

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU2025:67)

Storsthlm är remissinstans och lämnar synpunkter på remissen utifrån Storsthlms roll som remissinstans och som samverkansorganisation för Stockholms läns kommuner.

Sammanfattning av Storsthlms synpunkter

- Storsthlm ställer sig positiva till det föreslagna Arlandapaketet med investeringar och en sammanhållen finansiering på cirka 45 miljarder kronor, utanför ordinarie planeringsprocess. Ett mer robust och redundant transportsystem i regionen är nödvändigt för Arlandas konkurrenskraft, för hela Sveriges välstånd och för vår försvarsförmåga.
- Det är ett bra förslag att Arlandapaketet finansieras genom lån, där räntor och amorteringar betalas inom ramen för ordinarie anslag till transportinfrastruktur. Det medför att ordinarie planering och finansiering av infrastruktur inte trängs undan.
- Utredningens tydliga prioritering av kollektivtrafik är väl motiverad eftersom kollektivtrafik mest effektivt för ökad kapacitet och för att nå klimatmålen.
- Storsthlm delar bedömningen att A-Train, som driver Arlanda Express på Arlandabanan, idag verkar under villkor som i praktiken begränsar nyttjandet av Arlandabanan. Utredningens förslag om att staten bör omförhandla eller säga upp avtalet med A-Train, alternativt förvärva bolaget, är både välgrundat och angeläget för mer trafik och lägre avgifter. En sådan åtgärd skulle bidra till att öka nyttjandet av banan och skapa mer rättvisa villkor för såväl resenärer som andra operatörer. Föreslagna åtgärder bör inledas omgående.
- Förslag om ett utvecklat expressbusskoncept med linjer till och från strategiska noder i de nordliga delarna av länet samt Nacka är välkommet. Expressbussar har potential att kunna förbättra den nu undermåliga kapaciteten i tvärstråk samt att bussar med kortare restider än i dag kan komplettera spårtrafik. Detta förutsatt att förslagen utveckling av vägnätet faktiskt leder till att bussar, till skillnad från i dag, kan vara ett pålitligt alternativ i rusningstrafik.
- Staten måste ta sitt ansvar för statlig infrastruktur. Storsthlm är därför starkt kritiska till att höjda eller utvidgade trängselavgifter ska utgöra en finansieringskälla för Arlandapaketet. Trängselavgifter riskerar att ensidigt belasta länets invånare för statligt ansvar, som i det här fallet dessutom otvetydigt avser att gynna hela landets välstånd.
- Storsthlm saknar förslag om förlängning av Roslagsbanan till Arlanda och Märsta. Det behöver för spårtrafikens robusthet och redundans finnas alternativ till Arlandabanan vilket gör att förlängning av Roslagsbanan är ett

alternativ. Möjligheten beskrivs i utredningen men förslag om utbyggnad hänvisas till framtida utredning. Detta trots att tidigare lokaliseringstuderingar visat på genomförbarhet och stor nytta för kollektivtrafikens robusthet och redundans.

- Vi saknar även förslag om att inrätta Bus Rapid Transit (BRT) mellan Arlanda och Märsta. Även den lösningen hänvisas till framtida utredning. En pålitlig anslutning till pendeltågstrafiken vid Märsta station skulle innebära ytterligare redundans med alternativ för transport på spår samt avlastning av Arlandabanan. Den robustheten på är nödvändig. Utredningens förslag om expressbuss mellan Arlanda och Märsta är en inte tillräckligt robust lösning i och med att återkommande trängsel och trafikstockningar försämrar pålitligheten.

Beskrivning av synpunkterna

Storsthlm välkomnar den bredd och systematik som präglar utredningen. Givet dess omfattning väljer vi i vårt yttrande att fokusera på transportinfrastruktur. Förslag som rör affärsutveckling och effektivisering inom enskilda verksamheter är i många delar både kloka och relevanta, men lämnas utan ytterligare synpunkter från vår sida.

Utredningen är redigt genomförd och ger en god förståelse av transportsystemet som helhet. Den lyckas kombinera ett detaljerat perspektiv med konkreta åtgärdsförslag inom samtliga trafikslag. Förslagen har i sina enskilda delar och som helhet potential att stärka Arlandas konkurrenskraft, i enlighet med utredningens syfte. Ett distinkt åtgärds paket är väl motiverat, då Arlandas utveckling har avgörande betydelse inte bara för Stockholmsregionen utan för hela Sveriges tillväxt. Ett utvecklat transportsystem är angeläget och brådskande även med anledning av att vår försvarsförmåga förutsätter att Försvarsmaktens transporter ska kunna prioriteras samtidigt som kapaciteten behöver öka för civila transporter.

