

Ert datum

Vårt datum

2025-12-18

Ert diarienumr

Diarienummer

LI2025/01587

2025/19

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande avseende nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB), som är ägare av järnvägsanläggningen Arlandabanan, nyttjanderättshavare till plattform 1 och spår 1 och 2 på Stockholm Central, innehavare av rätten till sex tåglägen per timme i var riktning på Ostkustbanan, delen Stockholms Central-Rosersberg, samt avtalspart till A-Train AB (A-Train) i Arlandabanan Project Agreement (Projektavtalet) yttrar sig härmed över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

AIAB välkomnar förslaget att förbättra Ostkustbanan delen fyrspåret Stockholm Central till Rosersberg med signaloptimeringsåtgärder i syfte att skapa en robust anläggning. Förbättringen är nödvändig för att staten långsiktigt ska kunna leva upp till sina åtaganden i Projektavtalet. Dessutom kommer en ökad mängd tågtrafik att kräva utrymme på banavsnittet i samband med att fyrspåret till Uppsala norr om Arlanda öppnar för trafik i mitten på 2030-talet.

AIAB noterar att den nationella planen 2026-2037 inte innehåller någon finansiering av Arlandasamordnarens förslag till plattformsförlängning och signalåtgärder på Arlanda Central, vilket är en nödvändig förutsättning för att fyrspårets potential ska kunna utnyttjas när de nya dubbelspår mot Uppsala öppnas för trafik i slutet av planperioden. Ett utrymme för plattformsförlängning av Arlanda C togs fram som en förberedande åtgärd redan i samband med byggandet av Arlandabanan på 1990-talet. AIAB har tillsammans med Trafikverket tagit fram ett förslag med plattformsförlängning och signalåtgärder på Arlanda Central så att flera tåg kan stanna på plattformen efter varandra och därmed öka antalet tåg per timme som kan angöra stationen. Resurser för detta bör reserveras i den nationella planen för år 2026-2037 och samordnas med färdigställandet av fyrspårsutbyggnaden till Uppsala. AIAB anser därför att regeringen ska prioritera att finansiera åtgärden inom Nationell plan

för nästkommande period med åtgärd genomförd senast år 2034. Genom att bekosta denna åtgärd som en tilläggsbeställning enligt Projektavtalet och med statliga anslag kommer inte stationsavgifterna på Arlanda Central att påverkas. Finansieringen ansluter till samma principer som gällde för den norra delen av Arlandabanan (Arlanda Central-Myrbacken) och påverkar därmed inte heller den ekonomiska jämvikten i Projektavtalet.

AIAB noterar att förslaget till Nationell Plan för perioden 2026-2037 inte innehåller några förslag rörande en utbyggnad av Solna Station med fler plattformar, så att även Arlanda Express och regionalståg kan stanna för att hämta upp och lämna av passagerare utan att hindra annan tågtrafik. Om syftet är att öka kollektivtrafikens attraktivitet och förbättra tillgängligheten mellan norra Storstockholm och Arlanda flygplats är en utbyggnad av stationen vid Solna ett givet val, inte minst som området numera innehåller många väsentliga målpunkter såsom Nationalarenan, Mall of Scandinavia och ett stort antal arbetsplatser och huvudkontor.

Ur AIABs perspektiv är såväl en utbyggnad av Solna station som förlängda plattformar på Arlanda Central mer väsentliga åtgärder än de omfattande och dyra åtgärder som föreslås på Märsta station. Arlanda Central fungerar redan idag som Sigtuna kommuns centralstation och det är därför angeläget att finansiellt utrymme skapas i den Nationella planen 2026-2037 så att denna funktion kan vidareutvecklas i takt med att utbyggnad av spårsystemet mot Uppsala genomförs.

På styrelsens vägnar

Ulf Lundin
Verkställande direktör