavgifter, stationsavgifter och andra avgifter i enlighet med gällande järnvägslagstiftning. A-Train AB tecknar för närvarande inte ramavtal, utan tecknar endast trafikeringsavtal. För utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen tar A-Train AB ut dels en marginalkostnadsbaserad avgift i form av en spåravgift, dels en särskild avgift för att bidra till kostnadstäckning i form av

en stationsavgift. Samtliga järnvägsföretag som trafikerar Arlanda Central ska gemensamt bära samtliga kostnader hänförliga till uppförande av utrustningen som hör till biljettspärarna samt samtliga personalkostnader avseende kontroll och försäljning av biljetter vid biljettspärarna. Spåravgiften för tågplan 2024 uppgår till 0,066 kronor per bruttotonkilometer. Stationsavgiften är en särskild avgift som tågbolagen ska betala till A-Train AB för varje resenär och pendlare som stiger av eller på tågbolagets tåg på hållställena på Arlandabanan. Stationsavgiften baseras på de totala kostnaderna som A-Train AB bär för järnvägsinfrastrukturen på Arlandabanan fördelade på prognostiserat antal resenärer. Stationsavgiften för tågplan 2024 uppgår till 126,70 kronor per resenär. För pendlare uppgår stationsavgiften för tågplan 2024 till 384,90 kronor per periodbiljett för varje påbörjad 30-dagarsperiod, oavsett hur många resor som sker med periodbiljetten. Tågbolagen tar sedan ut stationsavgifter per resenär, SL tar exempelvis ut 147 kronor per resenär i maj 2025.

6.5.3 Järnvägens kapacitet och trafikering

Kapacitetsförutsättningar för Ostkustbanan och Arlandabanan

Den fyrspariga sträckan Stockholm Central–Skavstaby har en teoretisk kapacitet som medger trafikering med tre minuters intervall motsvarande 20 tåg per timme och riktning på respektive spår. På ytterspårerna medför blandningen av olika tågtyper och korsande tågvägar i Skavstaby en viss kapacitetsförlust. Detta innebär i praktiken att kapaciteten på sträckan uppgår till omkring 14 tåg per timme och riktning på ytterspårerna. På innerspårerna leder pendeltågens uppehåll vid de mellanliggande stationerna, i kombination med långa signalsträckor, till att kapaciteten i praktiken uppgår till 15 tåg per timme och riktning.

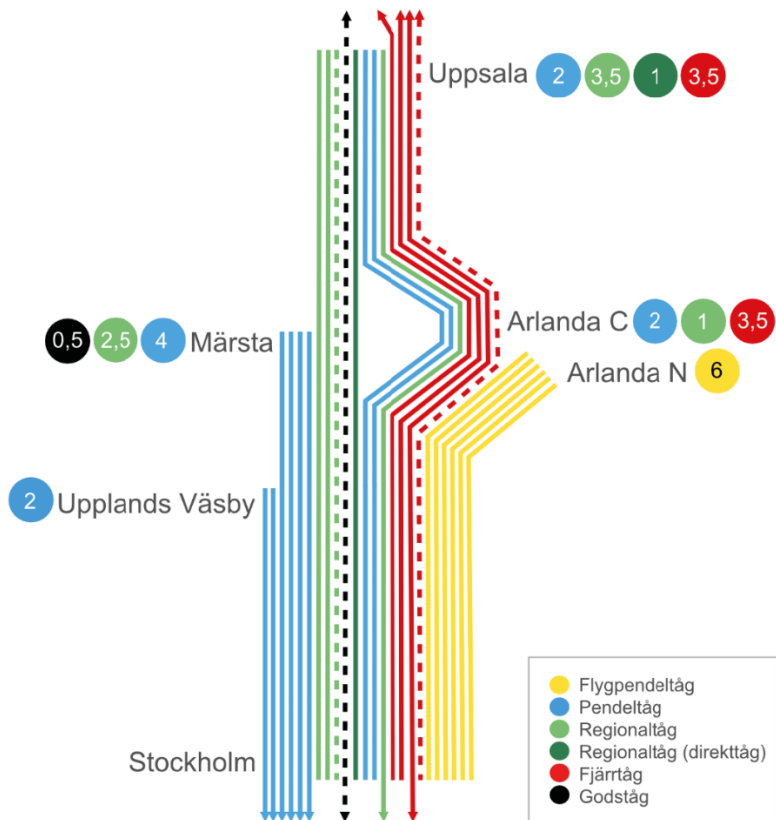
Sträckan Skavstaby–Märsta–Uppsala har en teoretisk kapacitet som medger trafikering med tre minuters intervall motsvarande 20 tåg per timme och riktning. På Arlandabanan är den teoretiska kapaciteten trafikering med fyra minuters intervall vilket motsvarar 15 tåg per timme och riktning. Även på dessa sträckor är kapaciteten i praktiken lägre än den teoretiska på grund av en kombination av olika hastigheter, tågens uppehåll och korsande tågvägar. Med

förutsättningen att sex av 14 tåg på sträckan Stockholm Central–Skavstaby (ytterspårerna) utgörs av Arlanda Express flygpendeltåg finns kapacitet vid Arlanda Central för åtta övriga tåg per timme och riktning. Under lågtrafiktider när Arlanda Express trafikerar med färre tåg frigörs tåglägen för annan tågtrafik, men på grund av långa signalsträckor på Arlandabanan och utformningen av Arlanda Central begränsas kapaciteten och Trafikverket bedömer därför att det bara finns kapacitet för omkring åtta andra tåg per timme och riktning som gör uppehåll vid Arlanda Central. På dubbelspåret Skavstaby–Märsta–Myrbacken begränsas kapaciteten i praktiken av korsande tågvägar i Märsta. På dubbelspåret mellan Myrbacken–Uppsala uppstår tidvis kapacitetsproblem på grund av de kappkörningseffekter som uppstår mellan de snabba fjärr- och regionaltåg och de långsammare pendel- och godstågen, vilket innebär att kapaciteten begränsas till omkring 10 tåg per timme och riktning.

Den fyrspåriga sträckan mellan Stockholm Central och Skavstaby är ett av de högst trafikerade stråken i Sverige med cirka 600 tåg per dygn. De inre spårerna trafikerar av pendeltåg och godståg, medan de yttre spårerna trafikerar av fjärr-, regional- och flygpendeltåg. Norr om Skavstaby trafikerar sträckan via Märsta av gods- och regionaltåg samt de pendeltåg som vänder i Märsta. Sträckan via Arlanda Central trafikerar av fjärr-, regional- och pendeltåg samt flygpendeltåg som vänder vid Arlanda norra. Trafiken på sträckan mellan Myrbacken och Uppsala är blandad och utgörs av fjärr-, regional-, pendel och godståg.

Figur 6.22 Nuvarande trafikutbud på sträckan Stockholm-Uppsala

Under en högtrafiktimme 2023



Källa: Trafikverket.

Kapacitetsutnyttjandet på Ostkustbanan och Arlandabanan

Kapacitetsutnyttjandet på en bandel beror på hur många tåg som trafikerar banan, om det är enkel- eller dubbelspår, hur långt det är mellan driftplatserna och hur signalsystemet är utformat. Kapacitetsutnyttjandet över dygnet eller under max två timme är ett mått för att identifiera kapacitetsbrister. Trafikverket beräknar kapaciteten på bandelar enligt en europeisk standard för beräkning av kapacitetsutnyttjande, UIC 406. Resultatet är en procentsats som anger hur stor del av dygnet eller under de två mest trafikerade timmarna som banan är belagd. Metoden används inte för större stationer, utan för dessa görs kvalitativa bedömningar. I tabellen nedan redo-

visas kapacitetsutnyttjandet på Ostkustbanan mellan Tomtebodas övre och Uppsala Central under 2023 per dygn och under de två mest belastade timmarna.

Tabell 6.5 Kapacitetsutnyttjande på sträckan Tomtebodas övre–Uppsala Central

Per dygn respektive under max 2 timme, tågplan T23

Sträcka	Kapacitetsutnyttjande per dygn	Kapacitetsutnyttjande per max 2 timme
Tomtebodas övre–Upplands Väsby (i)	35 %	47 %
Tomtebodas övre–Upplands Väsby (y)	44 %	85 %
Upplands Väsby–Skavstaby (i)	33 %	42 %
Upplands Väsby–Skavstaby (y)	52 %	72 %
Skavstaby–Märsta	40 %	60 %
Märsta–Myrbacken	15 %	45 %
Skavstaby–Arlanda nedre	47 %	66 %
Arlanda nedre–Arlanda norra	22 %	25 %
Arlanda nedre–Myrbacken	44 %	59 %
Myrbacken–Uppsala Central	44 %	68 %

Källa: Trafikverket.

Det förhållandevis låga kapacitetsutnyttjandet på innerspårarna mellan Tomtebodas övre och Upplands Väsby förklaras av att många pendeltåg var inställda under år 2023 (tågplan T23). Enligt modellen för kapacitetsberäkningar hade kapacitetsutnyttjandet på innerspårarna uppgått till 60 procent under de två mest belastade timmarna om pendeltågen hade trafikerat som planerat under år 2023 (under år 2022 uppgick kapacitetsutnyttjandet till 60 procent på sträckan).

Kvalitet i järnvägssystemet

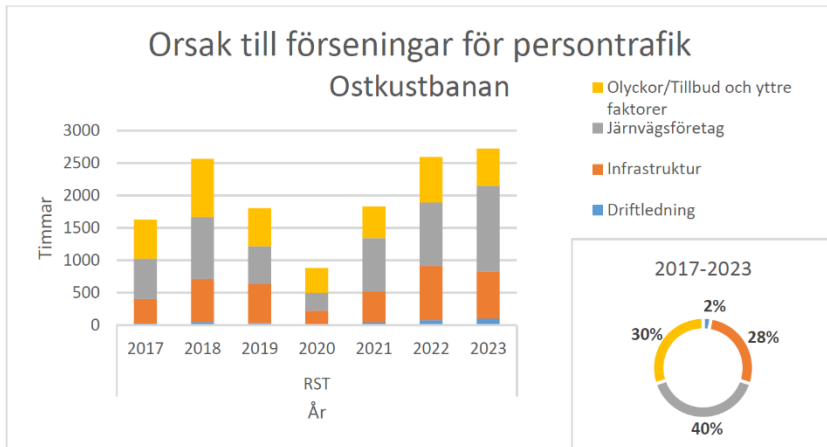
Ostkustbanan

Orsaken till förseningar för samtliga tågslag på sträckan Stockholm Central–Upplands Väsby–Uppsala beror till 27 procent på driftledning och infrastruktur, 46 procent på järnvägsföretagen och 27 procent på olyckor/tillbud och yttre faktorer. I följande två figurer framgår antal förseningstimmar för person- respektive gods-

trafik för perioden 2017–2023. De infrastrukturrelaterade orsakerna har ökat under åren 2021 till 2023.

Figur 6.23 Orsak till förseningar för persontrafiken på Ostkustbanan

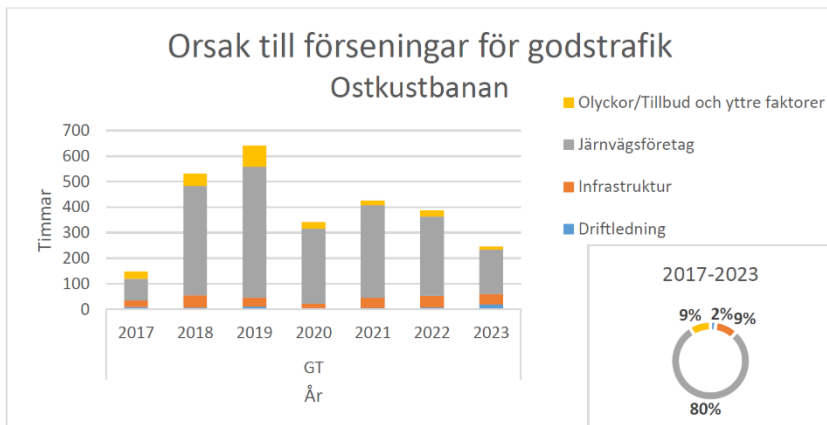
Förseningstimmar



Källa: Trafikverket.

Figur 6.24 Orsak till förseningar för godstrafiken på Ostkustbanan

Förseningstimmar

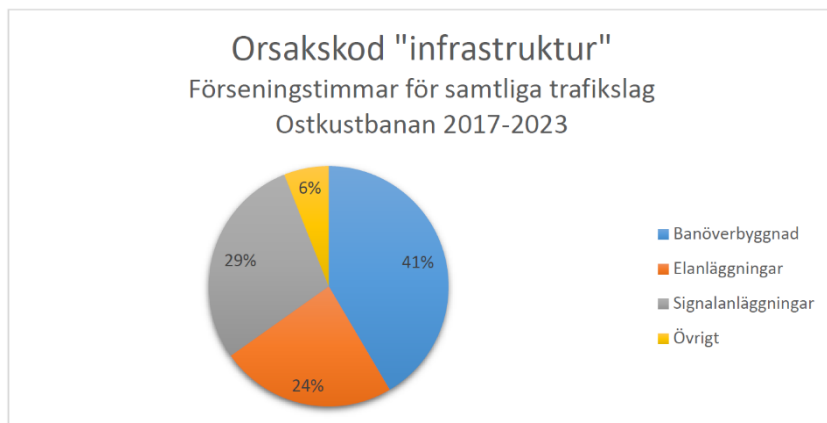


Källa: Trafikverket.

De förseningar som beror på ”infrastruktur” har brutits ned i banöverbyggnad, elanläggningar, signalanläggningar och övrigt. I nedanstående två figurer framgår fördelningen för perioden 2017–2023 på totalnivå samt per år.

Figur 6.25 Förseningar på Ostkustbanan som beror på infrastruktur

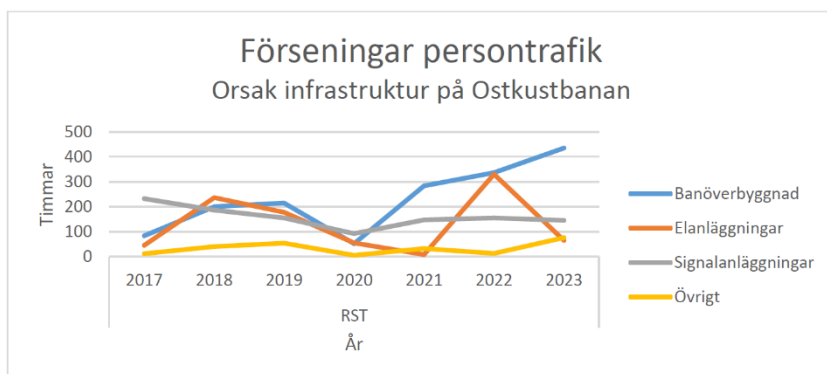
Förseningstimmar, fördelning totalt 2017–2023



Källa: Trafikverket.

Figur 6.26 Förseningar på Ostkustbanan som beror på infrastruktur

Förseningstimmar, fördelning per år 2017–2023



Källa: Trafikverket.

Arlandabanan

Enligt AIAB har år 2023 präglats av kraftiga störningar i tågtrafiken till och från Arlanda. Reducerad kapacitet på spåren och andra problem har lett till färre körda turer på Arlandabanan än ett normalt år. Under år 2023 var 88 procent av alla Arlanda Express-tåg i tid inom 5 minuter, jämfört med 96 procent året före. En bidragande orsak till den minskade punktligheten var den urspårningsolycka som skadade Arlandabananens spår söder om Arlanda svårt och som medförde kapacitetsproblem på sträckan. Dessutom gjorde ombyggnadsarbeten på Stockholm C att Arlanda Express tvingades flytta till en annan plats på stationen samtidigt som spårkapaciteten begränsades och antalet tågavgångar drogs ned. Det medförde längre väntetider, ökad trängsel samt ökad störningskänslighet. Under år 2023 trafikerade Arlanda Express sträckan Stockholm–Arlanda enligt normal tidtabell endast under perioden 1 januari–26 maj och 9 oktober – 31 december. Övrig tid har trafiken varit reducerad.

Den 27 maj 2023 framfördes Arlanda Express tåg 7900 från Stockholm Central mot Arlanda flygplats med 67 passagerare ombord. När tåget passerade Blackvretens driftplatsdel i 178 km per timme brast enligt Statens haverikommission ett svetsförband till växelns rörliga korsningsspets. Korsningsspetsen flyttade sig ur läge under tåget och den andra till fjärde vagnen spårade ur. De urspårade vagnarna följde spåret och stannade efter cirka 900 meter. En passagerare fick allvarliga skador samtidigt som skadorna på infrastruktur och fordon blev omfattande.

Tågtrafiken kunde åter trafikera banan efter 11 dagar, då det ena av de två spåren hade återställts. Full trafik på bägge spåren var i gång först i början av oktober 2023.

Tabell 6.6 Tåg i tid – Arlanda Express

Procent

Nivå	2021	2022	2023	2024
Inom 2 minuter	84	88	71	86
Inom 5 minuter	93	96	88	96
Andel inställda avgångar	0,9	1,4	11,2	3,0

Källa: Arlandabanan Infrastructure AB

Under 2024–2025 har det vid flera tillfällen blivit stopp i tågtrafiken för Arlanda Express på grund av olika störningar i infrastrukturen.

Biljettsystem i kollektivtrafiken inom Arlandas omland

Biljettsystem inom berörda län, regioner och kommuner

Kollektivtrafikförvaltningarna i Mälardalens regioner har, förutom samarbetet via Movingo (se beskrivning nedan), valt att ha egna biljettsystem med egna villkor som skiljer sig åt både inom och mellan regionerna. Sammanställningen nedan gör inte anspråk på att redovisa en fullständig bild. Enligt min bedömning visar den dock på splittrade lösningar, som inte gagnar ett sammanhållet och enkelt kollektivtrafiksystem i Mälardalen. Med det sagt, kan jag konstatera att det även finns ljuspunkter, som Movingo och vissa länsöverlappande samarbeten. Men det finns enligt min bedömning mer att göra för att underlätta för resenärerna och skapa ett gemensamt biljettsystem.

UL (Uppsala) och SL (Stockholm) har liknande biljettsystem och giltighetstider men villkoren skiljer sig åt. Ska man resa mellan Region Stockholm och Region Uppsala med SL/UL erbjuds en kombinerad biljett men som i praktiken är två biljetter, en från UL respektive en från SL med längre giltighetstid. VL (Västmanland) har förutom olika priser och giltighetstid även zonindelning mellan kommun och län. Villkoren mellan kommunerna kan också skilja sig åt. Östgötatrafiken har en avståndsrelaterad indelning i 4 zoner som bestämmer priset och giltighetstiden. Utöver detta har kunden en indelning i hög- respektive lågtrafik att förhålla sig till. Läns- trafik i Örebro (Örebro län) har ett biljettsystem som villkorar priset baserat på både zon-indelning och så kallad områdesindelning men också särskilda villkor inom vissa kommuner.

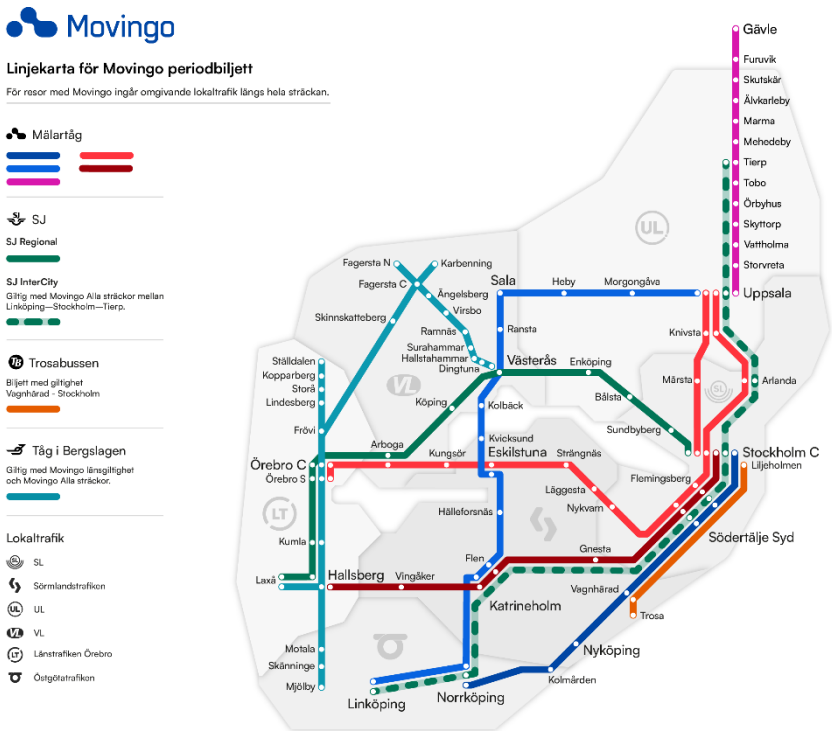
Movingo-systemet

Movingo är en periodbiljett för obegränsat resande i Mälardalen, med villkor/restriktioner, under den betalade giltighetstiden. Biljetten gäller både på regionaltåg och i lokaltrafiken, med villkor/restriktioner. Movingo är giltig för resa med SJ Regional, Tåg i Bergslagen

och Trosabussen mellan utvalda orter. Vidare gäller Movingo på all lokaltrafik i Mälardalen som drivs av SL, UL, VL, Sörmlandstrafiken, Östgötatrafiken samt Länstrafiken Örebro. Movingo gäller även på Mälartåg som utgör grundstommen i Movingo-systemet, se figuren nedan. Bakom Movingobiljetten står Mälardalstrafik som ägs gemensamt av de kollektivtrafikansvariga i Stockholms-, Södermanlands-, Uppsala-, Västmanlands-, Örebro- och Östergötlands län.

Movingo har en giltighet 5 dagar i månaden (5/30), eller 30/90/365 dagar. Priset för en Movingobiljett beror på giltighetstiden och på vilken sträcka eller vilka sträckor man reser på.

Figur 6.27 Movingo



Källa: Mälardalstrafiken.

För att nyttja Movingo behöver man ta hänsyn till en rad restriktioner. Några exempel; Inom Södermanlands-, Västmanlands-, om Uppsala- och Örebros län samt delar av Östergötlands län gäller respektive lokaltrafiks pendlarkort. Movingo säljs därför inte på

dessa sträckor inom dessa län. Sträckan Uppsala–Knivsta–Arlanda är definierad som ”inomlänsträcka” vilket betyder att en UL-biljett gäller på Mälartåg mellan Uppsala och Arlanda, men den gäller inte vidare till Stockholm C. För pendlingsresor hela sträckan Uppsala–Knivsta–Märsta/Arlanda–Stockholm på Mälartåg behövs därför Movingo-biljett. Inom SJ AB:s trafik gäller Movingo enbart på SJ Regional Stockholm-Laxå via Mälärbanan samt på SJ Inter-City Linköping-Stockholm-Gävle (med prisvillkor). Det innebär att Movingo inte gäller på SJ AB:S X 2000, övriga snabbtåg eller nattåg.

Godstrafik

Godstrafiken på järnväg till och från Stockholm är omfattande, även om landets främsta godsstråk inte passerar huvudstaden. Stockholmsregionens godstransporter med järnväg innehåller i huvudsak konsumtionsvaror, huvudsakligen söderifrån. Från regionen går huvudsakligen tomtransporter och restprodukter för återvinning. Norra Storstockholms enda kombiterminal vid Rosersberg en dryg mil sydväst om Arlanda flygplats har sin verksamhet spåransluten till den intilliggande Ostkustbanan och möjliggör att gods med järnväg till Rosersberg omlastas till container, eller till trailer för vidare transport via vägnätet.

Det finns utmaningar för godstrafiken på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala. I Arlandas omland ser Trafikverket större kapacitetsbegränsningar för godstrafiken på Ostkustbanan mot Arlanda där problemen är som störst. Det går inte att köra godstrafik på Arlandabanan, eftersom banunderbyggnaden enbart är konstruerad och byggd för persontåg. Det skulle krävas ett nytt anslutningsspår från Ostkustbanan. Godstrafiken på stråket Stockholm–Uppsala har primärt kombi- och postterminalerna i Rosersberg som målpunkt. Vid terminalen i Brista lossas flygbränsle från godståg som utgår från Gävle hamn.

Den fyrspåriga sträckan mellan Stockholm Central och Skavstaby trafikeras av pendeltåg och godståg på de inre spåren och de yttre spåren av fjärr- och regionaltåg samt Arlanda Express. Norr om Skavstaby trafikeras sträckan via Märsta av godståg och regionaltåg samt de pendeltåg som vänder i Märsta. Sträckan via Arlanda Central trafikeras av fjärrtåg, regionaltåg och pendeltåg samt Arlanda Express,

som vänder vid Arlanda norra. Trafiken på sträckan mellan Myrbacken och Uppsala är blandad och utgörs av fjärrtåg, regionaltåg, pendeltåg och godståg. Trots ett fyrspårigt spårssystem uppstår kapacitetsproblem när långa och tunga godståg ska trängas bland tätt trafikerande regional- och fjärrtåg samt flygpendeltåg som kör dubbelt så snabbt som godstågen.

I Ulriksdal/Hagalund behöver södergående godståg i regel korsa ena ytterspåret för att nå den planskilda spårkorsningen och de driftspår som förbinder Ulriksdal/Hagalund med Stockholm Central. Därmed uppstår en korsande tågväg som påverkar de södergående regional-, fjärr- och flygpendeltågen.

I Rosersberg uppstår korsande tågvägar mellan avgående godståg söderut och norrgående regional- och pendeltåg. På dubbelspåret mellan Myrbacken och Uppsala uppstår tidvis kapacitetsproblem på grund av de kappkörningseffekter som uppstår mellan de snabbare fjärr- och regionaltågen och de långsammare pendel- och godstågen.

Korsande tågvägar leder till beroenden mellan tågen. Detta skapar tidtabellslåsningar och även mindre avvikelser skapar förseningar i tågtrafiken. Om godstrafiken ska kunna utvecklas och framföras under dagtid, när persontrafiken är som intensivast, behöver kompletterande planskilda spårkorsningar byggas med anslutning till innerspåren där godstågen normalt framförs. En alternativ åtgärd kan också aktualiseras genom ett nytt godsspår mellan Ulriksdal/Hagalund och Rosersberg.

Mot år 2040 minskar kapacitetsutnyttjandet mellan Uppsala och länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm, jämfört med nuläget trots fortsatt tillväxt av tågtrafiken; Genom fyrspårlösningen kan den långsamma pendeltågs- och godstrafiken separeras från den snabba fjärr- och regionaltågstrafiken.

Godstrafiken konkurrerar om tåglägena med en omfattande persontrafik så som pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg. Möjligheterna att öka järnvägens andel av godstransporterna på kortare sikt inom området beror därför främst på hur tåglägena kan fördelas mellan person- och godstrafik.

En potentiell kapacitetshöjare på sikt för både godstrafiken och persontrafiken i Stockholm-Mälardalsområdet är en ny järnvägssträckning, exempelvis mellan Kungsängen vid Mäljarbanan och Upplands Väsby vid Ostkustbanan. En sådan infrastruktur skulle,

förutom att skapa redundans i spårkapaciteten, kunna möjliggöra spårtrafik till Arlanda flygplats från Mäljarbanan utan att gå via Stockholm C som därmed skulle kunna avlastas.

Tjänsteanläggningar för tågtrafik

Inom järnvägsområdet skiljer man på infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer. En tjänsteleverantör erbjuder tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar. Exempel på sådana anläggningar är:

- stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, däribland faciliteter för förmedling av reseinformation och lokaler som är lämpliga för biljettförsäljning,
- godsterminaler,
- rangerbangårdar och andra anläggningar för tågbildning och växling,
- sidospår för uppställning,
- underhållsanläggningar (ej anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar).

Utifrån min kartläggning bedömer jag att följande tjänsteanläggningar, utöver stationer, är av betydelse för mitt uppdrag.

Tabell 6.7 Viktiga tjänsteanläggningar/funktioner i Stockholm- och Mälardalsområdet

Bangårdar	Kombiterminaler	Depåer
Hagalund	Rosersberg	Hagalund (fjärr/regionaltåg)
Tomtebodan	Årsta	Bro (SL)
Värtan	Södertälje Hamn	Älvsjö (SL)
Älvsjö		Södertälje Hamn (SL)
Södertälje Hamn		Blackvreten (A-Train)
		Gredby Eskilstuna (Mälardalstrafik)
		Fyrislund Uppsala (UL)

Källa: Trafikverket.

De övriga infrastrukturförvaltarna och tjänsteleverantörerna har ansvar för sin egen verksamhet och infrastruktur. De ansvarar för att förvalta infrastrukturen och upphandla entreprenörer för det fallet att de inte sköter om anläggningarna själva. När det exempelvis gäller material anskaffar man det i många fall från Trafikverket, utifrån det sortiment som Trafikverket tillhandahåller, men det är upp till de övriga infrastrukturförvaltarna och tjänsteleverantörerna att själv avgöra hur man anskaffar och säkerställer att det finns tillräckligt material för hantering av fel och störningar i infrastrukturen.

6.5.4 Trafikverkets vidmakthållande- och investeringsverksamhet

Trafikverkets underhållsplan

Trafikverkets underhållsplan inom järnvägsområdet kan i huvudsak delas in i basunderhåll, mindre underhållsåtgärder och reinvesteringar.

Basunderhållet syftar till att upprätthålla status och funktion och genomförs i trettio två basentreprenader som geografiskt täcker hela järnvägssystemet. Basentreprenaderna bedrivs i kontrakt med en varaktighet på cirka 6 år. Trafikverket har även nationella kontrakt såsom trädsäkring och spårslipning.

Mindre underhållsåtgärder syftar till att förlänga livslängd och öka tillförlitligheten och omfattar planerade mindre omfattande utbyten och förstärkt underhåll som inte ingår i basunderhållskontrakten. I dessa mindre underhållsåtgärder ingår exempelvis slipersbyten, byte av växeltungor, byte av transformatorer och bommar samt justering av stödmur.

Reinvesteringar syftar till att återställa anläggning och avser planerat utbyte eller ersättning av järnvägsanläggning där grundsyftet är att bibehålla eller återställa anläggningens funktion. Det kan handla om att del av anläggningen börjar bli eller är tekniskt förbrukat, att det är oekonomiskt att fortsätta med mindre underhållsåtgärder eller att tillgång till reservdelsmaterial eller kompetens för fortsatt drift inte längre kan säkerställas. Även om syftet med en reinvestering inte är att tillföra en ny standardhöjande funktion, så kan ändå en viss uppgradering äga rum genom den tekniska utvecklingen.

Trafikverkets underhållsplan för järnvägsområdet fördelar sig på de olika områdena. Mest resurser satsas på reinvesteringar (46 procent), följt av baskontrakten (31 procent) och teknikslagsspecifikt basunderhåll (14 procent).

Kostnader för vidmakthållande

I begreppet ”vidmakthållande” av järnvägen ingår oftast åtgärder som basunderhåll, reinvesteringar, drift, indirekt underhåll, klimat-omställning, forskning och innovation samt civil beredskap inom underhållsverksamheten. Nedan redovisas en bedömning gjord av Trafikverket avseende vidmakthållandebehovet motsvarande de kostnader som är direkt hänförliga till den fysiska anläggningens funktion inom Arlanda flygplats omland⁴.

Det totala behovet för basunderhåll och reinvesteringar inom området kommande planperiod 2026–2037 bedöms uppgå till cirka 21 miljarder kronor.

Tabell 6.8 Totalt behov basunderhåll och reinvesteringar under perioden 2026–2037 i Arlanda flygplats omland

Miljarder kronor

	Bibehålla	Återställa	Totalt
Basunderhåll	7,2	-	7,2
Reinvesteringar	7,5	6,2	13,7
Totalt	14,7	6,2	20,9

Källa: Trafikverket.

Kostnaden för att bibehålla funktionaliteten under planperioden, inklusive basunderhåll, bedöms uppgå till cirka 14,7 miljarder kronor. Basunderhållet bedöms kosta cirka 600 miljoner kronor per år. Det

⁴ Västra stambanan; bandel 410 (Älvsjö)–Södertälje hamn, bandel 418 (Flemingsberg)–(Järna). Ostkustbanan; bandel 429 Uppsala C–Uppsala N, bandel 430 (Märsta)–(Uppsala), bandel 433 (Ulriksdal)–Märsta). Dalabanan; bandel 431 Sala–(Uppsala N). Mälarbanan; bandel 349 Västerås norra–Kolbäck, bandel 444 (Kungsängen)–Tortuna–(Västerås N), bandel 445 (Sundbyberg)–Kungsängen. (Sala)–Oxelösund; bandel 443 (Tillberga)–(Sala). Stockholms närområde (bandel 401 Stockholm C–Älvsjö, Stockholm–Ulriksdal, bandel 404 (Tomtebodas övre)–Sundbyberg, bandel 409 (Tomtebodas)–Stockholm City–(Stockholm södra). Arlandabanan (bandel 437 (Skavstaby)–Arlanda central, bandel 438 (Arlanda central)–Myrbacken) och bangårdar (bandel 402 Hagalund, bandel 403 Tomtebodas och bandel 407 Älvsjö).

eftersatta underhållet i området beräknas till cirka 6,2 miljarder kronor. Reinvesteringsbehovet under perioden uppskattas till cirka 13,7 miljarder kronor, varav cirka 1,4 miljarder kronor är behov vid bangårdarna Hagalund, Tomtebodas och Älvsjö. I tabellen nedan framgår bedömning av reinvesteringar per stråk i Arlanda flygplats omland.

Tabell 6.9 Reinvesteringar per stråk under perioden 2026–2037 i Arlanda flygplats omland

Miljarder kronor

Reinvesteringar per stråk	Bibehålla	Återställa	Totalt
Västra stambanan	1,640	0,540	1,600
Ostkustbanan	1,570	1,160	2,730
Dalabanan	0,250	0,750	0,990
Mälardalen	1,740	0,720	2,460
(Sala)-Oxelösund	0,090	0,130	0,220
Stockholms närområde	2,170	2,120	4,290
Bangårdar	0,540	0,810	1,350
Totalt	7,500	6,200	13,700

Källa: Trafikverket.

Banorna inom Stockholms närområde har enligt Trafikverket det största reinvesteringsbehovet, följt av Ostkustbanan och Mälardalen.

Inom Stockholms närområde uppgår reinvesteringsbehoven till 4,3 miljarder kronor, varav behoven är störst inom spår och spårväxlar (79 procent) och kraftförsörjning (13 procent). Större planerade reinvesteringar inom Stockholms närområde är spårbyte Stockholm

Central/Stockholm Nord, spårväxelbyte i Älvsjö, spår- och växelbyte Stockholm-Solna och spårväxelbyten vid Stockholm södra.

Bangårdarna Hagalund, Tomtebodas och Älvsjö bedöms ha ett reinvesteringsbehov på 1,4 miljarder kronor, varav behoven är störst inom spårväxlar (69 procent) och kontaktledning (27 procent).

För Ostkustbanan uppgår behovet till 2,7 miljarder, med behov av reinvesteringar för spårväxlar (39 procent), signalställverk (27 procent) och kontaktledning och kraftförsörjning (24 procent). Större planerade reinvesteringar på Ostkustbanan är växelbyten vid Märsta, kontaktledningsupprustning Märsta-Uppsala, förstärk-

ningsåtgärder Ekeby–Knivsta (Trunsta mosse) och signalåtgärder Häggvik–Uppsala.

Reinvesteringsbehovet vid Västra stambanan uppgår till 1,6 miljarder kronor och är störst inom spår och spårväxlar (80 procent). På Dalabanan uppgår reinvesteringsbehovet till nästan 1,0 miljarder kronor, varav det finns behov av åtgärder inom kontaktledning (49 procent), spårväxlar (24 procent) och vägskyddsanläggningar (23 procent). Behoven vid Mäljarbanan uppgår till 2,5 miljarder kronor, varav behoven är störst inom signal och ställverk (51 procent) och kraftledning och kraftförsörjning (30 procent). För (Sala)–Oxelösund uppgår behoven till 0,2 miljarder kronor, varav behoven är störst för vägskyddsanläggningar och signalställverk (88 procent).

De tre bandelar i området som har störst reinvesteringsbehov är bandel 401 Stockholm Central–Älvsjö, Stockholm–Ulriksdal, bandel 433 (Ulriksdal)–Märsta och bandel 410 (Älvsjö)–Södertälje hamn. Reinvesteringsbehovet på bandel 401 respektive 433 är cirka 27 procent respektive 14 procent av det totala behovet i det geografiska området.

Regeringsuppdrag kring underhåll

I augusti 2023 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Trafikverket har lämnat flera redovisningar till regeringen med anledning av uppdraget.

I Trafikverkets redovisning till regeringen rapporteras de åtgärder som Trafikverket genomför eller kommer att genomföra för att stärka den operativa förmågan inom järnvägsunderhållet. Den operativa förmågan beskrivs i tre områden; anläggningskunskap, planering och prioritering samt genomförande. Enligt Trafikverket krävs det att samarbetet och dialogen ökar i branschen, att möjligheterna och potentialen i innovation och lärande tas till större vara och att kunskapen om anläggningen omsätts i effektiva åtgärder via ökad attraktivitet för kund och leverantör i Trafikverkets affärer. För att lyckas med detta har Trafikverket identifierat nio fokusområden: 1) branschgemensam lägesbild, 2) rätt kapacitet, kvalitet och mål-

sättning, 3) vår gemensamma resa mot ökad operativ förmåga, 4) anpassad, nyanserad och effektivare planering, 5) utvecklad samhällsekonomisk metodik som stöd för att planera underhållet, 6) digitaliserad tillgångsförvaltning, 7) säkerställa löpande underhåll, 8) effektivare produktion i omfattande investeringar och 9) ökad operativ förmåga nu.

Entreprenörsperspektiv på underhållet

Jag har till viss del tagit del av Trafikverkets arbete för att utveckla förutsättningarna och formerna för järnvägsunderhållet, bland annat med hänsyn till det regeringsuppdrag som Trafikverket nyligen avrapporterat vilket jag redovisat ovan. Jag har även fört dialog med entreprenörer inom järnvägsområdet som framfört synpunkter kring dagens underhållsverksamhet.

Jag bedömer att det finns behov av att vidta åtgärder inom området för att bidra till en ökad tillförlitlighet och kvalitet i tågtrafiken. Nedan redovisar jag några perspektiv som framkommit i min dialog med entreprenörerna inom järnvägsområdet, vilka även tangerar områden som Trafikverket lyft fram i sitt utvecklingsarbete. Jag kommer att fördjupa mina analyser inom detta område i kommande redovisning.

Från järnvägsentreprenörerna önskar man mer långsiktiga och stabila upphandlingsplaner som kan ge mer förutsägbara förutsättningar för entreprenörernas verksamhet avseende kompetens, arbetsmaskiner och material. Inriktningsunderlag, nationell plan för transportinfrastrukturen respektive Trafikverkets genomförandepplan ger enligt entreprenörerna visserligen viss information om framtiden med olika tidshorisonter, men det ger inte en tillräcklig trygghet för att entreprenörerna ska våga genomföra betydande investeringar i kompetens, arbetsmetoder eller arbetsmaskiner. Entreprenörerna upplever att alltför mycket av upphandlingarna i dag är av ad-hoc karaktär. Därför är, enligt entreprenörerna, mer långsiktiga och stabila upphandlingsplaner av stor betydelse.

När det gäller kontraktens utformning för basentreprenaderna framförs önskemål till mig om att avtalen bör ges ett annat fokus. Det finns en risk att exempelvis krav på inställelsetider vid felavhjälpning är det som dimensionerar kontrakten för entreprenö-

terna, i stället för att entreprenörerna dimensionerar organisation och verksamhet för ett effektivt förebyggande underhåll som bidrar till punktlig tågtrafik. Från entreprenörer framförs önskemål om att fokus snarare bör ligga på att förebygga att tågstörande fel inträffar i stället för att ha ett fokus på snabba inställelsetider vid felavhjälpning. Kontrakten bör ge bättre incitament för entreprenörerna att bidra till en mer punktlig tågtrafik med färre störningar. I dag upplevs en gemensam målbild, med fokus på att tågen ska vara punktliga och gå i rätt tid, saknas i kontrakten.

De nuvarande basentreprenaderna upplevs delvis som anorektiska och från entreprenörshåll finns önskemål om att dessa entreprenader även bör ha inslag av reinvesteringsarbeten, till exempel växelbyten, för att man som entreprenör ska våga investera i exempelvis kompetens och maskinpark för genomförande av dessa entreprenader. Mer förebyggande underhåll som spår- och växelriktning lyfts fram i våra dialoger. Flera entreprenörer lyfter även fram kompetensförsörjning som ett viktigt område att utveckla – för att branschen ska kunna försörja järnvägen med tillräcklig kompetens i framtiden och för olika skeden. Vissa entreprenörer framför att Trafikverket bör ges ett bredare uppdrag när det gäller kompetensförsörjning för järnvägsbranschen. Förutsättningarna för att bedriva arbeten i spår bör enligt entreprenörerna också utvecklas och man lyfter fram önskemål om att få bättre tillgång till spåret för att kunna bedriva ett effektivare underhåll.

Jag ser den utdragna återställningstiden efter urspårningen vid Blackvreden på Arlandabanan som ett exempel på att reservdels-hållningen inom den svenska järnvägen inte är tillräcklig. Även om den händelsen inträffade på A-Train AB:s infrastruktur, så är frågan av principiell karaktär för det svenska järnvägsnätet. Målbilden enligt min bedömning bör vara att vi för kritisk infrastruktur har tillgång till reservdelar för att möjliggöra ett snabbt återställande, varför vi behöver tillräckligt omfattande lager av reservdelar på lämpliga platser i landet. Urspårningen vid Arlandabanan fick betydande konsekvenser för tågtrafiken i områden och därmed för tillgängligheten till och från Arlanda flygplats. Vi kan inte alltid förebygga händelser och olyckor, men vi bör kunna säkerställa att vi upparbetar ett tillräckligt reservdelslager för olika anläggningstyper som möjliggör ett snabbt återställande.

Entreprenörernas roll i ett beredskaps och totalförsvarsperspektiv är, enligt min mening, inte tillräckligt tydligt i nuläget. Det pågår här en process med koppling till utveckling av civilförsvaret och kontinuitetsplanering. Min preliminära bedömning är dock att det finns behov av att säkerställa tillgång till underhållspersonal och viktiga arbetsmaskiner vid situationer med höjd beredskap och ytterst krig. Det handlar till stor del om personal och maskiner som vi använder till vardags för att infrastrukturen ska fungera och tågtrafiken ska rulla. Det finns därför en tydlig koppling till Trafikverkets basentreprenadkontrakt. Jag kommer att återkomma i dessa delar utifrån ett totalförsvarsperspektiv och vilken betydelse som drift och förvaltning av infrastrukturen har för tillgängligheten i Arlanda flygplats omland.

Material och lagerhållning

Trafikverket ansvarar för upphandling och lagerhållning av material och anläggningsdelar. I huvudsak används det för det statliga järnvägsnätet, även om vissa andra infrastrukturförvaltare och entreprenörer köper material från Trafikverket.

Pågående och planerade åtgärder i området

I nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ingår ett objekt (Fyra spår Uppsala) för utbyggnad av två nya spår mellan Uppsala och länsgränsen mellan Uppsala och Stockholms län samt två nya pendeltågsstationer i Alsike och Bergsbrunna. I början av november 2024 blev lokaliseringsutredningen klar och Trafikverket har beslutat att gå vidare med de nya spåren längs alternativet befintliga spår. Trafikverket kommer nu att arbeta vidare med att ta fram en järnvägsplan som mer i detalj kommer att beskrivas var järnvägen ska byggas, hur den ska utformas och vilka skyddsåtgärder som behövs.

I planen finns inga namngivna infrastrukturåtgärder som ökar kapaciteten eller funktionaliteten, däremot finns ett flertal beslutade trimningsåtgärder mellan Stockholm och Uppsala. Vid Stockholm Central kommer plattformen att förlängas vid spår 13–

14 (klart 2027), signaloptimering kommer att göras i Rotebro (klart 2026), en plattform kommer att anläggas vid spår 3 i Knivsta (klart inom de närmaste åren) och vid Uppsala Central kommer ett vändspår att anläggas strax norr om stationen (klart 2026).

I Trafikverkets genomförandeplan för 2024–2029 beskrivs bland annat åtgärder för olika järnvägsflöden. För flödet Stockholm–Umeå anges bland annat följande åtgärder.

Tabell 6.10 Åtgärder i Trafikverkets genomförandeplan 2024–2029

Åtgärd	Typ av insats	Tidsperiod
Tierp, samtidig infart	Signalåtgärd	2028–2029
Örbyhus, signalställverk	Signalåtgärd	2029–efter 2029
Uppsala-Gävle, anpassning av stationslägen för nya tåg	Övrigt	2025–2027
Samman, Örbyhus	Kontaktledningssupprustning	2029–efter 2029
Österplan, Uppsala, nytt vändspår	Övrigt	2025–2026
Märsta-Uppsala	Kontaktledningssupprustning	2028–efter 2029
Uppsala plankorsningar	Övrigt	2024–2027
Uppsala Central (delning av spår)	Spår- och rälsbyte	Pågår–2024
Trunsta mosse, förstärkningsarbete	Spår- och rälsbyte	2027–efter 2029
Ostkustbanan, fyrspar	Utbyggnad till flerspar	2027–efter 2029
Hagalund, utbyte av utdelssystem	Signalåtgärd	Pågår–2025
Hagalund bangård, upprustning	Övrigt	2026–2028
Tomteboda övre	Växelbyte	2025
Stockholm Central/Nord, spår- och växelbyte	Övrigt	Pågår–2026
Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassning efter Citybanan	Övrigt	Pågår–2026

Källa: Trafikverket.

ERTMS-utbyggnad

Den nationella implementeringsplanen avseende det nya signal-systemet ERTMS utgår från de ekonomiska förutsättningarna i gällande nationell transportplan 2022–2033 samt för perioden 2033–2044 med samma medelstildelning, vilken innebär att utrullningen av ERTMS i Sverige kommer att pågå ända in i 2070-talet. I regeringens proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera gör regeringen bedömningen att takten i införandet av det nya signalsystemet och

avvecklingen av det nuvarande ATC-systemet ska öka. Regeringens målsättning är att ERTMS ska införas i hela svenska järnvägssystemet till år 2042 och avser att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån den nya målsättningen.

I Arlanda flygplats omland är det i nuläget i huvudsak Ostkustbanan och sträckan Uppsala – Myrbacken som är inkluderad i den nationella implementeringsplanen. I Trafikverkets pågående utredning Signalöversyn Stockholm analyseras hur utrullningen av ETCS i Stockholms bör genomföras. I utredningen analyseras villkor, mål och andra parametrar som man behöver ta hänsyn till för olika scenarier. Trafikverkets huvudscenario har varit att banorna söder om det centrala snittet (Älvsjö-Ulriksdal) kommer först och därefter Mäljarbanan följt av det centrala snittet och sist Ostkustbanan. Korridorval för fyrsåret Uppsala – länsgräns kan ha inverkan på hur utrullningen sker samt hur Arlandabanan lämpligen hanteras. Trafikverket för en dialog med AIAB och A-Train AB avseende behov av åtgärder. Beslut om att utveckla Arlandabanan ligger hos AIAB.

I Stockholm är Region Stockholm och Trafikförvaltningen ägare av den största fordonsflottan i form av pendeltåg. Trafikförvaltningen har i dag 129 pendeltågsfordon av tre typer, varav en typ redan är utrustade med ombordutrustning. Trafikförvaltningen uppskattar, enligt Trafikverket, att det tar 6-8 år att utrusta fordonen för att kunna trafikera i ETCS. Övriga järnvägsföretag som deltagit i Trafikverkets referensgrupp bedömer att man kan klara av ett införande snabbare än Trafikförvaltningen, men betonar att tydlighet och information i god tid från Trafikverket, avseende vilken specifikation av ombordutrustning som krävs, för att hinna utrusta fordonen i tid och utbilda personal. Från branschens sida finns fortsatt uppfattningen att staten helt eller delvis bör stå för finansieringen av ombordutrustningen.

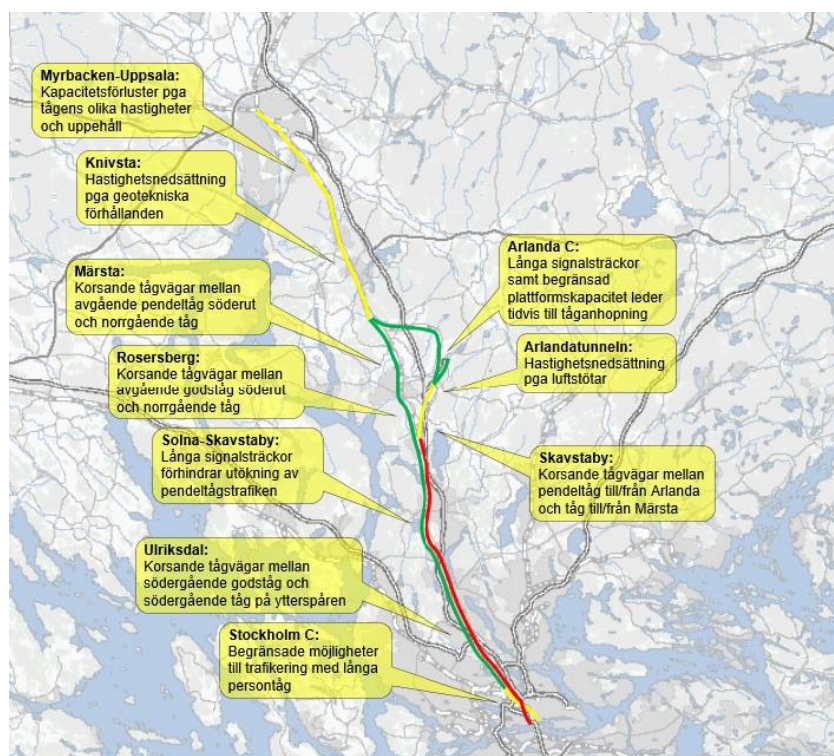
Trafikverket förväntar sig inga större omedelbara kapacitetshöjande effekter av ETCS-införande (ERTMS Level 2), utan initialt antas motsvarande kapacitet som i dag. Trafikverket genomför en kapacitetsanalys som bedöms bli klar under hösten.

6.5.5 Brister i järnvägssystemet

I nedanstående karta redovisas Trafikverkets beräkning av linjekapaciteten max 2 timmar tillsammans med Trafikverkets bedömning av brister i järnvägssystemet som medför ett medelhögt kapacitetsutnyttjande. Dessa brister beskrivs därefter något mer utförligt.

Figur 6.28 Kapacitetsutnyttjandet på Ostkustbanan och Arlandabanan mellan Stockholm Central och Uppsala samt bedömda brister

Under de två mest belastade timmarna 2023



Källa: Trafikverket. *Kommentar:* Kapacitetsutnyttjandet klassificeras i högt kapacitetsutnyttjande (rött), medelhögt kapacitetsutnyttjande (gult) och lågt kapacitetsutnyttjande (grönt).

Nedan redogör jag mer utförligt för de brister som Trafikverket konstaterat för olika delar av järnvägssystemet.

