

Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft

Preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet



Delrapport av Arlandasamordningen

Utredningen om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen

Stockholm den 14 november 2024



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

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). Utredningen har antagit namnet Arlandasamordningen. 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 överlämnar härmed delrapporten *Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet*.

Stockholm den 14 november 2024

Peter Norman

/ Johan Holmér
Anders Svensson

Innehållsförteckning

Sammanfattning	9
1 Utredarens inledning	15
1.1 Mitt uppdrag	15
1.2 En delrapport om järnvägssystemet.....	16
1.3 Helhetsperspektiv och avgränsning.....	16
1.4 Arbetsformer och dialog med intressenter	17
2 Viktiga utgångspunkter.....	19
2.1 Transport-, miljö- och klimatpolitiska ramar med mera	19
2.1.1 Transportpolitiken	19
2.1.2 Miljö- och klimatpolitiken.....	20
2.1.3 Näringspolitiken.....	21
2.1.4 Försvarspolitiken och samhällets beredskap.....	21
2.2 Nationell plan för transportsystemet	22
2.3 Arlandautredningens förslag och remissbehandling.....	23
2.4 Dialog med intressenter.....	24
2.4.1 Strategier och planer på längre sikt	24
2.4.2 Framförda önskemål.....	36
2.5 Utredningens tidsperspektiv	39
3 Nulägesbild av transportsystemet	41
3.1 Det svenska transportsystemet.....	42
3.1.1 Transportsystemets betydelse	42

3.1.2	Utveckling i transportsystemet på en övergripande nivå	43
3.1.3	Flygtrafikens utveckling och Arlanda flygplats	45
3.1.4	Tillgänglighet till och från Arlanda flygplats.....	47
3.1.5	Utveckling inom järnvägsområdet	50
3.1.6	Utveckling av organisation och marknad	53
3.1.7	Järnvägsbranschens samverkansforum	55
3.2	Järnvägsnätet i Arlanda flygplats omland	55
3.2.1	Översiktligt om järnvägsnätet	55
3.2.2	Arlandabanans tillkomst och förutsättningar	57
3.2.3	Järnvägens kapacitet och trafikering	60
3.2.4	Trafikverkets vidmakthållande- och investeringsverksamhet.....	71
3.2.5	Brister i järnvägssystemet	80
3.2.6	Roslagsbanan	84
4	Omvärldsfaktorer av betydelse	87
4.1	Pandemins påverkan på flyget och transportsystemet i övrigt	87
4.2	Den svenska flygmarknaden förändras	88
4.3	Den geopolitiska situationen ger nya utmaningar.....	89
4.4	Klimat och omställning.....	90
4.5	EU-lagstiftning förändras på flera fronter	92
4.5.1	Gemensam transportmarknad.....	92
4.5.2	Transeuropeiska transportnätet	92
4.5.3	EU rättsakter inom ett flertal områden	93
4.5.4	En ny kapacitetsförordning under framtagande	94
5	Bedömning av trafikutvecklingen	97
5.1	Resor och transporter fortsätter att öka	97
6	Preliminär bedömning av åtgärdsbehov	101
6.1	Övergripande bedömning av läget.....	103

6.2	Järnvägstrafiken behöver marknadsföras bättre och utbudet förbättras	104
6.2.1	Förbättra information och biljettsystem	104
6.2.2	Öka frekvensen i tågtrafiken	105
6.2.3	Möjliggör för tågtrafik i nya relationer	105
6.3	Tillförlitligheten i järnvägstrafiken behöver förbättras	105
6.3.1	Förstärk det förebyggande underhållet	106
6.3.2	Ställ krav på samhällsekonomiskt effektivt genomförande	106
6.4	Järnvägssystemet behöver nyttjas mer effektivt	107
6.4.1	Omförhandla avtalet med A-Train AB om Arlandabanan	107
6.4.2	Förhandla med andra parter för att realisera nyttorna	108
6.5	Kapacitetsförstärkningar behöver genomföras	108
6.5.1	Fyrspår Uppsala-Länsgränsen Stockholms och Uppsala Län	108
6.5.2	Märsta Station och bangård	109
6.5.3	Signalåtgärder och plattformsförlängning vid Arlanda Central	110
6.5.4	Signalåtgärder mellan Solna och Skavstaby	111
6.5.5	Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm Central – Tomtebodabangård	112
6.5.6	ERTMS	112
6.6	Ett Arlandapaket	113
6.7	Ett vidare perspektiv bortom 2050	113
7	Fortsatt arbete	115
7.1	Inledning	115
7.2	Fortsatt dialog	115
7.3	Kompletterande analyser	116
7.4	Del- och slutrapporter	116
	Bilaga 1 Uppdraget i kortversion	119

Bilaga 2 Dialog med intressenter	121
Bilaga 3 Referensförteckning.....	123

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 som 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 har förstått att det finns ett intresse att jag redovisar mina slutsatser och förslag löpande under utredningsarbetets gång, varför jag väljer att i denna promemoria redovisa mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag till åtgärder inom järnvägsområdet. Jag kommer att återkomma till detta område även i min slutrapport och då även beröra fler delområden avseende järnväg.

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 Stockholm som nav för flygtrafiken, idag med både Arlanda och Bromma flygplatser. Affärsuppbyggnaden mellan SAS och BRA Flyg som presenterades i september 2024, och som innebär att inrikestrafiken koncentreras till Arlanda flygplats från och med år 2025, kommer resultera i att Arlanda flygplats får en ännu större betydelse, som nav för både nationell och internationell tillgänglighet.

Det råder stora osäkerheter kring den framtida utvecklingen med hänsyn till bland annat svensk och internationell tillväxt, den geopolitiska situationen och säkerhetsläget, teknik- och bränsleutveckling samt befolkningsutveckling. Jag bedömer trots det att passagerarvolymen fortsatt kommer att öka både på nationell nivå och för Arlanda flygplats. Min preliminära bedömning är att antalet flygpassagerare som trafikerar Arlanda kan komma att öka från 22 miljoner (år 2023) till omkring 40 miljoner flygpassagerare runt 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 kapacitet, är tillförlitlig och medger tillräcklig frekvens i olika relationer. Det finns därför 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.

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 trafikslagen för att åstadkomma detta.

Utgångspunkter för mina preliminära 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 min tidigare Arlandautredning (Arlanda flygplats – en plan för framtiden, Ds 2022:11) och de synpunkter som lämnats från

remissinstanser. Därtill har fyrstegsprincipen varit vägledande för mina preliminära 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, men framför allt Stockholm och Uppsala kommer att integreras alltmer med hänsyn till befolkningsutvecklingen och den förtätning jag ser kommer att ske.

En förtätning i området bidrar till ökad efterfrågan på kollektivtrafik

Befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling bidrar till ökat resande och transporter. Enligt SCB:s befolkningsframskrivning kommer endast Stockholms- och Uppsala län tillsammans ha en folkmängd på mer än 3 miljoner invånare år 2050. Jag bedömer att det kommer att ske en stark befolkningstillväxt 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. Det kommer, enligt min uppfattning, att bli särskilt viktigt att verka för att fler ska kunna nyttja kollektiva transporter i framtiden.

Det råder betydande utmaningar i järnvägssystemet

Det råder många utmaningar och brister i transportsystemet som behöver hanteras på sikt. I denna delrapport fokuserar jag på järnvägssystemet.

Jag kan konstatera att det i järnvägssystemet till och från Arlanda flygplats råder betydande utmaningar. Kapaciteten i systemet är i delar utnyttjad till stor del och det finns betydande brister i transporterens tillförlitlighet och robusthet, vilket inverkar menligt på konkurrenskraften för Arlanda flygplats. Samtidigt förväntas efterfrågan på transporter att öka, såväl inom flygtrafiken som i väg- och järnvägssystemet. Jag ser därför behov av olika åtgärder.