Transportsystemet till och från Arlanda befinner sig redan idag under vissa tider på gränsen till överbelastning. Kapacitetsutnyttjandet är högt samtidigt som det finns brister i tillgänglighet, tillförlitlighet, robusthet och säkerhet. För att bygga ett långsiktigt hållbart transportsystem krävs därför en tydlig omställning, där järnvägen ges en central roll. Utredningen framhåller med rätta att ett ökat nyttjande av järnvägen, liksom en effektivare användning av befintliga vägar, kan ske kostnadseffektivt med stor samhällsnytta.

Att kollektivtrafik – särskilt järnväg – prioriteras i de större förslagen är mycket välgrundat. Här finns både den största potentialen till kapacitetsförstärkning och den tydligaste möjligheten att minska utsläpp inom transportsektorn. En överflyttning från bilresor till spårburen trafik eller expressbussar bidrar till ett effektivare utnyttjande av infrastrukturen samtidigt som transporterna blir mer hållbara.

Vi delar utredningens syn på Arlandabanan och bolaget A-Train (Arlanda Express). A-Train har investerat i banan och har därmed exklusiva rättigheter att nyttja den för kommersiell trafik. Dagens situation, med ett 25 årstående år i ett lönsamt kontrakt, är kostsamt för resenärerna samt utgör ett hinder för transportsystemets utveckling. A-Trains särskilda villkor leder till höga biljettpriser med Arlanda Express och höga stationsavgifter för konkurrerande operatörer och dess resenärer. Utredningens förslag – att kontraktet sägs upp, omförhandlas eller att staten förvärvar bolaget – är välavvägda när de även inkluderar rättmätig kompensation till A-Train. Likaså är förslaget om att överföra Arlandabananens ägarbolag AIAB till Trafikverket en logisk och positiv lösning som skulle innebära en enhetlig statlig förvaltning av infrastrukturen mellan Arlanda flygplats och Stockholm C.

Vidare är förslaget om ett förstärkt expressbusskoncept ett viktigt komplement till spårtrafiken. Att inrätta tvärstråkslinjer med hög komfort och tidtabeller anpassade för såväl flygresenärer som arbetspendlare är ett steg i rätt riktning. Storsthlm bedömer att Expressbussar med generösa tidtabeller kan vara ett produktivt alternativ till biltrafik när järnväg saknas. Detta förutsätter att expressbussarna blir pålitliga genom att vägtrafiken, i rusningstid, ska fungera avsevärt bättre än i dag. De föreslagna linjerna är mellan Arlanda och följande: Nacka, Täby, Arninge/Vallentuna, Norrtälje/Rimbo, Sigtuna/Märsta samt Bålsta/Kungsängen/Kallhäll/Barkarby.

Storsthlm är kritiska till lokalt belastande trängselavgifter som medel för att finansiera statlig infrastruktur. Statlig infrastruktur måste finansieras av staten och investeringar ska inte präglas av undantag i Stockholms län. Utredningen sänder ett tydligt budskap om att bättre tillgänglighet till Arlanda flygplats är kritiskt för hela Sveriges välbefinnande. Detta gör det än mer anmärkningsvärt om det ska finansieras särskilt av bilister hemmahörande i Stockholm. I värsta fall belastas trafikanter som inte ens reser till eller från en flygresa.

Vi anser vidare att utredningen borde ha föreslagit förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda och Märsta. Utredaren hänvisar till att detta ligger utanför uppdraget och att ytterligare studier krävs för att kunna bedöma om det över huvud taget är ett alternativ. Tidigare lokaliseringsutredning från kommunsamarbetet Stockholm Nordost visar redan att en sådan förlängning är möjlig. En utveckling av Roslagsbanan med förlängning till Arlanda skulle bidra till ett mer robust och redundant kollektivtrafiksystem till och från flygplatsen och därmed avlasta Arlandabanan. Det skulle också skapa förutsättningar för fler hållbara marktransporter och en stärkt regional tillgänglighet.

Med samma motivering – en mer robust och redundant kollektivtrafik som knyter samman järnvägsnätet – anser vi att en BRT busslinje mellan Arlanda och Märsta borde ha föreslagits. Arlandaregionen med dess kommuner och Swedavia har drivit den frågan i många år.

Med vänlig hälsning

Mats Gerdau
Förbundsordförande
Storsthlm

Johan von Sydow
Förbundsdirektör
Storsthlm