Stockholm central

Stockholm Central har tio genomgående spår och sju så kallade säckspår som kan trafikeras av tåg norrut mot Ostkustbanan och västerut mot Mäljarbanan. Nuvarande utformning av Stockholm Central är inte anpassad efter de kapacitetsbehov och den trafikutveckling som förväntas i framtiden. Stationen kan heller inte hantera långa tåg, vilka kan vara upp till 400 meter enligt gällande TSD-krav. Av de genomgående spåren kan endast ett spår (spår 12) trafikeras av 400 meter långa tåg. Fyra av spåren (spår 13–16) är för korta för att kunna trafikeras av dubbelkopplade snabbtåg (X2) med tåglängd på 330 meter. Av säckspåren, spår som slutar vid stationen, kan endast ett spår (spår 4) trafikeras av 400 meter långa tåg.

Utanför säckspåren uppstår tidvis korsande tågvägar när tåg ska avgå norrut samtidigt som tåg norrifrån ankommer. Mellan serviceplattformarna vid Norra Bantorget och Stockholm Central finns en växelzon som utgör en trång sektor för södergående fjärrtåg som ska köra till plattformsspåren.

Plattformarna är smala och krökta vilket skapar en sämre resenärs-miljö. För att öka kapaciteten på Stockholm Central krävs bland annat längre plattformsspår och bredare plattformar. Det finns även behov av högre vändkapacitet vid Stockholm Central.

Bangården vid Stockholm Central kan inte heller tillgodose behovet av fordonsuppställning. Uppställning måste ske på Hagalunds bangård eller på andra platser vilket leder till längre körtider för järnvägsföretagen och därmed ökade kostnader.

Solna–Skavstaby

Långa signalsträckor på delar av sträckan Solna – Skavstaby innebär en begränsning för möjligheten att trafikera tätare med fjärr- och regionalståg. Denna brist hindrar också en utveckling av pendeltågs-trafiken mellan Stockholm (Citybanan) och Märsta respektive Arlanda/Uppsala. Av signaltekniska skäl kan pendeltåg inte vända vid Norrvikens plattform exempelvis vid trafikstörningar. Eftersom pendel- och regionalstågen antingen trafikerar Märsta eller Arlanda flygplats uppstår korsande tågvägar vid förgreningspunkten Skavstaby när tågen behöver växla mellan de inre och yttre

spåren. Detta leder till beroenden mellan trafiksystemen som skapar låsningar och ökar störningskänsligheten i trafiksystemet.

Arlandabanan

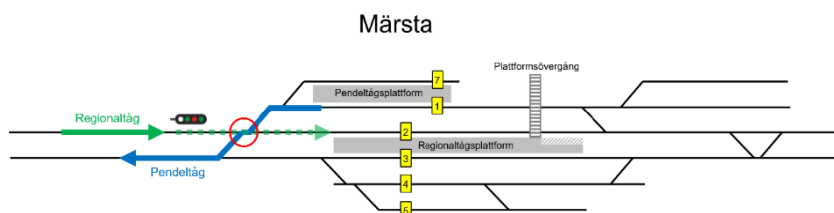
Norr om Skavstaby begränsas kapaciteten av tågens uppehåll vid Arlanda Central, vilket beror på att Arlanda Central endast har ett plattformsspår i respektive riktning. Det resulterar tidvis i att tåganhopning uppstår och att vissa tåg behöver vänta i tunneln tills framförande tåg lämnat plattformen. Långa signalsträckor vid Arlanda Central innebär en begränsning för att möjliggöra tätare tågtrafik.

En permanent hastighetsnedsättning i Arlandatunneln innebär att samtliga tåg på väg mot Arlandatunneln behöver sänka hastigheten till 100 kilometer per timme innan de når tunnelmyningen. Anledningen till detta är att det annars uppstår kraftiga luftstötar när tågen kör in i tunneln. Luftstötarna kan skada dörrar och annan utrustning vid stationerna inne i tunneln på Arlandabanan. Eftersom sträckan är byggd för 160 kilometer per timme så leder detta till tidsförluster samt viss kapacitetsförlust eftersom tåget tvingas bromsa ned betydligt tidigare innan de når plattformen.

Märsta station och bangård

I Märsta uppstår korsande tågvägar när norrgående regionaltåg och godståg blockerar spåret för avgående pendeltåg söderut. Även om kapacitetsutnyttjandet på sträckan Skavstaby – Märsta endast är medelhögt under de två mest belastade timmarna, leder de korsande tågvägarna till beroenden mellan tågen. Det resulterar i låsningar i tidtabellerna och ökar störningskänsligheten.

Figur 6.29 Illustration av korsande tågvägar i Märsta



Källa: Trafikverket.

I Märsta kan plattformen vid spår 2 inte nyttjas i sin fulla längd på grund av plattformsovergångens placering. För de längsta regionaltågen leder det till att de sista vagnarna i tåget hamnar utanför plattformen. Resenärerna behöver dessutom korsa spåren vid plattformsovergången vilket leder till en sämre tillgänglighet och otrygg rese-
närsmiljö.

Ulriksdal-Rosersberg

Det uppstår kapacitetsproblem när långa och tunga godståg ska trängas bland tätt trafikerande regional- och fjärrtåg samt flygpendeltåg som kör dubbelt så fort som godstågen. I Ulriksdal behöver södergående godståg i regel korsa ena ytterspåret för att nå den planskilda spårkorsningen och de driftspår som förbinder Ulriksdal/Hagalund med Stockholm Central. Då uppstår en korsande tågväg som påverkar de södergående regional-, fjärr- och flygpendeltågen.

I Rosersberg uppstår korsande tågvägar mellan avgående godståg söderut och norrgående regional- och pendeltåg. De korsande tågvägarna leder till beroenden mellan tågen som skapar tidtabells-låsningar och ökar störningskänsligheten.

Som ett alternativ till planskilda spårkorsningar i såväl Ulriksdal som Rosersberg skulle ett enskilt spår, på västra sidan om befintligt fyrspar mellan Ulriksdal och Rosersberg, kunna ge ökad kapacitet och framkomlighet för godstrafiken och därigenom öka förutsätt-
ningarna för godstransporter genom Stockholm.

En ökad trafikering med persontåg längs stråket Stockholm–Uppsala riskerar att leda till att framkomligheten för godståg försämras ytterligare. Om godstrafiken ska kunna utvecklas och framföras under dagtid behövs således kompletterande planskilda spårkorsningar byggas med anslutning till innerspåren där godstågen normalt framförs, alternativt byggande av ett särskilt godsspår. Trafikverket konstaterar att de olika åtgärdsförslagen behöver utredas ytterligare.

Myrbacken-Uppsala

På sträckan Myrbacken – Uppsala uppstår kapacitetsförluster på grund av kappkörningseffekter mellan snabba fjärr- och regional tåg och långsammare pendel- och godståg. Norr om Knivsta råder en för närvarande permanent hastighetsnedsättning på grund av geotekniska förhållanden.

Önskemål om ytterligare åtgärder

Utöver de brister som jag redogör för ovan, baserad på Trafikverkets redovisning, har intressenter lyft fram flera andra möjliga åtgärder för att förbättra järnvägssystemets funktionalitet.

6.5.6 Roslagsbanan

Nuvarande Roslagsbana passerar genom sex kommuner. Banan sträcker sig norrut från Stockholms östra och delar sig sedan i tre linjer mot Kårsta, Österskär respektive Näsbypark. Den totala sträckan uppgår till 65 kilometer med 39 stationer. Region Stockholm utreder för närvarande hur Roslagsbanan ska kunna förlängas i tunnel från station Universitetet till T-centralen, en utbyggnad som skulle möjliggöra kortare restider till och från nordostkommunerna.

Befolkningen i nordostkommunerna är cirka 270 000 invånare⁵ och från exempelvis Täby centrum uppgår restiden med kollektivtrafik till Arlanda flygplats på strax under en timme. En förlängning av Roslagsbanan till Arlanda, med en dryg mil ny järnväg inklusive etablering av nya stationer, skulle kunna bidra till stadsutveckling, en större arbetsmarknad, ökad redundans och resiliens i transportsystemet och kortare restider med kollektivtrafik. Med en sådan åtgärd skulle Nordostkommunerna kunna knytas närmare både de västra delarna av regionen och norrut mot Uppsala. I RUFS 2050 lyfter regionen behoven av stärkt kollektivtrafik mellan Arlanda flygplats och de regionala stadskärnorna Barkarby–Jakobsberg och Täby C–Arninge, även om man inte slår fast någon lösning.

⁵ I nordostkommunerna ingår Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.

Region Stockholm har genomfört flera studier. En tidigare förstudie visade på flera nyttor med en kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse mellan de regionala kärnorna Arlanda-Märsta och Täby centrum-Arninge, samtidigt som bedömningen gjordes i ett år 2030-perspektiv att det inte är samhällsekonomiskt att investera i en sådan ny infrastruktur. För de tre alternativa spårsträckningarna (korridorerna) som då togs fram bedömdes totalkostnaden till cirka 3–4 miljarder kronor i 2015 års prisnivå beroende på spårsträckning. I förstudien förordades en dragning i den sydliga korridoren då den skulle ge bäst koppling mot Arlandastad och Märsta genom en bra omstigning vid station Benstocken, samtidigt som det alternativet tar ökad hänsyn till det befintliga natur- och kulturlandskapet. I samband med budgetbeslut för 2017 avbröt Stockholms läns landsting det fördjupade analysarbetet (programstudie) som påbörjats några år tidigare.

Arlandaregionen presenterade år 2019 samlade nyttoeffekter (restidsnytta, arbetsmarknads- och näringslivsnytta samt fastighetsrelaterade nyttor) av flera trafikinvesteringar i Arlandaregionen inklusive förlängd Roslagsbana till Arlanda flygplats med koppling till Märsta. År 2022 redovisades en rapport beställd av Sigtuna kommun, vars analys fångar en samlad utbyggnad av Roslagsbanan, inklusive delen Märsta station till Arlanda, och nyttoberäkningar avseende spårtrafik från Märsta station till Arlanda. Den samlade samhällsekonomiska nyttan av att förlänga Roslagsbanan från Vallentuna station via Arlanda till Märsta station uppskattas till cirka 6,6 miljarder kronor, varav 1,3 miljarder kronor kopplas till delen Märsta station–Arlanda.

Region Stockholm konstaterar i sin Kollektivtrafikplan 2050 att en förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda skulle bidra till en mer attraktiv kollektivtrafiklösning i ett område där utbudet i dag är otillräckligt men att det fortsatta utredningsbehovet behöver klarläggas. För närvarande pågår en beslutsprocess avseende RUF5 2060. Det är i nuläget oklart i vilken mån som en utveckling av Roslagsbanan i dessa delar fångas av regionens kommande RUF5 2060 och följande kollektivtrafikplanering. För att kunna ta ställning till en utbyggd Roslagsbana krävs, enligt min bedömning, bland annat fördjupade lokaliserings- och geotekniska studier.

6.6 Vägtrafikens utveckling

6.6.1 Vägnätet i Arlanda flygplats omland

Översiktligt om vägnätet

Kapacitet och tillgänglighet till Arlanda flygplats omfattar ett stort vägnät som sträcker sig långt ifrån målpunkten Arlanda. Det finns bland annat flera vägar av riksintresse för kommunikationer i området.

E4 mellan Helsingborg – Stockholm – Haparanda är ett riksintresse och ingår även i TEN-T stomnät. E4 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor samt rekommenderad färdväg för farligt gods.

E18 mellan Norge och Sverige via Örebro–Stockholm–Kapellskär är ett riksintresse och tillika del av TEN-T övergripande nät. E18 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor, rekommenderad färdväg för farligt gods samt del i väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer.

Väg 265 Norrortsleden är bland annat en del av det prioriterade vägnätet för godstransporter respektive långväga personresor. Vägen rekommenderas som färdväg för farligt gods samt är en led i en storstad. Norrortsleden ansluter Förbifart Stockholm när den färdigställs.

Väg 267 Rotebroleden binder samman anläggningar av riksintresse och utgör en del av det prioriterade vägnätet för godstransporter respektive för långväga personresor. Vägen är även rekommenderad färdväg för farligt gods.

Väg 263 börjar vid E4 och trafikplats Märsta och fortsätter sedan till Märsta respektive Sigtuna innan den passerar länsgränsen till Uppsala län. Vägen sammankopplar Sigtuna, Märsta och Arlanda flygplats.

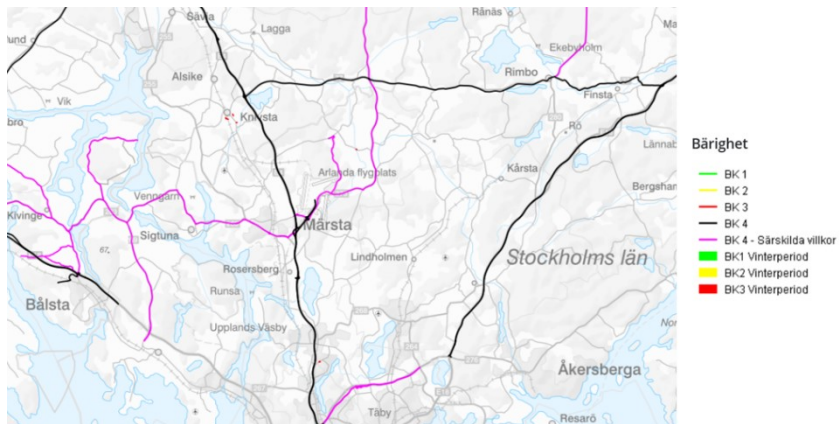
Vägnätets bärighet

Med bärighet avses hur tunga fordon en bro eller väg får belastas med. Bärighetsklassen (BK) avgör vilka fordonsvikter som är tillåtna på vägen eller bron.

BK1 tillåter maximalt 64 tons bruttovikt. BK2 tillåter maximalt 51,4 tons bruttovikt. BK3 tillåter maximalt 37,5 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre för dessa tre klasser. BK4 tillåter maximalt 74 tons bruttovikt med oförändrade krav på axeltryck jämfört med BK1, men beroende på fordonets axelavstånd kan tillåten bruttovikt vara lägre.

I figuren nedan redovisas vägar klassade som BK4 i Arlanda flygplats omland.

Figur 6.30 Vägar med bärighetsklass 4 i Arlanda flygplats omland



Källa: Trafikverket.

Vägnätets kapacitet och trafikering

Ökande befolkning, minskade körkostnader och ekonomisk tillväxt leder enligt Trafikverket till en ökad efterfrågan på resor och transporter. Den ökade belastningen gör att framkomligheten till Arlanda flygplats för resenärer på väg kommer att vara bristande på flera sträckor längs E4 mellan Häggvik och Arlanda. Utan stärkt kapacitet kommer betydande brister i framkomligheten på E4 att kvarstå och nya brister kommer att tillkomma, vilket framgår av figuren nedan (bristerna är rödmarkerade).

Figur 6.31 Brister för framkomlighet i vägsystemet i Stockholms län

Trafikverkets basprognos för 2017 respektive 2040
2017 2040

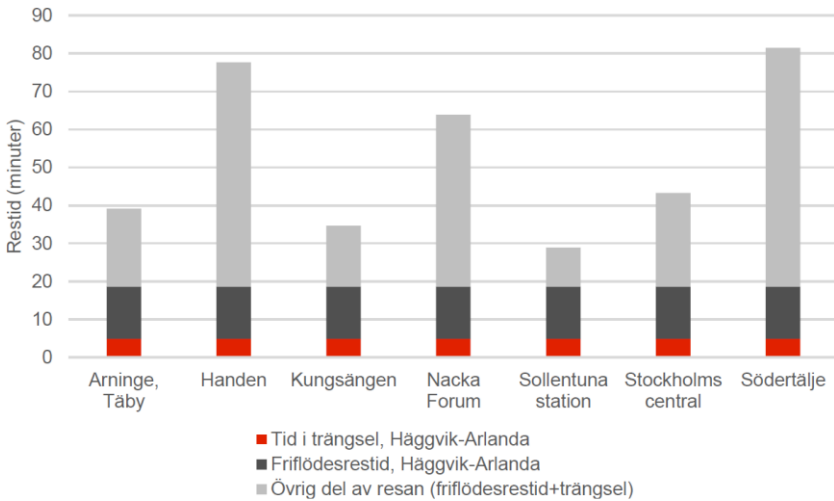


Källa: Trafikverket.

E4 Förbifart Stockholm bedöms få stor påverkan på trafiksystemet genom att den avlastar Essingeleden, de inre infartsledningarna och delvis även trafik i innerstaden. Samtidigt kommer trafiken på de yttre infartsledningarna i anslutning till Förbifart Stockholm att öka, bland annat E4 norr om Häggvik. Det gör att belastningen ökar på de yttre infarterna, vilket leder till att dagens kapacitetsbrister förstärks. Det blir ökad köbildning och restiderna till och från Arlanda flygplats på E4 ökar vid rusningstid. Tillgängligheten med bil till Arlanda flygplats beror inte bara på framkomligheten på E4. Det kommer enligt Trafikverket att vara problem med framkomligheten i en stor del av det högratifierade vägnätet i och runt Stockholm. I figuren nedan visas modellberäknade restider från utvalda målpunkter i Stockholm till Arlanda. Av figuren framgår att även om kapacitetsbristerna på E4 skulle åtgärdas, skulle restiden i övriga delen av resan bestå och tillgängligheten förbättras endast i proportion till den röda delens andel av stapeln (tid i trängsel, Häggvik–Arlanda).

Figur 6.32 Modellberäknade restider för resor till Arlanda från utvalda målpunkter

Under förmiddagsrusningen, Basprognos basår 2017



Källa: Trafikverket.

Förhållandet mellan restid och tid i trängsel på sträckan Häggvik–Arlanda kommer att bestå eller till och med försämrats i ett 2040 års perspektiv, givet den trafikutveckling som finns i basprognosen. Det krävs därför omfattande utbyggnad av vägsystemet för att ens upprätthålla dagens tillgänglighet i vägsystemet till Arlanda flygplats i rusningstid.

Trafikverket har under årens lopp utrett ett flertal åtgärder i stråket E4 Arlanda – Stockholm, vilka illustreras i nedanstående figur.

Figur 6.33 Tidigare utredda åtgärder kopplat till tillgänglighet till och från Arlanda flygplats



Källa: Trafikverket. Kommentar: Väg 905 (Måbyleden) är gråmarkerad eftersom den inte är statlig infrastruktur.

De åtgärder som Trafikverket analyserat avser allt från mindre så kallade trimningsåtgärder till större vägbreddningar. Trafikverket bedömer att för trafik till och från Arlanda flygplats är det mest angeläget att åtgärda de flaskhalsar som finns redan i dag. Det gäller E4 mellan Häggvik–Arlanda. Om behov uppstår, kan övriga åtgärder övervägas enligt Trafikverket.

Trafikverket ser gärna att E4 mellan Häggvik–Arlanda delas in i tre etapper och att de olika delsträckorna åtgärdas utifrån prioriteringsordning. E4 Glädjen – Arlanda har brister i framkomlighet

redan i dag som ger förlängda restider. Genom en breddning av vägen från 2+2 till 3+3 körfält skapas en bättre framkomlighet. E4 Häggvik – Rotebro ligger nära kapacitetstaket i dag och kommer bli en flaskhals efter öppnandet av Förbifart Stockholm. Även här bör vägen breddas, från 3+3 till 4+4 körfält. Sträckan E4 Rotebro–Glädjen har en trafik i dag som ligger under den kapacitet som finns. Trafikverket bedömer att behoven av att åtgärda denna sträcka ligger lite senare. Trafikverket bedömer att denna sträcka blir en flaskhals först när Glädjen–Arlanda respektive Häggvik–Rotebro breddas.

Med mindre trimningsåtgärder för väg 905, Måbyleden, kan kapaciteten förstärkas mellan Märsta station och Arlanda, t.ex. för att stödja en attraktivare busstrafik. Vägåtgärder skulle även kunna behövas vid utveckling i övriga flygplatsstaden.

Utbyggnad av Trafikplats Måby till en fullständig trafikplats skulle skapa god tillgänglighet till områden i Märsta och ”Cargo City” samtidigt som det skulle bidra till ökad redundans för resor till Arlanda flygplats. En sådan åtgärd kan minska behovet av E4.65, breddning och förstärkning av trafikplats Nybygget. Åtgärder kan enligt Trafikverket bli än mer aktuella vid en större utveckling i ”övriga flygplatsstaden”, och som komplement till trafikplats Arlanda.

Trafikplats Nybygget innebär enligt Trafikverket mindre förstärkningsåtgärder vid trafikplatsen, vilket kan hanteras på kort sikt om brister uppstår.

En breddning av E4 Knivsta – Måby (från 2+2 till 3+3 körfält) är endast nödvändig vid en kraftig biltrafiktillväxt till och från Arlanda. Trafiken bedöms kunna öka med cirka 50 procent i stråket innan denna åtgärd behövs.

En breddning vid E4.65, mellan trafikplats Arlanda och Arlanda flygplats. Trafikverket bedömer att brist sannolikt uppstår först efter det att övriga åtgärder är genomförda på E4. Denna åtgärd skulle kunna behövas vid en stor utveckling i ”övriga flygplatsstaden”.

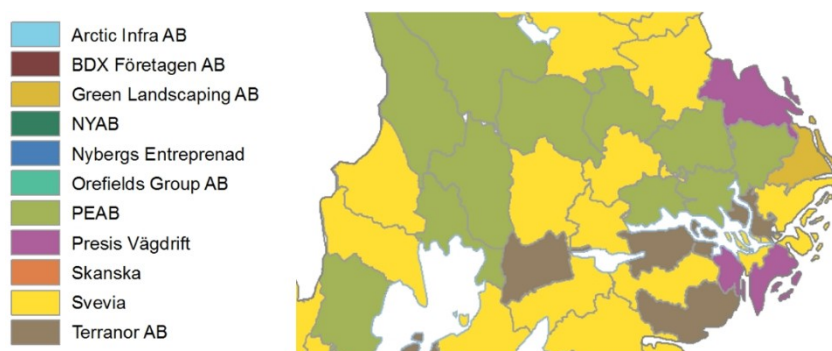
Additionskörfält Arlanda-Märsta kan enligt Trafikverket aktualiseras om breddning av sträckan Glädjen–Arlanda inte genomförs.

Trafikverkets vidmakthållande- och investeringsverksamhet

Drift och underhåll

Trafikverket har mer än 100 baskontrakt för väg, vilka generellt upphandlas med en kontraktstid på fyra år med möjlighet till option på ett eller två år. Verksamheten pågår året runt, där vinterväghållning är den största delen av uppdraget. Trafikverket har tecknat kontrakt med fler än tio driftentreprenörer. I figuren nedan framgår en översiktlig bild av hur dessa kontrakt fördelar sig på olika driftentreprenörer i bland annat Stockholms- och Mälardalsregionen.

Figur 6.34 Trafikverkets baskontrakt och driftentreprenörer i Stockholms- och Mälardalsregionen



Källa: Trafikverket.

De vägar som finns närmast runt Arlanda flygplats ingår i Trafikverkets driftområden Väsby respektive Södra Roslagen, vilka delvis framgår i figuren. Terranor AB sköter vägarna i driftområde Väsby medan Svevia AB sköter om vägarna i driftområde Södra Roslagen.

Investeringar

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 ingår ett flertal vägåtgärder i Arlanda flygplats omland, bland annat E4 Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn, E4 Hallunda–Vårby (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm), E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart

Stockholm) och E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta. Nedan redogörs lite mer detaljerad för några av dessa åtgärder.

E4 Förbifart Stockholm; binder samman de norra och södra länsdelarna och skapar en sammanhängande arbets-, service- och bostadsmarknad. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för områden söder om Mälaren. Anläggningen planeras att öppna för trafik år 2030.

Tvärförbindelse Södertörn; binder samman de östra och västra länsdelarna i södra Stockholm och skapar en sammanhängande arbets-, service- och bostadsmarknad. Med åtgärden minskar sårbarheten i trafiksystemet. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för kommuner öster om E4/E20 i södra delarna av länet. Vägplanen för åtgärden är fastställd men projektet har inte fått byggstartsbeslut. Regeringen konstaterar att kostnaden ökat kraftigt sedan regeringen fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Regeringen har därför gett Trafikverket i uppdrag att med beaktande av samhällsekonomiska nyttor identifiera och om möjligt vidta lämpliga kostnadsreducerande åtgärder för objektet. I uppdraget ingår att Trafikverket ska redovisa nya bedömningar av objektets kostnader och eventuella förändringar av nyttor och måluppfyllelse samt förnyade förslag om lämplig byggstartperiod.

E4 Hallunda-Vårby (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm); förbättrar framkomligheten på E4/E20 söder om förbifarten och krävs för att nyttja kapaciteten som den skapar. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för områden söder om Mälaren. Arbetet med vägplanen för objektet pågår.

E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm); möjliggör en framkomlig och säker hantering av trafik mellan E18 och Förbifart Stockholm. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för områden i nordvästra Stockholm och huvudsakligen Järfälla och delar av Stockholms stad. Arbetet med vägplanen för objektet pågår.

E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta; Åtgärden förbättrar tillgängligheten dels till och från E4 för delar av Knivsta kommun, dels till och från Arlanda för dessa områden. Arbetet ligger i planeringsläge.

I länstransportplanerna för 2022–2033 för Stockholm och Uppsala län finns inga åtgärder som direkt påverkar framkomligheten till Arlanda flygplats på väg. Däremot finns det ett flertal objekt som förbättrar både tillgängligheten till vägnätet lokalt, framkomligheten på väg i vissa områden och objekt som förbättrar kollektivtrafikutbudet.

Brister i vägsystemet

Trafikverket har gjort en bedömning av status för vägnätet inom Arlanda flygplats omland. Bedömningen avser utpekade vägnät i form av motorvägar, riksvägar och primära länsvägar som tillhör storstadsvägnätet inom Stockholms-, Södermanlands-, Uppsala- och Västmanlands län. Sammantaget avser detta 905 kilometer väg. Enligt Trafikverket är ambitionsnivån i första hand att kunna bibehålla dagens funktion så att det eftersatta underhållet inte ökar, vilket innebär att det utpekade vägnätet kommer att prioriteras. Ambitionsnivån är i andra hand att kunna återta eftersatt underhåll, vilket kan göras med ökade ekonomiska ramar.

Trafikverket bedömer att kostnaderna utöver nivån i gällande nationell plan för det aktuella vägnätet uppgår för perioden 2026–2037 till cirka 2 120 miljoner kronor för att upprätthålla dagens funktionalitet och cirka 1 600 miljoner kronor för att även återta eftersatt underhåll. Det utpekade vägnätet har enligt Trafikverket cirka 230 kilometer väg som brister i förhållande till underhållsstandard avseende spårdjup. 276 kilometer i det utpekade vägnätet brister avseende vägkroppen, vilka inte har kostnadsberäknats av Trafikverket.

Det finns tre utpekade vägsträckor inom detta vägnät med behov av reinvestering. Trafikverket kommer att ta fram nytt underlag i samband med kommande åtgärdsplanering för perioden 2026–2037, vilket kan komma att inkludera fler sträckor. Kostnaden för de tre utpekade reinvesteringarna beräknas av Trafikverket till cirka 1 600 miljoner kronor.

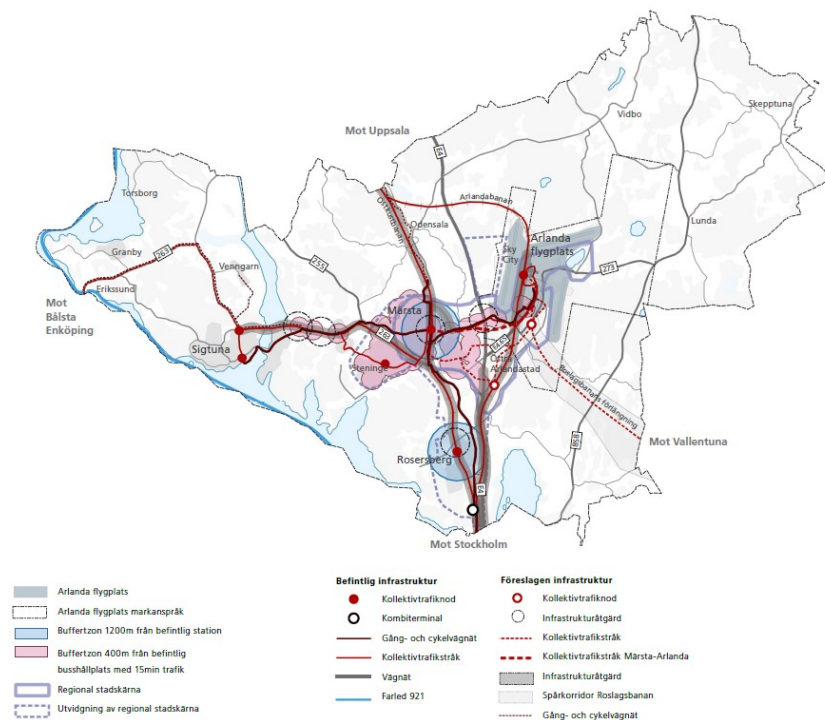
6.6.2 Cykel och cykelvägar

Sigtuna kommun tog år 2014 fram en cykelplan som en del i arbetet att underlätta för invånarna att välja cykel för kortare resor. Målsättningen var att öka cyklingen under alla tider på året samt att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister. I tidigare översiktsplan hade kommunen lyft fram ett huvudnät för cykeltrafik som skulle binda samman bostadsområden i kommunens tätorter med arbetsplatser, centrumanläggningar, skolor, Arlanda flygplats samt knutpunkter för kollektivtrafiken.

Det är möjligt att cykla från exempelvis Sigtuna eller Märsta till Arlanda flygplats på separata cykelvägar genom kommunen. Dessa cykelvägar är inte alltid de genaste, varför det kan finnas behov av åtgärder för att förbättra tillgängligheten i framtiden. I nedanstående figurer framgår cykelvägarna dels i den kommunala översiktsplanen 2022 dels i den kartfunktion som Sigtuna kommun presenterar på sin hemsida.

Det är möjligt att genom lokala och regionala cykelvägar ta sig från Upplands Väsby till och från Arlanda flygplats. När det gäller övriga kommuner behöver man använda det vanliga vägnätet för att nå Arlanda flygplats.

Figur 6.35 Cykelvägar i Sigtuna kommun



Källa: Sigtuna kommun

Vid Märsta station finns ett cykelgarage där man kan förvara cykeln i ett låst utrymme. Det är möjligt att abonnera på en plats och använda SL accesskort som nyckel till garaget. Swedavia erbjuder kostnadsfria cykelparkeringar vid Arlanda flygplats i anslutning till terminalerna och vid SkyCity.

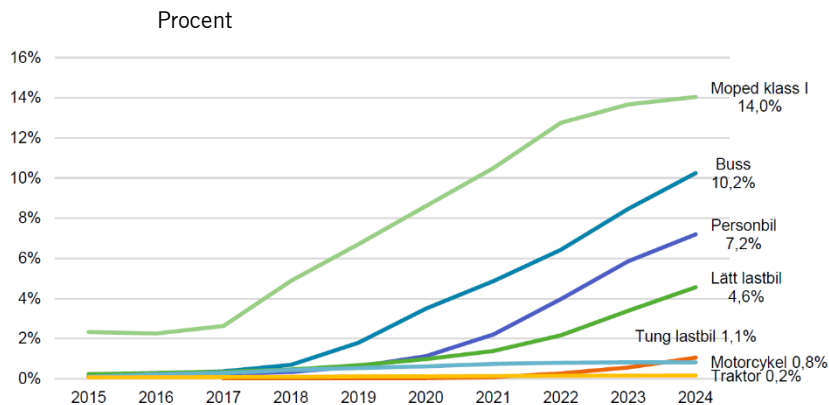
Det finns numera ganska många företag som erbjuder uthyrning av elsparkcyklar eller elscootrar som de också kan kallas. De finns främst i större städer som exempelvis Stockholm och Uppsala. Ett framtida utbud av elsparkcyklar eller elscootrar i Märsta- och Arlandaområdet beror på hur denna marknad utvecklar sig.

6.6.3 Personbils- och motorcykeltrafik

Antalet personbilar i trafik uppgick vid årsskiftet 2024–25 till strax under fem miljoner fordon, medan antalet motorcyklar i trafik uppgick till nästan 320 tusen. Jämfört med ett år tidigare låg antalet personbilar kvar på nästan samma nivå, medan motorcyklarna ökade med en procent.

Elektrifiering av fordonsflottan är en viktig pusselbit när det gäller att nå EU:s och Sveriges klimatmål. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter svarar för knappt en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Mer än 90 procent av växthusgasutsläppen kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar dominerar. I figuren nedan framgår bland annat andelen elektrifierade personbilar och motorcyklar.

Figur 6.36 Andel elektrifierade fordon per fordonsslag år 2015–2024



I dagsläget använder cirka 29 procent av resenärerna bil till flygplatsen enligt Swedavias resenärsundersökningar. Detta fördelar sig i sin tur på bil för att hämta och lämna cirka 15 procent, bil som parkeras cirka 12 procent och hyrbil cirka 2 procent.

Förutsättningarna för biltrafiken är relativt goda. Kapacitetsbegränsningar och framkomlighetsproblem finns framför allt mellan Arlanda och Stockholm. Även om det finns punkter och sträckor i det övriga vägnätet som kan ge begränsningar för biltrafiken, så är tillgängligheten på de större vägarna tämligen god enligt Trafikverket.

6.6.4 Hyrbilsverksamhet

Hyrbilsverksamheten på Arlanda flygplats är förlagd vid Swedavias långtidsparkering Beta. För att kunna ta sig mellan hyrbilsområdet och flygplatsterminalerna kan Swedavias gula flygplatsbussar användas.

6.6.5 Taxiverksamhet

En tillbakablick

Taxiverksamheten har anor från början av 1600-talet, med hästdragna vagnar i London och Paris. Vagnarna kallades ofta för droskor, ett ord som också har använts om taxibilar i våra dagar. Denna verksamhet reglerades nästan omedelbart av städernas myndigheter för att man inte skulle få för många sådana vagnar i städerna. I slutet av 1800-talet infördes den första moderna taxameter. Den första motordrivna taxin med taxameter levererades i Stuttgart 1897 och var byggd av Daimler. De kommande åren infördes taxameterförsedda taxibilar i exempelvis Paris och London. År 1901 rullade den första taxin i Stockholm och Sverige. I början av 1950-talet infördes tvåvägs kommunikationsradio i taxibilar, vilket möjliggjorde att beställningscentraler kunde skicka taxibilarna snabbare till de adresser varifrån kunder ville åka. Tidigare var taxiförarna tvungna att stanna vid en telefonkiosk och ringa in till centralen för att höra om det fanns ett nytt uppdrag.

Dagens situation

Reglering och tillsyn

Taxiverksamheten regleras genom taxitrafiklag (2012:211), taxitrafikförordning (2012:238), lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik samt förordning (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. För att bedriva taxitrafik ställs det bland annat krav på yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende. Redovisningscentraler för taxitrafik ska ta emot, lagra och lämna ut taxameteruppgifter. För att få taxiförarlegitimation ställs krav på B-kör-

kort, medicinska krav yrkeskompetens, laglydnad och körprov. Det råder fri prissättning i Sverige när det gäller taxiverksamhet. Däremot ställs det krav på att en särskild prisuppgift och prisinformation ska lämnas.

Genom EU:s direktiv om samarbete i fråga om beskattning (DAC 7) införs gemensamma EU-regler om rapportering av upplysningar om säljare och vilka inkomster de fått genom försäljning och uthyrning via digitala plattformar. DAC 7 innehåller även regler om ett automatiskt utbyte av upplysningar mellan behöriga myndigheter i medlemsstaterna. Genom direktivet införs bestämmelser som i princip motsvarar DPI MR, de modellregler för rapportering av plattformsoperatörer avseende säljare i delnings- och gigekonomin som OECD tagit fram. Taxitjänster, såväl traditionella taxitjänster som tjänster med fordon som hyrs ut med förare omfattas av direktivet.

Transportstyrelsens tillsyn av taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation syftar till att bidra till trafiksäkerhet, passagerares säkerhet och sunda konkurrensvillkor. Transportstyrelsen kan efter tillsyn återkalla tillstånd eller taxiförarlegitimation om något av kraven för dessa inte längre är uppfyllda, återkalla med olämplighetstid (tillstånd eller taxiförarlegitimation återkallas och en olämplighetstid på 3–5 år beslutas) respektive tilldela en varning.

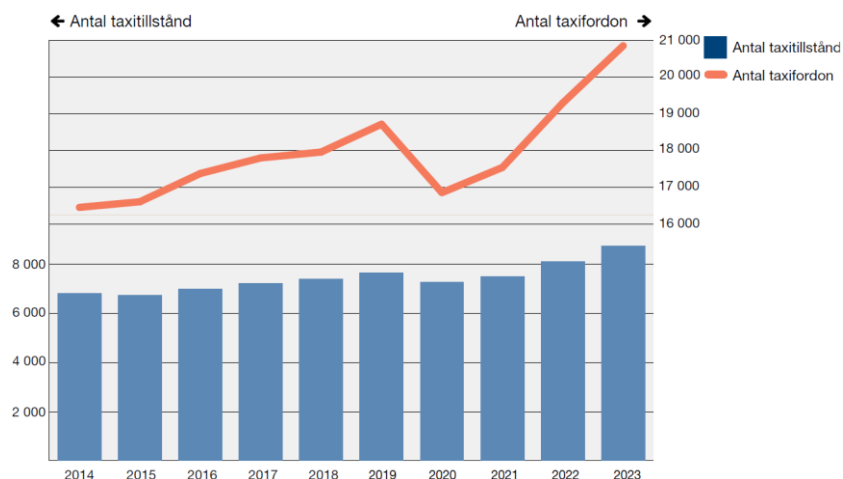
Enligt taxilagen är den som har taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning från och med att fordonet anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral. Överföring av taxameteruppgifter ska ske digitalt och trådlöst. Den som har taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som saknar taxameter är från och med att fordonet anmälts för taxitrafik skyldig att ansluta det till en beställningscentral.

Taximarknaden

Vid ingången av år 2024 fanns det 8 736 taxitillstånd och 20 842 taxifordon i Sverige, se figur nedan. Enskilda näringsidkare är den vanligaste företagsformen inom taxi och uppgick vid årsskiftet 2023–2024 till cirka 68 procent (5 941 taxitillstånd), medan aktiebolag motsvarande cirka 31 procent (2 739 taxitillstånd). Antalet enbils-

företag har ökat från 5 804 vid årsskiftet 2022–2023 till 6 205 vid årsskiftet 2023–2024, en ökning med 401 företag.

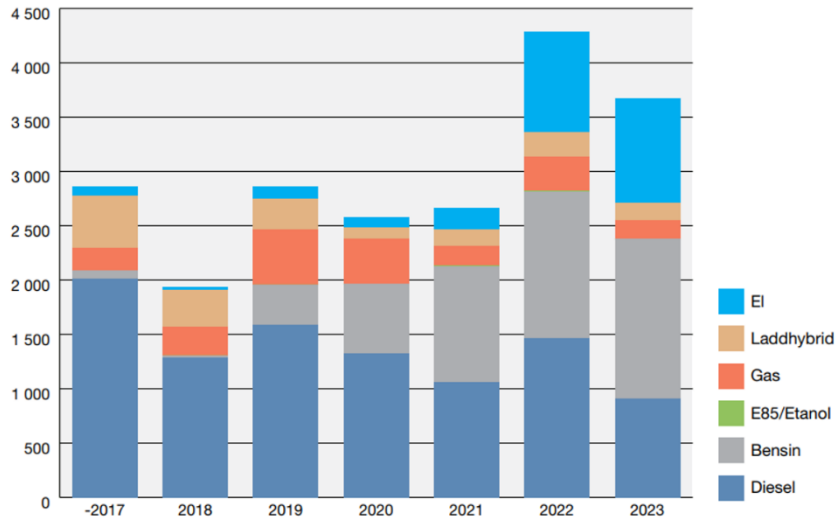
Figur 6.37 Antal taxitillstånd och taxifordon år 2014–2023 i Sverige



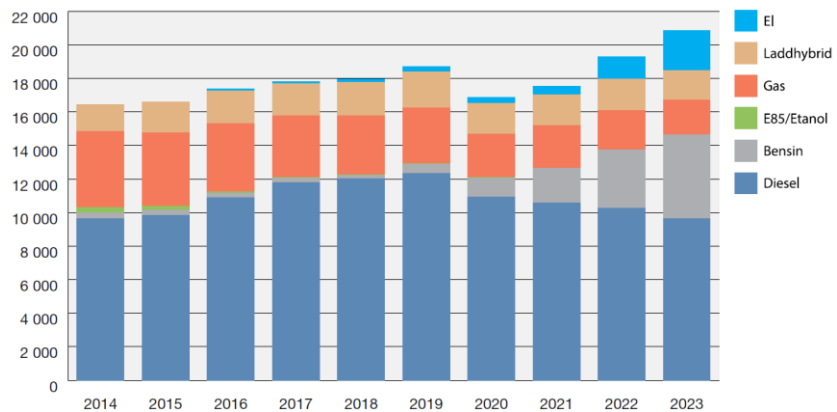
Källa: Svenska Taxiförbundet.

Av det totala antalet taxifordon vid årsskiftet 2023–2024 fanns 8 725 fordon i Stockholms län och 708 fordon i Uppsala län. Sedan år 2015 har antalet taxifordon ökat med cirka 32 procent i Stockholms län och cirka 38 procent i Uppsala län, vilket kan jämföras med cirka 26 procent för landet totalt. Vid årsskiftet 2023–2024 motsvarande antalet taxibilar tillsammans i Stockholms län och Uppsala län cirka 45 procent av antalet taxifordon i hela landet.

Vid utgången av år 2023 hade, av det totala taxibilbeståndet, cirka 86 procent av taxifordonen ett registreringsdatum som var 2018 eller senare. Sverige har en relativt modern taxifordonsflotta, där antalet elbilar uppgår till nästan 2 400 stycken. Under de fem senaste åren har bilar med bensin ökat och bilar med diesel minskat, se figurer nedan.

Figur 6.38 Antal taxifordon per registreringsår och drivmedel i Sverige

Källa: Svenska Taxiförbundet.

Figur 6.39 Antal taxifordon och drivmedel i Sverige år 2014–2023

Källa: Svenska Taxiförbundet.

Totalt hade 71 865 personer taxiförarlegitimation 2023, varav 8,5 procent var kvinnor. Det är således få kvinnor som utbildar sig till taxiförare. Svenska Taxiförbundet startade våren 2024 ett nätverk för kvinnor för att öka antalet i taxibranschen.

Antalet medlemmar som är knutna till Svenska Taxiförbundet har minskat de senaste åren, samtidigt som antalet taxitillstånd har ökat. Av de som har trafik tillstånd är cirka 38 procent medlemmar i Svenska Taxiförbundet. Av beställningscentralerna i Stockholms respektive Uppsala län är följande anslutna till Svenska Taxiförbundet:

- Stockholms län: Cabonline Region Stockholm AB, Haninge & Nynäshamns Taxi AB, Kerstins Taxi & Buss AB, Södertälje Taxi AB, Taxi Stockholm 150 000 AB och VeVe Sverige.
- Uppsala län: Bålsta Taxi AB, Cabonline Region Mitt AB, Skölds Taxi HB, Taxi Enköping AB, Taxi Norra Uppland AB, Uppsala Taxi 100 000 AB och Västupplands Taxi AB.

Under de senaste åren har taximarknaden förändrats. Nya aktörer som Bolt och Uber har klivit in på den svenska marknaden, vilket delvis förklarar utvecklingen av medlemsandelen för Svenska Taxiförbundet. Dessa företag erbjuder ”apptaxi” och har under en relativt kort tid blivit stora aktörer på marknaden. Taxi Stockholm har nyligen (april 2025) lämnat Taxiförbundet och väljer i stället att fortsättningsvis driva sina frågor via Transportföretagen hos Svenskt Näringsliv.

Taximarknaden vid Arlanda flygplats

Förutsättningar vid flygplatsen

Det är Swedavia som organiserar hanteringen och anvisar de ytor som kan användas av taxi vid flygplatsen. Det finns möjlighet att lämna resenärer vid terminal 2/3, 4 och 5. Alla taxibilar kan fritt släppa av resenärer vid dessa anvisade platser.

För att hämta upp resenärer vid de taxifiler som finns vid terminal 2/3 respektive 5 krävs att taxiföretaget har ett avtal med Swedavia. Avtalet mellan Swedavia och taxiföretaget, som hämtar upp resenärer vid Arlanda flygplats, består av ett huvudavtal och med flera bilagor, och anger rättigheter och skyldigheter för parterna. Avtalet reglerar övergripande villkor för taxiföretaget, men även krav på taxifordon och förare. Avtalet reglerar de lokala förutsättningarna för Arlanda flygplats och innehåller punkter som trafik, ordning

och taxiutor, maxpris, access och framkallningssystem, miljökrav samt priser och betalning.

Taxifordon, som tillhör bolag med avtal med Swedavia och som används för att hämta upp resenärer, åker först till en väntyta, den så kallade taxiremoten, där fordonet registreras och placeras i kö. I takt med att ytorna vid terminalen behöver fyllas på med taxibilar kallas bilar fram från taxiremoten enligt en köordning, där fossilfria fordon kallas fram först. Taxiremoten samt taxiutorna vid terminalerna bemannas av en neutral operatör som agerar på Swedavias uppdrag.

De taxiföretag som trafikerar Arlanda flygplats är skyldiga att inte ha ett högre maxpris för en körning från Arlanda flygplats till en adress inom ett angivet område än 800 kronor inklusive moms för en resa med bil (upp till fyra passagerare inklusive bagage) och 1 275 kronor inklusive moms för resa med så kallad stor bil (fem till åtta passagerare inklusive bagage). Maxtaxan avser körning från flygplatsen inom ett område där bland annat Stockholm och Uppsala ingår, se figuren nedan.

Figur 6.40 Priszon för taxiresor från Arlanda flygplats

800 kronor inklusive moms med taxibil (1–4 passagerare) och
1 275 kronor inklusive moms med stor taxibil (5–8 passagerare)



Källa: Swedavia AB

Enligt Swedavias resenärsundersökningar väljer cirka 17 procent att åka taxi till flygplatsen. För Arlanda flygplats finns cirka 2 400 avtal med taxiföretag som tillsammans har omkring 9 000 fordon. Under 2024 genomfördes cirka 1,2 miljoner upphämtningar vid flygplatsen, varav 52 procent skedde i form av spontan taxiresa och 48 procent i form av förbeställd taxiresa. I den senare kategorien ingår bokningar med till exempel Bolt och Uber. Taxiverksamheten vid en flygplats är viktigt för taxibolagen och utgör i många fall en väsentlig andel av taxibolagens omsättning.

Marknadsdomstolens avgöranden

Marknadsdomstolen beslutade år 2011 att Swedavia AB:s tilldelning av taxifiler på Arlanda flygplats Terminal 5 inte ansågs utgöra missbruk av dominerande ställning. I domen konstaterar domstolen bland annat att det till följd av det begränsade utrymmet utanför Terminal 5 behövs vissa ordningsregler för taxiverksamheten, samtidigt som det måste krävas att de så långt möjligt är konkurrensneutrala.

Marknadsdomstolen beslutade år 2011 att en extra förbeställningsavgift för hämtning av kund vid det så kallade tullfiltret och med uppvisande av skylt (hög service) ansågs innebära missbruk av dominerande ställning i form av oskäligt avtalsvillkor, medan en förbeställningsavgift för hämtning vid en servicedisk (normal service) inte gjorde det.

Synpunkter i branschen

Nedan redovisar jag några av de synpunkter som jag fått del av från aktörer i branschen.

Svenska Taxiförbundet ställer krav på sina medlemmar att de som taxiföretag tillämpar ”God taxitradition” och är ansluten till behörighetskontroll yrkestrafik (BKY), för att säkerställa att man har förarbehörigheter och taxitillstånd. Svenska Taxiförbundet betonar vidare att taxiföretagen ska erbjuda kollektivavtalsliknande villkor.

Svenska Taxiförbundet har i en hemställan till Regeringskansliet begärt att en särlagstiftning bör införas för att stärka konsumentskyddet på offentliga trafikterminaler och resecentra med mera.

I hemställan lyfter taxiförbundet fram flera exempel på missförhållanden. Svenska Taxiförbundet menar att konkurrenslagstiftningen tillåts dominera över konsumentintresset och hindrar Swedavia att säkerställa att konsumenterna skyddas.

Svenska Taxiförbundet har framfört flera synpunkter avseende taxiverksamheten vid flygplatsen; Swedavias hantering av infrastrukturen vid flygplatsen försvårar ett effektivt omhändertagande av taxipassagerarna. Nuvarande framkallningssystem har flera brister. Miljöstyrningen behöver bli mer stabil och långsiktig (prioriteringar har varierat över tid). Filsystemet vid Terminal 5 bör läggas om. Hantering av förbeställningar behöver förbättras. Det finns problem med överpriser och oseriös prissättning.

Taxi Stockholm är inte nöjd med förutsättningarna för spontan-taxi och hävdar att problemen med framkallning orsakar taxiföretaget kostnader. Taxi Stockholm anser att Swedavia bör utveckla villkoren i avtalen. Det krävs stabilitet och långsiktighet när det gäller krav på fordon. Swedavias krav bör följa den kravbild som andra offentliga verksamheter ställer, exempelvis Region Stockholm. Taxi Stockholm anser att Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en utökad kontroll av taxiföretagen, och vid överträdelser bör tillstånd och legitimationer återkallas.

Taxiunionen är en fristående ideell förening (ej registrerad) för taxiåkare och taxiförare. Man strävar efter en hållbar taxiverksamhet. Taxiunionen lyfter fram problemen med ”friåkare” som raggas kunder inne i terminalerna. Taxiunionen konstaterar att det finns förare som kör utan taxilegitimation vid flygplatsen. Swedavia bör ställa krav på taxameter och ytterligare krav på prissättning av taxiresor.

Bolt anser att ambitionen bör vara att när en förare sätter sig i bilen och loggar in så bör en automatisk kontroll göras gentemot registret. Det bör dessutom bli möjligt att kontrollera taxiförarlegitimation löpande och inte enbart med dagens förutsättningar för registerkontroll. Vid flygplatsen ser Bolt behov av bättre skyltning för resenärerna till taxi och appride. Bolt ser behov av en utökad fysisk kontroll i ankomsthallen för att hantera ”svarttaxi”. Upphämtningsplatsen vid flygplatsen behöver utvecklas och det finns behov av bättre kontroll över verksamheten. Kapaciteten i den digitala infrastrukturen behöver säkras, enligt Bolt finns det för närvarande en del uppkopplingsproblem (internet) vid taxi-remoten.

Swedavia konstaterar att det är en omfattande taxiverksamhet vid flygplatsen och att det finns en del problem, så som att förare försöker komma fram snabbare i kön genom att utnyttja kryphål i framkallningssystemet eller regelverket, förare som på ett aggressivt sätt försöker locka till sig kunder. Den nya utgången från terminal 5 upplevs av taxiföretagen ha påverkat passagerarflödet till taxiytan negativt.

Swedavia lyfter även fram att det kan finnas skäl för utökade kontrollmöjligheter för Skatteverket, Transportstyrelsen och andra myndigheter. Det skulle kunna handla om ökade krav på koppling mellan taxameter och digital försäljning av taxiresor.

Attunda tingsrätts dom avseende taxitjänst utan tillstånd

I december 2024 meddelade Attunda tingsrätt dom i ärendet rörande en person som erbjudit taxitjänster vid Arlanda flygplats utan att ha tillstånd för det. Personen i fråga hade fört sina tilltänkta kunder från ankomsthallen ut till hämta/lämna-parkeringen. Arlanda flygplats är ett skyddsobjekt och såväl ankomsthallen som hämta/lämna-parkeringen ligger inom skyddsområdet. Attunda tingsrätt dömde personen för brott mot luftfartsförordningen samt Länsstyrelsen i Stockholms läns föreskrifter till penningböter.