Jag har haft ett tidsperspektiv i mitt arbete i riktning emot år 2050, men även perioden därefter. 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 bedömer att det finns behov av ökade insatser för att vårda den befintliga järnvägen, att nyttja kapaciteten i järnvägsnätet på ett effektivare sätt, att förstärka kapaciteten både i stråk och i vissa noder och att underlätta för resenärerna att resa kollektivt med järnväg.

Åtgärder för att öka kapacitet, tillgänglighet och tillförlitlighet till och från Arlanda flygplats

Nedan redovisar jag mina preliminära förslag till åtgärder. Mina förslag baseras på en preliminär bedömning att de är samhällsekonomiskt lönsamma. Jag kommer att redovisa mina slutliga ställningstaganden i min slutrapport som redovisas senast 31 maj 2025 och kommer då att kunna presentera mer fördjupade analyser kopplat till mina samlade förslag. Jag föreslår preliminärt följande åtgärder:

Avtalet mellan Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) och A-Train AB kan och bör omförhandlas för att möjliggöra mer järnvägstrafik och ökat tågresande på Arlandabanan. Regeringen bör

utse en förhandlingsperson för att driva en sådan förhandling. Jag bedömer att A-Train AB behöver kompenseras för eventuella intäktsförluster till följd av en sådan omförhandling av avtalet.

Berörda trafikorganisations- och järnvägsföretag bör förbättra marknadsföringen av resor med järnväg till Arlanda flygplats. Därtill bör berörda aktörer vidta åtgärder för att göra det ännu smidigare och enklare för resenärerna att få information om och att köpa resor till och från Arlanda flygplats, särskilt om resan är länsöverskridande.

Möjligheten att öka frekvensen avseende pendel- och regionalstågstrafiken som passerar Arlanda Central behöver realiseras genom dialog och förhandling. För att nyttan med en omförhandling av avtalet med A-Train AB avseende 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 omförhandling av avtalet med A-Train AB.

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 till att föreslå en ökad styrning av Trafikverket för att åstadkomma detta i området. Det kan gälla såväl prioritering av underhålls- och vidmakthållandeinsatser för olika delar av järnvägsnätet som krav på ett mer samhällsekonomiskt effektivt genomförande av dessa insatser.

Utöver åtgärderna som beskriv ovan ser jag även behov av att vidta ett flertal åtgärder för att förstärka kapaciteten och öka tillgängligheten 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:

- Fyrspåret Uppsala till länsgränsen bör genomföras under planperioden 2026–2037.
- Märsta station och bangård bör byggas om under planperioden 2026–2037.
- Signalåtgärder och plattformsförlängning bör genomföras vid Arlanda Central under planperioden 2026–2037.

- Signalåtgärder bör genomföras mellan Solna och Skavstaby under planperioden 2026–2037, hänsyn kan behöva tas till utbyggnad av ERTMS.
- Stations- och bangårdsombyggnad bör genomföras vid Stockholm Central – Tomtebodas bangård. Åtgärder vid Tomtebodas bangård behöver genomföras först och bör påbörjas under planperioden 2026–2037.
- Utbyggnad av ERTMS i Stockholmsområdet och på Ostkustbanan respektive Arlandabanan bör genomföras. 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.

Regeringen bör säkerställa utökade ekonomiska ramar för ett Arlandapaket

Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra järnvägssystemet i Stockholm- och Mälardalsregionen kan bli svåra att finansiera inom ramen för nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen.

Jag ser behov av att lansera ett Arlandapaket som innefattar bland annat ovan föreslagna åtgärder fram till år 2050. Dessa åtgärder uppgår till en betydande kostnad, men jag bedömer preliminärt att nyttan för samhället överstiger detta. Dessa åtgärder är av stor betydelse för Stockholm- och Mälardalsregionen och för Sverige som helhet i och med att de bidrar till ökad tillförlitlighet, kapacitet och tillgänglighet till såväl Arlanda flygplats som Stockholms- och Mälardalsregionen. Genomförande och finansiering av dessa åtgärder behöver därför säkerställas. Jag kommer i mina kommande redovisningar att återkomma till ytterligare förslag till åtgärder, som även sträcker sig till perioden efter år 2050.

1 Utredarens inledning

1.1 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.

1.2 En delrapport om järnvägssystemet

Jag ska enligt uppdraget lämna en slutredovisning senast i maj 2025. Jag har dock valt att redovisa mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag inom järnvägsområdet i en första delrapport.

I dialog med Regeringskansliet planeras för genomförandet av en hearing i nära anslutning till att denna rapport publiceras. En hearing kommer att ge möjlighet för inbjudna intressenter att göra sina inspel och lämna sina synpunkter på mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag avseende järnvägsområdet. Även andra intressenter kan inkomma till utredningen med skriftliga synpunkter. Jag kommer att ta del av och pröva de inspel och synpunkter som lämnas inför min beredning av den slutredovisning som lämnas senast i maj 2025.

1.3 Helhetsperspektiv och avgränsning

Den långsiktiga utvecklingen av kapaciteten i infrastrukturen och tillgängligheten till och från Arlanda flygplats behöver ses i ett helhetsperspektiv.

I min utredning finns därför behov av att ta hänsyn till de förutsättningar som råder och den utveckling som sker för såväl väg, järnväg och luftfart. 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 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. Denna delrapport är i huvudsak

avgränsad till att beröra mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag inom järnvägsområdet.

1.4 Arbetsformer 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 att föra en dialog med olika intressenter under utredningens genomförande för att ta del av faktaunderlag, analyser och bedömningar från olika intressenter.

Jag har i utredningsarbetet använt mig av ett omfattande källmaterial; betänkanden från statliga utredningar inklusive remissvar, myndighets- och aktörsrapporter, plandokument av olika slag samt olika intressenters analyser och inspel till utredningen. Därtill har vissa myndigheter, organisationer och bolag bidragit med kunskapsunderlag som berör frågor kopplade till mitt uppdrag. Jag har även genomfört studiebesök på Arlanda flygplats och andra flygplatser, deltagit i seminarier och haft enskilda möten.

I utredningen har jag hittills fört dialog med strax under 100 intressenter. Jag redovisar i bilaga 2 de intressenter som jag fört dialog med hittills. Jag kommer i min slutrapport att redovisa de underlag jag tagit del, även om jag i bilaga 3 redovisar en referensförteckning för de underlag som varit av särskild betydelse för denna delrapport.

Roschier Advokatbyrå AB har bistått mig med en juridisk bedömning om möjligheterna att ändra Arlandabaneavtalet.

Jag vill rikta ett stort tack till alla som tagit sig tid för att bidra i utredningsarbetet. Jag vill särskilt nämna Swedavia AB, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen som bidragit med analyser och underlag.

2 Viktiga utgångspunkter

2.1 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.

2.1.1 Transportpolitiken

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt 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 transportbehov. 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 miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.1.2 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 målsättningarna 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. Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (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. 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.

2.1.3 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.

Det finns även ett mål för turismpolitiken. Målet är att Sverige ska ha en hållbar turism, med ett hållbart resande och en hållbar och konkurrenskraftig besöksnäring som växer och bidrar till sysselsättning och attraktiva platser för besökare, boende, företag och investeringar i hela landet (prop. 2021/22:1, bet. 2021/22:NU1, rskr. 2021/22:113). Regeringen föreslår att målet för turismpolitiken upphör (2023/24:1 utgiftsområde 24 avsnitt 3.1) då målet för näringspolitiken anses tillräcklig.

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)

2.1.4 Försvarspolitiken 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.

2.2 Nationell plan för transportsystemet

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 byggstarta 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 och 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

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 propositionen anger regeringen att man avser att fatta beslut om fastställelse av den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under år 2026.

2.3 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 ett betänkande i juni 2022².