6.6.6 Busstrafik

Antalet bussar i trafik i Sverige uppgår till cirka 14 tusen fordon vid årsskiftet 2024–25. Jämfört med ett år tidigare har antalet bussar i trafik minskat med en procent. År 2024 är cirka 10 procent av bussarna elektrifierade.

Lokal- och regional busstrafik

Den lokala linjetrafiken till Arlanda flygplats (utan transfer), som ombesörjs av SL eller UL, utgörs i dagsläget av sju busslinjer. I tabellen nedan redovisas en sammanfattande bild av aktuella tidtabeller. Av tabellen framgår även utbudet under vardagar.

Tabell 6.11 Lokalt och regionalt linjebussnät till och från Arlanda flygplats

Linje	Sträcka	Dygnsintervall till Arlanda	Dygnsintervall från Arlanda	Frekvens per timme	Ordinarie pris enkel resa (kr)
579	Bålsta–Arlanda	04.18–21.51	04.15–21.29	1–2	43
579	Sigtuna–Arlanda	04.50–00.25	04.15–00.26	1–2	43
583	Märsta–Arlanda	04.41–22.58	04.54–23.11	2–4	43
589	Östra Steninge–Arlanda	05.00–06.00	17.00–18.00	2	43
592	Stockholm–natt Märsta–Arlanda	01.00–04.00	01.00–04.00	1	43
806	Almunge–Arlanda	05.10–22.10	06.14–23.14	1–2	62
801	Uppsala–Arlanda	03.03–01.03	04.05–02.05	2	117

Källa: SL tidtabeller, januari 2025, www.sl.se.

Uppsala, Almunge, Bålsta, Märsta och Sigtuna har busstrafik till Arlanda flygplats och trafikeras med minst en frekvens/timma och upp till 4 frekvenser/timma i rusningstid (Märsta), från tidig morgon till sen kväll. Sträckan Märsta-Arlanda har busstrafik dygnet runt (linje 583 och 592).

Stockholm och Uppsala har dessutom kommersiell flygbussstrafik till Arlanda, se tabell nedan. Som framgår av tabellen ovan finns en rad orter som i dag saknar direkt lokal linjebussstrafik till Arlanda, det gäller till exempel Täby, Vallentuna och Norrtälje.

Flygbuss- och fjärrbusstrafik

I tabellen nedan redovisas dagens kommersiella flygbussstrafik och fjärrbusstrafik utan transfer till och från Arlanda flygplats och dess utbudet under vardagar. Större orter längs den aktuella bussträckan framgår också av tabellen.

Tabell 6.12 Kommersiell flygbuss- och fjärrbusstrafik

Bussoperatör	Sträcka	Större orter längs vägen	Dubbeltur per dygn	Snittpris typdag enkelresa
Flixbuss	Kalmar–Arlanda	Oskarshamn, Västervik, Norrköping, Nyköping, Stockholm	2–3	335
Flixbuss	Göteborg–Arlanda	Borås, Jönköping, Linköping, Norrköping, Nyköping, Stockholm	1–3	400
Flixbuss	Malmö–Arlanda	Helsingborg, Jönköping, Linköping, Norrköping, Nyköping, Stockholm	1–3	410
Flixbuss	Örebro–Arlanda	Västerås	3–4	180
Flixbuss	Västerås–Arlanda	Enköping	6–7	150
Flixbuss	Uppsala–Arlanda	–	2–3	90
Flixbuss	Stockholm C–Arlanda	–	32–34	80
Vy Bus4You	Kalmar–Arlanda	Oskarshamn, Västervik, Norrköping, Stockholm	2–3	370
Vy Bus4You	Göteborg–Arlanda	Borås, Jönköping, Linköping, Norrköping, Stockholm	4–5	420
Vy Bus4You	Oslo–Arlanda	Karlstad, Karlskoga, Örebro, Västerås	2–3	420
Vy Bus4You	Karlstad–Arlanda	Örebro, Västerås	13–15	370
Flygbussarna	Stockholm C–Arlanda	–	54	150
Flygbussarna	Liljeholmen–Arlanda	–	32	170
Härjedalingen	Härjedalen–Arlanda	Sveg, Ljusdal, Bollnäs, Gävle, Uppsala	1	530
Ybuss	Umeå–Arlanda	Örnsköldsvik, Sollefteå, Kramfors, Härnösand, Sundsvall, Hudiksvall	Veckoslut fre+sön (1)	670

Källa: Sveriges Bussföretag, Flixbuss, Ybuss, Härjedalingen, Vy Buss4You och Flygbussarna.

Tillsammans innebär Flixbus och Flygbussarnas busstrafik från Stockholm Cityterminalen till Arlanda tre till fem avgångar i timmen mellan 03:00 och midnatt på vardagar. Även Karlstad, Örebro och Västerås har en god frekvens med en till två avgångar per timme till Arlanda från tidig morgon till sen kväll på vardagar. Linköping och Norrköping har i snitt minst en avgång varannan timme till

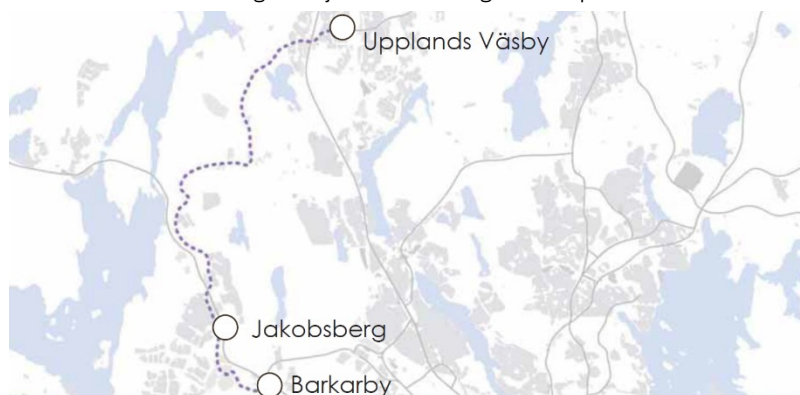
Arlanda, medan övriga orter endast har enstaka eller några avgångar per dygn till Arlanda. Samtidigt är det noterbart att Kalmar och smålandskusten, samt Göteborg, Malmö och Oslo har flera dagliga avgångar till Arlanda.

Planerade åtgärder i det regionala busstrafiknätverket med bäring på Arlanda

Region Stockholm presenterar i sin Kollektivtrafikplan för Stockholms län 2050 åtgärder till år 2030 respektive år 2050 för olika trafik-koncept. Jag har valt att nedan lyfta fram sex åtgärder i regionens plan för busstrafik till år 2030, som jag ser har en direkt positiv påverkan på Arlandas flygplats tillgänglighet. Åtgärderna graderas i tre nivåer som uttrycker ambitionsnivå och effekt, liknande fyrstegsprincipen som används av Trafikverket. I planeringen inför beslut och genomförande av åtgärderna ska åtgärdsvalsstudier (ÅVS) genomföras, något som ännu inte har genomförts för alla åtgärder. Av de åtgärder som nämns nedan har man endast för Arninge–Upplands Väsby genomfört en ÅVS och fått politiskt beslut om genomförande år 2026.

Figur 6.41 Barkarby–Kallhäll–Upplands Väsby

Utveckling av linjen 560 till tvärgående expressbuss (nivå 2)

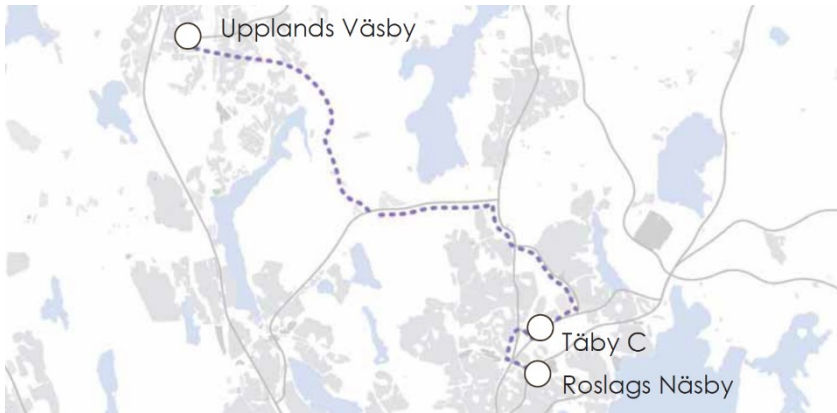


Källa: Region Stockholm

Åtgärden ger kortare restid mellan regionala stadskärnorna Jakobsberg/Barkarby och Arlanda/Märsta och ger ökad tillgänglighet till de regionala stadskärnorna samt övervägande behov av anpassning till och från pendeltågstrafiken till och från Arlanda.

Figur 6.42 Roslags Näsby–Täby–Upplands Väsby

Utveckling av linje 684 till tvärgående expressbuss (nivå 3)

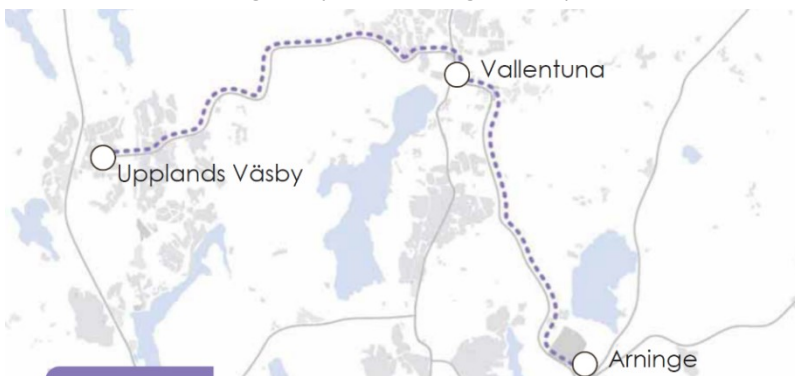


Källa: Region Stockholm

Åtgärden ger kortare restid mellan regionala stadskärnan Täby/Arninge och Arlanda/Märsta och bidrar till en mer sammanhållen region samt behov av anpassning till och från pendeltågstrafiken till och från Arlanda.

Figur 6.43 Arninge–Vallentuna–Upplands Väsby

Utveckling av linje 524 till tvärgående expressbuss (nivå 2)



Källa: Region Stockholm

Åtgärden ger kortare restider mellan den regionala stadskärnan Täby/Arninge och den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta med bytesfunktion till Ostkustbanan i Upplands Väsby.

Figur 6.44 Norrtälje–Rimbo–Arlanda

Ny tvärgående expressbuss (Nivå 3)



Källa: Region Stockholm

Åtgärden kopplar samman Norrtälje och Rimbo med Arlanda flygplats och innebär kortare restider och bytesfria resor. Linjen ökar tillgängligheten till den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta och till arbetsplatsområdet vid Arlanda flygplats.

Figur 6.45 Sigtuna–Märsta–Arlanda

Ny stadsexpressbuss



Källa: Region Stockholm

Åtgärden ger kortare restider inom den regionala stads kärnan Arlanda–Märsta samt bidrar till ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem genom förbättrade resmöjligheter. I Arlanda ska särskilt terminalområdet angöras. I Märsta måste en god bytesfunktion till pendeltåg säkerställas.

Figur 6.46 Bålsta–Sigtuna–Märsta–Arlanda

Utveckling av linje 579 till tvärgående expressbuss (nivå 3)



Källa: Region Stockholm

Åtgärden kopplar samman Bålsta (Mälarbanan)–Sigtuna–Märsta–Arlanda och innebär kortare restider och bytesfria resor. Linjen ökar tillgängligheten till den regionala stads kärnan Arlanda/Märsta och till arbetsplatsområdet vid Arlanda flygplats.

BRT (Bus Rapid Transit)

Bus Rapid Transit (BRT) är inte en separat, egen del av Region Stockholms trafikkoncept i Kollektivtrafikplan 2050. I Kollektivtrafikplanen argumenterar man i stället för att de egenskaper som kännetecknar BRT i form av robusthet, framkomlighet och kapacitet finns med i trafikkoncepten för radiell-, tvärgående- och stadstomtrafik med buss. Vad jag har hunnit bedöma så saknar Region Stockholm, även i sin långsiktiga plan mot 2050, renodlade BRT-lösningar i något av sina trafikkoncept med prioritet vid signalstödda korsningar, egna körfält och körbanor och eventuellt förarlösa fordon.

Sigtuna kommun argumenterar för en renodlad BRT mellan Märsta station och Arlanda flygplats. Nyttorna handlar enligt kommunen i första hand om restidvinster (upp till 10 minuter per resa) jämfört med dagens lokalbusstrafik och pendeltåg via Märsta samt en hög robusthet och tillförlitlighet med eget körfält från Märsta till Arlanda flygplats.

Jag ser att en BRT-åtgärd mellan Märsta och Arlanda på sikt kan bli aktuellt, eventuellt under planperioden 2028 – 2049 eller senare. Innan så sker bör man emellertid utveckla lösningar i befintligt vägnät med förstärkt expressbusstrafik. Om mitt förslag om omförhandlat avtal gällande Arlandabanan genomförs kommer sannolikt resandeunderlaget mellan Arlanda och Märsta att minska. Det stärker sannolikt mitt förslag med förstärkt expressbusstrafik för flygresenärer och arbetspendlare mellan Märsta station och Arlanda.

6.6.7 Gods- och lastbilstrafik

Antalet lätta lastbilar i trafik uppgick vid årsskiftet 2024–25 till nästan 620 tusen fordon i Sverige, medan antalet tunga lastbilar i trafik uppgick till cirka 85 tusen. Jämfört med ett år tidigare har antalet lätta lastbilar ökat med 0,5 procent, medan de tunga lastbilarna har minskat med 0,5 procent.

När det gäller elektrifiering av fordonsflottan så är cirka 4,6 procent av de lätta lastbilarna och cirka 1,1 procent av de tunga lastbilarna i Sverige elektrifierade.

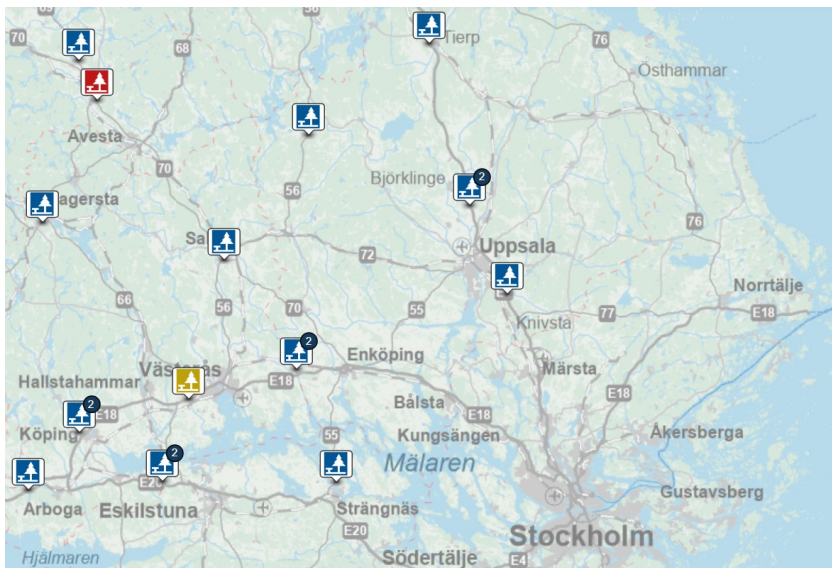
Swedavia håller via sitt fastighetsbolag på att utveckla logistikområdet Cargo City för flygfrakt och flyggods i Arlandas södra flygplatsområde, med frakt- och logistikbyggnader som kommer att förläggas inom en så kallad Freight Zone. I dag nås området för både norr- och södergående trafik från E4 Arlanda trafikplats via Arlandaleden och väg 905 Måbyleden. Från E4 Måby trafikplats nås fraktområdet endast för södergående trafik via väg 905 Måbyleden. Väg 905 har bärighetsklass BK4 och kan hantera tung trafik med upp till 74 tons bruttovikt.

6.6.8 Rast- och uppställningsplatser samt parkeringsplatser vid flygplatsen

Rastplatser

Det finns cirka 270 rastplatser runt om i Sverige. Rastplatserna är främst avsedda för tillfällig rast och vila, inte för övernattnig. Rastplatserna har olika standard och utrustning, men alla är tillgänglighetsanpassade. På rastplatser och skyltade parkeringsplatser är det i grunden tillåtet att stå högst 24 timmar. Trafikverkets driftentreprenör i berörda områden har ansvaret för tillsyn, skötsel och städning av rastplatserna.

Figur 6.47 Rastplatser i Stockholms- och Mälardalsområdet



Kommentar: Rastplatsernas färgmarkering innebär: Blå (rastplats), Gul (rastplats delvis avstängd), Röd (rastplats avstängd).

Källa: Trafikverket.

I Arlanda flygplats närmaste omland finns det tre rastplatser längs E4. Alla tre är ensidiga, dvs. endast åtkomst för fordon i en riktning. Vid Mora stenar, strax söder om Uppsala, finns en rastplats för norrgående trafik. Norr om Uppsala, vid Tre Ängar respektive Torsberget, finns två rastplatser för södergående trafik.

Det finns även rastplatser längs E4 i närheten av Tierp (Arvidsbo), utmed riksväg 56 cirka 40 kilometer nordost om Sala (Tärnsjö), vid riksväg 56/70 ungefär tre kilometer söder om Sala (Evelund) och vid E18 mellan Västerås och Enköping (Frösvi).

Det finns även möjlighet för trafikanter att stanna vid andra platser, t.ex. kan man köra av E4 och E18 och åka till service- eller handelsplatser och där vila för en stund. Sådana möjligheter finns på flera platser i Arlanda flygplats omland och exempelvis mellan Uppsala och Stockholm.

Uppställningsplatser

En uppställningsplats är en trafiksäker sidoanläggning avsedd för uppställning av fordon där lastbilsparkering är tillåten och lämplig. En uppställningsplats är öppen för allmänheten och tillåter en tidsbegränsad uppställning. Trafikverket har inte några renodlade uppställningsplatser för lastbilar, utan dessa är alltid en del av en rastplatsanläggning.

Trafikverkets funktionella krav för rastplatser på en strategisk nivå anger att tillgång till rastplatsmöjlighet för yrkestrafik ska finnas var 30:e minut och tillgång till rastplats ska finnas var 60:e till 120:e minut. Kravet är oberoende av ägar- eller huvudmannaskap.

Trafikverket har tidigare tagit fram en modell för att redovisa säkerhetsnivåer på rast- och uppställningsplatser. Modellen innehåller fyra nivåer av säkerhet (se figur nedan), vilket inte ska förväxlas med de certifieringsnivåer som beskrivs inom EU:s arbete kopplat till ”safe and secure truck parking, SSP”.

Figur 6.48 Säkerhetsnivåer på rast- och uppställningsplatser



Källa: Trafikverket.

Trafikverkets målbild för samtliga rast- och uppställningsplatser längs stamvägnätet är att de på sikt ska uppfylla säkerhetsnivå 1 (viss förhöjd säkerhet). Trafikverket har totalt 211 rastplatser utmed stamvägnätet, varav 173 bedöms som lämpliga för lastbils-parkering. 141 rastplatser bedöms som lämpliga för fordonståg upp till 34,5 meter. Av dessa rastplatser bedöms fem uppfylla säkerhetsnivå 1 eller högre.

För att en rastplats ska uppfylla kraven för säkerhetsnivå 1 (viss förhöjd säkerhet) krävs bland annat följande:

- belysning; närvarostyrning av belysning på uppställningsytor,
- disponering av ytor; uppställning av fordon får inte skapa skymda ytor,
- avskärmning; endast en anslutningsväg in och ut till rastplatsen, annars krävs fysisk avskärmning i form av stängsel eller motsvarande.

Behovet av förstärkt kapacitet är geografiskt utspridd över landet, men koncentreras till vissa stråk exempelvis E4 Malmö–Stockholm/ Uppsala samt Stockholmsområdet. Behovet av rastplatser med förhöjd säkerhet respektive hög säkerhet är geografiskt utspridd

över landet, men finns i synnerhet utmed vissa sträckor bland annat E4 Malmö – Stockholm.

Parkeringsplatser vid Arlanda flygplats

Det finns i dag en parkeringskapacitet runt Arlanda flygplats på nästan 24 000 parkeringsplatser, varav cirka 2 500 platser avser personal och avtalsparkering. I nedanstående tabell ges en översiktlig bild av parkeringskapaciteten vid flygplatsen.

Tabell 6.13 Parkeringskapacitet vid Arlanda flygplats

Antal parkeringsplatser	
Parkeringsplatser vid Arlanda för resenärer	Antal
Terminalnära parkeringshus	4 910
Terminalnära markparkering	1 745
Korttid för hämta/lämna	380
Långtidsparkering Swedavia exklusive personalparkering	8 565
Summa Swedavia	15 600
Långtidsparkering andra operatörer	5 600
Summa totalt	21 200

Kommentar: Tillkommer cirka 2 500 platser för personal och avtalsparkering.

Källa: Swedavia AB.

Parkering och angöringsintäkter står för cirka 15 procent av Swedavias intäkter och har således en stor betydelse för Swedavias ekonomi.

Swedavia erbjuder parkeringsmöjligheter med varierande service- och tjänsteutbud, avseende inom- eller utomhusparkering, avstånd till terminal, möjligheter till laddning av elbilar etc. Tillsammans med andra, privata parkeringsleverantörer, som t.ex. Linds-krog Parkering Arlanda, Benstockens Långtidsparkering, A Park Långtidsparkering, ARN Långtidsparkering, Flygets Långtidsparkering, Måby Park och Parkos som erbjuder parkeringsplatser hos olika parkeringsföretag, ges en bred variation av möjligheter att parkera sin bil. Priset varierar utifrån servicegrad, avstånd till flygplatsen samt möjlighet till busstransfer. Prisnivån varierar i dag från cirka 40 kronor till 450 kronor per dygn, beroende på vad som inkluderas i tjänsten och vilka parkeringsvillkor som gäller. För långtid-

sparkering varierar prisnivån från cirka 280 kronor till 800 kronor per vecka utomhus.

Swedavia har en yta för utbyggnad av långtidsparkeringen i anslutning till befintlig parkering Beta där åtminstone cirka 5 000 platser kan skapas på sikt. Det finns även annan yta som kan användas för att bygga kapacitet för långtidsparkering, men Swedavia bedömer att det är fördelaktigt att i första hand använda yta i anslutning till befintlig långtidsparkering för att slippa investera i nya busslinjer på flygplassen. Det finns även utrymme för utökad kapacitet i parkeringshus med den utvecklingsplan som Swedavia har. Utvecklingen behöver dock ske stegvis i takt med efterfrågan, men enligt Swedavias bedömning finns utrymme för uppemot 3 000 platser. Swedavia bedömer att behov av ny kapacitet, sannolikt bortom år 2030, finns främst vid terminal 5.

Laddning av elfordon är en tjänst som kommer att behöva utvecklas successivt. I dag finns cirka 400 parkeringsplatser med tillgång till laddning. Swedavia ser framöver en kombination av normalladdare på parkeringsområden som kompletteras med en eller flera publika snabbladdningsstationer. Fördelen med publika snabbladdningsstationer är att de kan nyttjas av flera kundgrupper såsom parkeringskunder, hyrbilar, taxi etc.

7 Arlanda flygplats omland i ett totalförsvarsperspektiv

Bedömning: Jag bedömer att Arlanda flygplats och infrastrukturen i dess omland har betydelse för totalförsvarets funktion. Flygplatsen är dock i första hand av vikt för civilsamhället och för att civilförsvaret ska ges bra förutsättningar att fungera. Jag bedömer att mina föreslagna åtgärder inom väg och järnväg sammantaget kommer att stärka totalförsvarets funktion på bredden; genom satsningar på vidmakthållande, ett effektivare nyttjande och kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägssystemen. De åtgärder som föreslås för att stärka kollektivtrafiken med buss och tåg bidrar till att stärka tillgängligheten till Arlanda flygplats och i Arlanda flygplats omland. För att undvika trängselproblematik och minskad tillförlitlighet samt för att möta totalförsvarets behov bedömer jag att det är brådskande att genomföra flera av åtgärderna som jag lyfter fram inom väg- och järnvägsområdet.

Jag ser även behov av att säkerställa tillgången till entreprenadresurser, kompetens, reservdelar, möjlighet att prioritera militära och andra samhällsviktiga transporter på järnväg, en moderniserad gränskontroll och att tillgängligheten säkerställs för samhällsviktiga flyglinjer.

7.1 Ett totalförsvaret som bygger på ett starkt och robust samhälle

7.1.1 Totalförsvarsperspektivet och mitt uppdrag

I mitt uppdrag ingår även att ta hänsyn till totalförsvarets behov. I den dialog jag fört med representanter för både det civila och militära försvaret är den övergripande men tydliga uppfattningen att totalförsvarets behov bäst möts av ett robust och resilient civilsamhälle, bland annat genom ett fungerande transportsystem med en tillförlitlig och tillgänglig infrastruktur. Utan att kommentera enskilda objekt eller noder så kommer mina föreslagna åtgärder inom väg och järnväg att stärka totalförsvarets funktion. Genom ökat vidmakthållande av infrastrukturen för att öka tillförlitligheten, effektivare nyttjande samt kapacitetsförstärkningar i infrastrukturen förbättras tillgängligheten och robustheten i infrastrukturen. Med ett förbättrat utbud i kollektivtrafiken, både för buss och tåg, blir transportsystemet mer tillgängligt och robust. För flera av infrastrukturobjekten inom både väg och järnväg är verkställighetstiden brådskande för att undvika trängselproblem och minskad tillförlitlighet. Ett snabbt genomförande i enlighet med de förslag jag lämnar gagnar även det totalförsvarets funktion.

7.1.2 Totalförsvarets mål

Det övergripande målet för totalförsvaret ska vara att ha förmåga att försvara Sverige och vår befolkning mot väpnat angrepp, hävda vårt lands självständighet, suveränitet och territoriella integritet samt medverka till försvaret av allierade. Verksamhet inom totalförsvaret ska kunna bedrivas enskilt och tillsammans med andra, inom och utom landet och i enlighet med Sveriges åtaganden som medlem i försvarsalliansen Nato. Målet för det militära försvaret ska vara att ha förmåga att:

- försvara Sverige mot väpnat angrepp,
- hävda Sveriges territoriella integritet,
- värna rättigheter och nationella intressen utanför svenskt territorium i enlighet med internationell rätt,

- inom ramen för Natos kollektiva försvar och uppgifter i övrigt, uppfylla Sveriges åtaganden som medlem i Nato,
- främja vår säkerhet samt förebygga och hantera konflikter och krig genom att i fredstid genomföra operationer på vårt eget territorium och i närområdet samt delta i internationella fredsfrämjande insatser,
- skydda samhället och dess funktionalitet genom att med befintlig förmåga och resurser bistå övriga samhället såväl i fred som vid höjd beredskap.

Målet för det civila försvaret ska vara att ha förmåga att

- säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna,
- inom ramen för Natos kollektiva försvar och uppgifter i övrigt, bidra till det militära försvarets förmåga,
- skydda civilbefolkningen,
- upprätthålla försvarsviljan och samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar.

Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina sedan februari 2022 har tydligt påvisat behovet av ett starkt totalförsvaret och vikten av att upprätthålla en stark försvarsvilja hos befolkningen. Regeringens totalförsvarsproposition för åren 2025–2030 innebär en förstärkning av det svenska totalförsvaret. I regeringens budgetproposition för 2025 ökar totalförsvarets budget från 133 miljarder kronor till 170 miljarder kronor. Regeringen har i budgetpropositionen för 2025 föreslagit att anslaget bör öka för att stärka det civila försvaret, bland annat genom åtgärder för ett stärkt fysiskt skydd för flygplatser. Genom förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för ersättning avseende flygplatser beräknas anslaget öka med totalt 60 miljoner kronor fram till och med 2027 för just detta ändamål.

I vårändringsbudgeten för 2025 möjliggörs inköp av ny försvarsmateriel för 25 miljarder kronor från och med 2025, som kan levereras under 2026–2028. Sommaren 2025 väntas försvarsalliansen Nato enas om ett nytt mål för medlemsländernas försvarsutgifter. Bedömningen är att det nya målet kan komma att vara mellan 3 och 4 procent av BNP. Om Sveriges försvarsutgifter som andel av BNP

skulle uppgå till 3,5 procent år 2030 möjliggörs en lånefinansierad försvarssatsning på sammantaget 300 miljarder kronor till år 2034. Därmed kan ytterligare anskaffning av materiel och anläggningar beslutas när ett läge uppstår (lägghetsköp).

Sverige har en nyckelroll i försvaret av norra Europa utifrån sitt militärgeografiska läge och medlemskapet i försvarsalliansen Nato ställer krav på Sverige att kunna stödja andra allierade på svenskt territorium, bland annat genom att möjliggöra transitering av militära förband för att kunna genomföra militära operationer i enlighet med Natos operationsplanering. Vad gäller behov av transportinfrastruktur säger totalförsvarspropositionen att det militära försvaret är beroende av en väl fungerande och underhållen transportinfrastruktur, såsom vägar, järnvägar, hamnar och infrastruktur för luftfart och att det är en viktig förutsättning för att det militära försvaret ska kunna lösa sina uppgifter. Enligt regeringen är transportinfrastruktur och transporter viktiga för Sveriges handel och försörjningsförmåga och därmed för samhällets beredskap att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig. Transporter av personal, materiel och förnödenheter är också en förutsättning för Försvarmaktens mobilisering, försörjningssäkerhet och förmåga att verka. För att kunna säkerställa tillgång till försörjningsviktiga varor för civilbefolkningen, ge och ta emot stöd och säkerställa militära förbands förmåga till förflyttning av trupp och utrustning är det väsentlig med tillgänglighet till och redundans avseende transportinfrastruktur.

Trafikverket arbetar med att ta fram planeringsunderlag för transportinfrastrukturåtgärder som kan öka robustheten för samhällsviktiga transporter i dagens transportsystem. Försvarmakten har på nationell nivå redovisat behov av utvecklad transportinfrastruktur och utifrån detta har Trafikverket genomfört en så kallad möjlighetsstudie där tre av de högst prioriterade åtgärderna har analyserats. En grov kalkyl i tidigt skede av planeringsprocessen uppskattar investeringskostnader på 5,5 miljarder kronor. För perioden bedöms de totala behoven inom civil beredskap vara i storleksordning 9,4 miljarder kronor under perioden 2025–2030 varv 1,8 miljarder kronor bedöms kunna inrymmas inom nationell transportinfrastrukturplan utifrån nu gällande styrning och lagstiftning.

7.2 Organisatorisk struktur

7.2.1 Totalförsvaret i Arlanda flygplats omland

Sveriges länsstyrelser är indelade i sex civilområden. Syftet med indelningen är att stärka landets motståndskraft under fredstida krissituationer, höjd beredskap och krig. De sex civilområdena är Norra, Mellersta, Östra, Sydöstra, Västra och Södra. För varje område finns en utsedd civilområdesansvarig länsstyrelse där landshövdingen är civilområdeschef. Civilområdeschefen leder arbetet med hjälp av ett civilområdeskansli, som är en enhet på den civilområdesansvariga länsstyrelsen. De civilområdesansvariga länsstyrelserna har ett geografiskt områdesansvar för sitt område när det gäller civilt försvar. Det innebär ett särskilt ansvar för att samordna det civila försvaret inom sitt civilområde. Den civilområdesansvariga länsstyrelsen har ett antal uppgifter utöver uppgifterna som varje länsstyrelse har. Den ska verka för att det civila försvaret inom civilområdet har en enhetlig inriktning genom att samordna planeringen mellan statliga myndigheter, samordna planeringen mellan de statliga myndigheterna och Försvarsmakten, samverka med Försvarsmakten i frågor som rör totalförsvaret, stödja länsstyrelsernas planering och förberedelser inom respektive län samt ta initiativ till åtgärder och hålla samman planering och förberedelser av civila aspekter av världlandsstödet.

I Östra civilområdet ingår Stockholms och Gotlands län, medan det Mellersta civilområdet har länsstyrelserna i Dalarna, Gävleborg, Södermanland, Uppsala, Värmland, Västmanland och Örebro. Det innebär att Arlandas omland ur ett civilförsvarsperspektiv styrs av två civilområden. Sedan oktober 2022 är Länsstyrelsen i Stockholms län civilområdesansvarig länsstyrelse för Östra civilområdet och länsstyrelsen i Örebro län är civilområdesansvarig för Mellersta civilområdet.

Sverige är indelat i fem militärregioner: nord, mitt, väst, Gotland och syd. Varje region har en stab som har till uppgift att leda insatser vid nationella krissituationer och stödja samhället ur ett totalförsvarsperspektiv genom samordning av den militära insatsen med andra berörda myndigheters ansvarsområden vid exempelvis räddningsinsatser vid bränder och översvämningar. I Mellersta militärregionen ingår Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Västmanlands, Dalarnas och Gävleborgs län. Ur ett totalförsvarsperspektiv ingår således

Arlandas omland i två civilförsvansområden men i ett militärområde. Samordning mellan det civila och militära försvaret krävs och likaså samordning mellan två civilförsvansområden.

7.2.2 Strategi för utveckling av det civila försvaret i Stockholms län 2024–2026

Den framtagna strategin för utveckling av det civila försvaret i Stockholms län är av särskilt intresse för Arlanda flygplats omland. Tidshorizonten är förvisso kort men återspeglar tydligt prioriterade områden, som enligt min bedömning förutsätter en robust infrastruktur för transportsystemet. Länsstyrelsen har identifierat följande fyra prioriterade områden inom målet för det civila försvaret att fokusera på under perioden 2024–2026:

- Värna civilbefolkningen; Inom Stockholms län bedrivs räddningstjänst till stor del genom kommunalförbund. Dessa kommunalförbund samverkar genom samverkansavtal med andra räddningstjänster eller kommunalförbund genom räddningsledningssystem som sträcker sig över civilområdesgränsen.
- Säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna och nödvändig försörjning; Särskilt fokus på livsmedels-, dricksvatten och energiförsörjning. En förutsättning för de viktigaste samhällsfunktionerna är att infrastrukturen och säkerheten fungerar i länet.
- Bidra till det militära försvarets förmåga vid väpnat angrepp eller krig i vår omvärld; Fokus på att stärka civilt militärt samarbete på lokal och regional nivå, både gällande planering och operativ samordning med en ömsesidig förståelse för militära och civila aktörers behov och förutsättningar.
- Upprätthålla samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar och stärka försvarsviljan; Den enskildes ansvarstagande utgör en avgörande del av samhällets samlade förmåga till motståndskraft. Insatser behövs för proaktiv kommunikation som inkluderar samlade budskap om samhällets respektive den enskildes ansvar.

7.3 Totalförsvaret och dess betydelse för Arlanda flygplats

Stockholmregionen med rikets huvudstad är centrum för landets totalförsvaret för bland annat landets politiska beslutsfattande och internationella representation, försvarsledning, samt transport- och kommunikationsnav. En transportinfrastruktur för att bygga upp totalförsvarets motståndskraft och funktion är viktig av flera skäl, inte minst för att möjliggöra snabb kommunikation, effektiv respons och skydd av samhällsviktiga platser.

Arlanda flygplatsfunktion är i första hand strategiskt viktig ur ett nationellt civilförsvarsperspektiv och inte för militära operationer. Till och från flygplatsen ska olika försörjnings- och flödesbehov kunna mötas, med allt från sjuk- till livsmedelstransporter. Infrastrukturen i väg och spårinfrastruktur till och från flygplatsen behöver kunna hantera totalförsvarets behov av resiliens, robusthet och redundans samt rätt dimensionering och prestanda av utvalda vägar och järnvägar samt för bytespunkter- och omlastningsytor.

Jag ser flera perspektiv som är av betydelse när det gäller Arlanda flygplats och totalförsvarets långsiktiga behov. Flygplatsfunktionen och transportsystemet i stort behöver ha en robust funktion för att möta de behov som kan uppstå i olika krisskeden. Det ställer krav på att det finns resurser att tillgå som kan förvalta viktig infrastruktur. Det ställer krav på kompetensförsörjning, säkerställande av entreprenadresurser, tillgång till material etcetera för att säkerställa en robust och tillgänglig infrastruktur. Till detta kommer även försörjning av olika resurser som flygplatsen är i behov av, till exempel el och flygbränsle, men även hur infrastrukturen i Arlanda flygplats omland behöver användas för militära eller andra samhällsviktiga transporter.

Flygplatsen är en nod för luftfarten i Sverige. Om de i dag kommersiellt bärkraftiga inrikes flyglinjerna skulle upphöra, skulle det ge stora negativa konsekvenser för hur samhället kommer att fungera och möjligheten att ta sig snabbt över stora avstånd inom landet. Här kan finnas ett behov av en ökad framförhållning för att kunna säkerställa att viktiga flyglinjer upprätthålls och därmed säkerställa en god tillgänglighet inom landet.

Utifrån ett totalförsvarsperspektiv kan jag se behov av ett tydligare regelverk för att prioritera om i tågtrafiken så att nödvändiga

militära och andra samhällsviktiga transporter kan ges företräde om sådana behov finns och om de inte redan tilldelats kapacitet av infrastrukturförvaltaren.

Arbetet med in- och utresekontroller vid Arlanda flygplats är en viktig del i arbetet med den inre säkerheten, bekämpning av gränsöverskridande brottslighet, oregelbunden migration, arbetet mot kriminell ekonomi och det så kallade skuggsamhället. Här kan automatiska och digitaliserade gränskontroller bidra till en ökad förmåga i brottsbekämpningen och bidra till ökad inre säkerhet i landet.

8 Analys och förslag till åtgärder

Bedömning: Det råder enligt min mening betydande utmaningar för transportsystemet såväl till och från Arlanda flygplats som i ett större geografiskt omland kring flygplatsen. Jag ser framför mig en ökad befolkning i Stockholms- och Uppsala län, med en förtätning av boende och arbetsplatser mellan Uppsala och Stockholm samt en fortsatt utveckling av flygresandet. Kapaciteten i systemet nyttjas vid vissa tider nära bristningsgränsen samtidigt som det finns betydande brister i transporternas tillgänglighet, tillförlitlighet, robusthet och säkerhet. För ett långsiktig hållbart transportsystem behöver därtill en omställning ske, där en ökad järnvägstrafik är en del av lösningen.

Jag uppfattar att A-Trains flygpendeltåg Arlanda Express har haft en hög punktlighet och god komfort över tid, även om prisnivån kan begränsa tillgängligheten. Jag ser behov av att använda Arlandabanan på ett effektivare sätt. Jag bedömer att tillförlitligheten i järnvägssystemet behöver förbättras, att järnvägssystemet och då särskilt Arlandabanan behöver nyttjas mer effektivt samtidigt som flera flaskhalsar behöver elimineras och kapacitetsförstärkningar genomföras.

Vägsystemet i Arlanda flygplats omland står inför flera utmaningar och jag ser behov av flera åtgärder. Det handlar både om infrastrukturåtgärder, men även åtgärder kopplat till olika trafiklösningar exempelvis för buss och taxi.

Jag redogör vidare mer utförligt för mina bedömningar och förslag i nedanstående avsnitt.

8.1 Övergripande bedömning av läget

Transportsystemet står inför flera utmaningar inte minst när det gäller omställning till fossilfrihet, förmåga att hantera klimatförändringar och extremt väder samt det geopolitiska säkerhetsläget. Dessa utmaningar behöver hanteras tillsammans med åtgärder för att vårda det transportsystem som finns i dag och för att kunna möta det behov som följer av en ökad efterfrågan på resande och transporter i framtiden.

Jag kan konstatera att trafik- och befolkningsprognoser entydigt visar på ett kraftigt ökat behov av resande och transporter i Stockholms- och Mälardalsområdet, samtidigt som kapaciteten i transportsystemet till och från Arlanda flygplats och i dess större omland har flera brister. På vissa sträckor och under vissa tider är kapaciteteten i systemet utnyttjad nära kapacitetstaket. Det resulterar till exempel i tillgänglighetsbrister i form av långa köer på vägarna i rusningstid och att störningar i tågtrafiken lätt fortplantar sig till andra delar i systemet. Till detta kommer bristande förtroende för järnvägstrafikens tillförlitlighet, trafiksäkerhetsproblem främst i vägtrafiken men också vid vissa järnvägsstationer samt i delar en svag redundans och robusthet i transportsystemet generellt sett.

För att underlätta för resenärer och näringsliv bör det finnas tillräckligt med kapacitet i infrastrukturen och transportlösningar med tillräcklig frekvens och plats- eller transportkapacitet. Resan eller transporten bör vara enkel, smidig och genomföras med god kvalitet. Det gäller i högsta grad i samband med byte mellan trafikslag och transportlösningar. Arlanda flygplats behöver i framtiden fungera som en effektiv och kvalitativ multimodal nod och bytespunkt, med en smidig övergång mellan olika trafikslag och transportlösningar och med så korta ledtider som möjligt. Det ställer krav på att anslutningar av olika transportsystem vid Arlanda flygplats behöver utvecklas. Jag bedömer att det är svårast att åstadkomma förändringar avseende järnvägsinfrastrukturen och för järnvägstransporterna, medan jag bedömer att det är något enklare att få till förändringar vad gäller väginfrastruktur och vägtrafik i form av exempelvis buss-, taxi- och personbilstrafik.

För väg- och järnvägsinfrastrukturen med ett tidsperspektiv till 2050 bedömer jag att det finns betydande investeringar som kan

motiveras utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, mot bakgrund både av prognostiserad trafikutveckling mellan Stockholm och Uppsala men också för att förbättra tillförlitligheten och tillgängligheten i Stockholms- och Mälardalsregionen. Om Arlanda flygplats dessutom ska klara av att uppnå en betydligt högre kollektivtrafikandel jämfört med dagens nivå bedömer jag att järnvägen behöver få en utökad roll för resor och transporter, men även förbättrade bussförbindelser har sin tydliga plats. Det ställer krav på åtgärder i både väg- och järnvägssystemet.

Det finns behov av att vidta flera åtgärder inom väg- och järnvägssystemet. Det handlar om åtgärder inom alla steg enligt fyrstegsmodellen. Nedan redogör jag för mina slutsatser, bedömningar och förslag. Enligt mitt uppdrag ska jag tillämpa fyrstegsprincipen, vilket innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet prövas stegvis. Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. De fyra stegen kan kortfattat förklaras som 1) Tänk om 2) Optimera 3) Bygg om och 4) Bygg nytt. I samband med mina förslag till åtgärder redovisar jag hur mitt förslag till åtgärd förhåller sig till fyrstegsprincipen utifrån en översiktlig bedömning.

8.2 Trafikslagsövergripande åtgärdsbehov

Bedömning: Jag ser behov av en annan samling kring Arlanda flygplats än vad som finns i dag. Det finns behov av en sammanhållen intressegruppering som verkar för Arlandas bästa.

Jag bedömer att det finns behov av att vidta olika åtgärder för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Det kan exempelvis handla om att tillhandahålla tydligare och bättre information om utbud och resmöjligheter samt mer sammanhållna biljettsystem etcetera.

Det finns, enligt min mening, behov av ett ökat intermodalt samarbete mellan aktörer inom olika trafikslag. Bland annat bedömer jag att samarbetet mellan flyg- och tågbolag behöver förbättras.

Förslag: Jag föreslår att de organisationer som i dag arbetar för Arlanda flygplats bästa försöker finna en organisation som på ett mer kraftfullt sätt försöker arbeta för Arlanda flygplats (steg 1).

Berörda kollektivtrafikmyndigheter i Mälardals- och Stockholmsregionen bör vidta åtgärder för att bättre marknadsföra möjligheter för resor till och från Arlanda flygplats med kollektivtrafik, såväl för buss som tåg (steg 1).

De berörda regionerna bör pröva möjligheterna till ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar en länsgräns (steg 1). Det bör bli ännu smidigare och enklare för resenärerna att få information om och att köpa resor till och från Arlanda flygplats.

Företrädare för järnvägsbranschen behöver bli bättre på att informera om och marknadsföra järnvägen som transportmedel (steg 1).

Jag föreslår att flyg- och tågbolag utvecklar samverkan mellan varandra, till exempel avseende biljettsamverkan mellan tåg och flyg till och från Arlanda flygplats (steg 1).

8.2.1 Sammanhållen intressegruppering som verkar för Arlanda flygplats bästa

Min bedömning

Jag bedömer att det behövs en sammanhållen intressegruppering som verkar för Arlandas bästa.

Copenhagen Airport är Danmarks största arbetsplats. Det är därför naturligt att det danska samhället i bred mening värnar flygplatsen. Flygplatsen i Köpenhamn har haft en mycket positiv utveckling de senaste 30 åren. Flygplatsen har en intressegruppering, Greater Copenhagen, som på ett effektivt sätt arbetar för flygplatsen. Greater Copenhagen är en dansk-svensk intresseförening som består av 85 kommuner och fyra regioner från såväl Danmark som Sverige.

I Sverige finns ett stort antal intressegrupperingar som, åtminstone delvis, arbetar för att utveckla och/eller marknadsföra Arlanda. Exempel på detta är Mälardalsrådet, Arlandaregionen, Business Sweden, Stockholms Handelskammare, Visit Sweden, Visit Stockholm, Connect Sweden samt Region Stockholms Näringslivsråd.

Efter att ha studerat Greater Copenhagen på plats, samt träffat ledande företrädare, är det min uppfattning att Arlanda flygplats

skulle må bra av en mer sammanhållen intresseorganisation. En sådan organisation skulle kunna befolkas av representanter från såväl politik, näringsliv och fackföreningar. Inte minst skulle det vara av värde om ledande företrädare för stora svenska exportföretag engagerade sig i Arlanda flygplats utveckling.

Mitt förslag

Jag föreslår därför att de organisationer som i dag arbetar för Arlandas bästa försöker finna en organisation som på ett mer kraftfullt sätt kan arbeta för Arlanda flygplats utveckling och framtid (steg 1).

8.2.2 Förbättra information och biljettsystem

Min bedömning

Det finns behov av att bättre marknadsföra möjligheterna för resor till och från Arlanda flygplats med kollektivtrafik till attraktiva biljettpriser.

Jag ser även behov av att informera om de åtgärder som vidtas för att förbättra och utveckla järnvägen samt beskriva hur tillståndet i järnvägssystemet ser ut. Även om tillförlitligheten i järnvägssystemet behöver bli bättre, upplever jag att den rådande uppfattningen och perceptionen hos medborgare och näringsliv är att kvaliteten i järnvägssystemet är sämre än vad det de facto är. Jag upplever att järnvägsbranschen inte fullt ut lyckas nå ut med en tillräckligt rättvisande bild av hur järnvägstrafiken fungerar och de åtgärder som vidtas hos olika aktörer för att förbättra tågtrafiken.

Enligt min uppfattning bör de berörda regionerna pröva möjligheterna till ett än mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar länsgräns och därigenom gör det smidigare och enklare för resenärer att resa i Arlanda flygplats omland.

Jag har förståelse för att det finns en konkurrenssituation mellan olika trafik- och transportlösningar. Samtidigt kan jag konstatera att man i transportsektorn gemensamt behöver se vem man är till för. Behovet av intermodala lösningar är stort för att underlätta för de resenärer som reser med olika trafikslag. Nyligen lanserade SAS och Arlanda Express ett samarbete under en viss tid. Jag kommer

att följa det med intresse och hoppas att flera aktörer är villiga att ta liknande initiativ.

Mitt förslag

De berörda regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Mälardals- och Stockholmsregionen bör vidta åtgärder för att bättre marknadsföra möjligheterna för resor till och från Arlanda flygplats med kollektivtrafik till attraktiva biljettpriser (steg 1).

De berörda regionerna bör fortsätta att utveckla ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar länsgräns och därigenom gör det smidigare och enklare för resenärer att få information om, att köpa resor till och från Arlanda flygplats och därigenom underlätta att resa (steg 1).

Företrädare för järnvägsbranschen behöver bli bättre på att informera om och marknadsföra järnvägen som transportmedel (steg 1).

Samverkan mellan exempelvis flyg- och tågbolag bör utvecklas. Flyg- och tågbolagen bör ta initiativ till biljettsamverkan mellan flyg och tåg till och från Arlanda flygplats. Allt i syfte för att underlätta tillvaron för resenärerna (steg 1).

8.3 Åtgärdsbehov inom luftfarten och vid Arlanda flygplats

Bedömning: Jag bedömer att en attraktiv angöringsfunktion för bil, buss och taxi är viktig för att flygplatsen ska bli konkurrenskraftig. I Swedavias långsiktiga utvecklingsplaner för flygplatsen bedömer jag att åtgärder för att förbättra angöringsfunktionen ligger för sent och att de i möjligaste mån bör tidigareläggas.

Jag ser behov av utvecklat samarbete mellan olika aktörer vid flygplatsen. Samarbetet bör formaliseras mellan Swedavia och Polismyndigheten när det gäller förutsättningarna för gränskontrollverksamheten. Gränskontrollen behöver enligt min uppfattning moderniseras.

Förslag: Swedavia bör verka för att aktörerna vid Arlanda flygplats ställer sig bakom en gemensam vision och målbild för flyg-

platsens utveckling (steg 1). Swedavia bör även verka för att utveckla dialog och samverka med olika aktörer på flygplatsen, såväl företag som arbetstagarorganisationer, för att skapa bättre förutsättningar för att utveckla flygplatsverksamheten (steg 1).

Polismyndigheten och Swedavia bör formalisera sin samverkan vid Arlanda flygplats. En överenskommelse bör tecknas mellan parterna som tydliggör en gemensam inriktning och målbild samt förutsättningar för samverkan och utveckling av gränskontrollverksamheten och passagerarflöden vid flygplatsen (steg 1).

Regeringen bör ge Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda, Göteborg och Malmö flygplatser (steg 4). Regeringen bör tydliggöra de ekonomiska ramarna i regleringsbrevet för Polismyndigheten.

Swedavia bör pröva möjligheten att tidigarelägga utvecklingsinsatserna för en förbättrad angöringsfunktion, så att en bättre lösning för bland annat taxi och buss och därmed för resenärer kan erbjudas så snart som möjligt (steg 4).

8.3.1 Behov av att utveckla terminalfunktionen

Min bedömning

Utveckling av terminalfunktionen och flygplatsen

Swedavia har tagit fram en utvecklingsplan för Arlanda flygplats som avser airside, terminal, landside, teknisk försörjning och fastighetsutveckling. Utvecklingsplanen omfattar bland annat:

- Airside: Uppställningsplatser, taxibanor och banförlängning.
- Terminal: Bagagesystem, säkerhetskontroll vid Terminal 2, incheckningsfunktion, nya gateområden och gater och entré till Terminal 5.
- Landside: Angöring vid Terminal 5, parkeringsplats Beta, ny checkpoint och angöringshus.
- Teknisk försörjning: Dagvattenanläggningar, vattenreservoar, solceller, kraftanslutning och vätgasproduktion.

- Fastighetsutveckling: Logistikområde och logistikverksamhet, hotell, Sky City och område för tung flygfrakt.

Jag ser positivt på Swedavias utvecklingsplan. Det är mycket i detta som ligger i linje med mina tidigare förslag i Arlandautredningen. Förutom att få en bättre funktionalitet är det fortsatt viktigt att Swedavia arbetar för att korta ned ledtiderna på flygplatsen och göra det enklare för passagerare och andra att förflytta sig inom flygplatsen.

Samverkan vid flygplatsen

Flygplatsens utformning innebär att det stundtals råder långa ledtider för resenärer och andra att ta sig mellan olika funktioner. Även om Swedavia vidtagit åtgärder som förbättrat situationen, exempelvis genom den nya säkerhetskontrollen och en ”smitväg” vid den nya marknadsplatsen, så ser jag fortsatt vissa utmaningar här. Även om det finns svårigheter med hänsyn till terminalernas fysiska utformning, så är det önskvärt att flygplatsen har ett attraktivt utbud av service, god funktionalitet och så korta ledtider som möjligt mellan olika funktioner.

En viktig förutsättning för att åstadkomma ett attraktivt utbud av service och korta ledtider mellan olika funktioner på flygplatsen är en god dialog mellan Swedavia och övriga aktörer på flygplatsen. Även om aktörerna har olika roller med affärsförhållanden sinsemellan, är det viktigt med ett gott samarbete mellan aktörerna vid planering, genomförande av utvecklingsinsatser och vid operativ drift, såväl på lednings- och operativ nivå som med representanter för arbetstagarorganisationerna på flygplatsen. En god kunskap om och förståelse för inriktning och mål för flygplatsens utveckling ger bättre förutsättningar för aktörerna och samverkan dem emellan. En god samverkan ger förutsättningar för en attraktiv och effektiv verksamhet som i sin tur kan bidra till en attraktiv och effektiv flygplats för resenärer, transportköpare, arbetstagare som för företag och myndigheter.

Polisverksamhet och gränskontroll

Jag noterar att både Swedavia och Polismyndigheten pekar på en god samverkan parterna emellan. Det är en bra grund. Men jag bedömer att det finns behov av att utveckla denna samverkan ytterligare. Med hänsyn till flygplatsens nuvarande utformning, kommande förändringar vad gäller gränskontrollen, planerade insatser för att utveckla flygplatsen samt förväntad tillväxt i resenärantal och resenärflöden ser jag behov av en gemensam strategi för utveckling av gränskontrollfunktionen samt att åtgärder genomförs för att förbättra situationen och möta framtida utveckling.

Det är enligt min bedömning viktigt att Swedavia ger Polismyndigheten goda förutsättningar i terminalstrukturen, samtidigt som Polismyndigheten behöver ha förståelse för Swedavias förutsättningar och möjligheter. Om inte adekvata åtgärder genomförs avseende gränskontrollfunktionen finns en betydande risk för att ledtiderna kommer att bli längre och resultera i en försämrad tillgänglighet för resenärerna vid flygplatsen. Polismyndigheten behöver rimligt med utrymme för exempelvis sina passkontroller, samtidigt som Polismyndigheten bör nyttja ny teknik för att bidra till en effektivare gränskontrollverksamhet och kortare ledtider i passagerarflödena.

Mitt förslag

Samverkan vid flygplatsen

Jag föreslår att Swedavia bör verka för att aktörerna vid Arlanda flygplats ska kunna ställa sig bakom en gemensam vision och målbild för flygplatsens utveckling (steg 1).

Swedavia bör även verka för att utveckla dialog och samverkan med olika aktörerna på flygplatsen (steg 1), såväl representanter för företag som för arbetstagarorganisationer, som en del i att skapa bättre förutsättningar för utveckling av flygplatsverksamheten.

Polisverksamhet och gränskontroll

Jag ser behov av att Polismyndigheten och Swedavia formaliserar sin samverkan. En överenskommelse bör tecknas mellan parterna som tydliggör en gemensam inriktning och målbild samt förutsättningar för samverkan och utveckling av gränskontrollverksamheten och passagerarflöden (steg 1).

Swedavia bör vidta lämpliga åtgärder i terminalstrukturen för att ge Polismyndigheten goda förutsättningar att bedriva sin gränskontrollverksamhet bland annat avseende lokalutrymme. Dessa åtgärder bör beaktas i Swedavias utvecklingsplan för flygplatsen. Polismyndigheten bör investera i ny teknik som möjliggör en automatiserad och digitaliserad gränskontroll. Med en sådan gränskontroll uppnås en mer standardiserad och säkrare kontroll, samtidigt som ledtiderna kan kortas givet att det finns goda förutsättningar för Polismyndighetens att vid behov genomföra fysiska kontroller.

För att stödja utvecklingen av gränskontrollverksamheten bör regeringen ge Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatisk och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda flygplats (steg 4). Regeringen bör i myndighetens regleringsbrev tydliggöra de finansiella förutsättningarna för en sådan satsning som ger Polismyndigheten stabila och trygga förutsättningar för en sådan utveckling. Jag bedömer att kostnaden för detta uppgår till cirka 245 miljoner kronor för åren 2026–2030 och omfattar då investeringar vid Swedavias flygplatser i Göteborg, Malmö och Stockholm (Arlanda flygplats) inklusive övergripande investeringskostnader.

8.3.2 Behov av att utveckla flygplatsens angöringsfunktion

Min bedömning

Passagerare som reser till och från flygplatsen har möjlighet att använda olika transportalternativ, såsom exempelvis egen bil, taxi, buss eller tåg. När det gäller angöringsfunktionen finns det flera utmaningar. Dagens bussangöring är ett provisorium vid Terminal 4 som resulterar i trängsel vid vissa tillfällen. Angöring för buss saknas helt vid Terminal 5, vilket har en stor påverkan på kapaciteten i hela systemet och är otillfredsställande för många passagerare. Obehörig trafik kan i dag komma relativt nära terminalerna,

vilket kan innebära en säkerhetsrisk. Trafiksituationen kring angöringsfunktionen är delvis svårorienterad för trafikanterna och innebär cirkulerande trafik, korsande trafikströmmar och att köer kan bildas.

Swedavia ser behov av att utveckla angöringsfunktionen. Jag är av samma uppfattning. Enligt Swedavias utvecklingsplaner kommer angöringen förbättras och det kommer att finnas en angöringsfunktion på plats vid Terminal 5 år 2033. Ett angöringshus finns preliminärt på plats kring år 2040. Jag inser att det krävs förberedelser och många kringåtgärder för att få till stånd en bra och slutlig lösning för angöringsfunktionen vid flygplatsen, samtidigt är jag av den uppfattningen att det är en åtgärd som är nödvändig och brådskande att få till stånd. Swedavia bör därför pröva möjligheten att tidigarelägga utvecklingen av angöringsfunktionen vid flygplatsen för att skapa bättre lösningar för bland annat buss och taxi och en bättre tillgänglighet för resenärerna.

Mitt förslag

Swedavia bör pröva möjligheten att tidigarelägga utvecklingsinsatserna för en förbättrad angöringsfunktion, så att en bättre lösning kan erbjudas för bland annat taxi och buss och därmed en bättre tillgänglighet för resenärerna så snart som möjligt.

8.4 Åtgärdsbehov inom vägsystemet

8.4.1 Behov av satsningar på väginfrastrukturen

Bedömning: Det är enligt min uppfattning viktigt att transportsystemet är pålitligt för att möta de behov som finns hos medborgare och näringsliv. Det gäller såväl järnväg som väg. Det är därför viktigt att tillräckliga resurser satsas på drift och vidmakthållande av vägsystemet, vilket även följer av regeringens bedömning i den senaste infrastrukturpropositionen. Till detta finns behov av att nyttja vägsystemet mer effektivt, varför satsningar även bör ske på ITS-lösningar, att körfält reserveras för kollektivtrafik (när det finns framkomlighetsproblem) samt att vissa

kapacitetsförstärkande infrastrukturåtgärder vidtas. Trängsel-skatter kan bidra till ett effektivare nyttjande av vägsystemet, samtidigt som dessa skatter även skulle kunna bidra i finansieringen av kapacitetsförstärkande åtgärder i infrastrukturen.

Förslag: Ökade resurser bör säkerställas för drift och vidmakthållande av det statliga vägnätet (steg 2). Vägnätet bör nyttjas mer effektivt, genom användande av både ITS-lösningar tillsammans med kollektivtrafikkörfält med dynamisk tillämpning vid bristande framkomlighet (steg 2) och trängsel-skatter (steg 1). Därtill finns behov av kapacitetsförstärkningar med ett additionskörfält i Häggvik (steg 3), fler körfält mellan Häggvik–Arlanda (steg 4), kapacitetsförstärkning E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg (steg 4), utbyggnad av Måby till en hel trafikplats (steg 4), förstärkt kapacitet vid väg 905 Måbyleden (steg 3), ombyggnation av väg 268/E4–Grana (steg 3) samt ny trafikplats vid E4 Hammarby (steg 4). Kollektivtrafikkörfältet bör kunna användas av kollektivtrafik, blåljustransporter samt taxi med passagerare (steg 1).

Regeringen bör omgående ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planerings- och förberedelsearbetet vad gäller breddning av E4 Häggvik-Rotebro för att möta öppningen av Förbifart Stockholm (steg 2).

Regeringen bör även ge Trafikverket i uppdrag att genomföra en utredning kring hur dynamiska kollektivtrafikkörfält kan nyttjas på ett effektivt sätt (steg 1)

Min bedömning

Vidmakthållande av vägnätet behöver säkerställas

Precis som för järnvägssystemet finns en historisk underhållsskuld även i vägsystemet. För att användare av vägnätet ska våga lita på att vägnätet är funktionellt, trafiksäkert och tillförlitligt, så behöver tillräckliga resurser satsas för att vårda det befintliga vägnätet. I detta ingår att prioritera drift och underhåll. Jag ser behov av att tillräckliga resurser satsas på vägnätet i Arlanda flygplats omland så att infrastrukturens funktion säkerställs under årets alla säsonger, och att det finns tillräckliga resurser för snö- och halkbekämpning.

Förebyggande åtgärder behöver vidtas för att säkerställa att vägnätet är tillgängligt och trafiksäkert, tillräckligt robust och att det bättre kan stå emot exempelvis översvämningar som ett led i klimatanpassning av infrastrukturen. I detta ingår till exempel att tillse att vägbanan, diken och vägtrummor har en god funktion.

I regeringens infrastrukturproposition som lämnades hösten 2024 pekar regeringen på behovet av att vårda det befintliga transportsystemet och att prioritera underhåll. Jag är av samma uppfattning. Även om kvaliteten i vägnätet i Arlanda flygplats omland i många sammanhang ligger på en god nivå jämfört med andra delar av vägnätet, så är det ändå viktigt att vägnätet har en tillräcklig kvalitet och kapacitet med hänsyn till hur många som bor, verkar och använder vägnätet i Stockholms- och Mälardalsområdet. Det är därför, enligt min mening, viktigt att tillräckliga resurser satsas på drift och underhåll av vägnätet i Arlanda flygplats omland.

Det statliga vägnätet behöver användas mer effektivt

För att uppnå ett effektivt nyttjande av vägnätet finns även behov av andra åtgärder än de rent infrastrukturella. Som jag beskriver nedan, så ser jag behov av att det sker kapacitetsförstärkningar i vägnätet i Arlanda flygplats omland, men jag ser även behov av andra åtgärder som kompletterar dessa.

I samband med att åtgärder vidtas för att bredda E4 mellan Häggvik och Arlanda ser jag behov av och möjligheter till att införa särskilda kollektivtrafikkörfält för att förbättra kapaciteten för och tillförlitligheten i kollektivtrafiken. Jag ser framför mig att dessa körfält ska användas när det råder framkomlighetsproblem, vilket normalt inte gäller under dygnets alla timmar, varför dynamiska kollektivtrafikkörfält är att föredra enligt min bedömning. Under de tider som de dynamiska kollektivtrafikkörfälten gäller bör kollektivtrafik, blåljustransporter samt taxibilar med passagerare få använda dessa körfält för att stödja ett effektivt nyttjande.

Utöver åtgärderna ovan för att förbättra kollektivtrafikutbudet ser jag även behov av att använda ekonomiska styrmedel för att motverka uppkomst av trängsel. Nuvarande system med trängsel-skatter i Stockholm skulle därför kunna utökas till att även omfatta E4 mellan Stockholm och Arlanda. Jag anser att huvudsyftet med

en sådan åtgärd i så fall skulle kunna vara att motverka trängsel och genom trängselskatt omfördela trafiken över tid. Samtidigt ser jag en möjlighet att uttag av trängselskatter även skulle kunna bidra till finansiering av de kapacitetsförstärkande åtgärder jag bland annat föreslår mellan Häggvik–Arlanda.

Kapacitetsförstärkningar i vägnätet behöver genomföras

Jag ser behov av flera åtgärder för att förstärka kapaciteten i vägnätet i Arlanda flygplats omland. Syftet med dessa åtgärder är att förbättra tillgänglighet, robusthet och redundans i vägnätet. De behov jag ser gäller ett additionskörfält i Häggvik, breddning av E4 Häggvik–Arlanda (flera etapper), E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg kapacitetsförstärkning, Måby trafikplats, Måbyleden (väg 905), ombyggnation av väg 268/E4–Grana samt E4 trafikplats Hammarby.

Mina förslag till åtgärder

Drift och underhåll lägger grunden

Jag anser att det är av vikt att tillräckliga resurser satsas på drift och underhåll av vägnätet i Arlanda flygplats omland. På så sätt kan det säkerställas att vägnätet är funktionellt, trafiksäkert och tillförlitligt för användarna (steg 2).

Åtgärder för en effektivare användning av vägnätet

Jag föreslår att ITS-lösningar och dynamiska kollektivtrafikkörfält inrättas i samband med att E4 breddats. Dessa kollektivtrafikkörfält bör gälla under vissa tider och under dessa tider bör körfälten även få användas av blåljustransporter och taxibilar med passagerare. Missbruk bör beivras för att upprätthålla en god tillgänglighet till och från Arlanda flygplats (steg 2).

I samband med beslut om kapacitetsförstärkningar med fler körfält på E4 bör Trafikverket ges i uppdrag att genomföra en utredning kring hur dynamiska kollektivtrafikkörfält kan nyttjas på effektivast sätt (steg 2).

Jag föreslår en översyn av systemet med trängselskatt i Stockholm alternativt att trängselskattesystemet utvidgas till att även omfatta E4 mellan Stockholm och Arlanda. Denna åtgärd skulle i så fall dels syfta till att motverka eller begränsa att trängsel uppkommer, dels att bidra till finansiering av de kapacitetsförstärkande åtgärder jag föreslår nedan (steg 1). Se vidare under kapitel 9 om finansiering.

Kapaciteten i vägnätet behöver stärkas

Additionskörfält vid Väg 265 Häggvik (steg 3)

I samband med att Förbifart Stockholm blir klar kommer en ny flaskhals skapas vid trafikplats Häggvik. För att få en smidig påfart från väg 265 mellan trafikplats Tunberget och trafikplats Häggvik bör ett ytterligare additionskörfält byggas i riktning västerut, vilket bidrar till en bättre framkomlighet.

Breddning av E4 Häggvik–Arlanda (steg 4)

Vid E4 trafikplats Häggvik – trafikplats Rotebro bör vägen breddas till 4+4 körfält inklusive utbyggnad av ITS-system (steg 4). Dessa åtgärder syftar till att öka kapaciteten och minska problem med köer och trängsel, särskilt efter år 2030 när Förbifart Stockholm öppnar upp för trafik. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 603 miljoner kronor (prisnivå 2023-06). Trafikverket bedömer att åtgärden är samhälls-ekonomiskt lönsam.

För E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda bör vägen breddas från 2+2 till 3+3 körfält (steg 4). Åtgärden syftar till att förstärka kapaciteten på E4 och göra vägen mer framkomlig och minska störningskänsligheten. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026-2037. Kostnaden är beräknad till 1 046 miljoner kronor (prisnivå 2023-06).

Båda dessa två åtgärder hanterar brister som finns redan i dag och som kommer att förvärras när Förbifart Stockholm har öppnat enligt Trafikverkets prognoser. Dessa åtgärder kan även anses vara en förutsättning vid en eventuell större utveckling i flygplatsstaden än den som ingår i Trafikverkets basprognos.

När ovan nämnda åtgärder är genomförda bedömer jag att en breddning även bör göras av E4 Rotebro–Glädjen till 4+4 körfält för att säkerställa en bättre framkomlighet (steg 4). Jag bedömer att den åtgärden bör genomföras under planperioden 2038–2049. Kostnaden är beräknad i intervallet 900–1 400 miljoner kronor (prisnivå 2023-06).

Regeringen bör omgående ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planerings- och förberedelsearbetet vad gäller breddning av E4 Häggvik–Rotebro, så att åtgärden kan genomföras så snabbt som möjligt vid ett slutligt ställningstagande kring projektet (steg 2).

Utbyggnad av E4 Trafikplats Måby (steg 4)

Trafikplats Måby vid E4 är i dag endast en halv trafikplats som möjliggör att man kör av E4 i södergående riktning och att man kan köra in på E4 i norrgående riktning. Kompletterande ramper med på- och avfarter bör byggas så att trafikplatsen blir fullständig. En sådan åtgärd förbättrar tillgängligheten till och från Arlanda flygplats samt förbättrar tillgängligheten mellan Märsta och Arlanda. Med åtgärden blir transportsystemet i Arlanda flygplats omland mer robust. Det kan finnas en risk för att de kompletterande åtgärderna som gör Måby till en hel trafikplats kan bidra till att skapa köbildning på E4 om vägen söderut inte är breddad. Det kan därför finnas skäl att vidta breddningar av E4 (Häggvik–Rotebro respektive Glädjen–Arlanda) först. Åtgärder vid Måby trafikplats bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 123 miljoner kronor (prisnivå 2023-06). Trafikverket bedömer att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam.

Väg 905 Måbyleden (steg 3)

Det finns skäl att genomföra trimningsåtgärder av Måbyleden (väg 905). En utbyggnad av trafikplats Måby kommer innebära ökat behov att förstärka Måbyleden för att förbättra tillgängligheten i båda riktningar från E4 till Märsta och Arlanda. Längs Måbyleden mellan trafikplats Måby vid E4 och Märsta finns två korsningar. För att förstärka kapaciteten utifrån planerad utveckling och skapa förutsättningar för en effektiv bussförbindelse mellan

Märsta och Arlanda har Trafikverket pekat ut trimningsåtgärder i dessa korsningar som möjliga åtgärder. Genom att vidta dessa åtgärder förbättras förutsättningarna för arbetspendlare och flygresenärer som väljer att åka kollektivt till eller från Arlanda flygplats via en utbyggd Märsta station. Åtgärden bidrar till att transportsystemet i Arlanda flygplats omland blir mer robust och hållbart. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 28 miljoner kronor (prisnivå 2023-06). Trafikverket bedömer att åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam.

E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, kapacitetsförstärkning

Kapacitetsförstärkning mellan Hjulsta-Jakobsberg möjliggör en framkomlig och säker hantering av trafik mellan E18 och Förbifart Stockholm. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för områden i nordvästra Stockholm, huvudsakligen Järfälla och delar av Stockholms stad. Arbete med vägplan för objektet pågår. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 978 miljoner kronor (prisnivå 2021-02 uppräknad till prisnivå 2023-06).

Ombyggnation av väg 268/E4 – Grana

Vägen förbättras för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Flera korsningar åtgärdas och cirkulationsplatser byggs. En gång- och cykelväg byggs längs med väg 268 som kompletterar befintlig väg. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 371 miljoner kronor (prisnivå 2023-06).

E4 Trafikplats Hammarby

En ny trafikplats på E4 norr om trafikplats Glädjen. Av- och påfarter i båda riktningarna samt en bro med två körfält över E4 som ansluter till Stockholmsvägen i öst och Hasselvägen i väst. Ny dragning av Stockholmsvägen inklusive befintliga gång- och cykelvägar. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 297 miljoner kronor (prisnivå 2023-06).

Tabell 8.1 Förslag till åtgärder i väginfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026–2037	År 2038–2049
Ökade vidmakthållandeinsatser	X	X
Väg 265 Additionskörfält Häggvik	X	
E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg	X	
E4 Häggvik–Rotebro (till 4+4 körfält)	X	
E4 Rotebro–Glädjen (till 4+4 körfält)		X
E4 Glädjen–Arlanda (till 3+3 körfält)	X	
E4 trafikplats Måby	X	
Väg 905 Måbyleden	X	
Väg 268/E4 Ombyggnation av vägen–Grana	X	
E4 Trafikplats Hammarby	X	

8.4.2 Aktivt vardagsliv med gång och cykel

Bedömning: Jag bedömer att det finns relativt goda förutsättningar för att använda gång eller cykel i vardagsresandet, framför allt för de som arbetar vid flygplatsen, för att ta sig till och från Arlanda flygplats. Det är möjligt att ytterligare förbättra förutsättningarna för gång- och cykelvägar till flygplatsen. En del i denna mobilitet kan i framtiden även vara elsparkcyklar eller elscootrar, men jag bedömer att det är upp till marknaden att avgöra hur framtida efterfrågan och utbud ska hanteras.

Förslag: Sigtuna kommun och Swedavia bör säkerställa att gång- och cykelvägarna till och från Arlanda flygplats ska kunna användas på ett tryggt och trafiksäkert sätt året runt. Dessa cykelvägar kan vid behov vara skyddade för väder och vind (steg 2).

Swedavia bör se till att det finns möjlighet till cykelparkering med tak eller väderskydd vid alla terminaler och övriga platser där personer rör sig frekvent, t.ex. vid viktiga arbetsplatser inom flygplatsområdet (steg 2).

Min bedömning

Jag konstaterar att det finns ett relativt välutbyggt gång- och cykelnät i Sigtuna kommun. Förutsättningarna för att kunna gå och cykla till och från flygplatsen är förhållandevis goda, men jag bedömer att det finns ytterligare åtgärder som kan genomföras för att säkerställa en trafiksäker och tillgänglig miljö.

En del i denna mobilitet kan i framtiden även vara elsparkcyklar eller elscootrar, men jag bedömer att det är upp till marknaden att avgöra hur framtida efterfrågan och utbud ska hanteras.

Mitt förslag

Jag anser att de gång- och cykelvägar som erbjuds bör möjliggöra gång och cykling på ett tryggt och trafiksäkert sätt året runt. Jag föreslår att Sigtuna kommun och Swedavia AB bör säkerställa att gång- och cykelvägarna är sopade eller saltade på ett sådant sätt att man tryggt och trafiksäkert kan gå eller cykla under vintertid. Dessa cykelvägar kan vid behov behöva vara skyddade för väder och vind (steg 2).

Swedavia bör se till att det finns möjlighet till cykelparkering med tak eller väderskydd vid alla terminaler och övriga platser där personer rör sig frekvent, till exempel vid viktiga arbetsplatser inom flygplatsområdet för att bidra till ökad omfattning av cykling till och från Arlanda flygplats (steg 2).

8.4.3 Förbättrade villkor för biltrafikens hållbara omställning

Bedömning: Kollektivtrafiken kommer enligt min bedömning att öka. Trots det bedömer jag att många även i framtiden kommer att välja bilen till och från flygplatsen, speciellt med hänsyn till de prognoser för biltrafiken som jag tagit del av. Det är därför fortsatt viktigt att vägsystemet och angöringsfunktionen vid flygplatsen ger goda förutsättningar för de som väljer att använda bil.

Swedavia har enligt min uppfattning en viktig roll för att efterleva Sveriges hållning om nolltolerans när det gäller alkohol i vägtrafiken. Swedavia kan fungera som en tydlig förebild för

andra, även i ett internationellt perspektiv genom att inrätta bom med alkolås vid sina parkeringsutfarter. Det sänder en tydlig signal även till besökande och turister att i Sverige kör vi nyktert. Det finns möjlighet till stadsbidrag med upp till 100 procents kostnadstäckning för sådana åtgärder och jag bedömer att Arlanda flygplats uppfyller villkoren för detta.

För att biltrafiken ska klara omställningen till en framtid med lägre klimatavtryck krävs en elektrifiering av fordonsflottan. Det finns därför behov av ytterligare insatser från olika aktörer att bidra till en sådan utveckling genom att säkerställa möjligheter för att ladda bilarna med el. Jag bedömer att en sådan utbyggnad kan ske inom ramen för Swedavias affärsmässighet.

Jag bedömer att det finns en god tillgång till ett varierat utbud av parkeringstjänster vid Arlanda flygplats, men att kapaciteten och möjligheten för att ladda elbilar kan behöva förbättras. Jag bedömer att det finns goda möjligheter att bygga ut parkeringskapaciteten hos både Swedavia och andra parkeringsbolag runt flygplatsen om efterfrågan i framtiden skulle visa på sådana behov.

Förslag: Swedavia bör införa bom med alkolås vid sina parkeringsutfarter för att bidra till nykterhet i biltrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta kräver bland annat utvecklad verksamhet och samarbete med Polismyndigheten.

Kapacitet för elladdning av bilar vid Swedavias parkeringar bör finnas i en tillräcklig omfattning så att det bidrar i omställningen av biltrafiken (steg 2). Swedavia bör underlätta för sina resenärer att få en samlad bild av parkeringsmöjligheterna vid och runt Arlanda flygplats (steg 1).

Swedavia bör ta initiativ till inrättande av ett parkeringsråd med representanter för Swedavia och övriga parkeringsbolag /ansvariga i Arlanda flygplats närområde för samverkan kring gemensamma frågor (steg 1).

Min bedömning

I dagsläget använder cirka 27 procent av passagerarna bil till flygplatsen. Med hänsyn till prognoser för trafikutvecklingen, kapacitet i dagens vägnät och framkomlighetsproblem på vissa sträckor vid vissa tider ser jag behov av att åtgärder vidtas för att stärka kapaciteten och tillgängligheten i vägnätet.

Swedavia ska, inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Jag ser att Swedavia har en viktig roll att spela här och kan fungera som en tydlig förebild för andra inom trafiksäkerhetsområdet, även i ett internationellt perspektiv. Det sänder en tydlig signal även till besökande och turister att i Sverige kör vi nyktert. Med åtgärder vid Swedavias parkeringsplatser i form av bom med alkolås kan incitament ges för nykterhet i trafiken och en ökad trafiksäkerhet, både vid flygplatsen som på svenska vägar. Jag inser att det krävs utvecklade processer för hantering av situationer där mätutrustningen ger utslag och detta involverar även samarbete med Polismyndigheten. Jag bedömer dock att detta sammantaget är en viktig åtgärd för att stödja en utveckling i linje med de transportpolitiska målen och mer specifikt en förbättrad trafiksäkerhet.

Förordning (2022:1810) om statsbidrag för etablering av anläggningar för nykterhetskontroller ska främja trafiksäkerheten på väg genom att verka för en ökad nykterhet i trafik. Det är Trafikverket som får besluta om bidrag med upp till 100 procent kostnadstäckning för etablering av anläggning i anslutning till hamnar eller andra platser med anslutning till allmän trafik. Arlanda flygplats bedöms uppfylla villkoren för att kunna ansöka om statsbidraget.

Jag bedömer att dagens fordonsflotta på sikt kommer att ställas om från dagens bränslelösningar till el och andra lösningar som genererar ett lägre klimatavtryck. Biltrafik med dagens miljö- och klimatpåverkan kommer därför i framtiden snarare generera trängsel-effekter med hänsyn till bedömningar om framtida trafikutveckling. Samtidigt som jag ser framför mig en utvecklad kollektivtrafik, med större kollektivtrafikandel, ser jag ändå behov av att möta denna trafikutveckling med åtgärder i infrastrukturen.

För att stödja omställningen av fordonsflottan krävs en utbyggnad av möjligheterna för att ladda bilar med el exempelvis vid parkeringsplatser. Det är något som ställer krav på många funktioner och aktörer i samhället att bidra med sin del i lösningen. Allt från att möjligheterna att ladda sina fordon i anslutning till där man bor eller arbetar, till att det finns publika laddstationer som ger bilister möjligheter att säkerställa energiförsörjningen för sina fordon. Jag bedömer generellt att det kommer att krävas ytterligare utbyggnad av dessa möjligheter och här har Swedavia en viktig roll att spela, vilket enligt min mening kan ske i samklang med ägarens krav på affärsmässighet.

Angöringsfunktionen för bilar kommer även framgent att vara av stor vikt för tillgängligheten till och från flygplatsen. Det gäller exempelvis både för personer som nyttjar flygbolagens utbud som personer som arbetar vid flygplatsen eller dess närområde. Det ställer krav på att det finns smidiga möjligheter för att hämta upp och lämna av resenärer vid flygplatsen som att parkera för en längre tid, upp till tider anpassade för långtidsparkering.

Jag konstaterar att det finns flera olika parkeringsmöjligheter, med varierande service- och tjänsteinnehåll, hos både Swedavia och andra parkeringsbolag. Priset varierar med servicegrad i form av inom- eller utomhusparkering, avstånd till flygplatsen samt med eller utan busstransfer. Jag bedömer att utbudet av parkeringsmöjligheter i dagsläget är tillräckligt, men att det sannolikt finns behov av att bygga ut kapaciteten för laddning av elbilar. Vid behov, bland annat med hänsyn till prognoser för utveckling av den framtida biltrafiken, finns även möjlighet att bygga ut kapaciteten för parkering både vid terminalnära miljö och vid Swedavias långtidsparkering (Beta). Jag bedömer att det vid behov även finns möjlighet att bygga ut kapaciteten hos andra parkeringsbolag i Arlanda flygplats omland. Även om jag konstaterar detta, så bör ambitionen enligt min mening i möjligaste mån vara att möta ökade resbehov med ett bättre utbud av kollektivtrafik till och från flygplatsen, vilket jag beskriver i andra avsnitt.

Utbudet av parkeringsplatser varierar. Trots detta kan det enligt min mening finnas gemensamma frågor att hantera mellan Swedavia och övriga aktörer, för att möjliggöra så bra förutsättningar som möjligt för de som behöver parkera vid flygplatsen och i dess nära omland.

Mitt förslag

Swedavia bör införa bom med alkolås vid sina parkeringsutfarter för att bidra till nykterhet i biltrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Swedavia bör utveckla verksamheten och sina processer, bland annat i samarbete med Polismyndigheten, för att skapa bra förutsättningar för en sådan lösning.

För att stödja omställningen av fordonsflottan bör Swedavia se till att det finns kapacitet för elladdning av bilar i en tillräcklig omfattning vid Swedavias parkeringar (steg 2).

Jag inser att Swedavias angörings- och parkeringstjänster har en stor betydelse för Swedavias ekonomi. Trots det bedömer jag att det skulle vara till gagn för alla resenärer på Arlanda flygplats om Swedavia kan erbjuda en samlad bild av de parkeringsmöjligheter som finns vid Arlanda flygplats omland, inklusive de parkeringsplatser som tillhandahålls av andra parkeringsbolag. Jag föreslår därför att Swedavia på lämpligt sätt tillhandahåller en sådan information på sin hemsida (steg 1). Jag föreslår vidare att det inrättas ett parkeringsråd, med representanter för Swedavia och övriga parkeringsbolag i Arlanda flygplats närområde. Parkeringsrådet bör bland annat diskutera och om möjligt komma överens om gemensamma frågor som kan vara av betydelse för deras kunder, exempelvis frågor med bäring på trafiksäkerhet och tillgänglighet (steg 1).

8.4.4 Enklare för resenärerna att använda hyrbil

Bedömning: Hyrbilsverksamheten är i dag lokaliserad vid Arlanda flygplats långtidsparkering. För de som är beroende av hyrbil när de ska till eller ifrån flygplatsen skulle kunna få det lite enklare och smidigare.

Förslag: Den lokala kundtjänsten för hyrbilsföretagen vid Arlanda flygplats bör flyttas till eller placeras i nära anslutning till terminalbyggnaderna och upphämtning av hyrbilar vid flygplatsen bör lokaliseras till de terminalnära parkeringshusen (steg 2).

Swedavia bör ställa miljökrav på hyrbilsfordonen som lämnas ut vid flygplatsen och att kraven bör motsvara de miljökrav som Swedavia ställer på taxiverksamheten samt att samtliga hyrbilar

som lämnas ut vid flygplatsen senast år 2030 bör drivas med fossilfri el eller vätgas (steg 1).

Min bedömning

Hyrbilsverksamhet är ett naturligt inslag vid flygplatser. För den som inte har egen bil och behöver en större flexibilitet kan en hyrbil vara lämplig. I dag finns hyrbilsverksamheten lokaliserad vid flygplatsens långtidsparkering. Den som ska dit eller åka därifrån kan nyttja flygplatsens interna busstransporter. Många flygplatser har lösningar som gör det enklare för passageraren och kunden. Jag bedömer att det är möjligt att underlätta situationen för de som har behov av att nyttja hyrbilsverksamheten.

Mitt förslag

Den lokala kundtjänsten för hyrbilsföretagen vid Arlanda flygplats bör, enligt min uppfattning, flyttas till eller placeras i nära anslutning till terminalbyggnaderna och upphämtning av hyrbilar vid flygplatsen bör lokaliseras till de terminalnära parkeringshusen (steg 2).

Swedavia bör ställa miljökrav på hyrbilsfordonen som lämnas ut vid flygplatsen och att kraven bör motsvara de miljökrav som Swedavia ställer på taxiverksamheten samt att samtliga hyrbilar som lämnas ut vid flygplatsen senast år 2030 bör drivas med fossilfri el eller vätgas (steg 1).

8.4.5 Ordning och reda i taxiverksamheten

Bedömning: Den taxiverksamhet som bedrivs är av vikt för tillgängligheten till och från Arlanda flygplats. Jag ser behov av att förutsättningarna för verksamheten utvecklas för att stödja en stabil och långsiktigt hållbar taxiverksamhet till och från flygplatsen som gagnar såväl passagerare som branschen i stort. Swedavia kan inom ramen för sin affärsmässighet medverka i att aktivt utveckla transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Jag ser behov av att Swedavia mer förutsättningslöst prövar möjligheten till att utveckla taxiverksamheten vid flygplatsen. Swedavia bör härvidlag inhämta kunskap avseende digitala lösningar från andra flygplatser. Jag ser dock ett antal möjligheter att utveckla förutsättningarna för taxiverksamheten på kort sikt.

Förslag: Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regel- efterlevnad hos taxibolagen och taxiförarna (steg 1).

De infrastrukturella förutsättningarna bör utvecklas vid Arlanda flygplats avseende terminalutgångens lokalisering i förhållande till taxiområdet (steg 3), laddstationer för elbilar (steg 2) samt skyltning och vägvisning till taxizonen (steg 1).

Swedavia bör ställa krav på att de taxifordon som trafikerar Arlanda flygplats och hämtar upp passagerare vid terminalerna bör ha inbyggda system (alkolås) som främjar nykterhet i trafiken, i ambitionen att nå de transportpolitiska målen och bidra till en ökad trafiksäkerhet (steg 1).

Swedavia bör utveckla avtalsförutsättningarna och ställa krav på att avtalsparterna genomför en daglig behörighetskontroll för yrkestrafik (BKY) samt att man anger ett omsättningskrav för att få bedriva taxiverksamhet vid flygplatsen (steg 1). Tilldelningen av taxifiler för spontantaxi bör alterneras för att åstadkomma en mer konkurrensneutral marknadsplats vid flygplatsen (steg 1). Till detta finns behov av att införa en dynamisk skyltning av dessa taxifiler (steg 1). Maxpris bör införas för en vidare taxizon än den som i dag gäller och därmed täcka ett större geografiskt område till gagn för resenärerna. Det skulle kunna ske i form av en större taxizon med samma maxtak eller en inre respektive yttre taxizon med olika maxtak (steg 1). Jag föredrar det senare då jag bedömer att den genomsnittliga prisnivån blir mer gynnsam för kollektivet passagerare.

Digitala tavlor där resenärer kan beställa en taxi med önskad attribut till ett fast pris skulle kunna utgöra ett komplement till övriga möjligheter att beställa taxi vid flygplatsen (steg 2).

I samband med att kapaciteten på E4 utökas med fler körfält, bör särskilda kollektivtrafikkörfält etableras i båda riktningarna, där bland annat taxibil med passagerare ska ges prioritet (steg 1).

Swedavia och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och i möjligaste mån hindra och avhysa svarttaxiförare från området (steg 1). Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med ”svarttaxi” vid hämta och lämna parkeringarna (steg 1). Eventuellt skulle detta kunna kombineras med ett förbud för taxibilar vid parkeringen (steg 1).

Min bedömning

Jag bedömer att den problematik som finns kopplad till taxiverksamheten vid Arlanda flygplats har flera dimensioner. Det handlar såväl om taxibolagens agerande, förarnas beteende, den förändrade marknadssituationen med nya affärsmodeller samt en infrastruktur eller angöringsfunktion som behöver utvecklas.

Jag konstaterar att det finns vissa förare som saknar avtal med Swedavia och heller inte vill följa det regelverk som gäller för upphämtande taxiverksamhet vilket skapar problem. De försöker lura kunderna att gå vid sidan om det officiella taxiflödet, med betydande risk att kunden får betala ett oskäligt pris. Jag ser här behov av att åtgärder vidtas.

Swedavia har i dag avtal med de taxiföretag som har tillträde till upphämningsplats för taxi vid flygplatsen. Avtalen och dess innehåll har bidragit till att utveckla taxiverksamheten. Avtalsvillkoren bidrar till att utvecklingen går i riktning mot de transportpolitiska målen. Jag anser att många villkor är bra, men att dessa behöver utvecklas för att förbättra taxiverksamheten vid flygplatsen utifrån såväl ett kund- som konkurrensperspektiv.

Det råder i grunden fri prissättning för taxiresor i Sverige, med undantag för resor exempelvis från Arlanda flygplats. Alla taxibilar i Sverige ska ha tydliga skyltar med prisinformation utanpå och inuti fordonet (jämförelsepriser). Kunden och taxiföraren kan dock naturligtvis komma överens om ett fast pris om förare och kund är överens. Det finns dock många exempel på kunder som upplevt sig bli lurade och som anser sig ha fått betala ett för högt pris för taxiresan. Man skulle kunna hävda att behovet av konsumentskydd är större när en kund stannar en bil ”i flykten” eller går fram till en bil

vid en upphämtningsplats för taxi, exempelvis på Arlanda flygplats, jämfört med när kunden på eget initiativ förbeställer och avtalar om en taxi. Kunden har i den senare situationen mer tid på sig att avgöra om priset ska accepteras eller inte. Även om förhållandena mellan olika typer av taxiresor (spontantaxi, förbeställd taxi respektive appride) skiljer sig åt, finns det enligt min mening skäl utifrån ett konsumentperspektiv att säkerställa ett visst skydd för resenärerna som använder taxi vid Arlanda flygplats.

Dagens taxiupphämtning bygger på att fordon kallas fram i en viss ordning och där det finns exempel på att vissa åkare försöker komma fram snabbare i kön genom att utnyttja vissa kryphål i framkallningssystemet eller regelverket. Det förekommer även att förare på ett aggressivt provocerande sätt försöker ropa till sig kunder vid terminalen, trots att kunden har ett fritt val mellan olika taxibolag.

Man skulle kunna tänka sig två uppställningsplatser tydligt åtskilda, en för spontantaxi samt en för förbeställda taxibilar. Man kan också tänka sig att kriterierna för att få stå i ”spontantaxikön” skärps i enlighet med det regelverk som Jernhusen använder för taxibilar utanför Stockholm Central. I den bästa av världar skulle detta leda till att konsumenter som går till en ”spontantaxi” inte kommer att bli lurad samt att de appbaserade taxiföretagen välkomnas till uppställningsplatsen för förbeställda bilar.

Detta löser inte alla problem. Ett problem som återstår är de taxibilar som parkerar vid ”hämta och lämna”-parkeringen för att sedan gå in i ankomsthallen för att ”ragga” kunder. Detta problem kan avhjälpas med ökade kontroller från Swedavias sida och anlitat bevakningsföretag respektive Polismyndigheten inne i ankomsthallen och utanför terminalen samt tekniska lösningar som kan avläsa registreringsnummer och som kan kontrollera hur länge och hur ofta en bil är inne på området för att beivras eller avgiftsbeläggas. Jag noterar Attunda tingsrätts dom i ärendet avseende svart-taxiverksamhet utan tillstånd. Här bör finnas möjlighet att lagföra fler personer som bryter mot Luftfartsförordningen respektive Länsstyrelsen i Stockholms läns föreskrifter. Jag ser även de lyckade åtgärder som Jernhusen vidtagit vid Stockholm Central (Centralplan) och som delvis kan ses som en förebild. Vid centralplan sker kameraövervakning med avläsning av registreringsskyltar och där villkoren innebär att det råder 10 minuters fri parkering per kalenderdygn, varefter man får betala 55 kronor per påbörjad 15 minuters period.

Det innebär att den som bara använder Centralplan för att snabbt hämta eller lämna kan göra det gratis, medan den som är ute efter att ragga kunder inne på stationen med största sannolikhet behöver betala parkeringsavgift. Även Swedavia har avgifter och tidsvillkor som liknar detta, men där man inte på samma sätt lyckats styra bort den oönskade verksamheten. Jag bedömer därför att villkoren behöver utvecklas vid ”hämta och lämna” vid Arlanda flygplats, och där man även bör ta hänsyn till hur ofta fordonet angör denna parkering. Eventuellt skulle det kanske kunna kombineras med förbud för taxifordon vid hämta och lämna parkeringarna och i de terminalnära parkeringshusen.

Marknadssituationen har förändrats. Taxibolag med varierande affärsmodeller och villkor för förarna har tagit betydande marknadsandelar. Det har bidragit till friktion mellan de nya och traditionella bolagen. Det finns de som hävdar att vissa bolag erbjuder förarna oskäliga villkor och att det finns brister i intäktsredovisningen. Jag bejakar konkurrens på taximarknaden, där nya affärsmodeller möjliggörs, men jag ser samtidigt behov för en viss uppstyrning av verksamheten för att stödja att taxiverksamheten är långsiktigt hållbar utifrån flera perspektiv.

När det gäller infrastrukturen upplever flera taxiföretag att den nya utgången från terminal 5 har påverkat flödet till taxiytan på ett negativt sätt.

Swedavia planerar för att utveckla infrastruktur och förutsättningar för taxiverksamheten vid flygplatsen för att underlätta flödet av både passagerare och taxibilar. Det kan handla om förändrad utgång från terminalen, förbättrade körvägar, utvecklad information, belysning och bemanning vid taxiytan, skärpta miljökrav för taxifordon inklusive utökad laddkapacitet vid taxiremoten. Jag stödjer dessa idéer även om de fortfarande befinner sig i ett tidigt stadium.

Mina förslag till åtgärder

Myndigheterna bör ta ett större ansvar

Jag ser behov av ökad statlig kontroll och uppföljning för att säkerställa att taxiverksamheten bedrivs i enlighet med gällande författning. Det gäller kontroll av att skatter och avgifter betalas på ett

korrekt sätt, att taxibolag och taxiförare har de tillstånd som krävs och att förare tillämpar de kör- och vilotider som följer av reglerna.

Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör sammantaget genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regelefterlevnad hos taxiföretag och taxiförare. Det gäller t.ex. taxibolagens uppgifter i enlighet med krav på redovisningscentraler respektive DAC 7. Eventuella avvikelser från kraven bör beivras och vid upprepade tillfällen bör taxitillstånd och taxiförarlegitimationer återkallas (steg 1).

Swedavia bör utveckla förutsättningarna för taxiverksamheten

Swedavia har en viktig roll för taxiverksamheten vid Arlanda flygplats, både i rollen som markägare, flygplatshållare och samordnare av taxiverksamheten. Swedavia har ett intresse av att taxiverksamheten bidrar till en god tillgänglighet för resor till och från flygplatsen. Dagens infrastrukturella förutsättningar för taxiverksamheten är inte tillfyllest, utan kan utvecklas för att ge resenärer och aktörer på taximarknaden bättre förutsättningar.

Jag ser behov av att terminalutgången bör lokaliseras på ett bättre sätt i förhållande till taxiytan så att resenärerna kommer ut till början av taxikön för att där kunna välja taxi (steg 3). Swedavia behöver även säkerställa att utbyggnaden av laddstationer för elbilar följer utvecklingen för taxiverksamheten, så att laddstationer inte blir ett hinder för verksamhet och omställning av transportsystemet (steg 2). Det är viktigt att det är tydligt för resenärerna var man kan finna en taxi, varför det kan finnas skäl att förbättra skyltningen och vägvisningen till taxizonen (steg 1).

Swedavia bör ställa krav på att de taxifordon som trafikerar Arlanda flygplats och hämtar upp passagerare vid terminalerna bör ha inbyggda system (alkolås) som främjar nykterhet i trafiken, i ambitionen att nå de transportpolitiska målen och bidra till en ökad trafiksäkerhet (steg 1).

Avtalsförutsättningarna bör utvecklas

Det finns möjlighet att utveckla de rådande avtalsförutsättningarna för att stödja utvecklingen av en taxinäring vid flygplatsen som är stabil och långsiktigt hållbar utifrån alla tre hållbarhetsperspektiv. Det finns behov av att vidta åtgärder för att resenären ska få tryggare förutsättningar, bland annat avseende pris för taxiresan.

Det bör enligt min mening finnas ett obligatoriskt krav i Swedavias avtal med taxibolagen, oberoende om det avser spontantaxi, appride eller förbokad taxi, på att minst daglig behörighetskontroll för yrkestrafik (BKY) bör tillämpas (steg 1). Det är rimligt enligt min uppfattning att ställa omsättningskrav kopplat till taxiverksamhet. För att ge hållbara förutsättningar för att bedriva en trafiksäker verksamhet och att ge rimliga förutsättningar för anställda i taxiverksamheten behöver taxiverksamheten ha en rimlig intjäningsförmåga. Resenärerna ska tryggt kunna åka med de taxibilar som hämtar upp passagerare vid Arlanda flygplats. Swedavia bör därför ställa ett omsättningskrav kopplat till antalet taxibilar (steg 1). Swedavia bör, som jag nämner ovan, ställa krav på att de taxibilar som trafikerar Arlanda flygplats och som hämtar upp passagerare har ett inbyggt alkolås för att bidra till ökad trafiksäkerhet (steg 1).

Tilldelning av taxifiler för spontantaxi för de olika taxibolagen bör alterneras med jämna tidsintervall för att ge alla taxiföretag möjlighet att använda filerna närmast terminal, vilket enligt min mening bör bidra till ett mer konkurrensneutralt förhållande mellan de olika aktörerna och till en marknadsplats med en god konkurrens. För att stödja en sådan tilldelning av taxifiler bör Swedavia införa en dynamisk skyltning av taxifilerna som underlättar för resenärerna att se vilka taxiföretag som använder de olika taxifilerna (steg 1).

Dagens taxizon med angivet maxpris bidrar till att skapa trygghet för resenärerna vid Arlanda flygplats. Det finns dock kunder med en slutadress utanför zonen som inte är medvetna om att slutpriset kan bli betydligt högre än maxpriset. Jag ser behov av att utveckla denna modell och skulle därför vilja se en taxizon som täcker ett vidare geografiskt område, vilket skulle innebära att det är en större taxizon med ett maxtak eller att det finns en inre respektive yttre taxizon med olika maxpris (steg 1). Den vidare taxizonen bör åtminstone inkludera övriga Stockholm, Huddinge, Botkyrka, Ekerö, Nacka, Lidingö, Upplands-Bro. Maxpriset bör ta hänsyn till de

ekonomiska förutsättningar som råder för taxibolagen och möjliggöra rimliga intäktsmöjligheter.

Som ett komplement till nuvarande möjligheter att beställa taxi, via de mobilappar och förbeställningsfunktioner som finns, skulle Swedavia kunna tillhandahålla fysiska digitala tavlor där resenären kan beställa den taxi med de attribut man önskar till ett fast pris, liknande den funktionalitet som finns vid Oslo flygplats. Med en sådan funktion kan verksamheten vid taxiområdet behöva anpassas för att få en optimal lösning (steg 2).

Utvecklade förutsättningar behövs för hämta och lämna

För att motverka att taxiförare är inne i terminalen och raggat kunder föreslår jag att Swedavia och anlitat bevakningsföretag samt Polismyndigheten vidtar åtgärder som försvårar verksamheten för dessa aktörer.

Swedavia, deras bevakningsföretag och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och vid parkeringsområden i terminalens närhet för att beivra taxiverksamhet som inte följer bestämmelserna enligt Luftfartsförordningen och Länsstyrelsen i Stockholms läns föreskrifter (steg 1).

Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med svarttaxi vid hämta och lämna parkeringarna. Genom avläsning av bilens registreringsnummer och kontroll av hur ofta en bil angör parkeringen samt hur länge den står parkerad vid varje tillfälle kan ett lämpligt system för parkeringsavgifter utvecklas och införas enligt min mening. Systemet bör stödja att vanliga besökare vid hämta och lämna parkeringen ges smidiga möjligheter, men bör för aktörer som är där mer frekvent och under längre tider vara tillräckligt avhållande. Eventuellt skulle detta kunna kombineras med förbud för taxibilar vid parkeringen (steg 1).

Förbättrad tillgång till det statliga vägnätet

Taxi har en viktig funktion och kan delvis jämföras med anropsstyrd kollektivtrafik. Taxi kan bidra till att minska behovet av att använda egna personbilar till och från flygplatsen. Därför är det

viktigt att verka för bättre tillgänglighet även för taxibilar. Som jag beskriver i tidigare avsnitt ser jag behov av ökad vägkapacitet mellan Häggvik och Arlanda flygplats. När kapacitetsförstärkningar genomförts ser jag möjlighet till att etablera särskilda kollektivtrafik-körfält, ett körfält i vardera riktningen, som åtminstone under vissa tider när det råder bristande framkomlighet bör ge företräde för kollektivtrafik, blåljustrafik samt taxi med minst en passagerare (steg 1).

8.4.6 Stärkt busstrafik till Arlanda

Bedömning: Bussen är ett viktigt komplement till tågtrafiken i kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats. Det finns utmaningar framför allt i kollektivtrafikstråken (kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats samt kollektivtrafik mellan större tätorter i Mälardalen och Arlanda flygplats) där det åtminstone på kort och medellång sikt saknas järnvägslösningar och kanske även i enstaka fall begränsat resandeunderlag, åtminstone på kort sikt. Här spelar busstrafiken en viktig roll.

Den beskrivna ambitionen kring Arlanda flygplats bidrag att nå Region Stockholms RUF 2050 är lågt satt enligt min bedömning. Arlanda flygplats strategiska roll för tillgängligheten saknas som jag uppfattar det i regionens trafikförsörjningsprogram och här kan regionen utveckla sin strategiska hållning kopplat till Arlanda flygplats.

Swedavia kan inom ramen för sin affärsmässighet medverka i att aktivt utveckla transportsektorn och bidra till de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Förslag: Ett förstärkt expressbusskoncept i tvärstråkslinjer med högre komfort och tidtabeller som anpassas till både flygresenärer och de som arbetspendlar bör inrättas. Jag föreslår följande nya eller förstärkta expressbusslinjer: Nacka–Arlanda, Täby–Arlanda, Arninge–Vallentuna–Arlanda, Norrtälje–Rimbo–Arlanda, Sigtuna–Märsta–Arlanda, Märsta–Arlanda samt Bålsta/Kungsängen/Kallhäll/Barkarby–Arlanda (steg 2).

Trafikverket bör tillsammans med berörda regioner och kommuner genomföra åtgärdsvalsstudier för att skapa en gemensam

helhetsbild kring dessa förslag och vilka förutsättningar som krävs till exempel avseende infrastruktur och hållplatslösningar för att det ska bli hållbara åtgärder i längden (steg 2).

Precis som för taxiverksamheten bör Swedavia ställa krav på de bussfordon som trafikerar Arlanda flygplats och som lämnar av och hämtar upp passagerare att de har inbyggda system (alkolås) för att bidra till nykterhet i busstrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta bör gälla såväl den vanliga kollektivtrafiken som charterbussar och buss- och skytteltrafik från parkeringsplatser och hotell i Arlanda flygplats närområde (steg 1).