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 infrastruktur försörjning 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 lyfte jag bland annat fram 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 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

² Arlanda flygplats – en plan för framtiden, Ds 2022:11

steg ett och två åtgärder. Vidare framförde flera remissinstanser att totalförsvarsaspekten bör utredas vidare.

2.4 Dialog med intressenter

Jag har under utredningsarbetet hittills försökt att skapa mig en bild av olika intressenters planer och tankar om framtida utveckling av kapacitet i infrastrukturen och tillgänglighet till och från Arlanda flygplats. Jag redovisar nedan en kortfattad men översiktlig bild av den information jag tagit del av hittills.

2.4.1 Strategier och planer på längre sikt

I detta avsnitt väljer jag att redovisa vissa intressenters strategier och planer på längre sikt.

Region Stockholm

Den aktuella utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF5 2050, gäller fram till och med hösten 2025. 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 2.1 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 integreringen av Arlanda i det regionala och nationella järnvägs-systemet och 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 trafikförsörjningsprogram. I planen har bland annat identifierats långa restider till och från nordost och Södertälje, kapacitetsbrister för de inre delarna av pendeltågssystemet, längs E4-stråket och Märsta bytespunkt. Åtgärder med relevans för Arlanda är 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.

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

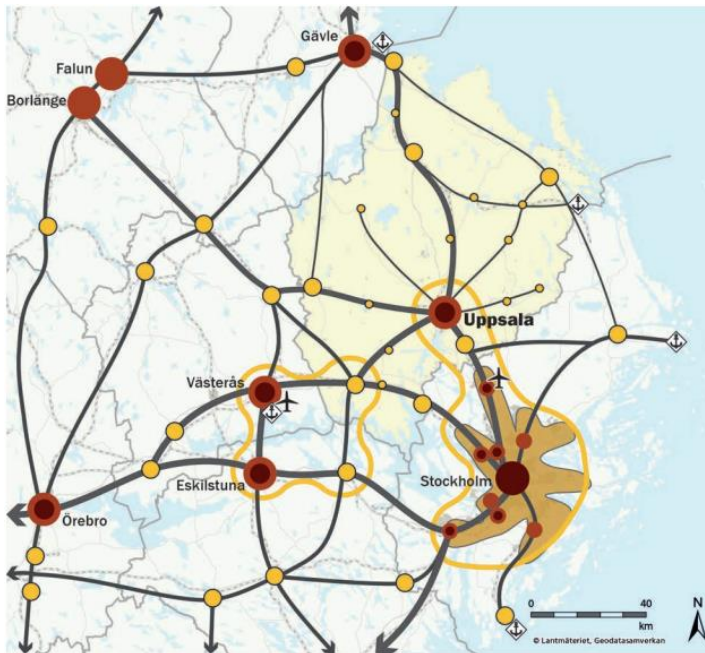
I den regionala utvecklingsplanen anges tre strategiska utvecklingsområden: en region för alla, en hållbart växande region och en nyskapande region. Inom ramen för en hållbart växande region finns bland annat det långsiktiga utvecklingsmålet ett transporteffektivt samhälle med tillgängliga och hållbara 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 ske 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 2.2 **Strukturbild för Uppsala län**

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



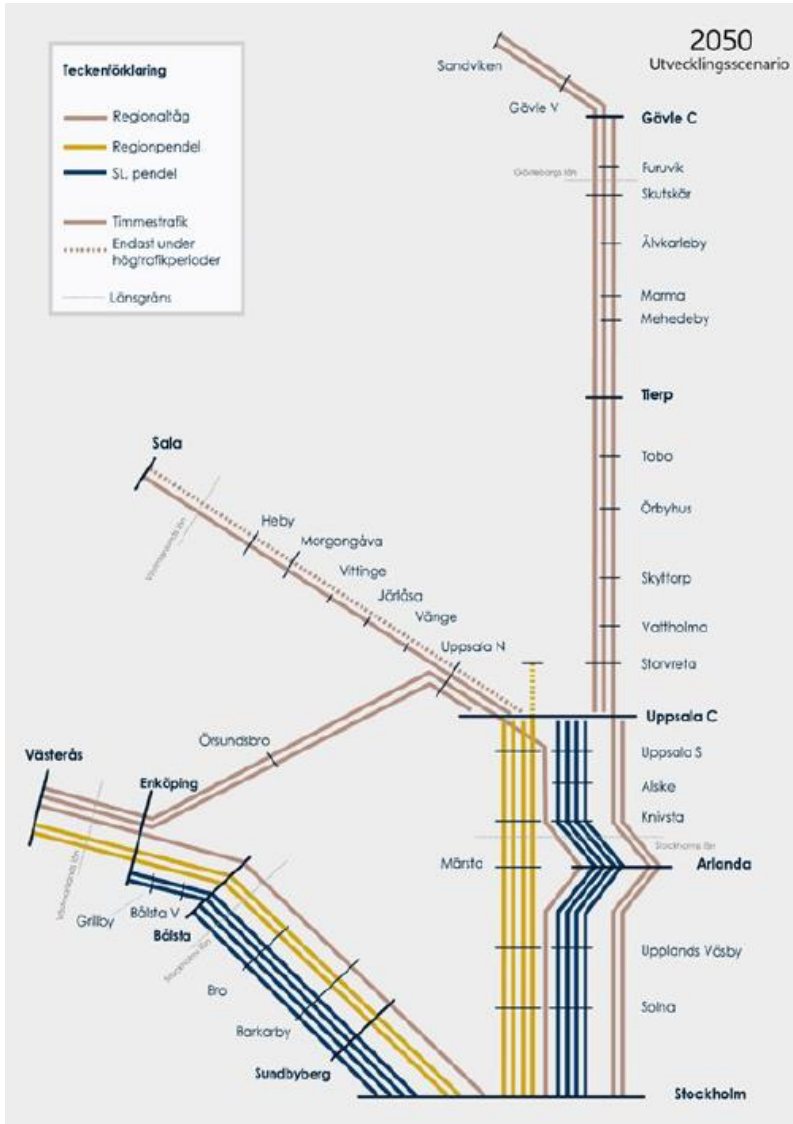
- | | | | | | |
|---|---|---|---------------------------|---|--|
|  | Stockholmsregionens centrala regionkärna |  | Regional stad |  | Samarbetsområden |
|  | Stockholmsregionens regionala stadskärnor |  | Kommunal huvudort i stråk |  | Primärt storregionalt transportsamband |
|  | Regional stad med storregionalt 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 375 000 invånare. Arbetspendlingen är avgörande för sysselsättning och tillväxt. Ostkustbanan, Mäljarbanan och 55:an-stråket utgör bärande axlar för vardagsresandet i länet. 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 där Region Uppsala kan se följande plan för persontågstrafiken till och från Arlanda flygplats. Arosbanan skulle här knyta ihop Mälardalen och ge en anslutning till Arlanda flygplats även norrifrån.

Figur 2.3 Plan för persontågstrafiken till och från Arlanda flygplats
Utvecklingsscenario 2050



Källa: Region Uppsala

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 som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälardalsregionen ekonomiskt, socialt och ekologiskt.