Min bedömning

Stockholms länsbefolkning beräknas växa från dagens 2,5 miljoner till 3,1 miljoner 2050, en betydande ökning. 600 000 nya arbetsplatser tillkommer. Regionens utvecklingsplan konstaterar att kollektivtrafikresandet behöver öka med 56 procent under samma period och som baseras på planerade investeringar samt styrmedel och markanvändning.

Arlanda har en nationell roll som nav för flygtrafiken och bedöms ha 40 miljoner passagerare år 2050. Jag ser behov av åtgärder för att stärka kollektivtrafiken. Färre behöver åka bil till och från Arlanda flygplats, annars riskerar vägsystemet få allvarliga kapacitetsproblem. Den regionala busstrafiken till och från Arlanda flygplats behöver förstärkas.

Min bedömning är att bussen är ett viktigt komplement till tågtrafiken i kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats. Med mina åtgärdsförslag inom järnvägsområdet kommer tillgängligheten med tågtrafik öka kraftigt till och från Arlanda i riktning mot både Stockholm och Uppsala. Jag inser att en förstärkning av tågtrafiken, med ett större utbud och lägre priser till och från Arlanda kan påverka efterfrågan av busstrafik till och från Arlanda från centrala Stockholm respektive Uppsala. Jag utesluter dock inte att det kan finnas relationer till och från de centrala delarna av respektive stad som fortfarande kan fungera för kommersiell busstrafik. Samtidigt ser jag utmaningar i de tvärgående kollektivtrafikstråken där det åtminstone på kort och medellång sikt saknas järnväglösningar och kanske även i enstaka fall begränsat resandeunderlag,

åtminstone på kort sikt. Med tvärgående stråk menar jag kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor i Arlandas omland och mellan dessa regionala stadskärnor och Arlanda, som ombesörjs av SL:s eller UL:s busstrafik. Men jag inbegriper i dessa resonemang även goda kollektiva trafikförbindelser mellan Mälardalens större tätorter och Arlanda. Här ombesörjer den kommersiella flygbussstrafiken marknaden och jag bedömer att den fungerar väl. Jag ser däremot behov av bättre möjligheter att kunna nå Arlanda med förbindelser från Mälardalen (Västerås, Örebro och Karlstad) utan att behöva åka hela vägen till Stockholm Central och därefter byta till annat tåg eller buss Stockholm central. Därför behöver en bytespunkt mellan tåg- och direktbusstrafik till och från Arlanda pekas ut längs Mälarbanan. Det kommer ge betydande tids- och tillgänglighetsvinster för Arlandaresenärer, samtidigt som Stockholm central avlastas.

Jag noterar att Region Stockholms trafikförsörjningsprogram, med strategiskt sikte mot 2035, valt att inte diskutera Arlandas strategiska roll för tillgängligheten till och från regionen. Flygplatsen nämns endast som en utpekad stadskärna tillsammans med Märsta och att det i stråket Uppsala–Arlanda–Stockholm förekommer omfattande arbetspendling. Att det ligger en storflygplats med 25 miljoner årsresenärer till och från Arlanda och som försörjer Stockholm med både nationell och internationell tillgänglighet borde tydligare sättas in i det regionala trafikförsörjningsprogramets strategiska sammanhang.

Jag ser positivt på Region Stockholms planering för utökad och förstärkt busstrafik till och från Arlanda flygplats, vilket jag har beskrivit ovan. Jag ser också positivt på att regionen i sin kollektivtrafikplan 2050 med sina trafikkoncept planerar för majoriteten av åtgärder redan till 2030 så att kollektivtrafiken i regionen är attraktiv och verkar i ett hållbart transportsystem.

RUFS har i grunden ett positivt förhållningssätt till Arlanda flygplats. Samtidigt hade det enligt min uppfattning varit önskvärt om det funnits ett djupare resonemang om flygplatsens strategiska betydelse. Hur ska Arlanda flygplats integreras i och bidra till att nå regionens vision om Europas mest attraktiva storstadsregion? Vid ett delmål nämns Arlanda då kollektivtrafiken till och från flygplatsen har ett utpekat restidsmål för kollektivtrafiksystemets utveckling. Kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig med bilen,

genom att restidskvoten eller skillnaden i restid mellan bil och kollektivtrafik för resor mellan regionala stadskärnor och Arlanda ska gå ner från 1,9 till 1,5 år 2030 och ”mindre än 1,5 år 2050”, genom starka tvärgående kollektivtrafikstråk. Dessutom anger RUFSS 2050 att 72 procent av länets arbetsplatser ska nå Arlanda flygplats inom 60 minuter, jämfört med 66 procent när planen antogs. Min bedömning är att den beskrivna ambitionen kring Arlanda flygplats bidrag att nå RUFSS 2050 är lågt satt. Ett mål om kollektivtrafikandel till och från Arlanda borde ingå, förslagsvis 60 procent till 2030, vilket jag har föreslagit i Arlandautredningen från 2022.

Jag kan konstatera att ett centralt verktyg i Kollektivtrafikplan 2050 för att kunna utveckla regionala stadskärnor (där Arlanda-Märsta är en av åtta utpekade stadskärnor) är att komplettera kollektivtrafiknätverket med tvärgående busstråk som går mellan viktiga noder i syfte att hålla samman länet; ”Genom att utveckla kollektivtrafiksystemet med fler starka tvärgående stråk om smidiga bytespunkter skapas en nätstruktur med nätverkseffekter. Genom att valmöjligheterna och resvägarna utökas skapas ett mer robust och resilient kollektivtrafiksystem”.

Min bedömning är att Region Stockholms synsätt med utvecklade regionala stadskärnor och behov av tvärgående busslinjer som binder dem samman, kommer gagna Arlandas tillgänglighet. Kollektivtrafikplanen med åtgärder till 2030 motiveras av omfattande framkomlighetsåtgärder för stråk som trafikeras eller föreslås trafikeras av bland annat stadsexpressbuss som bedöms ge stora tillgänglighetsförbättringar på kort tid, med hög resurseffektivitet till en låg kostnad.

Även Uppsala län är en region där in- och utpendling över kommun och länsgränser är omfattande. Utanför länet är en av de viktigaste målpunkterna Arlanda, för arbetspendling och flygresor, och där busstrafiken till Arlanda går med UL från Uppsala och Almunge samt med kommersiell flygbusstrafik från Uppsala till Arlanda. Min bild är att det regionala trafikförsörjningsprogrammet i Uppsala län stödjer fortsatt utveckling av kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats.

Det finns som jag ser det behov av bättre kollektivtrafikutbud för flera relationer. Det är önskvärt att åtgärdsvalsstudier sker tidigt i denna planeringsprocess för att ge bra förutsättningar för denna utveckling av busslinjer.

Swedavia kan inom ramen för sin affärsmässighet medverka i att aktivt utveckla transportsektorn och bidra till de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Jag bedömer därför att Swedavia bör ställa krav på den busstrafik som angör Arlanda flygplats, till exempel i ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Mitt förslag

Utvecklade bussförbindelser

Mitt koncept liknar delvis regionens planer. Jag föreslår ett förstärkt expressbusskoncept med högre komfort (mer plats för bagage) och tidtabeller som anpassas både för flygresenärer och för de som arbetspendlar till arbetsplatser vid Arlanda flygplats. Jag föreslår främst tvärgående busslinjer till Arlanda flygplats.

Jag föreslår nedan följande nya eller förstärkta expressbusslinjer (steg 2):

Nacka–Arlanda

Kollektivtrafiken från centrala Stockholm mot Nacka, som har över 110 000 invånare, innebär byte vid Slussen till buss. Det innebär två byten för resenärer som reser kollektivt från Nacka till Arlanda, vid Slussen och Centralen. Jag föreslår därför att SL inrättar expressbusstrafik från Nacka till Arlanda flygplats. Det är dock min bedömning att expressbusstrafiken till Arlanda kan upphöra när Stockholms blå tunnelbanelinje förlängs från Kungsträdgården till Nacka med planerad trafikstart år 2030.

Täby–Arlanda

Täby med sina nära 80 000 invånare har i dag en dålig tillgänglighet till Arlanda flygplats med kollektivtrafik. Det innebär i dagsläget en eller två byten med buss och/eller t-bana via Stockholm Central. Jag föreslår att SL inrättar en direkt expressbusstrafik till Arlanda flygplats.

Arninge–Vallentuna–Arlanda

Region Stockholm föreslår expressbusstrafik mellan Arninge och Upplands Väsby via Vallentuna. Där kan byte ske till pendeln mot Arlanda flygplats. Ett alternativ skulle kunna vara expressbuss från Arninge till Arlanda via Vallentuna utan byte. Vissa bussavgångar till/från Täby skulle också kunna stanna i Arninge och Vallentuna på väg till eller från Arlanda.

Norrtälje–Rimbo–Arlanda

Region Stockholm föreslår expressbusstrafik denna sträcka och jag stödjer detta. Det är en ny expressbusslinje som förbinder Norrtäljes 60 000 invånare med Arlanda flygplats med direkttrafik, samtidigt som restiden sänks och komforten ökar betydligt.

Sigtuna–Märsta–Arlanda

Jag ser behov av att busstrafiken utvecklas mellan Sigtuna–Märsta–Arlanda. Det finns behov av högre komfort än vad dagens bussar kan erbjuda och med tidtabeller som i än högre utsträckning tar hänsyn till både flygresenärer och arbetspendlare.

Märsta–Arlanda

Jag ser behov av att busstrafiken utvecklas mellan Märsta–Arlanda flygplats. Det finns behov av högre komfort än vad dagens bussar kan erbjuda och med tidtabeller som i än högre utsträckning tar hänsyn till både flygresenärer och arbetspendlare. I ett senare skede, eventuellt under perioden 2038–2049 eller senare, kan BRT (bus rapid transport) bli aktuellt om trafikutvecklingen motiverar detta.

Bålsta/Kungsängen/Kallhäll/Barkarby–Arlanda

Genom ökad komfort och kortare restid kan Arlanda nås med tågförbindelser från Mälardalen (Västerås, Örebro och Karlstad) utan att behöva byta vid Stockholm central. Därför behöver en

bytespunkt mellan tåg- och direkt expressbusstrafik till och från Arlanda flygplats pekas ut längs Mäljarbanan. Region Stockholm föreslår i sin Kollektivtrafikplan att till år 2030 inrätta expressbussstrafik från Bålsta via Sigtuna och Märsta till Arlanda flygplats samt expressbusstrafik från Barkarby till Upplands Väsby för byte till pendeltåg till eller från Arlanda. Min bedömning är att en bytespunkt på Mäljarbanan är att föredra och det kan, till exempel, vara Barkarby, Kallhäll, Kungsängen eller Bålsta. Jag ser behov av direkta expressbussar till och från Arlanda flygplats med hög komfort och med goda utrymmen för bagage samt med tidtabeller som tar hänsyn till både flygresenärer och arbetspendlare.

Åtgärdsvalsstudier bör genomföras

Trafikverket bör tillsammans med berörda regioner och kommuner genomföra åtgärdsvalsstudier för att förbättra kollektivtrafiken i de relationer som jag lyfter fram ovan. Genom sådana studier kan berörda aktörer skapa en gemensam helhetsbild kring vilka förutsättningar som krävs för att det ska bli väl fungerande lösningar, exempelvis avseende infrastruktur och hållplatslösningar (steg 2).

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet

Precis som för taxiverksamheten bör Swedavia ställa krav på de bussfordon som trafikerar Arlanda flygplats och som lämnar av och hämtar upp passagerare att de har inbyggda system (alkolås) för att bidra till nykterhet i busstrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta bör gälla såväl den vanliga kollektivtrafiken som charterbussar och buss- och skytteltrafik från parkeringsplatser och hotell i Arlanda flygplats närområde (steg 1).

8.4.7 Förutsättningar för godstrafik

Bedömning: Det finns behov av ytterligare rast- och uppställningsplatser för yrkestrafik i Stockholmsområdet och mellan Uppsala–Stockholm. Det finns därför skäl att göra en fördjupad analys av behoven att förstärka kapacitet och etablera nya platser som ger möjlighet till rast och vila för lastbilschaufförer.

En god tillgänglighet för godstransporter behöver säkerställas i Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal.

Förslag: Trafikverket bör tillsammans med Godstransporrådet Stockholm-Mälardalen, berörda kommuner, representanter för åkerier och speditörer samt övriga delar av näringslivet analysera behovet av ytterligare rast- och uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland (steg 2). Behov och bedömning behöver preciseras genom en god dialog och samverkan mellan berörda aktörer.

Trafikverket bör tillsammans med samma intressenter även utreda behoven av tillgänglighet för godstransporter till Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal (steg 2).

Min bedömning

Trafikverket har tidigare konstaterat att det råder brist på tillgänglighet till uppställningsplatser och kapacitet vid dessa längs infartslederna till Stockholm. Det innebär att det kan behövas både ökad kapacitet vid befintliga rastplatser som att nya rast- och uppställningsplatser behöver tillskapas.

På E4 mellan Stockholm och Uppsala finns i dagsläget en rastplats i Trafikverkets regi (Mora Stenar) samt ett kommersiellt alternativ (Eurostop Märsta). Därutöver finns den före detta rastplatsen Stora Wäsby, som inte uppfyller dagens kriterier för att utgöra rastplats. I jämförelse med övriga leder in mot Stockholm, till exempel E4 söderut och E18, är förekomsten av tillgängliga rastplatser förhållandevis god. Vad gäller målbild för kapacitet anger Trafikverkets utredning att det bör finnas 10–49 platser inom en timmes restid, vilket till viss del uppfylls på denna sträcka. Under rusningstrafik, då hastigheten är påtagligt lägre än skyltad hastighet, försämras dock tillgängligheten. Trafikverkets målbild baseras

på den långväga trafikens behov. Stor del av den tunga yrkestrafiken i Stockholm är av lokal eller regional karaktär, och även dessa förare har behov kopplat till rast- och vila.

Jag bedömer att E4 Stockholm-Uppsala kanske inte är den mest prioriterade sträckan för etablering av nya rastplatser, men samtidigt finns en efterfrågan på ytterligare uppställningsplatser i Stockholms län och ytterligare rastplatser på sträckan i närheten av Arlanda flygplats och Rosersbergs kombiterminal skulle därför kunna övervägas, om det finns ett tillräckligt stort intresse. En eventuell nyetablering bör i möjligaste mån placeras i anslutning till befintliga kommersiella etableringar som kan erbjuda yrkesförare både tillgång till service och trygghet.

Trafikverket fick i början av mars 2025 i uppdrag av regeringen att analysera förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser. Uppdraget ska redovisas senast i november 2025. Jag ser möjliga kopplingar mellan mitt förslag och detta uppdrag.

Det finns mycket som händer i Arlanda flygplats omland och planering pågår inom en rad områden. Tillgängligheten för godstransporter till och från Arlanda flygplats och Rosersbergs kombiterminal är av vikt. Med ökade godsflöden till området kan det uppkomma nya kapacitets och tillgänglighetsproblem. Jag ser därför behov av att en samlad studie för godstransporternas förutsättningar i detta område och hur godstransporter bör genomföras i framtiden.

Mitt förslag

Trafikverket bör tillsammans med Godstransportrådet Stockholm-Mälardalen, berörda kommuner, representanter för åkerier och speditörer samt representanter för övriga delar av näringslivet genomföra en djupare analys av behoven om rast- och uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland (steg 2). Behov och bedömning behöver preciseras genom en god dialog och samverkan mellan berörda aktörer.

Trafikverket bör tillsammans med samma intressenter även utreda behoven av tillgänglighet för godstransporter till Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal.

8.5 Åtgärdsbehov inom järnvägssystemet

Bedömning: Jag ser behov av åtgärder för att förbättra tillförlitligheten i järnvägssystemet, åstadkomma ett effektivare nyttjande av infrastrukturen vid Arlandabanan samt stärka kapaciteten i noder och på linjer. Vidare ser jag behov av en utvecklad tillgänglighet i tågtrafiken med ökad frekvens i olika relationer.

Förslag: Jag föreslår att förutsättningarna för Arlandabanan bör förändras (steg 2). Jag ser flera möjligheter; staten kan köpa aktierna i A-Train AB, en omförhandling genomförs av nuvarande avtal eller att staten säger upp avtalet. I samtliga alternativ behöver aktieägarna eller A-Train kompenseras av staten. Oberoende vägval är den samhällsekonomiska nyttan vid överstigande statens kostnader för genomförande av förändringarna. Regeringen bör därför utse en förhandlingsperson med uppdrag att för statens räkning analysera för- och nackdelar med de tre alternativen, föra dialog med A-Train AB samt eventuellt vid behov genomföra förhandlingar med A-Train AB syftande till att åstadkomma förändrade förutsättningar för trafikering på Arlandabanan.

Regering och riksdag bör senast inför år 2050 besluta om att den infrastruktur som ägs av AIAB överförs till Trafikverket och att det sammantaget blir en statlig infrastrukturförvaltare mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central (steg 2).

Staten bör därtill förhandla med Region Stockholm och andra regioner för att realisera nyttorna med förändrade förutsättningar för Arlandabanan genom att stationsavgiften tas bort eller sänks radikalt och att en utökad tågtrafik kommer till stånd (steg 2).

Jag föreslår ökade resurser för underhålls- och vidmakthållandeinsatser mellan Uppsala och Stockholm, som möjliggör förstärkt förebyggande underhåll (steg 2). Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att pröva nya arbetsmetoder och kontraktutformningar med entreprenörerna för att minimera konsekvenserna för tågtrafiken vid genomförande av vidmakthållandeinsatser, allt i syfte att åstadkomma ett mer samhällsekonomiskt effektivt genomförande av dessa insatser (steg 2).

Jag föreslår att kapaciteten förstärks i vissa noder och länkar i järnvägssystemet. Jag föreslår att Fyrspåret Uppsala till läns-

gränsen genomförs under planperioden 2026–2037 (steg 4), Märsta station och bangård byggs om under planperioden 2026–2037 (steg 3–4), Plattformsförlängning och signalåtgärder vid Arlanda Central genomförs under planperioden 2026–2037 (steg 3) samt pröva möjligheten att öka hastigheten i Arlandatunneln (steg 3), Signalåtgärder genomförs mellan Solna och Skavstaby under planperioden 2026–2037 (hänsyn kan behöva tas till utbyggnad av ERTMS) (steg 3) samt Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm Central–Tomtebodabangård (steg 3–4), där Tomtebodabangård genomförs under planperioderna 2026–2037. Utbyggnad av ERTMS i Stockholmsområdet och på Ostkustbanan respektive Arlandabanan bör genomföras (steg 3–4). Utbyggnaden är beroende av den nationella utbyggnadsplanen för ERTMS. Sannolikt färdigställande sker under slutet av planperioden 2026–2037 samt i början av perioden 2038–2049.

Trafikverket bör få i uppdrag av regeringen att göra en utredning om förutsättningarna för godstrafik på järnväg i Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal och hur förutsättningarna ska kunna förbättras för godstrafiken (steg 2).

Staten och andra aktörer bör verka för att tågtrafiken från södra och västra Sverige som i dag normalt har Stockholm C som slutstation i en större grad än i dag i stället angör Stockholm C och Arlanda C med Uppsala C som slutstation. Jag uppmanar berörda järnvägsföretag och trafikorganisationsaktörer att pröva denna möjlighet (steg 1).

Min bedömning

Tillgängligheten i järnvägstrafiken behöver förbättras

I genomsnitt ligger punktligheten i tågtrafiken på en relativt hög nivå, men likväl finns det ett betydande förtroende- och tillförlitlighetsproblem. Det riskerar att innebära att resenärer inte vågar lita på den enskilda tågförbindelsen och att man ska komma fram i tid för att hinna med ett flygplan från Arlanda flygplats. Det finns därför en risk att det, trots stora satsningar på att förbättra tillgängligheten med järnväg, inte kommer resultera i en sådan ökad efterfrågan på tågresande så som prognoserna visar – på grund av hur allmänheten och näringslivet upplever kvaliteten i tågtrafiken. Det kan i

förlängningen innebära ifrågasättande av större satsningar i järnvägssystemet. Det finns därför skäl att initiera ett förstärkt underhåll och vidmakthållande av järnvägsinfrastrukturen för att bidra till en bättre kvalitet och tillförlitlighet. Detta behöver därtill medvetandegöras för både allmänhet och näringsliv.

Förstärk det förebyggande underhållet

Jag ser behov av att öka tillförlitligheten i tågtrafiken till och från Arlanda flygplats för att möta medborgares och näringslivets behov. Det kräver ökade resurser och en långsiktig satsning på förebyggande underhålls- och vidmakthållandeinsatser och att vidmakthålla den infrastruktur som finns. Utifrån mitt uppdrag bedömer jag att ett stärkt underhåll krävs för järnvägen mellan Uppsala och Stockholm. Bristande kvalitet i infrastrukturen längs med denna sträcka får, med hänsyn till omfattningen av tågtrafik, betydande återverkningar på tågtrafiken i ett större geografiskt område. Jag ser därför skäl till att järnvägen Uppsala – Stockholm prioriteras i ett nationellt perspektiv vad gäller underhålls- och vidmakthållandeinsatser.

Ställ krav på samhällsekonomiskt effektivt genomförande

Det är enligt min mening viktigt att ökade insatser för vidmakthållande och kapacitetsförstärkningar i infrastrukturen sker på ett sådant sätt att det ger en så liten negativ påverkan som möjligt på tågtrafiken under själva genomförandet, annars finns det en risk för att huvudsyftet med detta uppdrag att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft genom bättre tillgänglighet till och från flygplatsen misslyckas. Jag bedömer att det kan behöva prövas om Trafikverket bör ges i uppdrag av regeringen att som infrastrukturförvaltare och beställare vid val av arbetsmetoder i en högre grad bör värdera tillvägagångssätt som minimerar konsekvenserna för tågtrafiken samtidigt som det stödjer ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Här kan även relationen mellan Trafikverket och entreprenörerna och deras kontraktsumformning ha en betydelse.

Järnvägssystemet behöver nyttjas mer effektivt och förutsättningarna för Arlandabanan bör förändras

På vissa sträckor och tider närmar sig tågtrafiken ett kapacitetstak i järnvägssystemet runt Arlanda flygplats. Det är därför viktigt att använda den tillgängliga kapaciteten så effektivt som möjligt.

A-Train har under årens lopp, enligt min uppfattning, bedrivit en tågtrafik av hög kvalitet. Det finns dock enligt min bedömning möjlighet att använda Arlandabanan på ett mer samhällsekonomiskt effektivt sätt. Genom att skapa bättre förutsättningar för trafikering via Arlanda Central kan allmänhet och näringsliv ges en bättre tillgänglighet till Arlanda flygplats. Det förutsätter dock att de nya förutsättningarna och möjligheterna också nyttjas.

Jag ser tre huvudsakliga möjligheter till att förändra dessa förutsättningar. Alternativ 1 är att staten köper aktierna i A-Train och tar över bolaget för att därefter vidta lämpliga åtgärder. Alternativ 2 innebär att nuvarande avtal omförhandlas för att ge bättre förutsättningar för annan tågtrafik att trafikera Arlanda C. Alternativ 3 innebär att staten och AIAB säger upp avtalet.

Köp av aktier i A-Train (alternativ 1)

Det första alternativet är att staten, precis som privata aktörer skulle kunna göra, köper A-Trains aktier. Därefter skulle staten kunna förhandla om förutsättningarna för Arlandabanan med det statliga bolaget i likhet med alternativ 2 nedan, alternativt vidta andra åtgärder för att uppnå de effekter som önskas.

Omförhandling av nuvarande avtal (alternativ 2)

Det andra alternativet enligt min bedömning är att omförhandla gällande avtal mellan AIAB och A-Train AB, vilket även har bekräftats i en juridisk bedömning. En förutsättning för detta är att förändringen inte ändrar den ekonomiska balansen mellan parterna. Detta säkerställs genom att A-Train AB kompenseras för det ekonomiska bortfallet som ändringarna innebär på ett sådant sätt att avtalet fortsatt är ekonomiskt likvärdigt. Sådana ändringar ses som icke-väsentliga och är därför tillåtna enligt tillämplig lagstiftning.

Avtalet innehåller dessutom en ändringsbestämmelse som har använts tidigare, vilken möjliggör för AIAB att begära ändringar av avtalet som ska beviljas av A-Train AB under vissa förutsättningar. Tillåtna ändringar av avtal innebär att det inte blir ett nytt avtal utan att gällande avtal fortsätter med ändrat innehåll. Bedömningen är dessutom att en kompensation till A-Train AB för det ekonomiska bortfallet inte skulle utgöra något statsstöd. Inte heller skulle ändringarna av avtalet utgöra något statsstöd till A-Train AB:s konkurrenter som bedriver trafik på Arlandabanan. Ändringarna kan också ske på ett sätt som är förenligt med nuvarande järnvägsreglering.

Överenskommelsen mellan parterna skulle kunna ses över för att skapa bättre förutsättningar för järnvägstrafik i stort. A-Train AB skulle då även fortsatt ha koncession för flygpendeltågtrafik med upp till sex tåglägen per timme, men där följande förutsättningar och exklusiva rättigheter enligt nuvarande överenskommelse bör tas bort:

- Uttag av stationsavgift för av- och påstigande passagerare vid Arlanda C.
- A-Train AB:s möjligheter att neka trafikeringsrätt för andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer på Arlandabanan.
- A-Train AB:s möjligheter att neka andra rätten att ta upp och släppa av passagerare på sträckan Stockholm Central (Ålvsjö–Karlberg/Odenplan)–Arlanda flygplats.

En förändring av de exklusiva rättigheter som A-Train AB har i dag, och som sannolikt skulle leda till intäktsförluster för A-Train AB, måste självfallet kompenseras av staten.

Uppsägning av avtalet (alternativ 3)

Ett tredje alternativ som staten kontrollerar är att Regeringen beslutar att AIAB ska säga upp avtalet med A-Train AB. Enligt inhämtad juridisk bedömning är det möjligt att säga upp avtalet med åtminstone ett års uppsägningstid. Vid sådan uppsägning ska A-Train AB erhålla viss ersättning som kompensation för bortfallet av avtalet, vilket regleras i detalj i avtalet och därför inte är förenat med

någon förhandling med A-Train AB. Inför sådan potentiell uppsägning bedömer jag också att det är möjligt att planera för en ny offentlig upphandling av driften av Arlandabanan, enligt sådana villkor att samma resultat kan uppnås som rekommenderas för en potentiell omförhandling av avtalet.

En statlig infrastrukturförvaltare

Jag kan se olika scenarier framför mig beroende av de vägval som görs. Oberoende av detta, och att tidpunkten för olika åtgärder kan variera beroende på val och lösning, bedömer jag att när A-Train AB senast år 2050 återlämnar förvaltningen av infrastrukturen med mera till Arlandabanan Infrastructure AB bör staten vidta ytterligare en åtgärd.

För att få en effektiv förvaltning av statlig järnvägsinfrastruktur, och där staten kan fatta beslut kring Arlandabanan och Ostkustbanan utan att behöva ta hänsyn till olika infrastrukturförvaltares rättigheter och skyldigheter, bedömer jag att staten med god framförhållning bör besluta om och vidta åtgärder för att infrastruktur med mera som ägs av Arlandabanan Infrastructure AB införlivas i Trafikverket. Jag anser att det är till gagn för staten och övriga intressenter att det är en statlig infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen mellan Arlanda och Stockholm Central. Det borgar, enligt min bedömning, för ett effektivare nyttjande av järnvägsnätet.

Samtidigt är det av vikt att staten och Trafikverket drar nytta av de erfarenheter och kunskaper som erhållits med nuvarande lösning.

Kapaciteten i järnvägsnätet behöver stärkas

Jag ser behov av flera kapacitetsförstärkningar i järnvägsinfrastrukturen för att säkerställa en tillgänglighet som möter en ökande efterfrågan och som bidrar till att göra transportsystemet mer robust.

Två av dessa kapacitetsförstärkningar är betydande i omfattning. Det gäller dels Fyrspår Uppsala–länsgränsen (Myrbacken), dels Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm C–Tomtebodabangård. Planeringsarbetet för dessa projekt har påbörjats. Båda projekten har stor betydelse för kapacitet och funktion i järnvägsnätet.

Därtill ser jag behov av flera andra åtgärder för att höja kapaciteten på Ostkustbanan och skapa bättre funktion i järnvägssystemet i Arlanda flygplats omland. Dessa kapacitetsförstärkningar kommer även att bidra till ökad trafiksäkerhet, en bättre förmåga att stå emot klimatförändringar och att öka robustheten i järnvägssystemet.

Mitt förslag

Förstärk vidmakthållandet av järnvägsinfrastrukturen och öka effektiviteten vid genomförande av åtgärder

Jag föreslår att resurser för vidmakthållande utökas för järnvägsnätet i Arlanda flygplats omland. Det förebyggande underhållet behöver stärkas för att bidra till en ökad kvalitet och tillgänglighet i tågtrafiken (steg 2).

Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att pröva nya arbetsmetoder och kontraktutformningar med entreprenörerna för att minimera konsekvenserna för tågtrafiken vid genomförande av vidmakthållandeinsatser i syfte att åstadkomma ett mer samhälls-ekonomiskt effektivt genomförande av dessa åtgärder (steg 2).

Nya förutsättningar behövs för Arlandabanan

Ett köp av aktierna enligt alternativ 1 kräver att överenskommelse kan nås med befintliga aktieägare. En omförhandling enligt alternativ 2 kräver att överenskommelse nås med A-Train AB om ersättningen, inom ramen för vad som bedöms innebära att avtalet fortsatt är ekonomiskt likvärdigt. Alternativ 3 ger regeringen en ökad rådighet över möjligheten att förändra förutsättningarna för Arlandabanan genom att avtalet sägs upp och att en ny situation uppstår. Alternativ 1 och 2 kan exempelvis följä efter varandra.

Jag bedömer att oberoende vägval är den samhällsekonomiska nyttan, främst omfattande konsumentnyttor, vida överstigande statens kostnader för genomförande av förändringarna i form av ersättning till A-Train AB. Koncessionsavtalet har i dag 25 år kvar innan avtalstiden löper ut och nyttan av en förändring avtar naturligt med ju kortare tid det är kvar av koncessionsavtalets löptid. Det är därför enligt min mening samhällsekonomiskt motiverat

att omgående vidta steg för att förändra förutsättningarna för Arlandabanan.

Jag föreslår därför att en förhandlingsperson utses som får i uppdrag att för statens räkning analysera för- och nackdelar med de tre alternativen, föra dialog med A-Train AB samt eventuellt vid behov genomföra förhandlingar med A-Train AB syftande till att åstadkomma förändrade förutsättningar för trafikering på Arlandabanan (steg 2).

Jag föreslår att regering och riksdag med god framförhållning beslutar om att den infrastruktur med mera som ägs och ansvaras av Arlandabanan Infrastructure AB ska införlivas i Trafikverket så att det blir en statlig infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen mellan Arlanda och Stockholm Central (steg 2). Detta bör senast göras inför år 2050.

*Förhandling bör genomföras med andra parter
för att säkerställa och realisera nyttorna*

Jag ser även behov av att i någon form säkerställa att de möjligheter som ändrade förutsättningar för Arlandabanan skulle kunna resultera i också nyttjas. Därför behöver staten antingen före eller parallellt med vidtagna steg avseende Arlandabanan även föra en dialog och eventuellt förhandla med andra intressenter, som exempelvis Region Stockholm och övriga berörda regioner (steg 2). Syftet med detta är att i möjligaste mån säkerställa att en lägre eller borttagen ”stationsavgift” för avstigande och påstigande passagerare vid Arlanda Central också kommer till stånd samtidigt som möjligheten att utöka utbudet av fler tåglägen också nyttjas för att öka frekvensen i pendel- och regionalstågstrafiken.

Det finns behov av kapacitetsförstärkningar

Jag ser behov av följande kapacitetsförstärkningar i järnvägsnätet av mer omfattande karaktär (steg 3–4):

Fyrspår Uppsala–Länsgränsen Stockholms och Uppsala Län

I den nuvarande nationella planen för transportsystemet 2022–2033 ingår utbyggnad av två nya spår (cirka 23 kilometer dubbelspår) mellan Uppsala Central och länsgränsen mellan Uppsala och Stockholms län, i närheten av driftplats Myrbacken, samt två nya pendeltågsstationer i Alsike och Bergsbrunna. Åtgärden är i ett planeringsskede och har ännu inte byggstartsrapporterats av regeringen. Åtgärden ingår det avtalade så kallade Uppsalapaketet.

För närvarande pågår arbete med järnvägsplan för sträckan Uppsala Central–Bergsbrunna. I början av november 2024 blev lokaliseringsutredningen klar och Trafikverket har beslutat att gå vidare med de nya spåren längs alternativet befintliga spår. Projektet planeras preliminärt vara färdigställt år 2034.

När projektet är klart och åtgärden genomförd kommer kapacitetssituationen på Ostkustbanan mellan Uppsala och länsgränsen att förbättras genom att snabba och långsamma tåg kan separeras från varandra. Preliminärt kommer fjärr- och regionaltåg trafikera de två nya spåren, medan pendel-, regional- och godståg kommer att använda de två befintliga spåren. Tillgängligheten kommer även att öka genom de två nya stationerna i Alsike och Uppsala södra.

Jag ser inget skäl till att ifrågasätta denna åtgärd, utan bedömer snarare att det är en viktig och brådskande åtgärd för att utveckla järnvägssystemet i området. Jag bedömer att det är samhällsekonomiskt effektivt att få till stånd denna kapacitetsutbyggnad så snabbt som möjligt. Fyrspåret Uppsala till länsgränsen bör genomföras under planperioden 2026–2037 (steg 4). Kostnaden för projektet är beräknat till 16 323 miljoner kronor (prisnivå 2021–02 uppräknad till prisnivå 2023–06).

Märsta Station och bangård

En ombyggnation av Märsta station främjar tillgängligheten till Arlanda flygplats genom att åtgärden ökar kapaciteten och robustheten samtidigt som trafiksäkerheten och resenärsfunktionerna förbättras. Märsta har betydelse i ett redundansperspektiv och har betydelse för tillgängligheten till Arlanda flygplats med buss. Med ombyggnationen kan området kring Märsta station utvecklas med fler bostäder och verksamheter öster om järnvägen.

För att möjliggöra en trafikutveckling och öka robustheten i trafiksystemet behöver de korsande tågvägarna mellan pendeltåg och övriga tåg byggas bort. Åtgärden omfattar även ombyggnad genom ny spårkonfiguration, plattformar och förbättrad stationsmiljö. Med åtgärden får stationen fyra genomgående plattformsspår, för pendel- och regionalståg. Norr om pendeltågsplattformen ansluts tre uppställningsspår för pendeltåg.

Stationsutformningen innebär att anslutningen till plattformarna är planskild och där nuvarande plankorsning vid Brobyväggen slopas och ersätts av en gång- och cykeltunnel respektive planskild vägbro. Jag bedömer att ombyggnationen av Märsta station och bangård bör anpassas till genomförandet av Fyrspåret Uppsala till länsgränsen och föreslår därför att denna ombyggnation bör genomföras under planperioden 2026–2037 (steg 3–4). Kostnaden är beräknad till 1 406 miljoner kronor (prisnivå 2023-06).

Trafikverket bedömer åtgärden som samhällsekonomiskt lönsam.

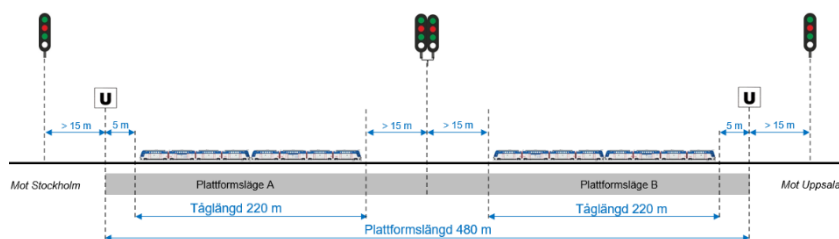
Jag bedömer att det är möjligt att teckna överenskommelse om Märsta station med Sigtuna kommun och Region Stockholm kring fördelning av ansvar, såväl i ett verksamhets-, ägande- och finansiellt perspektiv. Jag uppskattar att cirka 104 miljoner kronor av kostnadsbedömningen ovan tas av annan aktör än staten.

Signalåtgärder och plattformsförlängning vid Arlanda Central

Under högtrafiktid uppstår tidvis tåghanopning vid Arlanda Central när tågen gör uppehåll. Kapacitetshöjande signalåtgärder och plattformsförlängning vid Arlanda Central möjliggör att ett ökat antal tåg kan angöra stationen. Utan en ombyggnad av Arlanda Central kommer stationen att utgöra en flaskhals i stråket Stockholm–Uppsala, när sträckan mellan Uppsala Central och länsgränsen har byggts ut till fyra spår.

Åtgärden innebär att den befintliga plattformen förlängs från 355 meter till 480 meter, som tillsammans med signalåtgärder möjliggör tätare trafikering och att två tåg kan stanna efter varandra vid plattformen. Genom åtgärderna kan kapaciteten öka från 14 till 18 tåg per timme och riktning vid Arlanda Central. Jag föreslår därför att dessa åtgärder genomförs under planperioden 2026–2037, givet att överenskommelser kan träffas med AIAB och A-Train AB.

Figur 8.1 Schematisk skiss över plattformsförlängning vid Arlanda Central



Källa: Trafikverket.

Utöver åtgärderna ovan ser jag behov av att pröva möjligheten att höja hastigheten i Arlandatunneln, vilket också skulle kunna bidra till att höja kapaciteten. Arlandabanan är byggd för 160 km/timme, men på grund av det lufttryck som uppstår när tågen kör in i tunnelmynningen är hastigheten permanent nedsatt till 100 km/timme. En möjlighet skulle kunna vara att anlägga ett tryckutjämningschakt i tunneln och därmed kunna höja hastigheten för tågen.

AIAB äger denna del av järnvägsinfrastrukturen och A-Train AB är infrastrukturförvaltare. Jag gör därför bedömningen att det krävs en överenskommelse mellan svenska staten, AIAB och A-Train AB för att åstadkomma dessa åtgärder. För att finansiera respektive genomföra åtgärderna kan det finnas behov av att regeringen exempelvis ger en ägaranvisning till AIAB om att infrastrukturen ska utvecklas och att AIAB bör nå en överenskommelse med A-Train om detta. AIAB och A-Train skulle senare kunna nå en överenskommelse med Trafikverket för genomförande av åtgärden. Ägaranvisningen bör även inkludera villkor för finansiering av åtgärden. Beroende på lösning kan det finnas behov för regeringen att ge Trafikverket ett särskilt uppdrag avseende finansiering och genomförande av åtgärden, med hänsyn till att åtgärden behöver genomföras i AIAB:s och A-Trains anläggning. Den totala kostnaden inklusive plattformsförlängning, signalåtgärder och byte av ställverk uppskattas till 670 miljoner kronor (prisnivå 2023–06), varav kostnad som följer av plattformsförlängning med tillhörande signalåtgärder uppskattas till 215 miljoner kronor och ställverksutbytet uppskattas till 455 miljoner kronor. Den senare åtgärden ansvarar A-Train AB för. Om inte ställverksbytet utförs tidigare, bedömer jag att det behöver göras i samband med detta. Jag föreslår att åtgärden genomförs under planperioden 2026–2037.

Signalåtgärder mellan Solna och Skavstaby

Genom optimering av signalernas placering på sträckan Solna–Skavstaby förbättras tillgängligheten till Arlanda flygplats. Genom kortare signalsträckor på såväl inner- som ytterspår förstärks kapaciteten genom att tågen kan trafikera sträckan med kortare intervall. Genom att utveckla hållplats Norrviken till en driftplats ökar även robustheten i pendeltågssystemet, eftersom åtgärden möjliggör tågvändningar vid plattformen vid störningar. Åtgärderna förutsätter ett flertal ställverksåtgärder (ställverksmigrering) längs sträckan, vilket även kan ses som en förberedelse för införande av ERTMS. I åtgärden ingår även en växelförbindelse i Upplands Väsby.

Dessa signalåtgärder stöder pendeltågstrafiken och en trafikering med 20 pendeltåg per timme och riktning genom Citybanan. Därigenom är det möjligt med utökad pendeltågstrafik till Arlanda flygplats. Den signaloptimering som görs innebär även att större nytta kan dras av den kapacitetsförstärkning för tågtrafiken som sker genom utbyggnaden av två till fyra spår mellan Uppsala Central och länsgränsen mellan Uppsala och Stockholms län. Jag föreslår att dessa signalåtgärder genomförs under planperioden 2026–2037 (steg 3). Kostnaderna är beräknade till 602 miljoner kronor (prisnivå 2023-06). Trafikverket bedömer att objektet är samhällsekonomiskt lönsamt.

Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm Central–Tomtebodabangård

Stockholm Central utgör ett nav för den nationella tågtrafiken och för regionaltåg i östra Mellansverige. Stationen behöver kunna trafikeras av fler och längre tåg när utbyggnader i angränsande järnvägsnät har genomförts. Om inte åtgärder genomförs vid Stockholm Central riskerar trafiken att begränsas på grund av bristande kapacitet och funktion.

Åtgärden syftar till att skapa förutsättningar för punktligare och mer kvalitativ tågtrafik genom förbättrad kapacitet och robusthet för olika funktioner på Stockholm Central och i området närmast norr om Stockholm Central. Ombyggnationerna ska möjliggöra snabba och säkra tågvändningar samt förbättrade möjligheter till service och tidsreglering vid städning och uppställning av tåg.

Fler resenärer ska kunna tas emot och trängseln ska minska genom att kapaciteten i plattformsförbindelser och stationsutrymmen ökar och plattformar förlängs och breddas. Detta resulterar i att vissa servicefunktioner behöver flyttas från Stockholm Central till Tomtebodabangård, strax norr om Stockholm Central. Omlokaliseringen kräver utveckling av Tomtebodabangård för omloppsnära uppställning samt hantering och service av tåg. Utöver detta behöver en kombination av förändringar i spår- och signalanläggningarna genomföras för att stärka kapaciteten på sträckan mellan Stockholm Central och Tomtebodabangård. Eftersom vissa funktioner vid Stockholm Central ska flyttas, behöver åtgärder genomföras först vid Tomtebodabangård. Jag föreslår att åtgärder vid Tomtebodabangård bör påbörjas under planperioden 2026–2037. Den samlade åtgärden inklusive Stockholm Central bedömer jag kommer att behöva en längre genomförandetid och kommer därför att kunna bli klar först senare. Totalkostnaden för hela projektet Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm Central–Tomtebodabangård är beräknat till 20,4 miljarder kronor, inklusive signal och ställverksåtgärder.

När det gäller delen Tomtebodabangård handlar det om bangård inklusive anslutningsspår. I detta ingår cirka 17 kilometer nya spår för uppställning och anslutning i riktning mot Karlberg respektive Hagalund, cirka 100 växlar, ställverk och ny signalanläggning, sex serviceplattformar med plattformstak (cirka 500 meter), planskild plattformsförbindelse med mera. I ombyggnaden ingår även anpassning av befintlig lastplats för godståg och magasinsspår. Kostnaden är beräknad till 4 820 miljoner kronor (prisnivå 2023-06), varav spåranslagning uppgår till 2 025 miljoner kronor, ställverk och signalanläggning till 865 miljoner kronor och serviceanläggning till 1 930 miljoner kronor (steg 4).

ERTMS

Införande av ERTMS utgår från en nationell implementeringsplan. En analys pågår avseende hur en utbyggnad av ERTMS ska genomföras i Stockholmsområdet. Huvudscenariot innebär att ERTMS kommer att införas på Ostkustbanan och Arlandabanan efter banorna söder om det centrala snittet Älvsjö–Ulriksdal och Mälärbanan.

Järnvägsföretagen förutsätts, när ETCS rullas ut, ha utrustat sina fordon med den ombordutrustning som krävs för att trafikera ETCS-utrustade sträckor. Det övergripande beslutet som kommunicerats för det svenska järnvägssystemet generellt är att fordonen behöver vara utrustade med ombordutrustning från år 2030. Stockholm bedöms preliminärt bli aktuellt några år senare, vilket innebär att det kan finnas utrymme att dröja med att utrusta fordonen något. Men om fordonen kommer att trafikera andra ETCS-utrustade sträckor utanför Stockholm kan fordonen ändå behöva vara utrustade till år 2030. Det är enligt min bedömning av stor betydelse att branschen ges tydliga förutsättningar att förbereda sig för detta teknikskifte (steg 3–4).

Godsutredning för Arlanda flygplats omland

Det finns behov av att ytterligare utreda förutsättningarna för gods-transporter på järnväg i Arlanda flygplats omland, till exempel för att nå Rosersbergs kombiterminal. Trafikverket bör därför få i uppdrag av regeringen att göra en utredning om förutsättningarna för godstrafik i området och hur förutsättningarna ska kunna förbättras (steg 2).

Tabell 8.2 Förslag till åtgärder i järnvägsinfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026–2037	År 2038–2049
Ökade vidmakthållandeinsatser	X	X
Fyrspåret Uppsala-Länsgränsen (Myrbacken)	X	
Märsta station och bangård	X	
Arlanda C plattformsförlängning inklusive signalåtgärder	X	
Signalåtgärder mellan Solna och Skavstaby	X	
Stations och bangårdsombyggnad Stockholm C-Tomtebodabangård	X	X
ERTMS	(X)	X

Förbättra utbudet för järnvägstrafiken

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna och tågbolagen bör pröva möjligheten att utöka frekvensen i pendeltågssystemet och övrig tågtrafik när det gäller att angöra Arlanda C (steg 2).

Vid en förändring av förutsättningarna för Arlandabanan, se redovisning ovan, ser jag behov av att även en förhandling sker med berörda intressenter som ansvarar för att organisera eller utföra persontrafik på järnväg i Arlanda flygplats omland. Syftet med en sådan förhandling är att säkerställa att de nyttor som möjliggörs vid en förändring av förutsättningarna också realiserar. Dessa förhandlingar bör antingen ske före eller parallellt med de åtgärder som vidtas kopplat till att ge nya förutsättningar för Arlandabanan (steg 2–3).

Möjliggör för tågtrafik i nya relationer

För att underlätta för resenärer och öka tillgängligheten till Arlanda flygplats bör staten och andra aktörer inom järnvägssektorn verka för att tågtrafik från södra och västra Sverige, som i dag i regel har Stockholm Central som slutstation, i stället angör Arlanda Central och har Uppsala Central som slutstation. Det skulle förkorta resetiden betydligt för de resenärer som vill resa till eller från Arlanda flygplats och som i dag behöver byta tåg vid Stockholm Central. Min bedömning är att tidsvinsten kan uppgå till 15–30 minuter i snitt per resenär och tågbyte, samtidigt som det även skulle kunna skapa en utvecklad tillgänglighet i nya resanderelationer. Jag föreslår att berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer prövar dessa möjligheter (steg 2).

8.6 Omställning till fossilfrihet

Bedömning: Flygbränslets omställning till fossilfrihet är avgörande för luftfartens utveckling. På kort och medellång sikt är el och särskilt biobränsle dagens realistiska alternativ för att uppnå klimatmålen. Det föreligger en uppenbar risk att produktionen av biobränsle inte ökar i tillräcklig omfattning. Jag ser, precis som jag lyft fram i mina tidigare utredningar, behov av att åtgärder vidtas.

Jag har tidigare föreslagit en aktörssammansatt biobränslekommission som värderar och föreslår konkreta åtgärder för storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle. Regeringen har i linje med detta förslag gett en bokstavsutredare i uppdrag att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas. Jag ser mycket positivt på detta initiativ.

Den handlingsplan som utredaren ska ta fram med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjöfarten och luftfarten behöver vara uthållig, eftersom frågan är komplex och kommer att kräva både tid och resurser att genomföra. Jag bedömer därför att det statliga åtagandet behöver vara långsiktigt.

Min bedömning

Flygbränslets omställning är avgörande. På kort och medellång sikt är el och biobränsle dagens realistiska alternativ för att uppnå klimatmålen. Sker ingen substantiell ökning av biobränslen kommer priset på biobränsle att öka över tid på grund av den ökade efterfrågan från flera sektorer.

Flygbranschen har själva ställt upp ambitiösa mål för en omställning till ett fossilfritt flyg och i september 2024 redovisades en uppdaterad färdplan inom ramen för regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige. Målen innebär att inrikesflyget skall vara fossilfritt senast år 2030 samt att det internationella flyget skall vara fossilfritt senast år 2045, i enlighet med de politiska klimatmålen.

Det föreligger en uppenbar risk att produktionen av biobränsle inte ökar i önskvärd omfattning samtidigt som efterfrågan kommer att öka avsevärt.

Jag har i mina tidigare utredningar påpekat det brådskande behovet av en aktörssammansatt biobränslekommission som ska värdera och föreslå konkreta åtgärder för storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle, med syfte att täcka behovet och bidra till att nå klimatmålet år 2045. Jag noterar att åtgärder inom näringslivet har vidtagits för att etablera produktionsanläggningar men omfatt-

ningen av dessa är förhållandevis blygsamma samtidigt som jag noterar att vissa initiativ stoppats.

Regeringen har i maj 2025, i linje med mitt tidigare förslag, gett en bokstavsutredare i uppdrag att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas. Jag ser mycket positivt på detta initiativ från regeringens sida.

Den handlingsplan som utredaren ska ta fram med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjöfarten och luftfarten behöver vara uthållig, eftersom frågan är komplex och kommer att kräva både tid och resurser att genomföra. Jag bedömer därför att det statliga åtagandet behöver vara långsiktigt.

8.7 Åtgärdsbehov utifrån ett totalförsvarsperspektiv

Bedömning: Med hänsyn till totalförsvarets långsiktiga behov ser jag skäl till flera åtgärder. Jag har utgått från de behov jag ser för Arlanda flygplats omland, men kan samtidigt konstatera att de behov jag ser är av generell art och gäller för ett vidare område. Åtgärder behöver vidtas för att stärka transportsystemet i ett totalförsvarsperspektiv.

Förslag: Jag föreslår en mer robust infrastruktur, vilket följer av de förslag jag lämnat inom väg- och järnvägsområdet genom ökade vidmakthållandeinsatser, effektivare nyttjande av infrastrukturen och kapacitetsförstärkning i noder och stråk. Med det föreslagna Arlandapaketet får vi en mer robust infrastruktur i Arlanda flygplats omland (steg 1–4).

Regeringen bör peka ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer för allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Trafikverket bör få regeringens uppdrag att löpande analysera trafikutvecklingen och pröva behovet av en eventuell trafikupphandling för att säkra att den allmänna trafikplikten efterlevs på de samhällsviktiga flyglinjerna (steg 2).

Jag föreslår att regeringen tillser att Sjöfartsverket ges tillräckliga ekonomiska och organisatoriska förutsättningar för att be-

driva isbrytning så att farlederna till Gävle hamn hålls öppna, alternativt att Sjöfartsverket ges möjlighet att prioritera isbrytning i de farleder som har betydelse för bränsletransporterna till Arlanda flygplats (steg 2).

Jag föreslår att regeringen ger Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatisk och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda flygplats (steg 4).

Jag ser behov av att infrastrukturförvaltaren ska kunna vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning på järnväg för att möjliggöra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter med hänsyn till Sveriges nationella säkerhet. Infrastrukturförvaltaren bör även utforma sina prioriteringskriterier, vilka kan användas om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas, på ett sådant sätt att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana, och transporter för totalförvarsändamål det vill säga militära och andra samhällsviktiga transporter. Trafikverket bör, som beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet, efter samverkan med Försvarmakten, närmast berörda civilberedskapsmyndigheter och aktörer inom järnvägsbranschen ges bemyndigande att fastställa mer detaljerade riktlinjer av vad som bör kunna anses vara nödvändiga militära och samhällsviktiga transporter (steg 2).

Regeringen bör, enligt min bedömning, ge Trafikverket i uppdrag att upphandla och tillhandahålla kritiskt material för väg- och järnvägsinfrastruktur, om det efterfrågas, för andra infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare. En förutsättning är att det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv (steg 2). Dessa tjänster bör baseras på den långsiktiga självkostnaden.

Jag föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt att Trafikverket ska verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket bör samverka med berörda aktörer för genomförande av uppdraget (steg 2).

Trafikverket bör i sitt uppdrag som infrastrukturförvaltare och väghållare för statliga vägar och järnvägar säkerställa att man

har tillgång till personal, entreprenadresurser och arbetsmaskiner i den omfattning som behövs för att upprätthålla ett fungerande statligt väg- och järnvägsnät i olika beredskaps- och krisskedan (steg 1–2). Detsamma gäller enligt min uppfattning A-Train AB.

Min bedömning

Mer robust infrastruktur bör skapas

Totalförsvarets behov möts av ett robust och resilient civilsamhälle, bland annat genom ett fungerande transportsystem med en tillförlitlig och tillgänglig infrastruktur. Mina föreslagna åtgärder inom väg och järnväg kommer sammantaget att stärka totalförsvarets funktion på bredden; genom ökade vidmakthållandeinsatser, effektivare nyttjande av infrastrukturen och kapacitetsförstärkning i väg och järnväg. Det kommer att göra infrastrukturen mer robust och utållig. Med en förstärkt kollektivtrafik både med buss och tåg förstärks tillgängligheten till och från Arlanda flygplats och i flygplatsens omland. För att undvika trängselproblem och minskad tillförlitlighet samt för att möta totalförsvarets behov är det brådskande att genomföra flera av åtgärderna i de infrastrukturobjekt jag pekat ut inom både väg och järnvägsområdet. Mitt förslag är att genomförandet av åtgärderna inom väg och järnväg, Arlandapaketen, genomförs i enlighet med min redovisade tidplan under planperioden 2026–2037 respektive 2038–2049.

Samhällsviktiga flyglinjer bör införas

Ett motståndskraftigt civilsamhälle som stödjer totalförsvarets behov förutsätter också att tillgängligheten till alla delar av landet fungerar. Regeringen bör därför peka ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer för allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Om flyglinjer skulle upphöra eller ha ett utbud som är färre än två till tre dubbelturer (morgon- och kvällsavgång), särskilt i relationen mellan Arlanda och norra Sverige respektive Gotland, bör trafiken omgående upphandlas. Jag utesluter inte att det även kan finnas relationer i södra Sverige som har ett liknande behov.

Jag föreslår därför, i likhet med mina tidigare utredningar, att regeringen fastställer en kravspecifikation för och därefter beslutar om att införa allmän trafikplikt på samhällsviktiga flyglinjer. Därtill föreslår jag att Trafikverket får uppdraget att löpande analysera trafikutvecklingen och pröva behovet av en eventuell trafikupphandling för att säkra att den allmänna trafikplikten efterlevs på de samhällsviktiga flyglinjerna. På kommersiella flyglinjer bör allmän trafikplikt införas med motivet att de samhällsviktiga och jag utesluter inte att fler flyglinjer bör tillkomma:

Minimiutbudet för samhällsviktiga flyglinjer med allmän trafikplikt bör uttryckas på en nivå som innebär minsta möjliga marknadspåverkan, samtidigt som en lägsta nivå av tillgänglighet säkerställs. Om och när den kommersiella flygtrafiken på dessa utpekade flyglinjer skulle upphöra eller kraftigt reduceras bör ett upphandlingsförfarande inledas. Trafikverket bör ges uppdraget att nogsamt bedöma utvecklingen på marknaden och skyndsamt upphandla flygföretag om regelbunden flygtrafik för de utpekade flyglinjer där det inte finns förutsättningar för att fullgöra ett minimiutbud av regelbunden flygtrafik genom kommersiell trafik.

Isfria farleder behöver säkerställas

Jag konstaterar att Arlanda flygplats är beroende av en ständig försörjning av flygbränsle för att tanka de flygplan som trafikerar flygplatsen. Flygbränslet transporteras till Arlanda flygplats från Gävle hamn. Det innebär att flygplatsen är beroende av fungerande sjöfarts- och järnvägstransporter samt den hantering av bränslet som genomförs vid Gävle hamn. Under perioder då väder, vind, temperatur samt avkylning av vattenmassorna bidrar till stark istillväxt är det enligt min uppfattning viktigt att Sjöfartsverket har tillräcklig isbrytningskapacitet för att säkerställa att farlederna kan hållas öppna året runt. Det gäller bland annat för fartyg som transporterar flygbränsle till Gävle hamn för vidare transport till Arlanda flygplats.

Jag föreslår att regeringen tillser att Sjöfartsverket ges förutsättningar för att bedriva isbrytning så att farlederna till Gävle hamn hålls öppna, alternativt att Sjöfartsverket ges möjlighet att priori-

tera isbrytning i de farleder som har betydelse för bränsletransporterna till Arlanda flygplats.

Utvecklad gränskontrollverksamhet för ökad inre säkerhet

Jag vill också särskilt lyfta behovet av att Swedavia bör vidta lämpliga åtgärder i terminalstrukturen för att ge Polismyndigheten goda förutsättningar att bedriva sin gränskontrollverksamhet. Polismyndigheten bör i sin tur investera i ny teknik som möjliggör en automatiserad och digitaliserad gränskontroll för att stärka och effektivisera kontrollen.

Transporter i ett totalförsvarsperspektiv

Järnvägen kan vara ett alternativ bland flera andra för militära och andra samhällsviktiga transporter i ett totalförsvarsperspektiv. Det kan vara transporter för både personer och gods i samband med olika typer av samhällskriser i Arlanda flygplats omland, men även för andra delar av det svenska järnvägsnätet. Från en fredstida krisituation under dagens förhållanden till en situation med höjd beredskap eller krig kan det finnas behov av att genomföra transporter för ett totalförsvarsändamål. Det kan exempelvis handla om skogsbränder och andra naturkatastrofer, behov av att hantera terrorhandlingar och evakueringar. Dessa transporter kan ha tilldelats kapacitet i enlighet med den process för kapacitetstilldelning som råder, men det är också fullt möjligt att behovet av sådana transporter uppkommer mer akut och att det då inte finns ledig kapacitet enligt gällande tågplan.

Nationell säkerhet är varje medlemsstats ansvar inom EU. Unionen ska också respektera medlemsstaternas väsentliga statliga funktioner, särskilt funktioner vars syfte är att hävda deras territoriella integritet, upprätthålla lag och ordning och skydda den nationella säkerheten (jfr artikel 4.2 i fördraget om Europeiska unionen, FEU). Medlemsstaterna har inte heller på ett övergripande plan tilldelat EU befogenheter på området nationell säkerhet (artiklarna 4.1 och 5 FEU). Vissa transporter kan vara av den karaktären att de behövs för att värna om den nationella säkerheten och sådana transporter omfattas inte av SERA-direktivets tillämpning.

Infrastrukturförvaltaren ska enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365) tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas. Jag bedömer att dessa prioriteringskriterier bör vara utformade på ett sådant sätt att de även i tillräcklig grad beaktar betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana, och att de i tillräcklig grad även beaktar betydelsen av transporter för totalförvarsändamål, det vill säga militära och andra samhällsviktiga transporter.

Utifrån ett samhälls- och totalförsvarsperspektiv kan jag se behov av att sådana transporter behöver ges prioritet på järnvägen, även i en situation där dessa järnvägstransporter inte tilldelats kapacitet tidigare. Det kan vara möjligt att tillräcklig kapacitet finns ledig och att kapacitet kan tilldelas för dessa transporter i ad hoc. Men det kan också vara så att det inte finns tillräckligt med ledig kapacitet och att det inte är möjligt att få fram dessa transporter utan extraordinära åtgärder.

Utifrån mitt perspektiv är det inte rimligt att ett tidigare tilldelningsbeslut ska gälla i alla situationer. Det kan vid kriser av olika slag, utifrån ett samhälls- och totalförsvarsperspektiv och med koppling till den nationella säkerheten, finnas behov av att frångå redan fattade beslut. Detta får självklart inte ske hur lättvindigt som helst, i grunden ska infrastrukturförvaltarens beslut gälla i enlighet med beslutad tågplan och överenskomna trafikeringsavtal, men i vissa situationer är det enligt min mening rimligt att kunna frångå detta.

Jag bedömer att det finns behov av att införa generella bestämmelser för det svenska järnvägsnätet, och inte enbart begränsa bestämmelser till järnvägsinfrastruktur av betydelse för Arlanda flygplats. Jag ser behov av att järnvägsmarknadslagen och järnvägsmarknadsförordningen ändras för att i vissa situationer möjliggöra en justering av tidigare tilldelningsbeslut. Vid särskilda behov, utifrån ett totalförsvarsperspektiv, bör infrastrukturförvaltaren kunna vidta alla nödvändiga åtgärder, inklusive åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning, för att möjliggöra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter. Jag ser behov av att bestämmelser som möjliggör detta förs in i järnvägsmarknadslagen.

Jag är medveten om att en ny lagstiftning kring kapacitetstilldelning förbereds på Europeanivå, även om beslutsprocessen kring denna dragit ut lite i tid, som helt eller delvis kan komma att hantera denna typ av frågeställningar. Jag bedömer trots det att bestämmelser som möjliggör en prioritering av militära och andra samhällsviktiga transporter i ett totalförsvarsperspektiv bör föras in i nuvarande regelverk, eftersom behovet kan aktualiseras redan innan en ny lagstiftning på Europeanivå finns på plats och en ny kapacitetsförordning kan börja gälla.

Principer för vad som ska anses vara militära och andra samhällsviktiga transporter bör utarbetas i samverkan mellan närmast berörda myndigheter och i dialog med aktörer inom järnvägsbranschen, men ta sin utgångspunkt i de definitioner som gäller för fredstida krissituationer och samhällsviktig verksamhet enligt förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap. Trafikverket bör, som beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet och efter samverkan med Försvarmakten, närmast berörda civilberedskapsmyndigheter och aktörer inom järnvägsbranschen, ges bemyndigande att fastställa mer detaljerade riktlinjer av vad som bör kunna anses vara nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter, och där det kan bli aktuellt med att ändra tidigare kapacitetstilldelningsbeslut. Med dessa kompletterande bestämmelser har sedan Trafikverket och andra infrastrukturförvaltare mandat att fatta beslut om annan prioritering som infrastrukturförvaltare för respektive järnvägsnät.

För att vid behov kunna prioritera nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter behöver järnvägsmarknadslagen, enligt min uppfattning, ges kompletterande bestämmelser. Jag bedömer att konsekvenserna av sådana beslut kommer att vara relativt marginella under en tågplanepriod, men utesluter inte att det kan skapa olägenheter för redan planerade järnvägstransporter och för de företag eller verksamheter som berörs av en sådan omprioritering. Jag bedömer att det med en sådan ingripande åtgärd är lämpligt att berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer bör ges en ekonomisk kompensation vid större påverkan i samband med att en infrastrukturförvaltare tar tillbaka kapacitet. Kompensationen bör betalas av ut av infrastrukturförvaltaren. Jag bedömer att regeringen bör analysera vidare om det i slutändan bör vara den som ansöker

om nödvändiga militära eller andra samhällsviktiga transporter som ska ta kostnadsansvaret för denna kompensation.

Reservdelsållning av järnvägsspecifikt material behöver säkerställas

Trafikverket är infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten och är tjänsteleverantör för sådana anläggningar för tjänster som tillhör staten och ansluter till järnvägsnätet, om inte något annat beslutats. Exempel på andra aktörer är Jernhusen som enligt bolagsordningen inom ramen för affärsmässighet ska utveckla, förvalta och äga fastigheter, tillhandahålla fastighetsrelaterade tjänster och andra tjänster med anknytning till kollektivt resande och godstransporter på järnväg samt bedriva därmed förenlig verksamhet.

Trafikverket är den dominerande infrastrukturförvaltaren och får enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. I detta ingår enligt 6 § i instruktionen bland annat att upphandla och tillhandahålla materiel för väg- och järnvägsinfrastruktur. I uppdragsverksamheten materialförsörjning tillhandahålls tekniskt godkänt järnvägsmateriel till de entreprenörer som utför arbete på järnvägsinfrastrukturen, både för investerings- och underhållsentreprenader, men även andra infrastrukturförvaltare har möjlighet att försörjas med komponenter med mera från Trafikverket.

I maj 2023 spårade ett Arlanda Express tåg ur på A-Trains järnvägsinfrastruktur i Blackvreten. Urspårningen medförde skador på både tåg och infrastruktur. Trafiken kunde återtas efter elva dagar då ett av de två spåren återställdes och trafik kunde bedrivas med nedsatt hastighet. Full trafik på bägge spåren återtogs i början av oktober samma år. Reservdelsbrist bidrog till den relativt långa återställningstiden. Enligt JBS initiativ TTT resulterade denna händelse i 1 283 störningstimmar och att 5 311 tåg fick kritiska störningar. Detta kan fungera som ett exempel på betydelsen av att det finns en god tillgång till kritiska reservdelar för att möjliggöra ett snabbt återställande av infrastrukturen vid störningar.

Jag upplever efter dialog med vissa mindre infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer att man har ett ansvar för järnvägsinfra-

strukturen inom sitt område, men att man inte fullt ut säkerställt tillgång till reservdelar för att snabbt kunna återställa järnvägsinfrastrukturen vid händelser och skador på infrastrukturen. Delar av denna infrastruktur har stor betydelse för de transportflöden som sker i Arlanda flygplats omland. Jag ser därför behov av förbättrade förutsättningar för att bidra till en mer robust och resiliert järnvägsinfrastruktur. Jag bedömer att Trafikverket har en möjlighet att ta på sig en mer utvecklad roll när det gäller reservdelshållning inom främst järnvägsområdet, men det kan även aktualiseras för kritiska reservdelar också inom vägområdet.

Järnvägsinfrastrukturens funktion är av väsentlig betydelse för en tillförlitlig järnvägstrafik. Infrastrukturförvaltarens och entreprenörernas organisation, kompetens, arbetsfordon och verktyg samt material är av stor betydelse för effektiva förebyggande och avhjälpanse insatser och god kvalitet och tillgänglighet i tågtrafiken. Det finns enligt min bedömning behov av att skapa bättre förutsättningar för reservdelshållning. Trafikverket bör enligt min mening ges i uppdrag att hålla reservdelslager för kritiska anläggningar och komponenter för den svenska järnvägsinfrastrukturen. Trafikverket har självklart ett ansvar för sin egen verksamhet och statens järnvägsnät, men med hänsyn till Trafikverkets dominerande ställning som infrastrukturförvaltare bör Trafikverket även kunna utgöra ett stöd till andra infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer att hålla nödvändiga och kritiska reservdelar i lager. Genom att hantera reservdelshållningen i ett vidare perspektiv, kan en sådan verksamhet bedrivas mer effektivt och till en rimligare kostnad i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Det handlar inte om att ta över ansvaret från de mindre infrastrukturförvaltarna eller tjänsteleverantörernas verksamhet, utan endast att ge dessa ett bättre stöd för det fallet exempelvis olyckan är framme. Det finns ekonomiska skalfördelar i en sådan verksamhet om kostnaderna för reservdelshållning inklusive avropsavtal från tillverkare kan göras gemensamt än att varje enskild infrastrukturförvaltare eller tjänsteleverantör ska göra det själv. Trafikverkets stöd till de övriga aktörerna bör baseras på avtal och en prissättning av tjänsten till självkostnadspris.

Jag ser behov av att Trafikverket utvecklar samverkan och samarbetet med andra infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer inom järnvägsområdet avseende reservdelsförsörjning i syfte att

kunna upprätthålla ett robust och resilient svenskt järnvägssystem. Jag ser behov av att Trafikverket får ett vidare ansvar utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

Kompetensförsörjning i transportsystemet

I mitt betänkande föreslår jag en rad olika åtgärder för att stärka kapacitet i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten i transportsystemet till och från Arlanda flygplats. Jag ser behov av ökade vidmakthållandeinsatser, effektivare nyttjande av infrastrukturen och kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägsinfrastrukturen. Jag ser även behov av åtgärder i trafikeringen och föreslår exempelvis en utökad tåg- och busstrafik. Jag kan konstatera att många av åtgärderna är nödvändiga och brådskande. Det ställer krav på systemet att klara av att genomföra detta. I ett totalförsvarsperspektiv ställer det dock än större krav på transportsystemet.

För att transportsystemet ska vara hållbart på kort som lång sikt krävs att det finns kompetens hos medarbetare och organisationer inom transportsystemet. Det kan exempelvis handla om att bygga och underhålla infrastruktur eller att utveckla och underhålla fordon och andra tekniska system. Alla aktörer har ansvar för sin egen verksamhet och rekrytering av nödvändig personal eller säkring av kompetens och förmåga genom att anlita entreprenörer och konsulter. Oberoende av hur man organiserar verksamheten kan jag konstatera att en förutsättning är att det finns tillräckligt med kompetens när man behöver den.

I en rapport från 2022 pekar Transportföretagen på transportsektorns långsiktiga rekryteringsbehov fram till 2035. I rapporten lyfter man bland annat fram att det finns ett påtagligt rekryteringsbehov. Den tekniska utvecklingen kommer inte att påverka behovet, trots digitalisering och automatisering kommer transportsektorn att förbli personalintensiv enligt Transportföretagen. Vidare pekar Transportföretagen på komplexa kompetenskrav, där nya tekniska lösningar, som kräver specialiserad arbetskraft, behöver samexistera med äldre system. Transportföretagen ser behov av att utbildningssystemet utvecklas.

Trafikverket redovisade i sitt inriktningsunderlag till regeringen i början av 2024 att det råder kompetensbrist inom hela infrastrukt-

tursektorn och att kompetensförsörjningen måste säkras. Trafikverket lyfter fram behovet av ett statligt engagemang tillsammans med branschen.

Inom ramen för Järnvägssektorns samverkansforum (JBS) försöker man driva på sektorns förbättringsarbete. Ett av initiativen inom detta är JBS kompetensförsörjning, där fokus ligger på att skapa intresse för och attrahera fler till järnvägsbranschen. I verksamhetsbeskrivningen 2025–2026 lyfter JBS fram att behoven av nyinvesteringar och underhåll kombinerat med teknikskifte, i form av bland annat digitalisering av branschen, samt förväntade pensionsavgångar understryker vikten av att branschen jobbar gemensamt för att det ska finnas kompetens att tillgå på marknaden. Det är angeläget att öka branschens synlighet och attraktivitet enligt JBS. Inom JBS har man utvecklat en vision för 2050 och tagit fram en första färdplan för att gå i riktning mot visionen. I färdplanen lyfter JBS fram att branschens kompetensförsörjning behöver framtidssäkras genom att inventera morgondagens kompetensbehov, skapa förutsättningar för att möta branschens framtida kompetensbehov bortom dagens, anamma och nyttja teknikutvecklingen samt att attrahera personer till branschen och för branschen relevanta utbildningar.

Trafikverket har i uppdrag att bygga och driva statliga vägar och järnvägar och gör det bland annat genom att upphandla entreprenörer som utför olika beställda åtgärder. Trafikverket är inte den enda aktören med ansvar för infrastruktur, men Trafikverket är en dominerande aktör inom både väg- och järnvägssystemet.

Trafikverket konstaterar i sin årsredovisning för 2024 att kompetensförsörjning är en förutsättning för att verket ska klara sitt uppdrag och att kompetensbrist inom transport- och järnvägssektorn fortsätter vara en utmaning för Trafikverket och branschen. I syfte att bidra till järnvägsbranschens långsiktiga kompetensförsörjning startades Järnvägscollege, ett samarbete och gemensamt ansvar mellan Trafikverket och branschen, som resulterat i att flera utbildningar har startats. Inom Trafikverket finns även Trafikverksskolan som är verkets utbildningsenhet. Skolan levererar utbildningar inom järnväg, väg och sjöfart samt till Trafikverket och erbjuder utbildningar på gymnasie-, yrkeshögskole- och högskolenivå. Skolans utbud uppgår till cirka 500 kurser, där ungefär hälften

är kurser för Trafikverket och hälften är kurser som riktar sig till olika segment i branschen.

Regeringen har redan tidigare pekat på att Trafikverket har ett ansvar för dessa frågor. Enligt Trafikverkets regleringsbrev för 2025 får myndigheten använda 10 miljoner kronor, av verkets anslag för administration, till utgifter för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn. Vidare fick Trafikverket i slutet av 2024 regeringens uppdrag lämna förslag på åtgärder för att stärka den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. I uppdraget ingår bland annat att analysera vilka framtida kompetensbehov som behöver säkerställas för att upprätthålla en säker och robust anläggning och för att kunna möta och omsätta de ökade åtgärder som följer av den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen avseende perioden 2026–2037. Uppdraget ska redovisas i mitten av maj 2025. Jag har inför mitt slutbetänkande inte haft möjlighet att ta hänsyn till Trafikverkets bedömningar och förslag enligt detta uppdrag.

Jag konstaterar att det inom transport- och transportinfrastrukturområdet finns flera utmaningar och flera yrken där det råder kompetensbrist. Jag kan även konstatera att vissa politiska diskussioner om huruvida underhållsverksamhet ska organiseras inom eller utanför Trafikverket riskerar att bidra till en ökad osäkerhet för hur olika aktörer kan tänka sig satsa på att utveckla sin verksamhet och sin framtida kompetensförsörjning. Jag ser därför betydande risker för framtiden, både för normala situationer som för olika krisskedan i ett totalförsvarsperspektiv.

Jag bedömer att Trafikverket har behov av att ta ett större ansvar för att säkerställa kompetens för att säkra sin egen verksamhet för framtiden. Oberoende av om verksamheten bedrivs i egen regi eller upphandlas via konsulter och entreprenörer behöver arbetskraft kunna allokteras till att bygga och förvalta statlig transportinfrastruktur. Det handlar om att det är attraktivt att arbeta med transportinfrastruktur, att det finns tillräckligt med utbildningsplatser (särskilt inom områden där det råder kompetensbrist) och att det finns möjlighet att få praktik och anställning hos företag och organisationer i branschen. På samma sätt ser jag liknande behov för att säkerställa väl fungerande transporter och infrastruktur i väg- och järnvägssystemen. Här har dock inte Trafikverket samma verksamhetsansvar, utan ansvaret ligger till stor del hos andra aktörer i

branschen. Men även här bedömer jag att Trafikverket kan ha en roll att spela, med tanke på att marknaden och transportsektorn är tämligen fragmentiserad och att det kan vara svårt att få andra hålla ihop det strategiska arbetet kring kompetensförsörjning för framtiden. Transportsystemets funktion är fundamental för ett fungerande samhälle. Företag på marknaden och andra organisationer med ansvar för infrastruktur och transporter har givetvis ett ansvar, men jag bedömer att det finns behov av att ta ett större grepp avseende kompetensförsörjningen. Staten behöver ta ett större ansvar, enligt min bedömning. Utan tillräcklig kompetens riskerar delar av transportsystemet att stanna och det kan exempelvis bli svårt att genomföra mina förslag till infrastrukturobjekt och andra förbättringar i transportsystemet i Arlanda flygplats omland.

En tydligare bild behöver skapas av de framtida behoven för olika yrkes- och kompetensområden och där åtgärder behöver vidtas för att säkerställa möjligheten till utbildning och introduktion på arbetsmarknaden. I detta kan exempelvis ingå att vid upphandling av konsulter och entreprenörer ställa krav på att de ska ha möjlighet att erbjuda praktikplatser och underlätta för nyutbildade att komma in på arbetsmarknaden. Jag kan även se att villkoren och kontraktsformerna för upphandling av underhåll kan utvecklas för att i dagens modell ge möjlighet för exempelvis entreprenörer att bedriva en mer innovativ verksamhet.

Förvaltning av väg- och järnvägsinfrastruktur

För att tillgängligheten till flygplatsen ska fungera under olika beredskaps- och krisskeden, så krävs det en fungerande väg- och järnvägsinfrastruktur. Det ställer krav på såväl ansvariga för infrastruktur som de som ansvarar för trafikverksamhet och olika stödjande funktioner.

När det gäller den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen har Trafikverket ett särskilt ansvar. Verksamhet bedrivs både i egen regi och med stöd av externa resurser. Oberoende av vilka vägval som gjorts avseende olika verksamheter, så ser jag behov av att Trafikverket som ansvarig för statliga vägar och järnvägar i möjligaste mån kan säkerställa att det finns resurser i form av underhållspersonal, arbetsmaskiner, material etcetera för att lösa olika

infrastrukturförvaltaruppgifter. Jag bedömer att detta i alla delar inte är säkerställt i dag, och därför behöver åtgärder vidtas för att skapa en ökad trygghet kring detta.

Trafikverket behöver därför i möjligaste mån säkerställa att den verksamhet som myndigheten ansvarar för kan fungera i de olika skeden som kan aktualiseras. Det kan hanteras på olika sätt. Det kan handla om att definiera samhällsviktig verksamhet och ”krigsplacering” av personal, hur kontrakten med entreprenörerna utformas etcetera.

Mitt förslag

Samhällsviktiga flyglinjer

Regeringen bör besluta om att införa allmän trafikplikt för de samhällsviktiga inrikes flyglinjer där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Åtminstone följande inrikes flyglinjer bör omfattas av ett sådant beslut:

- Stockholm–Kiruna
- Stockholm–Luleå
- Stockholm–Umeå
- Stockholm–Östersund
- Stockholm–Visby.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att löpande följa och utvärdera trafikutvecklingen både generellt för marknaden och specifikt för de utpekade samhällsviktiga flyglinjerna samt att vid behov pröva behovet av en eventuell trafikupphandling för att säkerställa att den allmänna trafikplikten efterlevs. Jag föreslår att en ny bestämmelse förs in i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Transporter i ett totalförsvarsperspektiv

För att kunna säkerställa nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter ska kunna genomföras i alla skeden bör nya bestämmelser föras in i järnvägsmarknadslagen. Det bör enligt min

uppfattning bli möjligt för infrastrukturförvaltaren att ge prioritet till sådana transporter, även i förhållande till andra järnvägstransporter som redan tilldelats kapacitet.

Med militära och andra samhällsviktiga transporter avses samtliga transporter som är knutna till totalförsvaret, det vill säga både det militära och det civila försvaret. Detta bör även omfatta organisation och strukturer för att värna människors liv och hälsa eller grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter genom att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och hindra eller begränsa skador på egendom och miljö när olyckor och krissituationer inträffar.

Järnvägstransporter som behövs utifrån ett totalförsvarsperspektiv bör i möjligaste mån planeras med framförhållning och följa den process för kapacitetstilldelning som följer av SERA-direktivet och järnvägsmarknadslagen (2022:365). Men i den mån det finns behov av att genomföra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsändamål så ska tilldelad kapacitet inte utgöra ett hinder för att tilldela kapacitet till dessa transporter.

Det är rimligt, enligt min uppfattning, att de järnvägsföretag och trafikorganisatörer som drabbas av olägenheten att i sådana situationer få sin tidigare tilldelade kapacitet ändrad eller inställd också kompenseras för detta med hänsyn till de kostnader eller intäktsförluster som kan uppstå för dessa aktörer.

Därtill bör det ställas krav i samma lag om att prioriteringskriterierna bör vara utformade på ett sådant sätt att de i tillräcklig grad även beaktar betydelsen godstransporter, särskilt internationella sådana, och av militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

Trafikverket bör, som beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet, efter samverkan med Försvarmakten, närmast berörda civilberedskapsmyndigheter och andra aktörer inom järnvägsbranschen ges bemyndigande att fastställa mer detaljerade riktlinjer för vad som bör kunna anses vara militära och andra samhällsviktiga transporter.

Jag föreslår således att nya bestämmelser införs i järnvägsmarknadslagen (2022:365) samt i järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).

Reservdelshållning av järnvägsspecifikt material behöver säkerställas

Trafikverket bör ges en vidare roll utifrån ett totalförsvarsperspektiv och myndigheten bör ges i uppdrag att kunna erbjuda reservdelsförsörjning till andra infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare. En förutsättning är att det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Trafikverkets erbjudande och tjänst bör baseras på avtalsförhållande mellan berörda parterna och avgifter bör baseras på självkostnadsprissättning. Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket detta i uppdrag och att en ny bestämmelse förs in i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Kompetensförsörjning i transportsystemet

Jag ser behov av att staten tar ett tydligare ansvar för kompetensförsörjningen inom transport- och transportinfrastrukturuområdet. Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket ett uppdrag och att det fastslås i Trafikverkets instruktion. Jag föreslår att Trafikverket ska svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska samverka med berörda aktörer.

Det ligger i Trafikverkets intresse att det finns tillgång till kompetens och arbetskraft för de arbetsuppgifter som krävs för att förvalta och driva väg- och järnvägsinfrastruktur. Trafikverket bör i detta arbete exempelvis samverka med entreprenörer och konsulter på marknaden. När det gäller sektorsperspektivet så ser jag att Trafikverket har en annorlunda roll och bör här snarare verka i en samordnande roll och tillsammans med övriga aktörer i transportsektorn verka för att transportsystemet upplevs som en attraktiv arbetsplats, att yrkesmöjligheter marknadsförs, att inventera och kartlägga behovet av kompetens i sektorn, verka för att praktikplatser skapas hos olika verksamhetsutövare och att rätt förutsättningar skapas i utbildningsvärlden. Här har alla aktörer i transportsektorn ett gemensamt ansvar, men där jag ser att Trafikverket som statens representant kan inta en samordnande roll.

Förvaltning av väg- och järnvägsinfrastruktur

Medborgare, näringsliv och samhället i stort är beroende av en fungerande infrastruktur. Därför är det centralt att Trafikverket och andra infrastrukturförvaltare och väghållare bedriver sin verksamhet på ett sådant sätt att infrastrukturens funktion kan säkerställas i olika beredskaps- och krisskeden. Beroende av om verksamheten bedrivs i egen regi eller inte så kan lösningarna variera. Oberoende av de vägval som infrastrukturförvaltarna eller väghållarna har gjort, behöver de i möjligaste mån klara av att säkerställa att infrastrukturfunktionen fungerar och att ett snabbt återställande är möjligt att genomföra vid olika typer av störningar och samhällskriser.

Trafikverket bör i sitt uppdrag som väghållare och infrastrukturförvaltare för statliga vägar och järnvägar därför säkerställa att man har tillgång till personal, material, entreprenadresurser och arbetsmaskiner i den omfattning som behövs för att upprätthålla ett fungerande statligt väg- och järnvägsnät i olika beredskaps- och krisskeden (steg 1–2). Detsamma bör enligt min uppfattning även gälla A-Train AB.

8.8 Ett Arlandapaket med satsning på väg och järnväg

Bedömning: Jag bedömer att mina förslag till åtgärder, som i flera fall är nödvändiga och brådskande, kan bli svåra att finansiera inom ramen för nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen. Jag ser därför behov av att regeringen lanserar ett Arlandapaket. Jag bedömer att kostnaden för mina förslag, exklusive en process med förändring av förutsättningarna för Arlandabanan, uppgår till cirka 45 miljarder kronor.

Förslag: De föreslagna infrastrukturåtgärderna, inom väg och järnväg, bör paketeras i ett samlat Arlandapaket och finansieras i en samlad lösning.

Min bedömning

Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra väg- och järnvägssystemet i Stockholm- och Mälardalsregionen kan bli svåra att fullt ut finansieras inom ramen för nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen. Jag ser behov av att lansera ett Arlandapaket som innefattar föreslagna åtgärder. Skälet för detta är att dessa åtgärder på olika sätt hänger ihop och behöver genomföras med hänsyn till den kontext som råder i planeringen av transportsystemet.

Dessa åtgärder uppgår till en betydande kostnad, men jag bedömer att nyttan för samhället överstiger detta. Jag vill särskilt betona att två av objekten är av en större omfattning (Fyrspåret Uppsala C – länsgränsen och Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm C – Tomtebodabangård), där den sammanlagda uppskattade kostnaden uppgår till nära 37 miljarder kronor.

De åtgärder som ingår i Arlandapaketet är enligt min uppfattning både nödvändiga och brådskande för både Stockholms- och Mälardalsregionen. Samtidigt vill jag betona att dessa åtgärder inte bara behövs för Arlandas tillgänglighet, de utgör även nödvändiga åtgärder för Sverige då de är förutsättningsskapande och bidrar till en ökad tillförlitlighet, kapacitet och tillgänglighet till såväl Arlanda flygplats som Stockholms- och Mälardalsregionen samt i förlängningen för hela det svenska transportsystemet. Finansiering, planering och genomförande av dessa åtgärder behöver därför tidigt säkerställas. Det vore självfallet önskvärt om ett samlat paket finansieras inom ramen för befintliga anslag, men jag misstänker samtidigt att det finns utmaningar med hänsyn tagen till omfattningen av de ekonomiska ramarna.

Arlandapaketet behöver under alla omständigheter ett tidigt beslut om finansieringsförutsättningarna eftersom åtgärdernas effekter brådskar. Jag föreslår i detta betänkande olika typer av åtgärder där ansvaret för uppgiften och även finansieringen normalt sett ligger hos olika aktörer. Mina åtgärdsförslag berör exempelvis staten genom Trafikverket, regioner med ansvar för kollektivtrafik, kommuner med ansvar för lokala resecentrum och andra anläggningar och verksamheter, den som kan dra nytta av en förbättrad tillgänglighet till ett visst område och den som direkt använder infrastrukturen i form av spår eller vägar. Jag ser behov av att alla

parter i möjligaste mån kan bidra till att få dessa åtgärder att komma till stånd, även om jag bedömer att staten har den tyngsta rollen att spela. Jag bedömer att det kan bli aktuellt med upplåning av medel för genomförande av investeringar och statlig anslagsfinansiering för de kapitalkostnader som uppkommer, ren anslagsfinansiering, eventuella avgifter och trängselskatter från användare av infrastrukturen samt motprestationer från olika parter genom egen finansiering av såväl infrastruktur som trafikåtgärder, för att statliga åtgärder ska genomföras. Även medfinansiering av andras investeringar och åtgärder kan eventuellt bli aktuellt.

Det är lätt att tro att kostnader endast är förknippade med att vi vidtar och genomför åtgärder. Jag menar, att om mina föreslagna åtgärder inte genomförs, kommer konkurrensfaktorerna för såväl Arlanda flygplats som för Stockholms- och Mälardalsregionen att försämrats betydligt. Det kommer på sikt resultera i en sämre utveckling och tillväxt i regionen. Jag anser att de föreslagna åtgärdernas genomförande är ett måste för regionen och för Sverige, för att skapa växtkraft och bättre konkurrensförutsättningar i förhållande till andra regioner i Europa.

Mitt förslag

Jag föreslår att mina ovan föreslagna infrastrukturåtgärder, inom väg- och järnvägsområdet, paketeras i ett samlat Arlandapaket och att finansiering av dessa åtgärder säkerställs i en samlad lösning. Till detta tillkommer statens kostnader för att lösa upp nuvarande förhållande avseende Arlandabanan.

Utöver mina förslag ingående i ett Arlandapaket för effektivisering av transportsystemet och kapacitetsförstärkningar i infrastrukturen, ser jag även behov av tillräckliga resurser för vidmakthållande av vägar och järnvägar. Vidmakthållandeinsatserna i Arlanda flygplats omland bör uppgå till åtskilliga miljarder kronor för vägar och järnvägar under perioden 2026–2037. Det är svårt att dra en tydlig gräns för Arlanda flygplats omland och jag väljer därför att uttala behovet lite mer övergripande. Det behövs dock ökade resurser jämfört med i dag.

Tabell 8.3 Arlandapaketen – förslag till kapacitetsförstärkning i väg- och järnvägsnätet

Kostnaderna anges i miljoner kronor (mnkr) prisnivå 2023–06

Objekt	Tid	Kostnad	Prio
Fyrspåret Uppsala–Länsgränsen (Myrbacken)	2026–2037	16 323	1
Signalåtgärder mellan Solna och Skavstaby	2026–2037	602	2
Märsta station och bangård	2026–2037	1 406	3
Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm C– Tomtebodabangård (exkl. ställverk och signalåtgärder)	2026–2045	20 477	4
Arlanda C plattformsförlängning inklusive signalåtgärder *	2026–2037	670	5
ERTMS i Stockholmsområdet	2038–2049	–	6
Summa järnväg exkl. ERTMS		39 478	
Väg 265 Additionskörväg Häggvik	2026–2037	704	1
E4 Häggvik–Rotebro	2026–2037	603	2
E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, kapacitetsförstärkning	2026–2037	978	3
E4 Trafikplats Måby	2026–2037	123	4
E4 Glädjen - Arlanda	2026–2037	1 046	5
Väg 905 Måbyleden	2026–2037	28	6
Väg 268/E4–Grana	2026–2037	371	7
E4 Trafikplats Hammarby	2026–2037	297	8
E4 Rotebro–Glädjen	2038–2049	900 – 1 400	9
Summa väg		5 050–5 550	
Summa järnväg och väg		44 528–45 028	

* Den totala kostnaden inkluderar plattformsförlängning, signalåtgärder och byte av ställverk. De kostnader som följer av plattformsförlängningen på Arlanda C med tillhörande signalåtgärder uppskattas till 215 miljoner kronor (prisnivå 2023-06) och ställverksbytet uppskattas till 455 miljoner kronor. Den senare åtgärden ansvarar A-Train för inom ramen för sitt infrastrukturförvaltningskap.

Till detta kommer även förslag om inrättande av automatiserad och digitaliserad gränskontroll med en uppskattad investeringskostnad på 245 miljoner kronor under perioden 2026–2030 (prisnivå 2023-06).

8.9 I ett vidare perspektiv

Bedömning: Utöver mina förslag i tidigare avsnitt har jag, efter att ha tagit del av olika underlag och efter att ha fört dialog med många intressenter, även sett behov av åtgärder på längre sikt. Dessa åtgärdsområden behöver dock analyseras ytterligare innan det är möjligt att ta ställning till dessa.

Förslag: Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att göra en systemanalys som inkluderar en analys av förutsättningar, behov och konsekvenser av en sexspårsutbyggnad i Stockholmsområdet.

Nedan följer mina bedömningar i ett vidare perspektiv och på lite längre sikt. Dessa punkter ska inte ses som definitiva förslag från min sida, utan ska i stället ses som något som kan aktualiseras i ett senare skede. Jag bedömer att samtliga åtgärder bidrar till en ökad tillgänglighet. Men jag bedömer att det krävs kompletterande utredningar för att konstatera om det är åtgärder som bör genomföras eller ej med hänsyn till åtgärdernas kostnader och nyttor för samhället.

Utvecklad busstrafik eller BRT-lösningar?

Jag bedömer att det i framtiden kan finnas skäl att införa en fullskalig BRT-lösning eller en enklare variant av ett BRT-system mellan Märsta och Arlanda. Sigtuna kommun har bland annat lyft fram detta objekt. Jag bedömer dock att det behövs göras fördjupade analyser kring ett sådant upplägg för att pröva nyttan i förhållande till de kostnader som följer med ett sådant upplägg. Här behöver man även ta hänsyn till eventuellt ändrade resandeflöden om de övriga åtgärder som jag föreslår genomförs. Därtill är min bedömning att det i nuläget snarare som ett första steg handlar om att utveckla den befintliga busstrafiken och påbörja resan mot ett mer attraktivt kollektivtrafikutbud för resande mellan Märsta–Arlanda flygplats. Utvecklingen av denna trafik kan ske i flera steg och kan på sikt innebära en mer fullskalig BRT-lösning.

Jag bedömer att en BRT-lösning inte är aktuell under kommande planperiod mellan 2026–2037. Däremot kan det bli aktuellt under den period som följer därefter, givet att efterfrågan utvecklar sig på ett sådant sätt att nyttan överstiger de kostnader som följer av att bygga en separat infrastruktur för en BRT-lösning.

Ytterligare järnvägskapacitet i Uppsala?

Om min idé om fler tåg från södra och västra Sverige som passerar Stockholm som Arlanda innan de ankommer Uppsala som slutstation, kan det finnas behov av ytterligare utveckling av bangårds- och depåkapacitet i Uppsalaområdet. Ytterligare kapacitetsförstärkningar kan då behöva göras vid exempelvis Uppsala Central.

Jag kan heller inte utesluta att det kan finnas skäl att överväga ny underhållsdepå norr om Uppsala (Fullerö) för att kunna avlasta och komplettera exempelvis Hagalunds depåområde i Solna. En sådan åtgärd kan även komma till stånd på mer regionala meriter utifrån planer för utveckling av bland annat den regionala tågtrafiken.

Aroslänken eller andra järnvägsförbindelser i öst-västlig riktning i Arlanda flygplats omland?

Det kan finnas skäl för att knyta ihop järnvägssystemet i öst-västlig riktning på ett än bättre sätt jämfört med hur det ser ut i dag. I dialogen med olika intressenter har det bland annat lyfts fram två idéer. Det gäller dels Aroslänken mellan Enköping och Uppsala, dels sträckan Kungsängen-Upplands Väsby (eller annan dragning i närheten av detta område).

Aroslänken har bland annat lyfts fram från Region Uppsala, Uppsala respektive Enköpings kommuner. De nyttor som lyfts fram med en sådan järnvägsdragning är möjligheten till att på ett bättre sätt knyta ihop Örebro-Västerås-Enköping med Uppsala och Arlanda flygplats. Med en järnväg mellan Enköping-Uppsala förbättras möjligheten till att utveckla arbetsmarknaden i ett storregionalt område. Vidare skulle det bidra till en ökad robusthet i järnvägssystemet.

En järnväg mellan Kungsängen-Upplands Väsby, eller i en annan närliggande relation mellan Mäljarbanan och Ostkustbanan, skulle kunna skapa bättre förutsättningar för godstransporter till norra Stockholmsområdet och Rosersbergs kombiterminal. Det skulle kunna skapa bättre förutsättningar för att utveckla järnvägstrafiken från västra Sverige och för godstrafik som inte nödvändigtvis behöver passera Stockholm via den södra infarten. Även här skulle en sådan bana kunna bidra till bättre tillgänglighet för persontrans-

porter exempelvis från Örebro och Västerås till Arlanda flygplats och samtidigt bidra till en bättre robusthet i järnvägssystemet.

Dessa idéer kräver dock mer utredning och analys för att bedöma möjlig nytta i förhållande till de kostnader som kommer uppstå och annan påverkan.

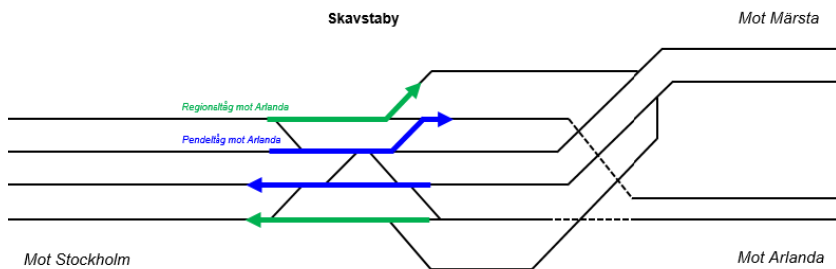
Behov av ett större systemperspektiv – efter 2050

För järnvägen är den bärande tanken både på kort och längre sikt att ha ett systemperspektiv och flera av de åtgärder jag föreslår i Arlandapaketet har just bäring på detta, exempelvis fyrspåret från Uppsala till länsgränsen och åtgärder vid Stockholm Central/Tomtebodaväl. Väl fungerande regional pendling, långväga resande och godstransporter behöver ett nationellt och regionalt systemperspektiv över tiden. Nedan redovisar jag ett antal systemåtgärder jag bedömer kan behöva genomföras på sikt efter år 2050.

Skavstaby korsningspunkt

En utökad tågtrafik via Arlanda, exempelvis pendeltågens kvarterstrafik, leder till att Skavstaby måste kunna trafikeras i samtliga relationer utan att begränsas av korsande tågvägar, kopplingspunkten behöver därför kompletteras med spår- och växelförbindelser. Åtgärdens syfte är att minska beroendet mellan olika trafiksystem och minska sårbarheten i trafiksystemet. Genom att anlägga förbindelser mellan ytterspår i Skavstaby och dubbelspåret mot Märsta så kan pendeltåg trafikera via Arlanda och regionaltåg trafikera via Märsta samtidigt utan att korsande tågvägar uppstår. Åtgärden bedöms i dag kosta omkring 2 miljarder kronor.

Figur 8.2 Funktionskiss med nya (yttre) spår- och växelförbindelser vid Skavstaby som möjliggör trafikering i samtliga relationer utan korsande tågvägar



Källa: Trafikverket.

Myrbacken korsningspunkt

En utökning av fjärrtrafik över Märsta skapar ökad kapacitetsbelastning vid kopplingspunkt Myrbacken med korsande tågvägar och åtgärdsbehov kan på sikt bli aktuella på motsvarande sätt som vid Skavstaby med en motsvarande kostnadsbedömning.

Fler spår vid Arlanda Central?

Tågtrafiken på Arlandabanan kan relativt snabbt komma upp i infrastrukturens nya kapacitetstak, även med föreslagna åtgärder i detta betänkande. Jag utesluter därför heller inte att det på längre sikt kan finnas behov av ytterligare ett eller två spår på Arlandabanan. Det handlar i så fall om omfattande åtgärder som kräver ytterligare utredningar och analyser.

Sexspårsutbyggnad mellan Tomtebodan och Skavstaby.

Det finns ett framtida behov av utökad spårkapacitet, främst mellan Tomtebodan och mötet Ostkustbanan/Mälardalensbanan och vidare till Skavstaby kopplingspunkt. Trafikverket har sedan många år noterat ett framtida behov av en sexspårsutbyggnad längs med Ostkustbanan norr om Stockholm till Skavstaby, som på sikt förmodligen kommer bli nödvändig. Fler tåg kan förväntas till och från Stockholm.

Kapacitetsförstärkning av järnvägarna in mot Stockholm kommer att möjliggöra en vidgad arbetsmarknad och ökad konkurrenskraft i hela regionen och sexspårsutbyggnaderna skulle möjliggöra ökad tillgänglighet för arbetspendling till och från utpekade regionala kärnor. Trafikverket bör få uppdraget att utreda behovet och konsekvenser av en sexspårsutbyggnad.

Roslagsbanan med förlängning till Arlanda

När det gäller Roslagsbanan och en förlängning till Arlanda flygplats så redogör jag mer ingående för detta i tidigare avsnitt i detta betänkande. Även om jag i nuläget inte kan ge mitt stöd för en sådan åtgärd, så utesluter jag heller inte att det i framtiden kan finnas tillräckliga skäl för en förlängning av Roslagsbanan. Jag ser dock behov av ytterligare och mer heltäckande underlag och undersökningar för att kunna ta slutlig ställning i en sådan frågan. Ett sådant projekt är förenat med många svårigheter och utmaningar som behöver klarläggas innan det enligt min bedömning är möjligt att slutlig slå fast vilken inriktning som bör gälla.

9 Finansiering av åtgärder i infrastruktur och transportsystem

Bedömning: Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats kan vara utmanande att fullt ut finansiera inom det transportpolitiska området, med nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen, eller för den delen inom andra politikområden. Jag ser flera av dessa åtgärder som både nödvändiga och brådskande i ett samhällsekonomiskt perspektiv och bedömer därför att det finns behov av att tillämpa ett brett perspektiv över olika finansieringsmöjligheter.

Jag konstaterar att Swedavia AB står inför många betydande investerings- och utvecklingsinsatser. Med hänsyn till Swedavia AB:s ekonomiska och finansiella belägenhet under de senaste åren bedömer jag att Swedavia kommer att ha fullt upp med att klara av att finansiera sina egna investerings- och utvecklingsinsatser. Jag räknar därför inte med att Swedavia i någon större utsträckning kan bistå med finansiering av åtgärder som ligger utanför den direkta egna verksamheten.

Jag bedömer att det finns behov av en bred finansiering av föreslagna åtgärder. Jag ser behov av att staten, kommuner och regioner behöver ta ansvar för finansiering av olika åtgärder tillsammans med finansiering genom skatter och avgifter, där i slutändan även transportköparen får vara med och bidra till finansiering av mina åtgärdsförslag. Även om jag ser behov av alternativ finansiering är min bedömning att anslagsfinansiering kommer vara centralt i det samlade finansieringsupplägget.

Med det fullskaliga ibruktandet av Förbifart Stockholm år 2030 räknar jag med betydande beteendeförändringar hos trafikanterna, varför det enligt min uppfattning finns behov av att

göra en översyn av det nuvarande upplägget med trängselskatt. Samtidigt ser jag behov av att använda trängselskatter på E4 för att stimulera till minskad biltrafik och ökad kollektivtrafik.

Förslag: Jag föreslår utökade ekonomiska ramar för finansiering av ett Arlandapaket innehållande ett flertal investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur. Jag föreslår att regering och riksdag medger en utökad lånefinansiering för dessa åtgärder, där räntor och amorteringar betalas av i huvudsak med framtida anslag och trängselavgifter.

För att minska trängseln på E4 och andra vägar samt för att bidra i finansieringen av kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägsinfrastrukturen föreslår jag att en översyn av trängselskatten i Stockholm genomförs och att regeringen möjliggör en höjning av trängselskatterna alternativt en utvidgning av trängselskatteområdet i Stockholm.

Jag föreslår att investeringen i en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Swedavias flygplatser i Göteborg, Malmö och Stockholm (Arlanda flygplats), utöver ett mindre EU-bidrag, finansieras med anslag alternativt genom lån och där Polismyndigheten får framtida anslag för amortering och betalning av räntor.

Jag föreslår vidare att kommuner, regioner och Swedavia AB finansierar övriga åtgärder i mitt förslag, vilka i förlängningen belastar skattebetalare respektive passagerare, kunder och brukare vid Arlanda flygplats.

9.1 Finansiella förutsättningar

9.1.1 Statens anslags- och lånefinansiering

Statens budget utgör grunden för den finansiella styrningen av statens verksamhet under ett budgetår och består av bland annat inkomster och utgifter i statens budget. Anslag är centralt i statens finansiella styrning och är det vanligaste sättet att finansiera statlig verksamhet. Sammantaget finns det cirka 500 anslag, vilka är uppdelade på 27 utgiftsområden. Anslagets ändamål anger vad medlen får användas till och kan uttryckas med olika detaljeringsgrad.

Bestämmelser kring statens budget och hur statens resurser får användas följer bland annat av författningar som kungörelse (1974:152) om beslutad ny regeringsform, budgetlag (2011:203) och anslagsförordning (2011:223).

Det är riksdagen som enligt regeringsformen beslutar om skatter och avgifter till staten samt om statens budget. Inför riksdagens behandling lämnar regeringen sin budgetproposition till riksdagen. Anslag och inkomster får inte användas på annat sätt än vad riksdagen har bestämt. Regeringen är den som förvaltar och förfogar över statens tillgångar, såvida de inte avser riksdagens myndigheter eller i lag har avsatts till särskild förvaltning. Regeringen får dock inte utan riksdagens medgivande ta upp lån eller göra andra ekonomiska åtaganden för staten.