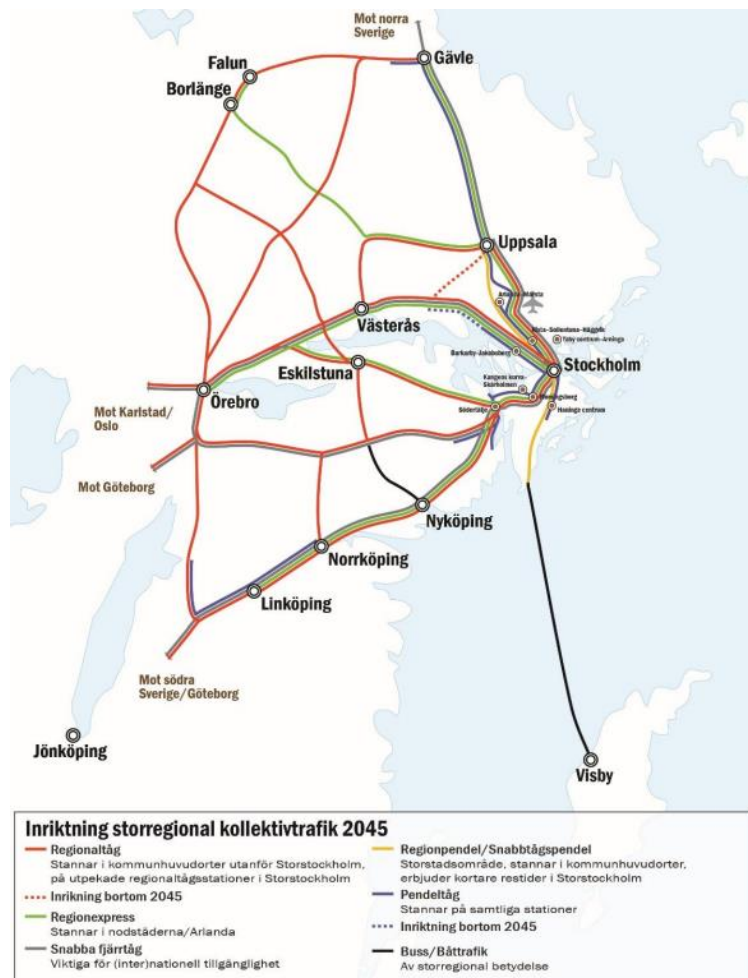
I Mälardalsrådets systemanalys konstateras att det finns kapacitetsbrist i såväl Arlandas infrastruktur som i den anslutande landinfrastrukturen, på både Ostkustbanan och E4:an. Utöver flygresenärerna tillkommer de som arbetar vid flygplatsen. Vägsystemet till Arlanda anses vara hårt belastat och kommer att belastas än mer av den förväntade dubblingen 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 restider. 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 2.4 Mälardalsrådets inriktning för storregional kollektivtrafik år 2045

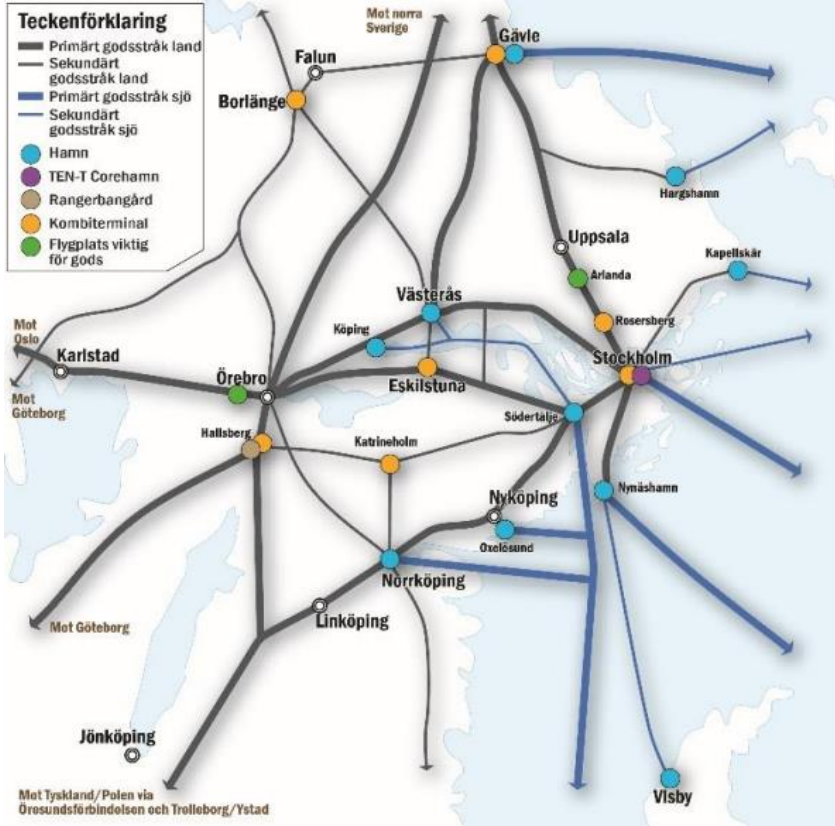


Källa: Mälardalsrådet

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 2.5 Stockholm-Mälardalens viktiga godsstråk och noder



Källa: Mälardalsrådet

Internationell tillgänglighet är avgörande för att upprätthålla Stockholm-Mälardalens konkurrenskraft. Koncentrationen av beslutsfunktioner, internationella flygförbindelser, hög-specialiserade funktioner och stora evenemang till huvudstadsregionen 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-Mälarenregionen 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 Tomtebodas och Kallhäll och E4 Förbifart Stockholm. Inför kommande planperiod lyfter Stockholm-Mälarenregionen fram flera investeringsbehov, exempelvis 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 – Tomtebodas bangård.

Stockholm 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 beslut 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 ger staten goda planeringsförutsättningar för en ordnad avveckling av flygplatsen senast år 2038.

Det finns många arbetsplatser i Stockholm. Antalet förvärvsarbetande 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 finns beror främst på 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 miljövänliga transporter. Med en timmes restid nås allt fler arbetsplatser inom länet, vilket gör det extra viktigt att prioritera resandet med pendel- och regionalståg. Staden lyfter bland annat fram stationerna i Älvsjö, Helenelund/Kista och Barkarby för ökad tillgänglighet. Kollektivtrafiken är en stomme i transportsystemet, viktig för stadens konkurrenskraft och medborgarnas välbefinnande, och det är därför viktigt med kollektivtrafikinvesteringar 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 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.

Godstransporterna når regionen via olika trafikslag. Den sista sträckan i transportkedjan sker i de flesta fall med lastbil från någon av godsterminalerna utanför de centrala delarna av staden. I Årsta och Rosersberg finns kombiterminaler för omlastning mellan väg och järnväg och därtill finns ett antal industrispår bland annat i Lunda, Värtan och Tomtebodavägen. 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 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.

Arlandaregionen

Arlandaregionen är ett samarbete mellan Knivsta kommun, Sigtuna kommun, Swedavia AB, Upplands Väsby kommun och Vallentuna kommun. 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. Arlandaregionen räknar med att de markbundna resorna till och från Arlanda beräknas öka med cirka 80 procent. 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 förbättrad kapacitet på 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 och en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda flygplats.

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 detaljplaneläggas 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 Arlandaregionen. 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.

2.4.2 Framförda önskemål

Jag har tagit del av många inspel och synpunkter som framförts av olika intressenter. För att ge läsaren en rimlig överblick över dessa

väljer jag nedan att redovisa de mest samstämmiga synpunkterna och inspelen av övergripande karaktär eller med koppling till järnvägsområdet.