Efter riksdagens ställningstagande delar regeringen in de anslag som anvisats av riksdagen i olika poster. Underindelningen av anslag i anslagsposter och delposter innebär att regeringen på ett transparent sätt kan styra hur ett anslag ska användas. I regleringsbrevet bestämmer regeringen sedan hur stor del av anslaget som en viss myndighet, till exempel Trafikverket, får använda och regeringen kan ange mer detaljerade villkor kring hur anslagsmedlen får användas.

Anslag kan delas upp i två kategorier efter vad de används till; anslag som i huvudsak är avsedda för förvaltningsändamål och övriga anslag, ofta kallade sakanslag. De senare anslagen används framför allt för att finansiera direkta utgifter för transfereringar och anslagsfinansierade investeringar.

Den formella benämningen på alla anslag är ramanslag. Ramanslaget möjliggör att myndigheter inom vissa ramar får spara delar av anslaget till följande budgetår och ta en anslagskredit i anspråk. Syftet med anslagssparandet är att främja en god hushållning och använda anslagsmedlen effektivt och syftet med anslagskrediten är att ge möjlighet för myndigheter att hantera oförutsedda händelser inom befintlig verksamhet.

Huvudregeln enligt statens modell för upplåning är att myndigheter ska finansiera sina verksamhetsinvesteringar med lån hos Riksgälden. I vissa fall har regeringen i särskild ordning beslutat om att myndigheter ska finansiera verksamhetsinvesteringar direkt med anslag. Av kapitalförsörjningsförordningen följer hur verksamhetsinvesteringar ska finansieras genom lån och hur eventuella försäljningsinkomster får användas. Låneramen för respektive myndighet

framgår av regleringsbrevet. Låneramen anger ett tak för hur stora investeringar i anläggningstillgångar som myndigheten får ha.

Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2025 innehåller bland annat mål och återrapporteringskrav, organisationsstyrning, uppdrag och villkor för finansiering. När det gäller finansiering och utveckling av statens transportinfrastruktur disponerar Trafikverket exempelvis anslagsposterna järnvägsinvesteringar (ap.10.2) respektive räntor och återbetalning av lån för järnvägar (ap.7.2). Av regleringsbrevet framgår även i vilken omfattning som anslagskredit kan användas för olika anslagsposter samt vilka låneramar som finns för verksamhetsinvesteringar. I regleringsbrevet ingår även beräknad budget för avgiftsbelagd verksamhet, till exempel avseende banavgifter.

9.1.2 Statliga bolag

Utgångspunkten för regeringens bolagsstyrning är den svenska bolagsstyrningsmodellen, vilket bland annat innebär att de bolag som ägs av staten styrs associationsrättsligt på samma sätt som privatägda bolag med bolagsstämman som det högsta beslutande organet. Exempel på statliga bolag är Arlandabanan Infrastructure AB, Infranord AB, Jernhusen AB, SJ AB, Svevia AB och Swedavia AB. Bolag med statligt ägande lyder som utgångspunkt under samma lagar och regler som privatägda bolag, se figur nedan.

Figur 9.1 Ramverket för bolag med statligt ägande

Bolag med statligt ägande styrs likt privatägda bolag i första hand av aktiebolagslagen. Bolagsstyrningen skiljer sig väsentligt från styrningen av statliga myndigheter.

	Rättsligt ramverk	Verksamhet och uppdrag	Högsta beslutande organ
Bolag med statligt ägande	<ul style="list-style-type: none"> • Aktiebolagslagen • Statens ägarpolicy • Regelverk för emittenter¹⁾ • Svensk kod för bolagsstyrning 	<ul style="list-style-type: none"> • Bolagsordningens verksamhetsparagraf • Ägaranvisning²⁾ 	Bolagsstämma
Börsnoterade bolag	<ul style="list-style-type: none"> • Aktiebolagslagen • Regelverk för emittenter • Svensk kod för bolagsstyrning 	<ul style="list-style-type: none"> • Bolagsordningens verksamhetsparagraf 	Bolagsstämma
Myndigheter	<ul style="list-style-type: none"> • Myndighetsförordningen • Förordning med instruktion för myndigheter 	<ul style="list-style-type: none"> • Regleringsbrev • Särskilda regeringsbeslut om uppdrag 	Myndighetschef/styrelse eller nämnd

1) Gäller för extern rapportering.

2) Förekommer i huvudsak för bolag med särskilt beslutat samhällsuppdrag.

Källa: Regeringen.

Bolag med statligt ägande verkar i de flesta fall på marknadsmässiga villkor på konkurrensutsatta marknader och har i princip samma förutsättningar som de andra aktörerna på marknaden.

För statliga bolag med särskilt beslutade samhällsuppdrag fastställs uppdragsmål för att möjliggöra uppföljning av hur väl bolagen uppfyller uppdragen. De ekonomiska målen bestäms normalt i samband med uppdragsmålen och föreslås av styrelsen och beslutas av ägaren på bolagsstämman. Ekonomiska mål tas vanligtvis fram för kapitalstruktur, lönsamhet och utdelning. Ett bolag anses ha ett särskilt beslutat samhällsuppdrag när riksdagen har beslutat om att bolaget ska bedriva verksamhet som helt eller delvis syftar till att generera andra effekter än ekonomisk avkastning till ägaren. Swedavia AB är ett av 22 bolag med särskilt beslutade samhällsuppdrag. För de bolag som har särskilt beslutade samhällsuppdrag tas uppdragsmål fram av ägaren i dialog med respektive bolag. Swedavia AB är ett av bolagen som hittills fått ett beslutat uppdragsmål.

Swedavia AB har under de senaste åren haft stora ekonomiska utmaningar. Med covid-19-pandemin följde ett minskat resande och lägre omsättning för Swedavia AB med negativa rörelseresultat och årsresultat som följd. För 2024 redovisar Swedavia dock ett svagt rörelsepositivt resultat samtidigt som årsresultatet fortfarande är negativt. Nedan redovisas några ekonomiska nyckeltal för Swedavia.

Tabell 9.1 Nyckeltal för Swedavia AB för perioden 2017–2024

Miljoner svenska kronor om inget annat anges

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Nettoomsättning	6 393	5 931	4 846	2 717	2 494	6 235	5 922	5 745
Rörelseresultat	26	-318	-783	-1 385	-1 593	709	682	651
Rörelsemarginal, %	0,4	-5,4	-16,2	-51,0	-63,9	11,4	11,5	11,3
Årets resultat	-227	-353	-709	-1 182	-1 282	583	517	407
Avkastning operativt kapital, %	0,3	-1,2	-3,3	-6,3	-7,5	4,6	4,6	5,1
Skuldsättningsgrad, ggr	1,3	1,0	1,0	0,8	1,0	1,1	1,1	1,0
Investeringar	1 790	2 010	1 814	1 831	2 856	3 460	3 195	3 866
Utdelning	-	-	-	-	-	-	-	122
Medeltal anställda	2 769	2 603	2 364	2 244	2 600	3 050	3 217	3 074
Antal resenärer, miljoner	32,5	32,1	27,6	11,9	10,3	40,2	42,0	41,9
Driftkostnader per avresande resenärer, kr	301,4	299,8	291,4	526,2	677,5	212,6	200,7	192,9
Kommersiella intäkter per avresande resenärer, kr	101,1	95,2	88,1	86,9	98,0	81,0	75,2	75,7
Genomsnittlig ränta, %	2,8	2,8	2,2	1,3	1,2	1,1	1,0	1,4
Räntebindningstid, år	3,6	4,1	4,2	2,9	3,3	3,8	2,7	3,4
Kapitalbindningstid, år	3,2	3,7	3,6	4,4	4,2	5,0	4,2	3,4

Källa: Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisningar 2018–2024. Kommentar: Driftkostnader per avresande passagerare för 2017–18 har justerats i senare års- och hållbarhetsredovisningar.

9.1.3 Finansiering från andra

Medfinansiering och förskottering av statlig infrastruktur

Medfinansiering från kommuner, regioner och andra aktörer, exempelvis enskilda företag, kan helt eller delvis finansiera statlig infrastruktur och kan resultera i effektiva lösningar för transportsystemet. I Sverige finns en lång tradition av diskussioner och överenskommelser om medfinansiering på alla nivåer, från nationell, regional till lokal nivå. Under år 2024 erhöll Trafikverket knappt 1,2 miljarder kronor i medfinansiering av statlig infrastruktur från olika avtalsparter.

Statens infrastruktur kan även erhålla finansiering från EU:s strukturfonder för insatser inom infrastruktur, sysselsättning, lokal och regional utveckling samt från EU för utbyggnad av det trans-europeiska transportnätet TEN-T.

Byggandet av statlig infrastruktur kan tidigareläggas genom förskottering (lån) från kommuner, landsting eller enskilda. Trafikverket får finansiera utbyggnad av väg och järnväg, samt anläggande

av allmän farled som staten ansvarar för, genom förskottering från kommuner, regioner eller andra aktörer om åtgärder genomförs i enlighet med nationella och regionala transportinfrastrukturplaner.

Finansiering inom EU

Europeiska investeringsbanken (EIB) kan ge en långsiktig lånefinansiering genom bland annat investering i infrastrukturobjekt som stödjer EU:s mål att stödja klimatåtgärder och miljön, digitalisering och teknisk innovation, säkerhet och försvar. I Sverige har EIB tillsammans med Europeiska investeringsfonden (EIF) under 2024 tillhandahållit finansiering motsvarande 1,9 miljarder euro. Bland annat delfinansierar EIB Stockholms stads projekt Slussen med 7 miljarder kronor och Stockholms stads och Region Stockholms utbyggnad av t-banan i Stockholm med 12 miljarder kronor.

CEF, eller fonden för ett sammanlänkat Europa är EU:s finansieringsprogram för att genomföra det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T, se avsnitt 4.6.2). CEF-förordningen (EU) 2021/1153 gäller för perioden 2021–2027. CEF Transport har en budget på 25,8 miljarder euro under den aktuella programperioden, där flera svenska projekt har tilldelats medel. CEF transport har bland annat projekt som syftar till att undanröja flaskhalsar eller överbrygga saknade länkar i olika delar av stomnätet och det övergripande nätet inom TEN-T. Arlanda flygplats, E4 Uppsalavägen Gävle Hamn och Ostkustbanan är exempel på infrastruktur i det europeiska stomnätet.

Under programperioden 2021–2027 investerar den europeiska regionala utvecklingsfonden i 863 miljoner euro i Sverige. Fondmedel gått till ett antal temaområden, bland annat till digitalisering och bredband, miljö och klimat, kompetensförsörjning, transporter och resande.

9.1.4 Skatter och avgifter

Trängselskatt

Legala förutsättningar

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Skattskyldigheten inträder när en skattepliktig bil används vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktuursatsningar. Lag (2004:629) om trängselskatt gäller för hela Sverige, men för närvarande tas trängselskatt endast ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun enligt 10 § i lagen.

Avtalsmässiga förutsättningar

Till grund för uttag av trängselskatt finns de avtal som följer av Stockholmsförhandlingen respektive Sverigeförhandlingen. Stockholmsförhandlingen 2010 omfattade bland annat Förbifart Stockholm, 2013 års Stockholmsförhandling omfattade bland annat tunnelbaneutbyggnad och bostadsbyggande (Barkarby, Arenastaden och Nacka-Söderort) och Sverigeförhandlingen 2016 omfattade bland annat tunnelbaneutbyggnad och bostadsbyggande (Södra Hagalund, Fridhemsplan-Älvsjö, Spårväg Syd, Roslagsbanan till city).

Finansiering med trängselskatt

Enligt budgetpropositionen för 2025 får anslaget för trängselskatt i Stockholm användas till investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten, statlig medfinansiering till projektering av utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen, medfinansiering av utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen, investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet, samt system- och administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

Uttag av trängselskatt

Trängselskatten i Stockholm tas ut på bestämda tider för fordon som körs in i och ut ur Stockholms innerstad samt på Essingeleden. Trängselskatten är beroende av vid vilken tidpunkt ett fordon passerar en betalstation samt om det är låg- eller högsäsong (högsäsong 2025: 1 mars–19 juni och 15 augusti–30 november). Skatt tas inte ut helgdag, vissa dagar före helgdag eller under juli månad (förutom de fem första vardagarna). Skatten tas ut mellan kl. 06.00–18.29 och varierar under högsäsong mellan 11–45 kronor per passage för innerstaden och 11–40 kronor per passage för Essingeleden. Under lågsäsong varierar skatten mellan 11–35 kronor respektive 11–30 kronor per passage. Det högsta beloppet per dag och fordon uppgår dock till 135 kronor under högsäsong och 105 kronor under lågsäsong.

I figuren nedan framgår trängselskatteområdet samt platser med betalstationer.

För svenskregistrerade lastbilar gäller vägavgiften på hela vägnätet och avgiften tas ut för ett år i taget. För utlandsregistrerade lastbilar ska vägavgift betalas för alla motorvägar samt för vissa andra vägar (E4 mellan Uppsala och finska gränsen, E10 mellan Töre och norska gränsen, E12 mellan Holmsund och norska gränsen, E14 mellan Sundsvall och norska gränsen, E22 mellan Karlskrona och Norrköping samt E65 mellan Svedala och Ystad). Vägavgiften ska för utlandsregistrerade lastbilar vara betald innan färd på vägavgiftsbelagd väg påbörjas. Avgifterna kan betalas per dag, vecka, månad eller år.

Den 25 mars 2025 ändrades lagstiftningen. Utöver de sedan tidigare gjorda differentieringarna ska numera vägavgiften även differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass¹. Vid samma tillfälle gjordes även en generell men begränsad höjning av avgiftsnivåerna.

Vägavgiften baseras på bestämmelser i lag (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, som följer av eurovinjettdirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på fordon för användningen av väginfrastrukturer, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362. Eurovignettdirektivet utgör inget hinder för Sverige att tillämpa avgifter som är särskilt utformade för att minska trängsel eller för att motverka miljöpåverkan inklusive vägar i det trans-europeiska nätet som går genom tätbebyggda områden.

Infrastrukturavgifter, är avgifter som tas ut för att finansiera byggnationer av en ny bro eller tunnel. Den som använder bron eller tunneln är därmed med och betalar för den. När infrastrukturen är färdigbetalt tas avgiften bort. För närvarande tas infrastrukturavgifter för färd över broar ut på Öresundsbron, Motala- bron (Motalaviken på väg 50), Sundsvallsbron (Sundsvallsfjärden på Europaväg 4) och Skurubron i Nacka (Skurusundet på väg 222). Infrastrukturavgifterna regleras i lagen (2024:172) om infrastrukturavgifter på väg och i förordning (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

¹ Vägavgiftens storlek beror på hur många hjulaxlar lastbilen har och vilka utsläppskrav som lastbilens motor uppfyller avseende koldioxidutsläppsklass, samt i förekommande fall, euroutsläppsklass.

Banavgifter och avgifter för tjänster

Legala förutsättningar

Möjligheterna att finansiera åtgärder i järnvägsinfrastrukturen följer av järnvägsmarknadslagen (2022:365) och det bakomliggande SERA-direktivet. För Trafikverkets del följer vissa kompletterande förutsättningar även av järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).

Huvudprincipen för avgiftsuttaget är att avgifterna ska baseras på den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, vilket mer vanligt i ett svenskt perspektiv kan kallas marginalkostnadsbaserade avgifter. Det finns dock två möjligheter enligt lagstiftningen att ta ut finansierande avgifter.

Infrastrukturförvaltaren får, för att täcka sina kostnader, ta ut en högre avgift om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Sådana avgifter får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som åtminstone kan betala den marginalkostnadsbaserade avgiften med tillägg för ett vinstuttag som marknaden kan bära hindras från att använda infrastrukturen.

Infrastrukturförvaltaren får också, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och som har avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats enligt huvudprincipen.

Ett villkor som kan påverka möjligheterna är att SERA-direktivet även anger att det avgiftssystem som infrastrukturförvaltaren använder ska vara baserat på samma principer över hela infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, med undantag från avgift för ett särskilt infrastrukturprojekt.

När det gäller det som definieras som tjänster i järnvägsmarknadslagen anger bland annat lagen att avgiften inte får överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten med tillägg för en rimlig vinst. Som rimlig vinst anses sådan avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk som tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

Infrastrukturförvaltare och banavgifter i Arlanda flygplats omland

I Arlanda flygplats omland är de viktigaste infrastrukturförvaltarna Trafikverket, som förvaltar det järnvägsnät som tillhör staten, och A-Train, som förvaltar Arlandabanan i enlighet med det avtal som träffats mellan A-Train och Arlandabanan Infrastructure AB.

Trafikverket redovisar förutsättningarna för sitt järnvägsnät och de avgifter som gäller för trafikering på nätet i sin järnvägsnätbeskrivning, vilken ges ut för varje tågplanepå period. Likaså gör A-Train AB vad gäller Arlandabanan.

För 2024 uppgick Trafikverkets banavgifter till cirka 2,5 miljoner kronor, vilket innefattar banavgifter enligt minimipaketet samt grundläggande bantillträdestjänster.

Trafikverket har under ett antal år förändrat banavgifterna, både vad gäller nivå och avgiftskomponenter i avgiftssystemet. Syftet har bland annat varit att möta de krav som följer av Transportstyrelsens föreläggande kring banavgifter. Enligt föreläggandet ska Trafikverket senast i Tågplan 2025 utforma den del av avgifterna för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som benämns spåravgift så att den för gods- trafik och tjänstetåg uppgår till den kostnad som uppstår som en direkt följd (marginalkostnad) av framförandet av järnvägsfordon.

För 2025 innebar den beräknade förändringen att avgifterna skulle sänkas för persontrafiken med cirka 256 miljoner kronor (i genomsnitt 16 procent), medan att den skulle höjas för godstrafiken med cirka 335 miljoner kronor (i snitt 37 procent). Totalt sett beräknade Trafikverket att banavgifterna skulle höjas med cirka 79 miljoner kronor jämfört med 2024. Trafikverket konstaterar i sin underlagsrapport att dessa avgiftsförändringar sammantaget inte ska leda till att något enskilt segment slås ut från marknaden.

För minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge) tar Trafikverket för tågplan 2025 ut spåravgift (kronor per bruttotonkilometer), tåglägesavgift (kronor per tågkilometer) och passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen (kronor per passage). Spåravgifterna visar på sambandet mellan underhållskostnader och tågens bruttovikt respektive genomsnittliga axellast. Tåglägesavgiften speglar de genomsnittliga direkta kostnaderna som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Båda dessa avgifter får ses som en del i den kostnad som direkt följer av framförandet av järn-

vägsfordon. Passageavgiften vid Öresundsförbindelsen tas ut som avgift för ett särskilt infrastrukturprojekt.

Trafikverket fick i juni 2024 regeringens uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet. I uppdraget ingår även att Trafikverket ska uppdatera sin strategi för banavgifter. Uppdraget ska redovisas senast i slutet av juni 2025.

A-Train AB redovisar förutsättningarna för trafikering på ”Arlanda Link” i sin järnvägsnätsbeskrivning. För utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen tar A-Train ut dels en marginalkostnadsbaserad avgift i form av spåravgift, dels en särskild avgift för att bidra till kostnadstäckning i form av en stationsavgift. Den särskilda avgiften tas ut som en stationsavgift och betalas till A-Train för varje resenär och pendlare som stiger av eller på järnvägsföretagets tåg. Stationsavgiften baseras på de totala kostnaderna som A-Train bär för järnvägsinfrastrukturen på Arlanda Link fördelade på prognostiserat antal resenärer. För tågplan 2025 uppgår stationsavgiften till 138 kronor per resenär. För pendlare uppgår stationsavgiften för samma period till 419 kronor per periodbiljett för varje påbörjad 30-dagarsperiod, oavsett hur många resor som sker med periodbiljetten.

9.2 Analys och förslag

9.2.1 Inledande resonemang

Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats kan vara utmanande att fullt ut finansiera inom det transportpolitiska området, med nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen, eller för den delen inom andra politikområden. Jag ser flera av dessa åtgärder som både nödvändiga och brådskande i ett samhällsekonomiskt perspektiv och bedömer därför att det finns behov av att tillämpa ett brett perspektiv över olika finansieringsmöjligheter.

Jag bedömer att det finns behov av en bred finansiering av föreslagna åtgärder. Jag ser behov av att staten, kommuner och regioner behöver ta ansvar för finansiering av olika åtgärder tillsammans med finansiering genom skatter och avgifter, där i slutändan även transportköparen får vara med och bidra till finansiering av mina åtgärds-

förslag. Även om jag ser behov av alternativ finansiering är min bedömning att anslagsfinansiering kommer vara centralt i det samlade finansieringsupplägget.

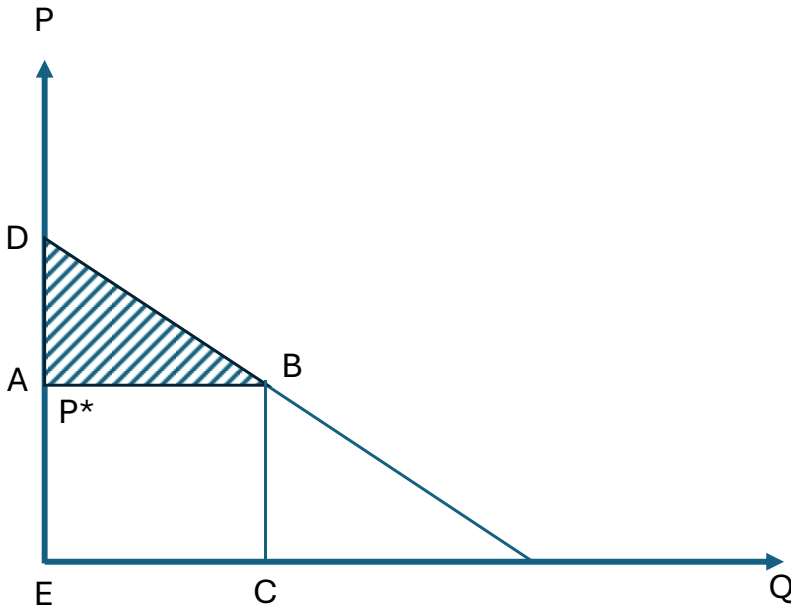
Köra bil på en väg, det vill säga att konsumera vägen för bilåkning, är förenat med låga kostnader. Det uppstår förvisso kostnader på grund av slitage av vägen samt kostnader i form av utsläpp, åtminstone om drivmedlet är tillverkat av fossil energi. Dessa kostnader är dock mycket låga jämfört med produktionen av en väg. En väg har därmed karaktären av en kollektiv vara.

Kollektiva varor och tjänster har den egenskapen att om de inte är reglerade i någon form så kommer det, i en marknadsekonomi, inte att produceras en effektiv mängd av dessa. Marginalkostnaden för en renodlad kollektiv vara eller tjänst, exempelvis ett nationellt militärt försvar, är noll medan produktionen av varan ofta är hög.

Då marginalkostnaden är noll så är det effektiva priset också noll. Om ett pris över noll tas ut så produceras inte en effektiv mängd av den kollektiva varan. Ur ekonomisk-teoretisk ståndpunkt är det således effektivt att inte ta ut några avgifter för att köra på vägar i en sådan situation.

Vägbyggen är också förenat med positiva externaliteter. Om exempelvis en ny väg sammanbinder två vägar som fanns tidigare ökar nyttan av dessa två vägar. Uppstår trängsel på en väg uppstår en kostnad. Kostnader består i alternativkostnaden för en konsument jämfört med att sitta i en kö. Alternativkostnaden uttrycks ibland som den arbetsinkomst man går miste om när man sitter i en kö. Trängsel kan undvikas genom att man tar ut en trängselavgift/skatt. Genom att ta ut en trängselskatt så fördelas varan eller tjänsten, det vill säga fördelas möjligheten att åka på vägen, till de som har högst betalningsvilja för tjänsten i stället för att den tillfaller de som har en genomsnittlig betalningsvilja för tjänsten. Det uppstår därmed en samhällelig effektivitetsvinst. Detta visas i figuren nedan.

Figur 9.3 Samhällelig effektivitetsvinst



Källa: Egen produktion.

Antag att punkten C visar hur många bilar som kan färdas på en väg vid en given tidpunkt. Vi ser att den samhälleliga intäkten vid priset lika med noll är ytan ABCE. Om priset i stället sätts (p^*) så att köer inte uppstår blir den samhälleliga nyttan DBCE. Den samhälleliga nyttan ökar således med DAB. Vi ser också att den samhälleliga nyttan ökar kontinuerligt då priset ökar från noll till p^* (det effektiva priset).

9.2.2 Finansiering genom anslag och lån

Av budgetlagen (2011:203) följer att staten i sin verksamhet ska eftersträva hög effektivitet och god hushållning med statens medel. Den finansiella styrningen i staten ska bidra till en effektiv resursanvändning genom att säkerställa att det finns tydliga regler för hur statens medel används och redovisas. Styrningen syftar bland annat till att ha kontroll över vilka utgifter, ekonomiska åtaganden och betalningar som olika delar av statsförvaltningen får göra för statens

räkning, så att statens medel nyttjas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt och enligt politiska prioriteringar. Den finansiella styrningen sker framför allt genom anslag och det är riksdagen som beslutar om anslagens ändamål och belopp.

Stora infrastrukturprojekt är ofta mycket kostsamma. Om en stor infrastruktursatsning beräknas vara samhällsekonomiskt lönsam kan det vara svårt för staten att finansiera projektet då det politiska systemet bestämt att staten skall ha ett balansmål för statens budget. Det nya balansmålet innebär att statens budget skall uppvisa balans över en konjunkturcykel. Balansmålet skall införas från och med 2027. Tills dess skall den nuvarande ordningen verka, vilket innebär ett överskott på en tredjedels procent över en konjunkturcykel.

Även om ett infrastrukturprojekt är samhällsekonomiskt lönsamt och är att betrakta som en investering så blir det under nuvarande regelverk således svårt att sjösätta stora projekt.

Det pågår i skrivande stund en politisk diskussion huruvida vissa investeringar skall finansieras utanför regeln om ett balansmål. I vårändringsbudgeten för 2025 möjliggörs ytterligare inköp av försvarsmateriel och lånefinansiering av en försvarssatsning.

Sker en finansiering genom lån ökar statsskulden. Detta leder till att statens räntebörda ökar. Det som motiverar en dylik lösning är att de projekt som nämnts ovan har karaktären av investeringar, eventuellt med undantag av försvarssatsningarna som kan sägas vara en kombination av investeringar och konsumtion.

Ett annat argument som talar för en finansiering genom lån är att den svenska statsskulden, i ett internationellt perspektiv, är mycket låg. Den svenska staten är en mycket trovärdig och tillförlitlig låntagare på de internationella finansmarknaderna och kan låna betydande belopp till en mycket låg ränta.

9.2.3 Alternativa finansieringskällor

Som jag beskrivit ovan är trängselskatt i första hand ett ekonomisk-politiskt medel som avser att minska, eller eliminera, trängsel. Trängselskatter infördes i Stockholm 2007. I tidigare överenskommelser har de regionala parterna kommit överens om att pengarna ska finansiera byggandet av E4 Förbifart Stockholm (2007) och utbyggnaden

av tunnelbanegrenar mot Barkarby, Nacka och Gullmarsplan samt Arenastaden (Stockholmsförhandlingen 2013).

I Göteborg infördes trängselskatter 2013. Trängselskatten i Göteborg skall, utöver att, minska trängsel, också finansiera ett infrastrukturpaket innehållande bland annat Västlänken, Marieholms-tunneln och utbyggd kollektivtrafik, det så kallade Västsvenska paketet.

Infrastrukturavgift på vägsidan är en avgift som tas ut för att finansiera bygget av en ny bro eller tunnel. Det innebär att den som använder bron eller tunneln är med och betalar för den. När infrastrukturen är färdigbetald tas avgiften bort. Broavgift kallas här den infrastrukturavgift som tas ut för färd över en bro. I dag tas avgifter ut på Öresundsbron, Motalabron, Sundsvallsbron samt Skurubron i Nacka. På järnvägssidan tillämpas banavgifter, som i nuläget i huvudsak är baserade på marginalkostnadsbaserade avgifter. Jag bedömer att ingen av dessa alternativ är lämpliga som ytterligare finansiering av mina förslag.

Jag ser däremot en möjlighet att Trafikverket för investeringarna vid Tomtebodas bangård har möjlighet att ta ut en avgift för den tjänst och de tjänsteanläggningar som är möjliga att erbjuda i en framtida ombyggd bangård. Jag uppskattar en sådan avgiftsfinansiering till uppemot 2 miljarder kronor.

Ur en teoretisk utgångspunkt finns svaga argument för att likviden för trängselskatt eller broavgift skall allokteras till specifika projekt. Dock har det visat sig att det ur en politisk utgångspunkt verkar vara ett gångbart alternativ. Genom att bestämma att en broavgift eller trängselskatt skall gå till bygget av en specifik bro eller väg verkar det som att beslutet får en politisk förankring som skulle vara svår att uppnå på annat sätt. I Europa är det vanligt med vägavgifter som tas ut då en bilist använder i första hand motorvägar.

Med det fullskaliga ibruktagandet av Förbifart Stockholm år 2030 räknar jag med beteendeförändringar hos trafikanterna, varför det enligt min uppfattning finns ett naturligt behov av att göra en översyn av det nuvarande upplägget med trängselskatt. Samtidigt ser jag behov av att använda trängselskatter på E4 för att stimulera till minskad biltrafik och ökad kollektivtrafik.

Jag konstaterar att Swedavia AB står inför många betydande investerings- och utvecklingsinsatser, med hänsyn till bolagets utvecklingsplan för bland annat Arlanda flygplats. Med hänsyn till

Swedavia AB:s ekonomiska och finansiella belägenhet under de senaste åren bedömer jag att Swedavia kommer att ha fullt upp med att klara av att finansiera sina egna investerings- och utvecklingsinsatser. Jag räknar därför inte med att Swedavia i någon större utsträckning kommer att ha ekonomisk förmåga att bistå med finansiering av åtgärder som ligger utanför den direkta egna verksamheten.

Jag bedömer att medfinansiering och förskottering av kommuner och regioner kan vara en möjlighet, men bedömer i huvudsak att de behöver finansiera åtgärder som de har verksamhetsansvar för. Jag utesluter dock inte att kommuner och regioner kan bidra till viss medfinansiering och förskottering av medel för att genomföra vissa investeringar, exempelvis ombyggnation av Märsta station och bangård. Trafikverket bör för respektive objekt föra en dialog med intresserade parter för att utröna om det finns sådana möjligheter.

9.2.4 Förslag till finansiering av ett Arlandapaket

Ett Arlandapaket syftar till att stärka Arlanda flygplats attraktivitet och att öka tillgängligheten till Arlanda flygplats. Följdefeffekterna blir att infrastrukturen även blir mer tillgänglig för andra syften. De åtgärder som har föreslagits i denna utredning kommer att kosta åtskilliga miljarder. Då vi inte vet utgången av en omförhandling med A-Train AB är det svårt, för att inte säga omöjligt, att räkna fram ett exakt belopp men vi rör oss i storleksordningen av miljarder svenska kronor. Detta är ett stort belopp, även med beaktande av andra behjärtansvärda satsningar på infrastruktur. Men den samhällsekonomiska nyttan är stor.

Jag föreslår att flera olika finansieringskällor används för att finansiera mitt förslag till utökade ekonomiska ramar för finansiering av ett Arlandapaket, bestående av ett flertal investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur. Jag föreslår att regering och riksdag medger en utökad lånefinansiering för dessa åtgärder, där räntor och amorteringar betalas av med framtida anslag och trängselavgifter. Jag föreslår delar av detta kan finansieras genom statliga anslag, medan andra delar finansieras genom lån och där Trafikverket får framtida anslag för amortering och betalning av räntor. Till detta kommer en finansiering med trängselavgifter respektive avgifter för vissa tjänster vid Tomtebodabangård.

För att minska trängseln på E4 och andra vägar samt för att bidra i finansieringen av kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägsinfrastrukturen föreslår jag att en översyn av trängselskatten i Stockholm genomförs och att regeringen möjliggör en höjning av trängselskatterna alternativt en utvidgning av trängselskatteområdet i Stockholm. Jag bedömer att det finns behov av att göra en större översyn av trängselskatten i Stockholm och inom ramen för denna bedöma hur mycket intäkterna av ett förändrat trängselskatteupplägg kan ge. Jag gör därför ingen egen bedömning avseende hur mycket som intäkter från trängselskatter kan bidra till att finansiera mitt förslag.

Jag föreslår att investeringen i en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Swedavias flygplatser i Göteborg, Malmö och Stockholm (Arlanda flygplats), utöver ett mindre EU-bidrag, finansieras med anslag alternativt genom lån och där Polismyndigheten får framtida anslag för amortering och betalning av räntor.

Jag föreslår vidare att kommuner, regioner och Swedavia AB finansierar övriga åtgärder i mitt förslag, vilka i förlängningen kommer att betalas av skattebetalare respektive passagerare, kunder och brukare vid Arlanda flygplats.

10 Konsekvensanalys

10.1 Påverkan på möjligheter att uppfylla de transport- och klimatpolitiska målen

Åtgärdsförslagen bidrar till uppfyllandet av det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Åtgärderna knyter vidare ihop olika landsdelar och gör Sverige mer tillgängligt för omvärlden. Det sker med en förhållandevis begränsad förstärkt infrastruktur både avseende markanspråk som investeringskostnad, samtidigt som det ger stora mervärden för samhället både på regional och nationell nivå.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. En god tillgänglighet till Arlanda flygplats nationella funktion för interregional och internationell tillgänglighet ger även ett starkt stöd till det övergripande näringspolitiska målet om att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för arbetstillfällen i fler och växande företag.

Genom att stödja en utvecklad kollektivtrafik och möjliggöra en överflyttning från bilresande till kollektivtrafik på spår eller väg bidrar vi till ett effektivare nyttjande av infrastrukturen samtidigt som transporterna blir mer hållbara. Förslagen om att vidta åtgärder för att stärka nykterheten i trafiken, förbättring av vägarnas utformning och överflyttning av resande till kollektivtrafik bidrar sammantaget till en ökad trafiksäkerhet.

Genom att öka möjligheten att nyttja kollektivtrafik, göra kollektivtrafiken mer attraktiv genom bussar med bättre prestanda samt att införa dynamiska kollektivtrafikkörfält vid framkomlighets-

problem samt att bygga ut möjligheterna till elladdning så bidrar förslagen även till miljö- och klimatmässigt mer hållbara transporter.

10.2 Påverkan på kostnader eller intäkter för staten, kommuner, regioner, företag och enskilda

Mina förslag innebär i stort en ökad kostnad för staten, samtidigt som delar av denna kostnad överförs på företag och enskilda genom trängselavgifter. Kommuner och regioner får en ökad kostnad för investeringar och drift avseende exempelvis stationer och bussar. Likaså får Swedavia ökade kostnader för genomförande av fler åtgärder som till exempel för utveckling av angoringsfunktionen, även om dessa kostnader i förlängningen drabbar passagerare, kunder och olika aktörer vid flygplatsen.

När det gäller kostnader och intäkter för staten så handlar det främst om kostnader för drift, vidmakthållande och investeringar i statliga vägar och järnvägar samt ökade kostnader för gränspolisverksamheten vid Arlanda flygplats. Kostnad uppstår även för staten vid en förändring av förutsättningarna för Arlandabanan, även om de samhällsekonomiska effekterna bedöms bli större än så. Därtill får staten in ökade trängselskatter från vägtrafikanter som delvis finansierar investeringar i ett Arlandapaket.

Swedavia AB får kostnader för investeringar i framför allt angoringsfunktionen för bil-, taxi- och busstrafik, men ser att det även kan handla om kostnader för gång- och cykelvägar. Kostnader kommer att uppkomma för utveckling av funktioner inom terminal- och godsområdet. Jag räknar dock med att Swedavia får tillbaka motsvarande intäkter över tid från passagerare, kunder och brukare av exempelvis hyresintäkter, parkeringsplatser och uppställningsytor.

Regionerna, framför allt Uppsala- och Stockholmsregionen, får ökade kostnader för utökad buss- och pendeltågstrafik samt för utveckling och drift av bytespunkter och stationer. För vissa statliga investeringar kan medfinansiering och förskottering aktualiseras. Regionerna får delvis tillbaka intäkter i form av biljettintäkter, men skattebetalarna har att finansiera investeringar i nya fordon och att trafiken upprätthålls på ett bra sätt.

Sigtuna kommun får kostnader för utvecklad gång- och cykelstråk, en utvecklad Märsta station samt eventuellt kostnader kopplat

till en bättre och mer frekvent kollektivtrafik mellan Märsta och Arlanda. Eventuellt kan Sigtuna eller någon annan kommun få kostnader för utveckling av uppställningsplatser för yrkestrafik och lastbilar i Arlanda flygplats omland.

I slutändan kommer dock stor del av de kostnader som nämns ovan att belasta enskilda personer och företag genom olika former av brukaravgifter.

10.3 Samhällsekonomiska konsekvenser

Eftersom transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet är samhällsekonomiska bedömningar av investeringar i infrastrukturen eller andra åtgärder en viktig del av beslutsunderlaget. Inom transportområdet används samhällsekonomiska kalkyler och beräkningar för att visa nyttor och effekter av samhällsbetalda åtgärder och satsningar. Det ger ett underlag för att välja vilka åtgärder och investeringar som bör göras samt i vilken tidsordning olika projekt ska sjösättas. I en samhällsekonomisk kalkyl värderas exempelvis trafiksäkerhetseffekter, miljöeffekter, trängsel, och restid i kronor för att göra det möjligt att jämföra nyttan med investeringskostnaden. Det blir också möjligt att jämföra olika åtgärdsalternativ med varandra. Det är tyvärr ofta svårt att kvantifiera omvärldsfaktorer som påverkar samhällsekonomiska kostnader och intäkter. Ett exempel på viktiga påverkansfaktorer i dag är det nya geopolitiska läge som Sverige befinner sig i med anledning av Rysslands anfallskrig mot Ukraina och den svaga konjunkturutvecklingen som tillsammans med klimatutmaningen och en global handelspolitisk oro späder på osäkerheten.

Jag bedömer att mina samlade åtgärdsförslag i Arlandapaketet får positiva konsekvenser på samhällsekonomin, även om jag kan konstatera att åtgärderna var för sig i denna utredning visar sig ha både positiva och negativa nettonuvärdeskvoter, eller att jag för vissa åtgärder inte kan redovisa en samhällsekonomisk bedömning då de är föremål för Trafikverkets fortsatta kalkylberäkningar. Men flera av mina åtgärder är samhällsekonomiskt bedömda och visar på lönsamhet eller robust lönsamhet, det gäller bland annat en förändring av Arlandabanans förutsättningar.

Jag har under utredningens gång använt mig av fyrstegsprincipen. Mina förslag berör alla steg. Jag har föreslagit investeringar i väg- och spårinfrastrukturen till och från Arlanda som ger mer kapacitet och tillförlitlighet för både person- och godstransporter. Åtgärderna stärker Arlanda flygplats konkurrenskraft genom att en högre tillgänglighet till flygplatsen ger restidsvinster på väg och järnväg tillsammans med markanta möjligheter till mer kollektivt resande, både på väg och järnväg. Men de största samhällsnyttorna uppstår eftersom Arlandapaketet direkt kommer att främja ett betydande omland runt Arlanda, med flera av landets största arbetsmarknadsregioner och 40 procent av landets befolkning som kommer att använda resultatet av Arlandapaketets åtgärder under en lång tid framöver. Åtgärder i vägnätet främst på främst E4/E18 i norra Stockholm och järnvägen, främst Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala hör till några av Sveriges mest belastade väg- och järnvägssträckor. Sammantaget handlar Arlandapaketet om omfattande åtgärder både i form av investeringar i infrastruktur (steg 4 åtgärder) för väg och järnväg och för trafiklösningar i kollektivtrafiken med buss och tåg.

Jag föreslår åtgärder som förkortar ledtiderna för resenärer mellan marktransport och flygplan, bland annat föreslår jag en smidigare angoringslösning för buss och taxi, terminalnära hyrbilsverksamhet och effektivare gränskontroll som gör det smidigare och enklare för passagerarna. Ju fler passagerare som får del av ledtidförkortningen, desto större blir den samhällsekonomiska nyttan som värderas för olika resenärskategorier och för olika ledtidsmoment.

Mitt förslag att ändra förutsättningarna för Arlandabanan stärker tillgängligheten till Arlanda. Kollektivtrafikresandet med tåg till och från Arlanda kommer få stimulanser både i utbudet (fler/frekventare tågavgångar) som på efterfrågan (sänkta biljettpriser) genom att stationsavgiften på Arlanda Central tas bort (147 kronor per avstigande och påstigande resenär i pendeltågstrafiken i maj 2025). Resultatet av en samhällsekonomisk analys genomförd av WSP AB på mitt uppdrag ger ett betydande positivt netto vilket innebär att borttagande av stationsavgiften är samhällsekonomiskt lönsam. Nyttorna tillfaller huvudsakligen resenärerna. Andra nyttor är minskade externa kostnader från bilresor till och från Arlanda (genom ökad kollektivtrafikandel till och från flygplatsen) och ökade biljettintäkter för tågoperatörer på Arlanda Central.

Kostnaderna för staten innebär att A-Train AB:s ägare kommer behöva kompenseras men oberoende av de vägval för förändring som jag har identifierat så överstiger den samhällsekonomiska nyttan vida statens kostnader. Koncessionen för A-Train AB gäller ytterligare 25 år till år 2050. Den samhällsekonomiska nyttan att genomföra förändringar för Arlandabanan avtar i takt med att tidpunkten för förändringarna fördröjs. Ett snabbt genomförande av förändringar enligt de alternativ jag föreslår ökar följaktligen den samhällsekonomiska nyttan.

10.4 Påverkan på regler

Mina förslag innebär viss påverkan på författningar. Sammanfattningsvis innebär mina förslag följande:

Förslag till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365) och förslag till förordning om ändring i järnvägsmarknadsförordning (2022:416), innebärande att nya bestämmelser införs för att kunna tillmötesgå behov av att genomföra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsändamål så ska tilldelad kapacitet inte utgöra ett hinder för att tilldela kapacitet till dessa transporter. Dessa transporter har koppling till nationell säkerhet, vilket är varje medlemsstats ansvar. Vissa transporter kan vara av den karaktären att de behövs för att värna om den nationella säkerheten och sådana transporter omfattas inte av SERA-direktivets tillämpning. Vidare ska järnvägsföretag och trafikorganisationsörer som drabbas av olägenheten att i sådana situationer få sin tidigare tilldelade kapacitet ändrad eller inställd också kompenseras för detta med hänsyn till de kostnader eller intäktsförluster som kan uppstå för dessa aktörer. Kostnaden för compensationen bedömer jag i huvudsak belastar staten, främst genom Trafikverket som huvudsaklig infrastrukturhållare eller den som ansöker om att få köra sådana nödvändiga transporter trots att man inte har tilldelats kapacitet för dessa tidigare. De exakta förhållandena behöver studeras ytterligare enligt min bedömning.

Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, där Trafikverket ges en vidare roll utifrån ett totalförsvarsperspektiv och att myndigheten bör ges i uppdrag att kunna erbjuda reservdelsförsörjning till andra infra-

strukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare. Denna tilläggstjänst ska regleras genom ett avtalsförhållande och baseras på långsiktig självkostnadsprissättning. En förutsättning är att det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Trafikverket ska även enligt mitt förslag svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt därtill verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Jag föreslår även att Trafikverket får uppgiften att följa utvecklingen för inrikes kommersiell linjefart och särskilt för linjer som regeringen pekat ut som samhällsviktiga. Det innebär marginellt ökade arbetsuppgifter för Trafikverket att följa marknadens utveckling. Vid behov kan det dock bli aktuellt med att handla upp flygtrafik för att säkerställa att den allmänna trafikplikten upprätthålls och att tillgängligheten säkerställs. Det kan resultera i ytterligare kostnader för staten.

10.5 Bedömning av konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv

Den transportpolitiska målformuleringen definierar ett jämställt transportsystem där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Mina förslag innebär, enligt min bedömning, en förbättring av jämställdheten eftersom bidrar till en ökad tillgänglighet och tillförlitlighet i transportsystemet till och från Arlanda. I stor utsträckning föreslår jag åtgärder som skulle öka utbudet, sänka priserna och höja kollektivtrafikandelen av resor till och från Arlanda. Detta gynnar kvinnor som i högre utsträckning än män värderar och använder kollektivtrafiken. Vinnova trycker i sin rapport om jämställdhet i transportsystemet på att skillnader i resmönster mellan män och kvinnor beror på olika roller i arbetsliv och hem samt skillnader i ekonomiska förutsättningar. Det finns dock enligt Vinnova skillnader i värderingar mellan kvinnor och män när det

gäller transporter som inte kan förklaras av faktorer som inkomst, utbildning och civilstånd.

Enligt Vinnovas analys värderar kvinnor trafiksäkerhet, kollektivtrafik, miljö och hållbarhet högre jämfört med vad män gör. Litteraturen visar genomgående på könsskillnader för transporter. Män använder oftare bilen för sina resor, medan kvinnor oftare använder olika färdsätt jämfört med män och då oftare kollektivtrafik. Till exempel visar en jämförelse av mäns och kvinnors resor till och från Arlanda flygplats att män använder bilen i högre utsträckning än kollektivtrafiken medan det är tvärtom för kvinnor och att skillnaden i resval mellan könen har ökat något sedan tiden före coronapandemin. Kvinnor värderar hållbarhet högre än män och väljer även av den anledningen i högre utsträckning kollektivtrafiken, särskilt tåg. Mitt förslag att tillsätta en biobränslekommission för att snabbare kunna ställa om luftfarten kan bidra till att förstärka jämställdheten i transportsystemet om kvinnor uppfattar att luftfarten blir mer hållbar ur ett klimatperspektiv.

Ett jämställt transportsystem syftar till positiva synergieffekter som till exempel minskad ytanvändning, ökad trafiksäkerhet och ökad folkhälsa. En förstärkning av kollektivtrafiken, särskilt på järnväg, främjar detta syfte. Jämställdhet syftar också till att säkerställa att alla medborgare, oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsvariation eller socioekonomisk bakgrund, har lika tillgång till och nytta av Sveriges infrastruktur. En jämlik infrastruktur är grundläggande för att främja social rättvisa, ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling. En ökad tillgänglighet kommer i första hand att gynna resenärer med funktionssvårigheter. En ökad tillgänglighet ökar också det geografiska området inom vilket man kan upprätthålla ett arbete och inom vilket man kan studera.

En central del av utredningen handlar om åtgärdsförslag för att ta sig snabbare och lättare till Arlanda flygplats. Ett väl fungerande nav för flygtrafiken i Sverige gynnar i första hand de medborgare som bor långt ifrån Stockholm. Infrastrukturen för landtransporter till och från landets flygplatsnav behöver vara tillförlitlig och robust. Arlanda flygplats är en stor arbetsplats och förbättrad kollektivtrafik gynnar särskilt de grupper som arbetspendlar till flygplatsen. Det breddar även det geografiska upptagningsområdet för anställda på eller omkring flygplatsen.

10.6 Bedömning av konsekvenser för totalförsvaret

Sammantaget blir konsekvenserna av mina åtgärdsförslag en viktig förstärkning av totalförsvaret i Arlandas omland. Infrastrukturen inom väg och järnväg blir mer robust och uthållig genom kapacitetsförstärkningar, ökade vidmakthållandeinsatser och ett effektivare nyttjande av infrastrukturen. Det kommer att göra infrastrukturen mer robust och uthållig. Med en förstärkt kollektivtrafik både med buss och tåg förstärks tillgängligheten till och från Arlanda flygplats och i flygplatsens omland.

Mitt förslag att regeringen beslutar om allmän trafikplikt på fem samhällsviktiga inrikes flyglinjer, där rimliga transportalternativ skulle saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras, kommer att bidra till att ge bättre förutsättningar för totalförsvaret. Jag utesluter inte att det kan finnas ytterligare kommersiella flyglinjer i Sverige som framöver har ett liknande behov. Genom denna åtgärd säkras flygtrafiken till de landsdelar som saknar rimliga alternativ för att upprätthålla en god tillgänglighet till Stockholm. Trafikverket kommer löpande behöva analysera trafikutvecklingen inom inrikesflyget och pröva behovet av en eventuell trafikupphandling för att säkra att den allmänna trafikplikten efterlevs på de samhällsviktiga flyglinjerna.

Konsekvensen av att farleden till Gävle hamn kan hållas öppen året runt, bland annat för att säkerställa transporter av flygbränsle till hamnen, betyder att Sjöfartsverket ges tillräcklig kapacitet för isbrytning och att Sjöfartsverket kan prioritera farleden till Gävle hamn, för att säkra flygbränsleleveranserna till Arlanda flygplats.

För att vid behov kunna prioritera nödvändiga militära och andra samhällsviktiga järnvägstransporter utifrån ett totalförsvarsperspektiv behöver järnvägsmarknadslagen, enligt min uppfattning, ges kompletterande bestämmelser. Jag bedömer att konsekvenserna av sådana beslut kommer att vara relativt marginella under en tågplanepperiod, men utesluter inte att det kan skapa olägenheter för redan planerade järnvägstransporter och för de företag eller verksamheter som berörs av en sådan omprioritering. Jag ser därför behov av att de som drabbas ges kompensation. Den exakta lösningen för detta bör utredas vidare.

Totalförsvarets behov gagnas av mitt förslag att Trafikverket genom tilläggsbestämmelse i verkets instruktion ska kunna utgöra ett stöd

till andra infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer inom järnvägsbranschen och väghållare genom att hålla nödvändiga och kritiska reservdelar inom järnvägsspecifik materiel. En samlad lagerhållning ökar redundansen i järnvägssystemet och kan bedrivas mer ekonomiskt effektivt genom en samlad reservdelsupphandling. Även Trafikverkets utökade ansvar för kompetensförsörjning inom transportsystemet kommer att gagna nationens förmåga i ett totalförsvarsperspektiv.

11 Författningskommentar

11.1 Förslaget till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365)

7 kap.

19 a §

Prioriteringskriterierna ska vara utformade så att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana. De ska också vara utformade så att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av transporter för totalförsvarsändamål, det vill säga militära och andra samhällsviktiga transporter.

I paragrafen finns ett krav på att den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen ska ta hänsyn till såväl betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana, och betydelsen av militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsändamål. Detta är av betydelse för nationell säkerhet.

Med detta avses samtliga transporter som är knutna till totalförsvaret, det vill säga både det militära och det civila försvaret. Detta omfattar organisation och strukturer för att värna människors liv och hälsa eller grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter genom att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och hindra eller begränsa skador på egendom och miljö när olyckor och krissituationer inträffar.

Överväganden finns i kapitel 8.

7 kap.**21 a §**

Infrastrukturförvaltaren ska vid särskilda behov utifrån ett totalförsvarsperspektiv kunna vidta alla nödvändiga åtgärder, inklusive åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning, för att möjliggöra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter.

Paragrafen medger en möjlighet för infrastrukturförvaltaren att vidta nödvändiga åtgärder, inklusive åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning, för att möjliggöra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter av totalförsvarsändamål. Med detta avses samtliga transporter som är knutna till totalförsvaret, det vill säga både det militära och det civila försvaret. Detta omfattar organisation och strukturer för att värna människors liv och hälsa eller grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter genom att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och hindra eller begränsa skador på egendom och miljö när olyckor och krissituationer inträffar.

Överväganden finns i kapitel 8.