- Bättre väg-, spår- och järnväg till och från Arlanda flygplats är nödvändigt, men är samtidigt inte tillräckligt för att stärka konkurrenskraften för Arlanda flygplats. Det krävs att Stockholm blir mer attraktivt för investeringar och företagande och att Stockholm är en större magnet för besöksnäringen - för att antalet flyglinjer med direkttrafik till Stockholm (inklusive interkontinentala flyglinjer) ska öka och därmed göra Arlanda flygplats mer konkurrenskraftigt.
- Stödet för Arlanda flygplats som nationellt- och internationellt flygplatsnav är inte tillräckligt starkt, vid jämförelse med till exempel Copenhagen Airport som har ett mer resolut stöd via bland annat samverkansorganisationen Greater Copenhagen, med medlemmar och ledning på båda sidor av Öresund. Det finns ingen fullt motsvarande regional samling och uppslutning i Stockholms- och Mälardalsområdet kring betydelsen av Arlanda flygplats och dess behov av utveckling. Detta kan bland annat åskådliggöras med att Stockholms kommun sedan 2022 valt att stå utanför samarbetet inom Connect Sweden vars syfte är att stärka Arlanda flygplats som modern flygplats med internationella flygförbindelser samt att staden ej heller längre är medlem i Mälardalsrådet.
- Arlanda flygplats riskerar förlora rollen som nationellt flygplatsnav om antalet inrikeslinjer fortsätter försvagas. Stora delar av landet saknar fullgoda alternativa transportmöjligheter och därför behöver Arlanda flygplats fokusera mer på inrikesflyget, samtidigt som inrikesflygets kostnader behöver ses över, alltifrån avgifter och skatter till kostnader att ta sig till och från Arlanda med marktransporter. Jag kan samtidigt konstatera att regeringen i september 2024 meddelade att man kommer att föreslå att flygskatten ska tas bort från mitten av 2025. Därtill har SAS och BRA Flyg i mitten av september ingått ett så kallat wet-lease avtal med innebörden att BRA hyr ut flygplan och besättning till SAS och att den tidtabellsbundna inrikes linjefarten flyttar från Bromma flygplats till Arlanda flygplats.

Därmed skapas nya förutsättningar för Arlanda flygplats som förstärker flygplatsens navfunktion i inrikestrafiken.

- Ledtiderna på Arlanda flygplats påverkar navfunktionen, inte minst för överdagenresor med inrikesflyget. Mycket av inrikesflyget kommer att parkeras vid angoringsplats avlägsen från terminalpirer vilket ställer krav på effektiv busstransfer från flygplanet till terminalen och utgången och vice versa. Kötiderna för säkerhetskontroll på Arlanda flygplats har förbättrats i samband med att den nya säkerhetskontrollen har installerats under 2023, men kapacitetsbegränsningar återstår kring gränskontrollen (bland annat orsakat av trånga terminalpassager) som behöver åtgärdas. Införandet av EES (Entry Exit System) i EU:s yttre gränskontroll kommer dessutom sannolikt öka köbildningen åtminstone under den närmaste tiden efter ikraftträdandet.
- Flygplatsens terminaler upplevs inte bara som trånga utan även som för utsträckta (i stället för centrerade). Gångavståndet mellan Terminal 2 i söder till Pir F i norr är ca 1100 meter. Det är också tydligt att flygplatsen har byggts i etapper över decennierna med successiv tillförsel av nya terminaler (först Terminal 5, därefter Terminal 4, 2, 3, och Pir F). Det finns för få utgångar, då alla ankommande kanaliseras till en utgång i den nya Terminal 5. Många resenärer får därmed långa gångtider inom flygplatsen, inte minst gäller detta för den nuvarande angoringsplatsen för bussar utanför den tidigare Terminal 4. Det betyder framför allt långa ledtider till eller från flygplanet för resenärer som använder lokalbuss, flygbuss eller expressbuss, eller som använder egen bil som parkeras på Arlandas långtidsparkeringar.
- Tillförlitligheten till järnvägen måste förbättras. Detta kan ske genom ökad kapacitet med fler spår och andra kapacitetshöjande åtgärder, bland annat genom stationsutveckling vid Märsta Station och Arlanda C. Kapacitetsförstärkning i järnvägsanläggningen löser inte alla problem. Vidmakthållandet av järnvägen behöver prioriteras i högre utsträckning och det är viktigt att se till helheten dvs. både infrastruktur och trafikering. Avtalet mellan A-Train AB och staten är ett bra exempel på detta,

där många anser att andra förutsättningar bör ges för tågtrafiken och den som använder denna.

- Det är orimligt dyrt att resa med Arlanda Express, samtidigt som avtalet mellan A-Train AB och staten låser både kapacitetsutnyttjandet av spår och biljettprisnivåer med alternativa transporter med pendeltåg (SL/UL), regionaltåg (Mälartåg) och fjärrtåg (SJ AB, Vy) genom den höga stationsavgiften på Arlanda Central. Det är en viktig förklaring till varför Arlanda flygplats kollektivtrafikandel är markant lägre i jämförelse med motsvarande flygplatser i närområdet, till exempel Oslo och Köpenhamns flygplatser.

2.5 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.

3 Nulägesbild av transportsystemet

Preliminär bedömning: Arlanda flygplats har en särställning i det svenska flygplatssystemet och är en betydelsefull nod i transport-systemet. Arlanda flygplats är en nationell angelägenhet för medborgare och näringsliv och som sådan behöver flygplatsen vara tillgänglig för hela Sverige, både via transporter på marken och i luften.

Arlanda flygplats är den närmaste storflygplatsen för stora delar av Sverige. Det betyder att Arlanda för många är start- eller slutdestination, medan den för andra utgör ett nav för inrikes och utrikes transfertrafik. För stora områden som ligger mellan Arlanda och Köpenhamns flygplatser och som samtidigt är belägna nära spårinfrastruktur är restiden till närmaste storflygplats kortare med tåg jämfört med bil.

Transportsystemet har under de senaste åren haft betydande utmaningar. En viss återgång har skett, även om transportererna i huvudsak fortfarande understiger 2019 års trafik och resandevolymer.

Jag bedömer att det i nuläget finns brister i tillförlitlighet, kapacitet, tillgänglighet och robusthet i järnvägssystemet. Dessa brister accentueras med ökad befolkning, en förtätning mellan Uppsala och Stockholm och överflyttning av mer resor och transporter till järnväg. Jag bedömer att dagens biljettsystem är splittrat och gör det svårt för resenärerna att få en god överblick och enkelhet i sitt resande.

Jag ser bland annat behov av att fördjupa min analys avseende Roslagsbanan och en eventuell förlängning till Arlanda flygplats, åtgärder för att öka tillförlitligheten i järnvägssystemet samt godstrafikens förutsättningar

3.1 Det svenska transportsystemet

3.1.1 Transportsystemets betydelse

Sverige har under lång tid byggt sitt välstånd på att utbilda hela befolkningen samt att producera och exportera varor och tjänster av högt teknik- och kunskapsinnehåll. Beslutet om folkskolestadgan 1842, ett riksdagsbeslut om allmän folkskola, kan sägas vara en startpunkt var det nya Sverige. Under 1800-talets senare del samt under 1900-talet skedde en kraftig transformation. År 1900 arbetade cirka 50 procent av den arbetsföra befolkningen i jordbrukssektorn medan motsvarande siffra år 2020 var 3 procent enligt Jordbruksverket respektive SCB. Under den första delen av perioden lämnade arbetskraften jordbrukssektorn för att i stället arbeta i industrisektorn. De senaste decennierna har arbetskraften i tjänstesektorn ökat kraftigt på bekostnad av såväl jordbrukssektorn som industrisektorn.

Under 1900-talet har den svenska ekonomin upplevt kraftiga omstruktureringar. De mest kända, och kanske mest smärtsamma, torde vara 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.

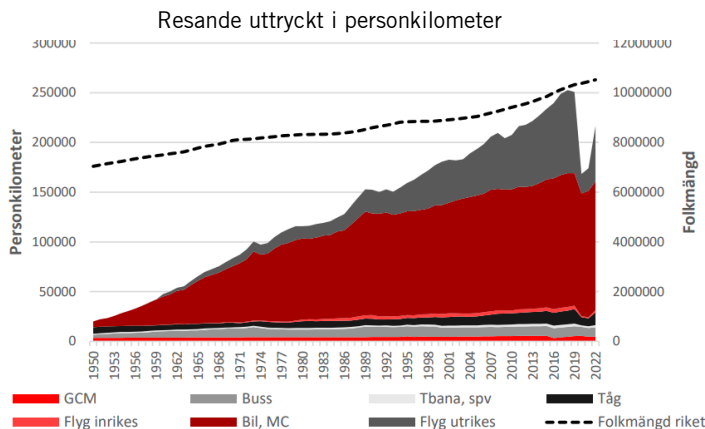
Sverige har en lång och framgångsrik industritradition och är som stark kunskapsekonomi nära sammanflätad med den globala ekonomin. Genom handel med varor och tjänster, investeringar, flöde av kapital och arbetskraft mellan olika länder stärks dessa samband.

Sverige är ett stort och avlångt land. Avstånden är långa såväl inom landet som till marknader som är viktiga för svenskt näringsliv. En god tillgänglighet möjliggör ekonomisk utveckling, arbetstillfällen 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.

3.1.2 Utveckling i 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.

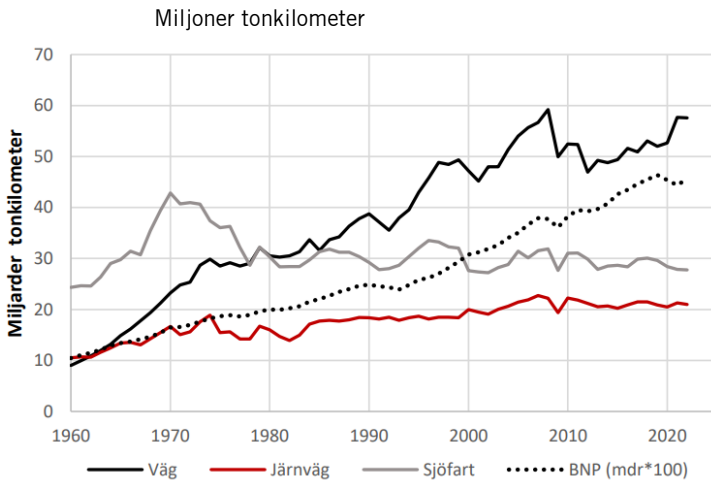
Figur 3.1 Resande med olika färdmedel 1950-2022 samt befolkningsutveckling



Under den största 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. 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. Majoriteten av de gränsöverskridande transportererna 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 3.2 Inrikes godstransportarbete per trafikslag 1960-2022



Källa: Trafikverket

3.1.3 Flygtrafikens utveckling och 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 Mälarenregionen 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 2023 uppgick antalet passagerare för Arlanda och Bromma flygplatser tillsammans till cirka 23 miljoner, varav nästan 95 procent var passagerare vid Arlanda flygplats. Det visar på Arlanda flygplats betydelse i Stockholmsregionen och som kommer förstärkas ytterligare när BRA Flyg lämnar inrikesmarknaden på Bromma flygplats vid årsskiftet 2024/2025.

Tabell 3.1 Passagerarutveckling vid Arlanda och Bromma flygplatser 2018-2023

Antal miljoner passagerare

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

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 budskap som BRA flyg respektive SAS lämnade i mitten av september om förändringar på flygtrafikmarknaden för 2025 och framåt kommer innebära en ytterligare tonvikt på och betydelse av Arlanda flygplats.

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 tidigare topposition som Nordens största flygplats, mätt i antalet passagerare. Faktum är att Arlanda flygplats sedan över tio år är distanserad av både Oslo och Köpenhamn flygplatser, där den sistnämnda har nära 25 procent fler resenärer år 2023 jämfört med Arlanda flygplats. Även om Bromma flygplats skulle inräknas är Arlanda flygplats den tredje största flygplatsen i Norden, mätt i antalet passagerare.

Tabell 3.2 Antalet passagerare för utvalda år vid huvudstadsflygplatser

Antal miljoner passagerare

År	Helsingfors flygplats	Arlanda flygplats	Oslo flygplats	Köpenhamn flygplats
2003	9,7	15,1	13,6	17,7
2013	15,3	20,7	22,9	24,1
2019	21,8	25,6	28,6	30,3
2023	15,3	21,8	25,1	26,8

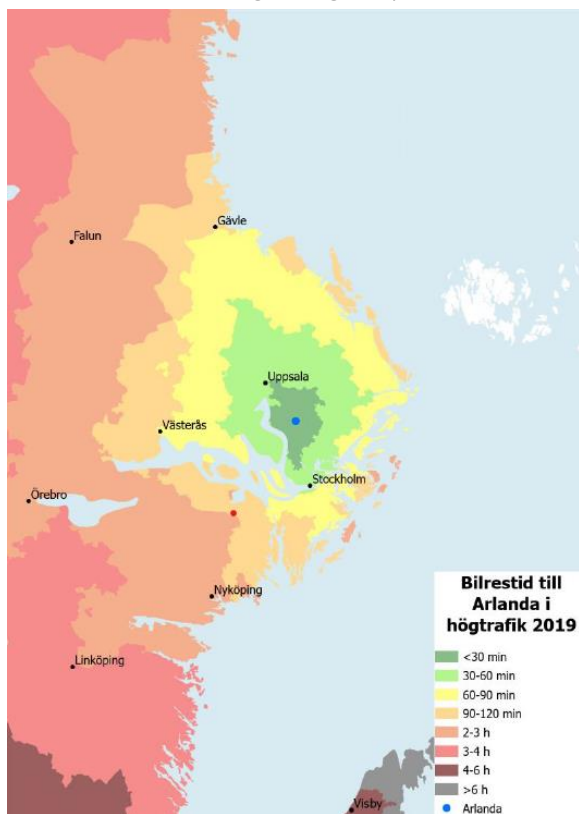
Källa: Bearbetning av flygplatsstatistik från Finavia, Transportstyrelsen, Avinor och Copenhagen Airport

I min slutrapportering kommer jag utveckla min redogörelse kring bedömningen av Arlanda flygplats framtida förmåga att leverera en konkurrenskraftig flygplatsprodukt som gagnar tillgänglighet och hållbarhet.

3.1.4 Tillgänglighet till och från Arlanda flygplats

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. 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, medan Falun, Örebro, Nyköping och Linköping har över två timmars bilrestid till Arlanda i rusningstrafik. Se figur nedan.

Figur 3.3 Modelleräknad restid till Arlanda
Förmiddagens högtrafikperiod år 2019



Källa: Trafikverket

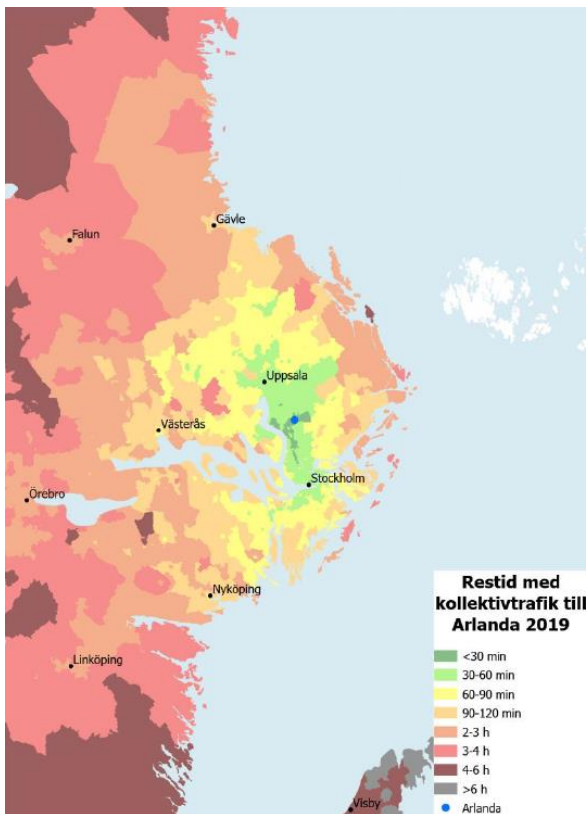
Fram mot år 2045 väntas enligt Trafikverket vissa förändringar i trafiksituationen. Med ökad befolkning och tillväxt i ekonomin förväntas en ökning av efterfrågan på resor och trafikarbete på väg. Det väntas leda till en generellt ökad trängsel på flera vägar som används för resor till Arlanda. Samtidigt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

Arlanda flygplats är den närmaste storflygplats utifrån bilrestid för stora delar av Mälardalen, Östra och norra delen av Sverige, medan det är en god tillgänglighet till Köpenhamns flygplats från Skåne, Hallands och Kronobergs län. I Jönköpingstrakten är bilrestiden ungefär densamma till Arlanda som Köpenhamns flygplats, cirka 3-4 timmar.