Kommittédirektiv 2023:178

Stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen

Beslut vid regeringssammanträde den 20 december 2023

Sammanfattning

En särskild utredare, som ska fungera som samordnare, nedan kallad samordnaren, ska föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats.

Syftet med samordnarens uppdrag är att ta fram underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt.

Om ny infrastruktur byggs förbättras tillgängligheten, vilket kan göra det möjligt att exploatera nya områden med t.ex. bostäder. Samordnaren ska bedöma om ett genomförande av de infrastrukturinvesteringar som samordnaren föreslår skulle skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande och ska i så fall identifiera sådana områden.

Samordnarens arbete ska ha som målsättning att de förslag som redovisas ska vara så pass analyserade att de kan övervägas i samband med regeringens beslut om vilka åtgärder som ska ingå i kommande trafikslagsövergripande nationella plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Förslagen ska också kunna övervägas av berörda regioner i deras arbete med att upprätta regionala länsplaner för transportinfrastrukturen.

Samordnaren ska ta fram förslag till åtgärder som sammantaget bidrar till en långsiktig hållbar utveckling för infrastruktur och transporter till och från Arlanda flygplats.

Samordnaren ska inom ramen för uppdraget bl.a.

- analysera brister i spår- och väginfrastrukturen och transporterna till och från Arlanda flygplats,
- föreslå och rangordna samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara åtgärder för att hantera identifierade brister,
- föreslå trafiklösningar för att uppnå ökad intermodalitet och ett ökat kollektivtrafikresande till och från Arlanda flygplats,
- belysa de samhällsekonomiska effekterna av koncessionen med exklusiv trafikeringsrätt som A-Train AB har på Arlandabanan fram till 2050,
- analysera och föreslå övergripande principer för finansiering av de åtgärder som föreslås och i det sammanhanget undersöka möjligheterna till medfinansiering av åtgärder,
- sondera möjligheterna till överenskommelser med berörda parter om finansiering av de åtgärder som föreslås, med förbehåll för regeringens och i förekommande fall riksdagens godkännande,
- identifiera markområden som, genom de förslag som redovisas, kan få förbättrade förutsättningar för en mer samhällsekonomiskt effektiv markanvändning, såsom bostadsbyggande, samt
- lämna de eventuella författningsförslag som kan bli aktuella med anledning av de redovisade förslagen och åtgärderna.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2025.

Bakgrund

Transportsystemet består av olika trafikslag och transportsätt som samverkar och kompletterar varandra. Flyget, som har störst betydelse för snabba resor och transporter över långa avstånd, möter vid

Arlanda flygplats väg- och spårtrafiken i Stockholmsområdet. Arlanda flygplats är därigenom en av Sveriges viktigaste noder och multimodala bytespunkter i transportsystemet.

Arlanda flygplats är central i det svenska flygtransportsystemet och bidrar i stor utsträckning till att säkerställa och utveckla en grundläggande nationell och internationell tillgänglighet för människor och näringsliv.

Arlanda flygplats ingår i det statliga nationella basutbudet av flygplatser som förvaltas av det statligt ägda bolaget Swedavia AB. Swedavia AB har, enligt sin bolagsordning, i uppdrag att finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar samt tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster och kommersiella tjänster och produkter med anknytning till flygplatsverksamhet. Swedavia AB ska enligt sin bolagsordning därutöver, inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Flygtrafiken ökar för närvarande snabbt efter en dramatisk nedgång i det globala resandet som pandemin förde med sig. Enligt data från Transportstyrelsen och Trafikverket för perioden januari till oktober 2023, har Arlanda flygplats återhämtat cirka 85 procent av antalet passagerare jämfört med motsvarande period 2019. För Köpenhamns flygplats Kastrup respektive Oslo flygplats Gardermoen är motsvarande återhämtning cirka 88 procent för båda flygplatserna.

Även om tidpunkterna för behoven av olika typer av åtgärder, både på och utanför Arlanda flygplats, har förskjutits något framåt i tiden till följd av pandemin kvarstår att ledtiderna är mycket långa för byggande av såväl ny rullbanekapacitet på Arlanda flygplats som väg- och järnvägsinfrastruktur, till exempel i stråket centrala Stockholm–Arlanda flygplats. Det är därför av största vikt att planeringen och genomförandet av viktiga åtgärder i infrastrukturen påbörjas omgående.

Tidigare utredningar och processer med bäring på Arlanda flygplats

Den 26 januari 2017 beslutade regeringen En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. Ett av de sju fokusområden som regeringen pekade ut i strategin var att stärka Arlanda

flygplats som nav och storflygplats. Regeringen konstaterade att Arlanda flygplats har en viktig roll som tillväxtmotor för den svenska ekonomin och att kapaciteten på Arlanda flygplats och anslutande infrastruktur på sikt kan behöva byggas ut. Regeringen aviserade också en ambition att tillsätta ett Arlandaråd för att skapa bättre förutsättningar för att utveckla Arlanda flygplats.

Den 18 maj 2017 inrättade regeringen ett Arlandaråd som skulle bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv som omfattade flygplatsen, luftrummet och anslutande transporter och infrastruktur på marken samt tillgången till andra flygplatser i Stockholmsområdet. Arlandarådet utgjorde ett rådgivande organ på hög nivå för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag, den offentliga sektorn, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi m.fl. Ordförande i rådet var det statsråd som då hade uppgiften att i regeringen föredra frågor om luftfart. Rådet samman kallades två gånger per halvår t.o.m. den 31 mars 2019 då rådets arbete avslutades. Arlandarådet diskuterade strategiska frågeställningar med relevans för Arlanda flygplats långsiktiga utveckling, som t.ex. flygplatsens betydelse för nationell och internationell tillgänglighet, konkurrenskraft och företagande, regional och lokal utveckling, finansiering och samhällsekonomi samt miljö, klimat och energi.

Den 2 juni 2021 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anfört om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats (bet. 2020/21:TU14 punkt 2, rskr. 2020/21:334). I betänkandet anför utskottet bl.a. att regeringen bör få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser samt att regeringen bör återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling (bet. 2020/21:TU14 s. 21 f.).

Den 15 februari 2022 fick en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser.

Bokstavsutredaren redovisade den 14 juni 2022 uppdraget i promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11). I promemorian konstaterar bokstavsutredaren att Arlanda flygplats, med sin dominerande storlek, sitt stora nationella och internatio-

nella linjeutbud och sin närhet till Sveriges huvudstad, har en särskild betydelse för Sverige. Vidare konstaterar utredaren att Arlanda flygplats knyter ihop landet med sin navfunktion för både inrikes och utrikes flygtrafik genom att erbjuda direktlinjer till både nationella och internationella destinationer. Genom detta bidrar enligt utredaren Arlanda flygplats till nationell och internationell tillgänglighet för stora delar av befolkningen och näringslivet.

Bokstavsutredaren redogör i promemorian också för de behov av satsningar i regionen som lyfts fram av berörda aktörer under utredningens gång. Förslagen omfattar bl.a. förbättrad kapacitet på Ostkustbanan med fler spår på sträckan Stockholm–Uppsala och med funktionella resecentrum i Arlandaregionen, förbättrad kapacitet på väg E4 till och inom Arlandaregionen, nya körfält och fullt utbyggda trafikplatser, en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda flygplats och förstärkt koppling mellan Märsta och Arlanda flygplats samt kringliggande flygplatsstad genom utbyggd trafikinfrastruktur och kollektivtrafiklösningar.

För att trygga kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen runt Arlanda flygplats föreslår bokstavsutredaren även att regeringen ger ett uppdrag till en s.k. Arlandaförhandlare. Uppdraget skulle enligt utredaren syfta till att skapa en långsiktig helhetslösning där transportinfrastrukturen stärks samtidigt som den koordineras med den samhälls-, trafik- och infrastrukturplanering som hanteras av berörda kommuner och regioner, Trafikverket och Swedavia AB. Bokstavsutredaren konstaterar att kring Arlanda flygplats och i dess kringliggande kommuner har samhällsplaneringen utmaningar, såväl i dag som på sikt. Dessa komplexa planeringsförhållanden där nationella, regionala och lokala hänsyn behöver hanteras skulle, enligt utredaren, bäst göras genom koordinering av en utsedd förhandlare. En Arlandaförhandling skulle som utredaren ser det bidra till att optimera samhälls-, trafik- och infrastrukturplaneringen med lösningar som är samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara.

Den 30 maj 2022 fick en bokstavsutredare i uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Bokstavsutredaren redovisade uppdraget den 15 februari 2023 i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). I promemorian konstaterar utredaren att Arlanda flygplats har en särställning i det svenska flygplatssystemet och att flygplatsen har stor betydelse för den

nationella och internationella tillgängligheten i Sverige. Utredaren gör vidare bedömningen att Arlanda flygplats är av stor nationell vikt och att flygplatsen därför fortsatt behöver utvecklas för att kunna möta krav på och behov av tillgänglighet och minskad miljö- och klimatpåverkan. Utredaren konstaterar dessutom att Arlanda flygplats utveckling är en väsentlig utgångspunkt för de analyser och bedömningar som utredaren gör i övrigt.

I regeringens beslut den 7 juni 2022 om fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 fick Trafikverket i uppdrag att utreda kapacitet för landtransporter till och från Arlanda flygplats. Målsättningen för utredningsarbetet är att resultatet ska kunna övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

Luftfartens roll och betydelse i transportsystemet

Sverige är beroende av fungerande transporter i hela landet. Sverige har en lång och framgångsrik industritradition, är en stark kunskapsökonomi och är nära sammanflätad med den globala ekonomin genom handel med varor och tjänster, investeringar, flöde av kapital och arbetskraft mellan olika länder. Sverige är därför även beroende av väl fungerande transporter till omvärlden. Människor behöver ges goda förutsättningar att bo, leva och arbeta i hela landet, så att de kan resa och mötas och så att varor och gods kan transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt. Det ställer krav på ett tillgängligt och hållbart transportsystem.

Ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där olika trafikslag samverkar effektivt, bidrar till tillgänglighet för människor och näringsliv i hela landet, stärkt konkurrenskraft och ökat bostadsbyggande, framtidens jobb samt har en avgörande roll för Sveriges omställning till nettonollutsläpp 2045. En transportförsörjning och infrastruktur av hög kvalitet bidrar dessutom till ett ökat välbefinnande, högre livskvalitet och ökad tillväxt i alla delar av Sverige.

Sverige är ett avlångt land som ligger i utkanten av Europa. Avstånden är långa såväl inom landet som till de destinationer och områden utomlands som är viktiga för svenskt näringsliv. Flyget spelar en viktig roll genom att erbjuda snabba transporter som överbryggat

långa fysiska avstånd och bidrar därigenom till nationell och internationell tillgänglighet.

Det långsiktiga klimatmålet innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Det svenska flygplatssystemet består av 39 s.k. trafikflygplatser. Tio av dessa ingår i det statliga nationella basutbudet av flygplatser. Swedavia AB driver och utvecklar de flygplatser som ingår i basutbudet, bl.a. Arlanda flygplats.

Flygtrafiken i Sverige hålls ihop med ett nav genom Arlanda flygplats. Andra flygplatser i Sverige och i grannländerna har betydelse för tillgängligheten för medborgare och näringsliv i Sverige, men Arlanda flygplats bidrar med både nationell och internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har därför en särställning för Sverige.

Inte bara Arlanda flygplats är viktig i detta sammanhang. Även Bromma flygplats har en viktig roll i flygplatssystemet för både medborgare och näringsliv. Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsområdet som för övriga landet, vilket betyder att flygplatsen är viktig för både människor och näringsliv. Bromma flygplats ska därför bevaras. Bromma flygplats kan enligt regeringens bedömning spela en viktig roll för att skapa förutsättningar för att utveckla elflyget och bidra i omställningen av luftfarten.

Till följd av en alltmer föränderlig och orolig omvärld har flygplatserna fått en allt viktigare funktion och en ökande betydelse för samhällsviktiga lufttransporter och totalförsvaret. Det ställer även nya krav på transporterna till och från flygplatserna. Flygplatserna är därför, från ett trafikslagsövergripande perspektiv, viktiga noder i transportsystemet.

Arlanda flygplats konkurrenskraft ska stärkas genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen

Den långsiktiga utvecklingen av Arlanda flygplats ska ses i ett helhetsperspektiv. Ett sådant helhetsperspektiv omfattar åtgärder på flygplatsen, i luftrummet samt för anslutande transporter och infrastruktur vid eller till och från flygplatsen. Även om detta uppdrag omfattar anslutande transporter och infrastruktur vid eller till och från Arlanda flygplats är det viktigt att beakta helhetsperspektivet i arbetet.

Arlanda flygplats är Sveriges största flygplats och därmed av stort nationellt intresse. Flygplatsen har ett omfattande nationellt och internationellt linjeutbud och erbjuder direktlinjer till både nationella och internationella destinationer. Med sin navfunktion knyter flygplatsen ihop transportsystemet med både inrikes och utrikes flygtrafik samt med bytesmöjligheter mellan olika trafikslag och färdmedel som t.ex. tåg, buss och personbil. Arlanda flygplats bidrar därför som nod och bytespunkt i transportsystemet till en grundläggande nationell och internationell tillgänglighet för människor och näringsliv och har stor betydelse som tillväxtmotor för svenskt näringsliv.

Swedavia AB har ansvaret för att förvalta och utveckla Arlanda flygplats till en modern och konkurrenskraftig flygplats. Bolaget har genomfört flera omfattande förändringar i terminalstrukturen på kort tid, bl.a. öppnade i juni 2023 den nya säkerhetskontrollen i terminal 5. Säkerhetskontrollen har ny modern teknik som innebär att passagerarna inte behöver packa upp elektronik och vätskor ur sitt handbagage. Den nya säkerhetskontrollen har även större och mer ändamålsenliga ytor. Nyligen öppnade Swedavia AB även den nya marknadsplatsen på Arlanda flygplats med ett ökat kommersiellt utbud på flygplatsen. Swedavia AB har tidigare konstaterat att det på längre sikt krävs ytterligare satsningar i infrastruktur på och kring Arlanda flygplats, inklusive en ytterligare rullbana på flygplatsen.

Luftrumets utformning och användning har stor betydelse för en flygplats som Arlanda flygplats. Det handlar t.ex. om kontrollerat respektive okontrollerat luftrum, flygvägar, luftrumssektorer och restriktionsområden. Exempel på kontrollerat luftrum är flygplatsens kontrollzon och Stockholms terminalområde. Stockholms terminalområde, vilket inrymmer både Arlanda flygplats och Bromma flygplats, har tidigare klassats av Eurocontrol, dvs. organisationen som ansvarar för att effektivisera den europeiska flygledningen, som ett terminalområde med hög komplexitet.

Utöver flygplatsens roll i transportsystemet är Arlanda flygplats en viktig målpunkt i sig för möten mellan människor och som arbetsplats. Vid flygplatsen finns många olika företag och sammantaget bedöms det finnas kring 15 000–20 000 arbetstillfällen i Arlandaområdet, vilket har potential att utvecklas ytterligare.

Förutsättningarna för att kunna möta behoven för både människor och näringsliv beträffande resor och transporter i ett ”dörr-till-dörr”-perspektiv behöver utvecklas. Utöver en effektiv och håll-

bar flygtrafik krävs också effektiva och kapacitetsstarka transportlösningar och hållbar infrastruktur på marken till och från flygplatsen. För att Arlanda flygplats ska kunna stärka sin konkurrenskraft och utvecklas på ett hållbart sätt är det viktigt att infrastrukturkapaciteten och tillgängligheten till och från Arlanda flygplats stärks och utvecklas för att möta framtida behov.

Det finns flera olika aktörer som ansvarar för spår- och väginfrastruktur och transporter till och från Arlanda flygplats. Exempelvis har A-Train AB en exklusiv rätt och skyldighet att bedriva snabbtågspendeln mellan Stockholm Centralstation och Arlanda. Arlandabanan Infrastructure AB, som ägs av svenska staten, och A-Train AB träffade 2019 en överenskommelse om att förlänga A-Trains koncession för Arlandabanan fram till juli 2050. Det är av betydelse att utveckla befintliga infrastruktur- och transportlösningar för att på så sätt också bidra till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar utveckling av infrastrukturen och transporterna. I ett sådant perspektiv bör bl.a. åtgärder för ökad intermodalitet prövas.

Uppdraget

Det finns behov av att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt.

Mot den bakgrunden anser regeringen att en statlig samordnare bör tillsättas med uppdraget att verka för samverkan mellan staten, regioner, kommuner, näringslivet och andra berörda, med ambitionen att förbättra förutsättningarna för Arlanda flygplats. Samordnaren ska föra dialog med de berörda aktörerna för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet för transporter till och från Arlanda flygplats.

Samordnaren ska ta fram ett underlag med förslag till åtgärder som sammantaget bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling för infrastruktur och transporter till och från Arlanda flygplats. Åtgärderna ska beakta Swedavia AB:s investerings- och utvecklingsplaner för Arlanda flygplats.

Samordnaren ska analysera brister i spår- och väginfrastrukturen och transporter till och från Arlanda flygplats samt pröva vilka åtgärder som behöver vidtas för att åtgärda brister och flaskhalsar i syfte att åstadkomma ett effektivt nyttjande av befintlig och framtida infrastruktur.

Samordnaren ska föreslå och rangordna samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara åtgärder för att förstärka kapaciteten utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv. I detta ligger bl.a. att utreda och föreslå trafiklösningar för att uppnå ökad intermodalitet och ett ökat kollektivtrafikresande till och från Arlanda flygplats. Samordnaren ska därutöver belysa de samhällsekonomiska effekterna av koncessionen med exklusiv trafikeringsrätt som A-Train AB har på Arlandabanan fram till 2050.

Samordnaren ska analysera och föreslå övergripande principer för finansiering av de kapacitetsåtgärder som föreslås. I detta ingår att analysera och föreslå vilka förutsättningar och möjligheter som finns till medfinansiering av åtgärder. I den mån förslaget skiljer sig från gällande principer för finansiering av transportförsörjning och markinfrastruktur ska det särskilt redovisas.

Samordnaren ska sondera möjligheterna till överenskommelser med berörda parter om finansiering av de åtgärder som föreslås med förbehåll för efterföljande rättsliga prövningar samt regeringens och i förekommande fall riksdagens godkännande.

Samordnaren ska i sin analys och i sina förslag till åtgärder prioritera kostnadseffektiva åtgärder som ger största möjliga samhällsekonomiska nytta. Fyrstegsprincipen, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis, ska tillämpas. Andra viktiga aspekter i analysen är kvalitet respektive ökad robusthet i transportförsörjningen.

Samordnaren ska även beakta totalförsvarets långsiktiga behov och bedöma eventuella konsekvenser av förslagen för dess verksamheter.

De infrastruktur- och transportlösningar som samordnaren föreslår ska vara anpassade till transportbehoven till och från Arlanda flygplats. Om ny infrastruktur byggs förbättras tillgängligheten, vilket kan göra det möjligt att exploatera nya områden med t.ex. bostäder. Samordnaren ska bedöma om ett genomförande av de infrastrukturinvesteringar som samordnaren föreslår, skulle skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande och i så fall identifiera sådana områden.

Samordnaren ska som underlag för sin analys utgå ifrån bl.a. Trafikverkets utredning avseende kapacitet för landtransporter till och från Arlanda flygplats och regeringens beslut om fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 samt ta del av relevanta regionala systemanalyser och utvecklingsplaner. Samordnaren ska därutöver ta del av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) och remissvaren till rapporten, bl.a. i syfte att bedöma möjligheterna till en bred samsyn i de förslag som samordnaren redovisar.

Samordnaren ska redovisa en övergripande nulägesbild avseende kapacitet och kapacitetsutnyttjandet i transportsystemet med bäring på marktransporter till och från Arlanda flygplats, pågående kapacitetsåtgärder samt en bedömning av den framtida utvecklingen av transporterna respektive spår- och väginfrastrukturen till och från flygplatsen. Bedömningen av den framtida utvecklingen ska även innefatta nya transportsätt och därtill kopplad transportinfrastruktur, hur samhällsutvecklingen kan påverka utbud och efterfrågan på resor och transporter till och från Arlanda flygplats samt hur person- och godstransporterna på marken förväntas utvecklas per trafikslag och transportsätt till och från flygplatsen.

Samordnaren ska redovisa de antaganden om omvärldsförutsättningar som ligger till grund för förslagen samt ange hur dessa antaganden motiveras utifrån aktuella forsknings- och kunskapsunderlag. Antaganden om teknisk och digital utveckling samt elektrifiering och andra drivmedel ska redovisas särskilt.

De förslag till åtgärder som samordnaren redovisar ska omfatta perioden 2026–2037 respektive 2038–2049. Samordnaren ska redovisa en kostnadsbedömning för samtliga föreslagna åtgärder. Alla kostnadsuppgifter ska anges i 2023 års prisnivå. Samordnaren ska dessutom redogöra för förslagens samhällsekonomiska effekter.

Samordnaren ska genomföra en internationell jämförelse och beskriva liknande satsningar utomlands, till exempel vid andra nordiska huvudstadsflygplatser, samt redovisa de erfarenheter och lärdomar som kan dras av dessa.

Samordnaren ska lämna förslag på nödvändiga författningsändringar i den mån samordnaren identifierar behov av sådana för att övriga redovisade förslag och åtgärder ska kunna förverkligas.

Regeringen gav den 15 juni 2023 Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen

för planperioden 2026–2037. Uppdraget ska redovisas senast den 15 januari 2024. Syftet med det uppdraget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Regeringen avser att i en proposition till riksdagen lämna förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen för den nya planperioden. När riksdagen har fattat beslut om de ekonomiska ramarna följer en åtgärdsplanering i syfte att ta fram en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur. Samordnarens utredningsarbete ska ha som målsättning att de förslag som redovisas ska vara så pass analyserade att de kan övervägas i samband med regeringens beslut om vilka åtgärder som ska ingå i kommande trafikslagsövergripande nationella plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Konsekvensbeskrivningar

Förslagens konsekvenser ska redovisas i enlighet med vad som anges i kommittéförordningen (1998:1474). Vidare ska konsekvenserna av de eventuella författningsförslagen redovisas.

Förslagens påverkan på möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, ska redovisas. Vidare ska förslagens konsekvenser för samhällsplanering och bostadsbyggande redovisas.

Förslagens eventuella påverkan på regler ska redovisas och om nya regler föreslås ska en konsekvensanalys redovisas som motsvarar de krav som följer av 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvenser vid regelgivning.

Förslagens konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv ska bedömas.

Förslagens miljö- respektive klimatkonsekvenser ska bedömas, liksom konsekvenser för totalförsvaret.

Förslagen ska beakta och vara förenliga med EU-rätten och andra relevanta författningar.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Samordnaren ska hålla sig informerad om och beakta andra utredningar och annat pågående arbete som är av relevans för utredningen.

Samordnaren ska vid genomförandet av uppdraget ha en dialog med samt inhämta uppgifter och synpunkter från berörda regioner, kommuner och länsstyrelser, Swedavia AB, Arlandabanan Infrastructure AB, A-Train AB, Trafikverket, Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt näringslivet och andra eventuella berörda parter.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2025.

(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Dialog med intressenter

Näringsliv

Arlandastad Group AB, Byggföretagen, Connect Sweden, Fast Travel AS, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ), Handelskammaren Mittsverige, Polar Structure AB, Preem AB, Region Stockholms Näringslivsråd, Stockholms Handelskammare, Strukton AB, Svenska Resebranschföreningen, Svenskt Näringsliv, Svensk Turism AB, Sydsvenska Handelskammaren, Visita, Västsvenska handelskammaren och Östsvenska handelskammaren.

Kommuner och regioner

Arlandaregionen, Enköpings kommun, Håbo kommun, Järfälla kommun, Knivsta kommun, Mälardalsrådet, Norrköpings kommun, Norrtälje kommun, Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten, Region Skåne, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Värmland, Region Västmanland, Region Västerbotten, Region Västernorrland, Region Örebro, Sigtuna kommun, Sollentuna kommun, Solna kommun, Stockholms kommun, Stockholm Nordost, Sundbybergs kommun, Sveriges kommuner och regioner (SKR), Täby kommun, Upplands Bro kommun, Upplands Väsby kommun, Uppsala kommun, Vallentuna kommun, Västerås kommun och Örebro kommun.

Myndigheter och statliga bolag

Försvarets Materielverk (FMV), Försvarsmakten, Konkurrensverket, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), Livsmedelsverket, Luftfartsverket, Länsstyrelsen Stockholm, Länsstyrelsen Uppsala, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturvårdsverket, Polismyndigheten (Polisflyget respektive Gränspolisens), Skatteverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tullverket och Upphandlingsmyndigheten.

Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB), Infranord AB, Jernhusen AB, SJ AB, Svevia AB, Swedavia AB och Visit Sweden AB.

Förhandlingsperson (omförhandling 2013 års Stockholmsförhandling, Sverigeförhandlingens Stockholmsdel och Östlig förbindelse i Stockholm), Utredningen om näringslivets försörjningsberedskap (N2022:08) och Utredningen om elektrifierade transporter (LI 2023:04)

Transportsektorn

A-Train AB, Bolt AB, BRA Flyg AB, Cabonline Group AB, Flixbus Sverige AB, Gävle hamn AB, IATA, Järnvägssektorns samverkansforum (JBS/TTT), MTR Nordic AB, Mälardalstrafik AB, Norwegian, Nya Ostkustbanan AB, SAS AB, Skånetrafiken AB, AB Storstockholms Lokaltrafik, Sveriges Bussföretag, Svenska Regionala Flygplatser (SRF), Resenärerna, Svenska Taxiförbundet, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Transportarbetarförbundet, Svenskt Flyg, Sveriges Åkeriföretag, Taxi Stockholm, Taxiunionen, Train Alliance AB, Transportföretagen/Svenska Flygbranschen, Transportindustriförbundet, Tågföretagen, Uber Sweden AB, VR Sverige AB, Vy Buss AB, Yilport Nordic (Rosersberg kombiterminal), Öresundsbrokonsortiet och Öresundståg AB.

Internationellt

Danmark: BaneDanmark, Copenhagen Airport, Greater Copenhagen, Sund & Baelt, Transportministeriet

Norge: Avinor (Oslo Flygplats), Banenor, Flybussen, Flytoget, Jernbanedirektoratet, Osloregionen, Samferdselsdepartementet, Statens Vegvesen och Ullensaker kommune.

Tyskland: Berlin Brandenburg Airport, Deutsche Bahn, Senatsverwaltung Berlin och Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.

Övriga

Lars Calmfors, Göran Cars, Klas Eklund, Tomas Eneroth, Lena Erixon, Eva Holmgren, Peter Larsson (Samordnare), Stefan Löfven, Bo Lennart Nelldal, Mats Nyblom, Magnus Persson, Lars Schyllander, Per Taube, Jakob Wallenberg och Rune Wigblad med flera.

Referensförteckning

Nedan redovisas underlag som har haft en större betydelse för den analys jag gjort och för mina slutsatser, bedömningar och förslag. Till detta kan nämnas tillgång till statistikunderlag, skrivelser, presentationer vid möten med mera.

Myndigheter och statliga bolag

Arlandabanan Infrastructure AB, Hållbarhetsredovisning och årsredovisning 2023.

Länsstyrelsen Stockholm, Läget i länet, Bostadsmarknaden i Stockholms län 2024.

Länsstyrelsen Stockholm, Bostadsmarknadsenkäten 2025, Fakta 2025:4.

Länsstyrelsen Uppsala län, Analys av regional bostadsmarknad för år 2024 för Uppsala län.

Regeringen, Regeringsbeslut, Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Trafikverket, 2024-12-19.

Regeringen, Regeringsbeslut, Beslut om byggstarter och uppdrag till Trafikverket att ta fram förnyat underlag, 2025-02-06, LI2024/01680.

Regeringen, Regeringsbeslut, Dir. 2023:178, Kommittédirektiv, Stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen, Beslut vid regeringssammanträde den 20 december 2023.

Regeringen, Regeringsbeslut, Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden

- 2022–2033, beslut om byggstarter 2022–2024, beslut om förberedelse för byggstarter 2025–2027 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033, rskr. 2020/21:409, 2022-06-07.
- Regeringen, Regeringsbeslut (LI 2024/01905), Uppdrag till Trafikverket att analysera kraven i EU:s reviderade förordning om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), 2024-10-10.
- Regeringen, Regeringsbeslut (LI 2025/00640), Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur, 2025-03-20.
- Regeringen, Regeringsbeslut (LI 2024/02410) Uppdrag till Trafikverket att föreslå åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet, 2024-12-19
- Regeringen, Regeringens proposition 2024/25:1 Budgetpropositionen för 2025.
- Regeringen, Regeringens proposition 2024/25:28, Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.
- Regeringen, Regeringens proposition 2024/25:34, Totalförsvaret 2025–2030 (utgiftsområde 6 respektive 22).
- Regeringen, Regeringens proposition 2024/25:100, 2025 års ekonomiska vårproposition – Förslag till riktlinjer (utgiftsområde 6)
- Regeringen, Regeringens skrivelse 2023/24:140, 2024 års redogörelse för företag med statligt ägande.
- Regeringskansliet, Arlanda flygplats – en plan för framtiden, DS 2022:11.
- Regeringskansliet, Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3.
- Statens haverikommission, Slutrapport SHK 2024:08, Urspårning med resandetåg (Arlanda Express) på Blackvretens driftplatsdel, 2024-06-17.
- Swedavias bolagsordning, fastställd vid bolagsstämma den 29 april 2014.
- Swedavia AB, Underlag enligt begäran om stöd från Arlandasamordnaren, 2024-06-17.

- Swedavia AB, Svar på frågor avseende angöring från Arlanda-samordningen, 2025-01-30.
- Swedavia AB, Executive summary av Utvecklingsplan Stockholm Arlanda Airport, version 2024:1, 2024-11-01.
- Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisningar (för åren 2018–2024).
- Trafikanalys, Bantrafik 2023, Publiceringsdatum 2024-06-20.
- Trafikanalys, Sammanfattning av statistiken Bantrafik 2023, Statistik 2024:21, Publiceringsdatum 2024-06-20.
- Trafikanalys, Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024, Rapport 2024:4, 2024-04-15.
- Trafikanalys, Fordon 2024, Trafikanalys statistik 2025:3.
- Trafikverket, Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning 2025, utgåva 2025-02-07.
- Trafikverket, Rapport, Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda, Publikationsnummer 2018:160.
- Trafikverket, Delredovisning av uppdrag från regeringens utredning om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats, 2024-06-20.
- Trafikverket, Rapport, Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda, Regeringsuppdrag från den nationella planen 2022–2033, Publikationsnummer: 2024:114, 2024-09-16.
- Trafikverket, Trafikverkets genomförandeplan för åren 2024–2029.
- Trafikverket, Handbok Rastplatser, Stöd för Trafikverkets rastplatser, Publikationsnummer: 2023:098, 2023-05-04.
- Trafikverket, Medfinansiering och förskottering av statlig infrastruktur från avtalsparter – År 2024–2027, Publikationsnummer: 2025:05
- Trafikverket, Trafikverkets genomförandeplan för åren 2024–2029.
- Trafikverket, Rapport, Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, Publikationsnummer 2024:003, 2024-01-15.
- Trafikverket, Årlig redovisning av regeringsuppdraget säkra uppställningsplatser, 2024-03-26, TRV 2018/77391.

- Trafikverket, Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar, Version 1.0, 2022.
- Trafikverket, Rapport, Effekter av förändrade banavgifter, Underlag till samrådet av järnvägsnätbeskrivningen 2025, 2023-09-26, TRV 2023/101861.
- Trafikverket, Rapport, Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter, TRV 2023/75532.
- Trafikverket, Rapport, Åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande – På väg mot en ökad operativ förmåga, 2024-02-12.
- Trafikverket, Rapport, Kraven för TEN-T, Analys och åtgärder, 2025-02-28, TRV 2024/111216.
- Trafikverket, Riksintresseprecisering för Stockholm Arlanda Airport, TRV 2016/45303, Publikationsnummer 2021:068.
- Trafikverket, Årsredovisning 2024.
- Transportstyrelsen, Transportmarknaden i siffror 2024, Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägs-transporter, TSG 2025-1949, Februari 2025.
- Transportstyrelsen, Föreläggande avseende Trafikverkets spåravgifter för godstrafik och tjänstetåg, 2022-02-09, TSJ 2018-5787.
- Transportstyrelsen, Rapport, Rapport till stöd för utredningen om stärkt konkurrenskraften för Arlanda flygplats, TSL 2024-4370, Juni 2024.
- Transportstyrelsen, PM, Underlag från Transportstyrelsen till utredningen om att stärka konkurrenskraften för Arlanda flygplats – Del 3: Planering och tilldelning av järnvägskapacitet.
- Utredningen om järnvägens organisation, En annan tågordning – bortom järnvägsknuten, Slutbetänkande, SOU 2015:110.
- Vinnova, Jämställdhet och transportsystemet, Rapport 2020-02, publikationsnummer 2020:05.

Kommuner och regioner

- Arlandaregionen, Prioriterade infrastruktursatsningar, mars 2024.
- Mälardalsrådet, Utvecklingsstrategi för transportsystemet, Systemanalys 2024, Stockholm-Mälardalenregionen bygger Sverige starkare, 2024-05-24.
- Region Blekinge, Växtplats Blekinge, Regional utvecklingsstrategi, 2022-02-23.
- Region Blekinge, Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen perioden 2026–2037 (rapport 2024:003).
- Region Dalarna, Dalastrategin 2030, Tillsammans för ett hållbart Dalarna, Regional utvecklingsstrategi 2021–2030.
- Region Dalarna, Utvecklingsplan för Regional Persontågstrafik i Dalarna, 2025 med utblick mot 2050, 2024-10-01.
- Region Dalarna, Remissvar avseende Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-03-08.
- Region Dalarna, Inspel till Arlandautredningen avseende delrapport ”Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft”, 2024-12-16.
- Region Gävleborg, Regional utvecklingsstrategi Gävleborg, 2020–2030.
- Region Gävleborg, Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-04-10.
- Region Halland, Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021–2028.
- Region Halland, Region Hallands yttrande på Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen, perioden 2026–2037, 2024-04-10.
- Region Kalmar län, Klimat att växa i, Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030.
- Region Kalmar län, Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024–2029.
- Region Jämtland Härjedalen, Jämtlands län 2050, 2021-02-17.
- Region Jämtland Härjedalen, Mål och långsiktiga prioriteringar för den regionala utvecklingspolitiken i Jämtland Härjedalen 2024–2050, 2024-10-23.

- Region Jämtland Härjedalen, Yttrande gällande Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-04-09.
- Region Jämtland Härjedalen, Regional transportplan för Jämtlands län 2022–2033, Beslutad 2022-10-12.
- Region Jönköpings län, Regional utvecklingsstrategi 2020–2035
- Region Jönköpings län, Regional transportplan Jönköpings län 2022–2033, 2022-08-30.
- Region Jönköpings län, Yttrande, Remiss – Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037.
- Region Kronoberg, Framtidens Kronoberg i världen, Regional utvecklingsstrategi 2025–2035.
- Region Kronoberg, Remissyttrande – Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-02-09.
- Region Norrbotten, Regional utvecklingsstrategi i Norrbotten 2030.
- Region Norrbotten, Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-04-10.
- Region Norrbotten, Länstransportplan 2022–2033 Norrbottens län.
- Region Skåne, Det öppna Skåne, Regional utvecklingsstrategi för Skåne, oktober 2024.
- Region Skåne, Strategi för ett Hållbart transportsystem i Skåne 2050 (2017).
- Region Skåne, Yttrande Remiss gällande Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-03-20.
- Region Stockholm, Godsstrategi för Stockholmsregionen, Diarie-nummer 2017-1614.
- Region Stockholm, Kollektivtrafikplan 2050, Antagandehandling. Beslutad av trafiknämnden den 21 juni 2022.
- Region Stockholm, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050, Europas mest attraktiva storstadsregion.

- Region Stockholm, Regionalt trafikförsörjningsprogram, För Stockholms län 2035, Beslutad av regionfullmäktige den 10 september 2024.
- Region Stockholm, Beräkning av demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060, 2024:0344.
- Region Uppsala, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030.
- Region Uppsala, Regional utvecklingsstrategi och Agenda 2030 – strategi för Uppsala län, fastställd februari 2021.
- Region Värmland, Värmlandsstrategin 2040 (2021).
- Region Värmland, Svar på remiss om inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-04-09.
- Region Västernorrland, Ett Västernorrland – Handlingskraft, livskraft och naturkraft, Regional utvecklingsstrategi för Västernorrland 2020–2030.
- Region Västernorrland, Regional tillgänglighetsstrategi, 2024-06-14.
- Region Västernorrland, Yttrande över remiss Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-03-07
- Region Västerbotten, Västerbotten – en attraktiv region där olikheter skapar utvecklingskraft, Regional utvecklingsstrategi 2020–2030.
- Region Västerbotten, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2025–2031, slutlig utgåva.
- Region Västerbotten, yttrande Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2026–2037, 2024-04-08.
- Rödgröna styret i Stockholms stad, Pressmeddelande, Stockholms stad säger upp avtalet för Bromma flygplats, 2024-10-14.
- Sigtuna kommun, PM från Sigtuna kommun till Stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats, 2024-05-07.
- Sigtuna kommun, Översiktsplan för Sigtuna kommun, 2022.
- Stockholm Nordost, Remissvar från Stockholm Nordost avseende inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-02-23.
- Stockholms stad, Godstrafikplan 2024.
- Stockholms stad, Översiktsplan för Stockholms stad, 2018.

- Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting, Tvärförbindelse Arlanda–Roslagsbanan, Lägesrapport våren 2016, 2016-04-22.
- Uppsala kommun, Befolkningsprognos Uppsala kommun 2024–2050, 2024-05-21.
- Uppsala kommun, Skrivelse med synpunkter på delrapporten ”Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft”, 2024-12-20.
- Vallentuna kommun, Kommunplan 2025–2027, Fastställd av kommunfullmäktige 2024-06-03.
- Västra Götalandsregionen, Regional utvecklingsstrategi 2021–2030, februari 2021.
- Västra Götalandsregionen, Yttrande, Västra Götalandsregionens remissyttrande över inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-03-21.

Näringsliv och övrigt

- A-Train AB, Järnvägsnätsbeskrivning avseende Arlanda Link, Tågplan 2024.
- A-Train AB, Järnvägsnätsbeskrivning av avseende Arlanda Link, Tågplan 2025.
- A-Train AB, Årsredovisning 2023.
- Bo-Lennart Nelldal och Lars Ahlstedt, Framtidens marknad för godstrafik med järnväg – Marknad, konkurrens och teknisk utveckling samt framtida potential i Sverige och Europa, Rapport till Trafikanalys, 2024-03-15.
- Eurocontrol, European aviation overview 2024, 2025-01-23.
- Holmgrenhansson Advokatbyrå AB, PM, Rollfördelning enligt Arlandabanan Projekt Agreement samt övergripande beskrivning av rättigheter och skyldigheter enligt avtalet och järnvägsmarknadslagstiftningen, 2024-05-31.
- Järnvägsbranschens Samverkansforum, Verksamhetsbeskrivning 2025–2026.
- Järnvägsbranschens Samverkansforum, Vision 2050, Transportsystemet för oss närmare – Sverige växer med järnvägen.

- Järnvägsbranschens Samverkansforum, Färdplan mot vision 2050, Version 2024-10-07.
- Roschier Advokatbyrå AB, Memorandum, Juridisk bedömning av om Arlandabaneavtalet kan ändras, 2024-11-19.
- Roschier Advokatbyrå AB, Memorandum, Beskrivning av option att säga upp avtalet om Arlandabanan, 2025-05-05.
- Svenska Taxiförbundet, Branschläget 2024.
- Svenska Taxiförbundet, God Taxitradition, Svenska Taxiförbundets principiella riktlinjer för seriös taxiverksamhet genom konkurrens på lika villkor, Uppdaterad augusti 2023.
- Svenska Taxiförbundet, Hemställan avseende begäran om särslagstiftning för att stärka konsumentskydd på offentliga trafikterminaler, resecentra m.m., 2024-10-15.
- Sweco Infrastructure AB, Hållbar kollektivtrafik i den regionala stadskärnan Märsta–Arlanda, 2013-03-18.
- Transportföretagen, Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad, juni 2022.
- WSP, Arlandas stationsavgift, Samhällsekonomisk analys av förändrad prismodell för tågresor till Arlanda, 2025-02-21.
- WSP och Arlandaregionen, Samlade nyttoeffekter av trafikinvesteringar i Arlandaregionen, 2019-03-25.
- WSP, Spårtrafik från Märsta station till Arlanda, Nyttoberäkningar, 2022-05-04.

Statens offentliga utredningar 2025

Kronologisk förteckning

1. Skärpta krav för svenskt medborgarskap. Ju.
2. Några frågor om grundläggande fri- och rättigheter. Ju.
3. Skatteincitament för forskning och utveckling. En översyn av FoU-avdraget och expertskatte-reglerna. Fi.
4. Moderna och enklare skatteregler för arbetslivet. Fi.
5. Avgift för områdessamverkan – och andra åtgärder för trygghet i byggd miljö. LI.
6. Plikten kallar! En modern personalförsörjning av det civila försvaret. Fö.
7. Ny kärnkraft i Sverige – effektivare tillståndsprövning och ändamålsenliga avgifter. KN.
8. Bättre förutsättningar för trygghet och studiero i skolan. U.
9. På språklig grund. U.
10. En förändrad abortlag – för en god, säker och tillgänglig abortvård. S.
11. Straffbarhetsåldern. Ju.
12. AI-kommissionens Färdplan för Sverige. Fi.
13. En effektivare organisering av mindre myndigheter – analys och förslag. Fi.
14. En skärpt miljöstraffrätt och ett effektivt sanktionssystem. KN.
15. Stärkta drivkrafter och möjligheter för biståndsmottagare. Volym 1 och 2. S.
16. Ett nytt regelverk för uppsikt och förvar. Ju.
17. Anpassning av svensk rätt till EU:s avskogningsförordning. LI.
18. Ett likvärdigt betygssystem. Volym 1 och 2. U.
19. Kunskap för alla – nya läroplaner med fokus på undervisning och lärande. U.
20. Kommunal anslutning till Utbetalningsmyndighetens verksamhet. Fi.
21. Miljömålsberedningens förslag om en strategi för hur Sverige ska leva upp till EU:s åtaganden inom biologisk mångfald respektive nettoupptag av växthusgaser från markanvändningssektorn (LULUCF). KN.
22. Förbättrad konkurrens i offentlig och privat verksamhet. KN.
23. Ersättningsregler med brottsoffret i fokus. Ju.
24. Publiken i fokus – reformer för ett starkare filmland. Ku.
25. Arbetslivskriminalitet – upplägg, verktyg och åtgärder, fortsatt arbete. A.
26. Tid för undervisningsuppdraget – åtgärder för god undervisning och läraryrkenas attraktivitet. U.
27. En socionomutbildning i tiden. U.
28. Frihet från våld, förtryck och utnyttjande. En jämställdhetspolitisk strategi mot våld och en stärkt styrning av centrala myndigheter. A.
29. Ökad kvalitet hos Samhall och fler vägar till skyddat arbete. A.
30. Enklare mervärdesskatteregler vid försäljning av begagnade varor och donation av livsmedel. Fi.
31. Utmönstring av permanent uppehållstillstånd och vissa anpassningar till miniminivån enligt EU:s migrations- och asylpakt. Ju.
32. Vissa förändringar av jaktlagstiftningen. LI.
33. Skärpta och tydligare krav på vandel för uppehållstillstånd. Ju.
34. Ett modernare konsumentskydd vid distansavtal. Ju.
35. Etableringsboendelagen – ett nytt system för bosättning för vissa nyanlända. A.

36. Skydd för biologisk mångfald i havsområden utanför nationell jurisdiktion. UD.
37. Skärpta villkor för friskolesektorn. U.
38. Att omhändertata barn och unga. S.
39. Digital teknik på lika villkor. En reglering för socialtjänsten och verksamhet enligt LSS. S.
40. Säkrare tivoli. Ju.
41. Pensionsnivåer och pensionsavgiften – analyser på hundra års sikt. S.
42. Säkerhetsskyddslagen – ytterligare kompletteringar. Ju.
43. Säkerställ tillgången till läkemedel – förordnande och utlämnande i bristsituationer. S.
44. Förbättrat stöd i skolan. U.
45. Ökat informationsutbyte mellan myndigheter – några anslutande frågor. Ju.
46. Tryggare idrottsarrangemang. Ju.
47. Spänning i tillvaron – hur säkrar vi vår framtida elförsörjning? KN.
48. Stärkt pandemiberedskap. S.
49. Säkerhetspolisens behandling av personuppgifter. Ju.
50. En ny nationell myndighet för viltförvaltning. LI.
51. Bättre förutsättningar för klimatanpassning. KN.
52. Ökad insyn i politiska processer. Ju.
53. Kvalificering till socialförsäkring och ekonomiskt bistånd för vissa grupper. S.
54. Ett skärpt regelverk om utvisning på grund av brott. Ju.
55. En reformerad samhällsorientering för bättre integration. A.
56. Stärkt skydd för domstolarnas och domarnas oberoende. Ju.
57. Polisiär beredskap i fred, kris och krig. Ju.
58. En stärkt hästnäring – för företagande, jämställdhet, jämlikhet och folkhälsa. LI.
59. Stärkt lagstiftning mot hedersrelaterat våld och förtryck. Ju.
60. En starkare fondmarknad. Fi.
61. Sveriges internationella adoptionsverksamhet – lärdomar och vägen framåt. Volym 1 och 2. S.
62. Ansvar för hälso- och sjukvården. Volym 1 Bedömningar och förslag. Volym 2 Underlagsrapporter. S.
63. Stärkt patientsäkerhet genom rätt kompetens – utifrån hälso- och sjukvårdens och tandvårdens behov. S.
64. En ny kontrollorganisation i livsmedelskedjan – för ökad effektivitet, likvärdighet och konkurrenskraft. LI.
65. En mer flexibel hyresmarknad. Ju.
66. En straffreform. Volym 1, 2, 3 och 4. Ju.
67. Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet. Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats. LI.

Statens offentliga utredningar 2025

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

- Arbetslivskriminalitet – upplägg, verktyg och åtgärder, fortsatt arbete. [25]
- Frihet från våld, förtryck och utnyttjande. En jämställdhetspolitisk strategi mot våld och en stärkt styrning av centrala myndigheter. [28]
- Ökad kvalitet hos Samhall och fler vägar till skyddat arbete. [29]
- Etableringsboendelagen – ett nytt system för bosättning för vissa nyanlända. [35]
- En reformerad samhällsorientering för bättre integration. [55]

Finansdepartementet

- Skatteincitament för forskning och utveckling. En översyn av FoU-avdraget och expertskatte- reglerna. [3]
- Moderna och enklare skatteregler för arbetslivet. [4]
- AI-kommissionens Färdplan för Sverige. [12]
- En effektivare organisering av mindre myndigheter – analys och förslag. [13]
- Kommunal anslutning till Utbetalnings- myndighetens verksamhet. [20]
- Enklare mervärdesskatte regler vid försäljning av begagnade varor och donation av livsmedel. [30]
- En starkare fondmarknad. [60]

Försvarsdepartementet

- Plikten kallar! En modern personal- försörjning av det civila försvaret. [6]

Justitiedepartementet

- Skärpta krav för svenskt medborgarskap. [1]
- Några frågor om grundläggande fri- och rättigheter. [2]

- Straffbarhetsåldern. [11]
- Ett nytt regelverk för uppsikt och förvar. [16]
- Ersättningsregler med brottsoffret i fokus. [23]
- Utmönstring av permanent uppehålls- tillstånd och vissa anpassningar till miniminivån enligt EU:s migrations- och asylopakt. [31]
- Skärpta och tydligare krav på vandel för uppehållstillstånd. [33]
- Ett modernare konsumentskydd vid distansavtal. [34]
- Säkrare tivoli. [40]
- Säkerhetskyddslagen – ytterligare kompletteringar. [42]
- Ökat informationsutbyte mellan myndigheter – några anslutande frågor. [45]
- Tryggare idrottsarrangemang. [46]
- Säkerhetspolisens behandling av personuppgifter. [49]
- Ökad insyn i politiska processer. [52]
- Ett skärpt regelverk om utvisning på grund av brott. [54]
- Stärkt skydd för domstolarnas och domarnas oberoende. [56]
- Polisiär beredskap i fred, kris och krig. [57]
- Stärkt lagstiftning mot hedersrelaterat våld och förtryck. [59]
- En mer flexibel hyresmarknad. [65]
- En straffreform. Volym 1, 2, 3 och 4. [66]

Klimat- och näringslivsdepartementet

- Ny kärnkraft i Sverige – effektivare tillståndsprövning och ändamålsenliga avgifter. [7]
- En skärpt miljöstraffrätt och ett effektivt sanktionssystem. [14]

Miljömålsberedningens förslag om en strategi för hur Sverige ska leva upp till EU:s åtaganden inom biologisk mångfald respektive nettoupptag av växthusgaser från markanvändningssektorn (LULUCF). [21]

Förbättrad konkurrens i offentlig och privat verksamhet. [22]

Spänning i tillvaron – hur säkrar vi vår framtida elförsörjning? [47]

Bättre förutsättningar för klimatanpassning. [51]

Kulturdepartementet

Publiken i fokus – reformer för ett starkare filmland. [24]

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Avgift för områdessamverkan – och andra åtgärder för trygghet i byggd miljö. [5]

Anpassning av svensk rätt till EU:s avskogningsförordning. [17]

Vissa förändringar av jaktlagstiftningen. [32]

En ny nationell myndighet för viltförvaltning. [50]

En stärkt hästnäring – för företagande, jämställdhet, jämlikhet och folkhälsa. [58]

En ny kontrollorganisation i livsmedelskedjan – för ökad effektivitet, likvärdighet och konkurrenskraft. [64]

Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet. Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats. [67]

Socialdepartementet

En förändrad abortlag – för en god, säker och tillgänglig abortvård. [10]

Stärkta drivkrafter och möjligheter för biståndsmottagare Volym 1 och 2. [15]

Att omhänderta barn och unga. [38]

Digital teknik på lika villkor. En reglering för socialtjänsten och verksamhet enligt LSS. [39]

Pensionsnivåer och pensionsavgiften – analyser på hundra års sikt. [41]

Säkerställ tillgången till läkemedel – förordnande och utlämnande i bristsituationer. [43]

Stärkt pandemiberedskap. [48]

Kvalificering till socialförsäkring och ekonomiskt bistånd för vissa grupper. [53]

Sveriges internationella adoptionsverksamhet – lärdomar och vägen framåt. Volym 1 och 2. [61]

Ansvar för hälso- och sjukvården. Volym 1 Bedömningar och förslag. Volym 2 Underlagsrapporter. [62]

Stärkt patientsäkerhet genom rätt kompetens – utifrån hälso- och sjukvårdens och tandvårdens behov. [63]

Utbildningsdepartementet

Bättre förutsättningar för trygghet och studiero i skolan. [8]

På språklig grund. [9]

Ett likvärdigt betygssystem Volym 1 och 2. [18]

Kunskap för alla – nya läroplaner med fokus på undervisning och lärande. [19]

Tid för undervisningsuppdraget – åtgärder för god undervisning och lärarkraftens attraktivitet. [26]

En socionomutbildning i tiden. [27]

Skärpta villkor för friskolesektorn. [37]

Förbättrat stöd i skolan. [44]

Utrikesdepartementet

Skydd för biologisk mångfald i havsområden utanför nationell jurisdiktion. [36]