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. Se figur nedan.

Figur 3.4 Restid med kollektivtrafik till Arlanda flygplats år 2019

Exklusive vänte- 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 som ligger mellan Arlanda och Köpenhamns flygplatser och samtidigt ligger nära spårinfrastruktur är restiden till närmaste flygplats kortare med tåg jämfört med bil.

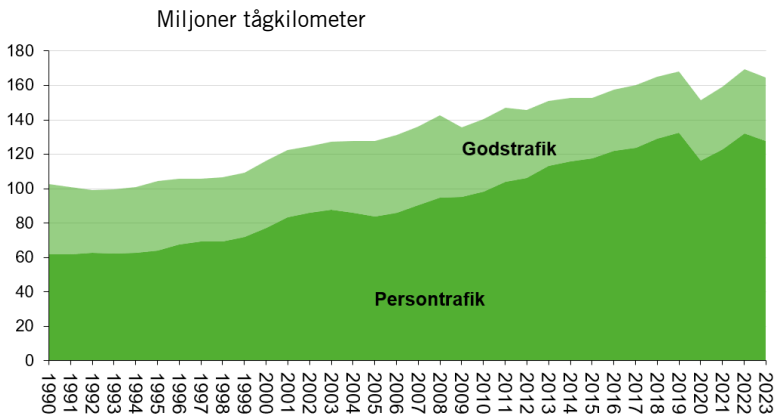
År 2045 väntas restiden med tåg till närmaste storflygplats påverkas i vissa områden där det genomförs järnvägsinvesteringar såsom Ostlänken och två nya spår Hässleholm-Lund. I övrigt bedömer Trafikverket att skillnaden i kollektivtrafikrestid är måttliga.

3.1.5 Utveckling inom järnvägsområdet

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 signalsystemet ERTMS³.

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

Figur 3.5 Järnvägens trafik 1990-2023

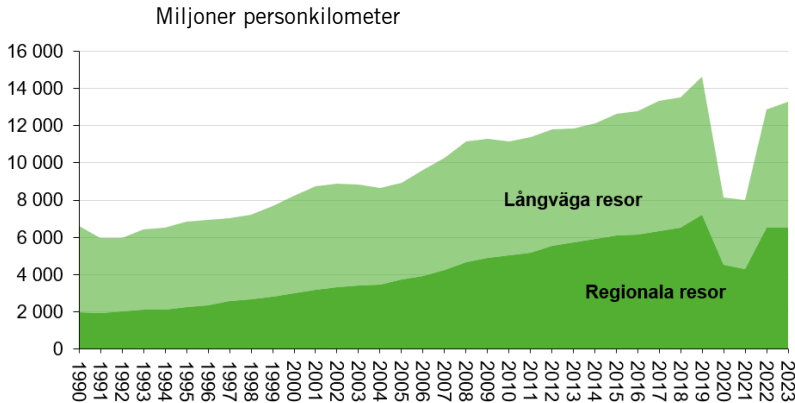


Källa: Trafikanalys

³ Tågskyddssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System).

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.

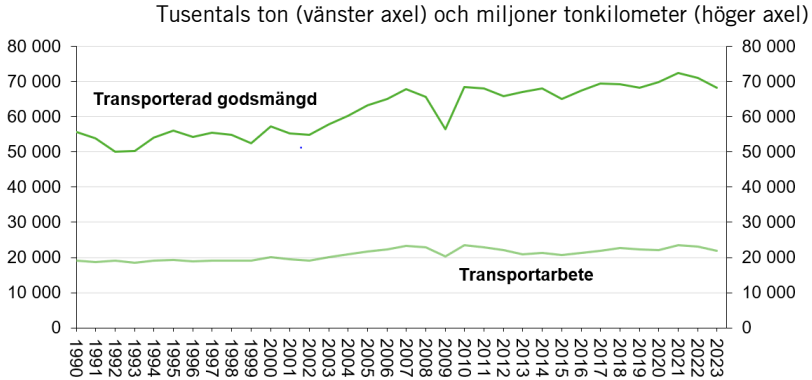
Figur 3.6 Persontransportarbete med järnväg, fördelat på regionala och långväga resor, 1990-2023



Källa: Trafikanalys. 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.

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. Godstransportarbetet på järnväg uppgick under år 2023 till cirka 22 miljarder tonkilometer, en minskning med cirka 5 procent jämfört med föregående år. Vagnslastgodis var den största transporttypen med 53 procent av det totala transportarbetet år 2023.

Figur 3.7 Transportarbete i tonkilometer och transporterad godsmängd i ton på järnväg 1990-2023

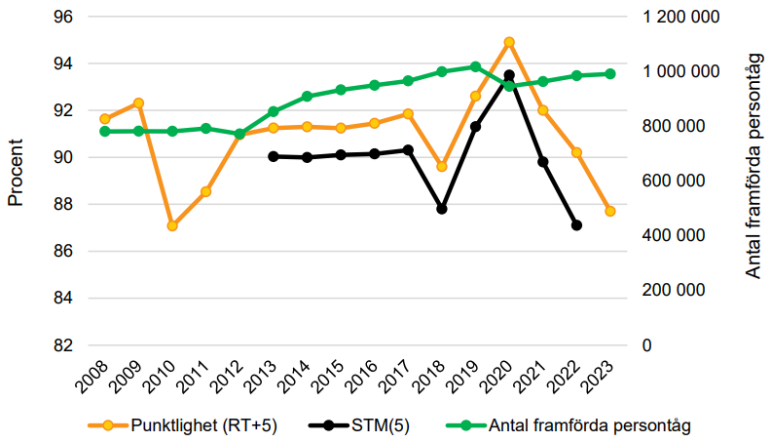


Källa: Trafikanalys. Kommentar: Före 2009 ingår inte transit från Norge till Norge i statistiken. Detta medför att utrikes transporter före 2009 inte är jämförbar med senare år. Före 2002 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar. Statistiken från och med 2018 är inte jämför med tidigare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

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 uppmätts för både person- och godståg, med undantag för 2010. I figuren nedan framgår punktlighetens utveckling för persontåg.

Figur 3.8 Persontågens punktlighet (RT+5) och STM(5) med 5 minuters förseningsmarginal mätt vid slutstation, 2008-2023



Källa: Trafikanalys. 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.

3.1.6 Utveckling av organisation och marknad

Det trafikpolitiska beslutet 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 trafik huvudmännen. Därefter har marknaden gradvis öppnats upp för nya aktörer.

Konkurrens om spåren, i form av deltagande i upphandlingar inleddes redan 1989-90. 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 idag 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 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 gods-transportmarknaden 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 veckosluts- trafik 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 trafikslags- övergripande myndighet för reglering, tillstånd och tillsyn samt registerhållning. I början av år 2010 bildades Infranord AB genom en bolagisering av Banverket Produktion. Senare 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 i 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 idag 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.

SJ AB kör regionaltågstrafik mellan Stockholm – Uppsala. Från och med den 15 december 2024 kommer SJ AB inte längre att köra denna sträcka. SJ AB hänvisar till växande konkurrens från Mälartåg och att tågtrafiken bedrivs med förlust. Från den 15 december 2024 utökar Mälartåg trafiken med fler avgångar mellan Stockholm och Uppsala.

3.1.7 Järnvägsbranschens samverkansforum

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS)⁴ 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.

3.2 Järnvägsnätet i Arlanda flygplats omland

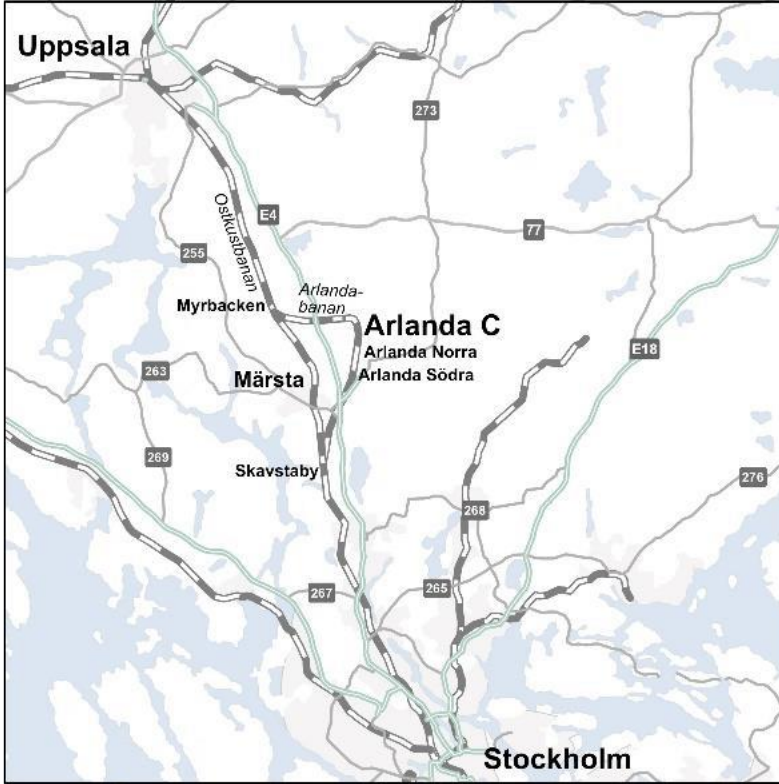
3.2.1 Översiktligt om järnvägsnätet

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.

⁴ Följande parter ingår i JBS: Byggföretagen, Green Cargo, Jernhusen, MTR Nordic, Region Stockholm, SJ, Skånetrafiken, Svensk Kollektivtrafik, Trafikverket, Tågöretagen, Vossloh och Västtrafik.

Figur 3.9 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 Arlandabanens infrastruktur, medan A-Train AB är infrastrukturförvaltare för Arlandabanen samt bedriver flygpendeltågtrafik. Den övriga järnvägsinfrastrukturen som nämns ägs av staten och förvaltas av Trafikverket.

3.2.2 Arlandabanans tillkomst och förutsättningar

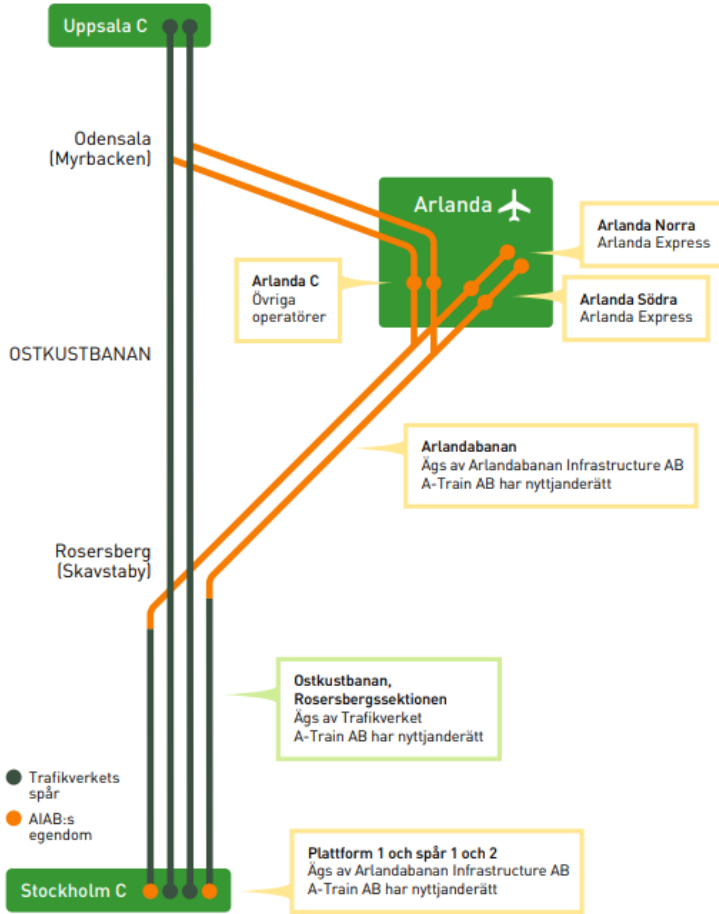
Arlandabanan har kommit till stånd genom en samverkanslösning mellan staten och en privat aktör, A-Train AB. A-Train AB byggde Arlandabanan och tillhörande stationer under åren 1995–1999. A-Train AB hade även ansvar för att projektet finansierades under avtalsperioden utöver den del som staten bidrog 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 idag 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 3.10 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 tåglägen per timme och upp till sex tåglägen 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 tågläge 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 biljettspärrarna. 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.

3.2.3 Järnvägens kapacitet och trafikering

Kapacitetsförutsättningar för Ostkustbanan och Arlandabanan

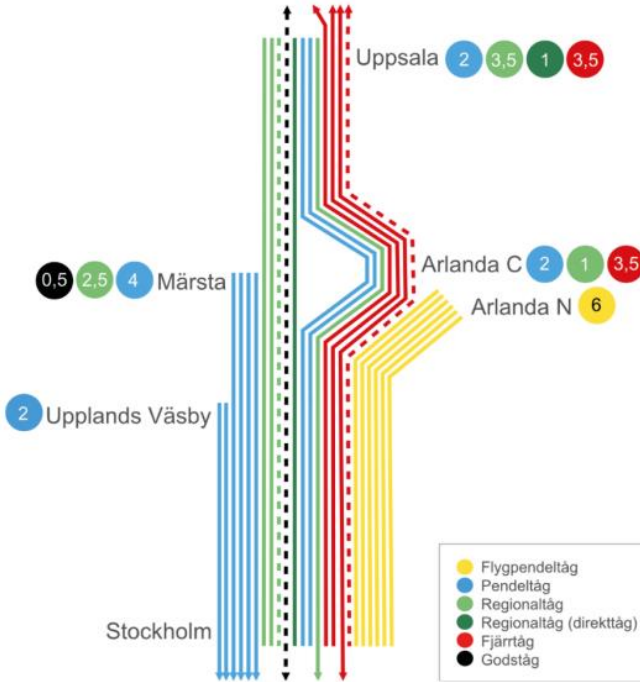
Den fyrspåriga sträckan Stockholm Central – Skavstaby har en teoretisk kapacitet som medger trafikering med tre minuters intervall motsvarande 20 tåg per timme och riktning på respektive spår. På ytterspåren medför blandningen av olika tågtyper och korsande tågvägar i Skavstaby en viss kapacitetsförlust. Detta innebär i praktiken att kapaciteten på sträckan uppgår till omkring 14 tåg per timme och riktning på ytterspåren. På innerspåren 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 (ytterspåren) 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 tidsvis 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 spåren trafikerar av pendeltåg och godståg, medan de yttre spåren 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 3.11 Nuvarande trafikutbud 2023 på sträckan Stockholm-Uppsala under en högtrafiktimme



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 redovisas kapacitetsutnyttjandet på Ostkustbanan mellan Tomtebodavägen och Uppsala Central under 2023 per dygn och under de två mest belastade timmarna.

Tabell 3.3 Kapacitetsutnyttjande på sträckan Tomtebodavästra – Uppsala Central

Per dygn respektive under max 2 timme, tågplan T23

Sträcka	Kapacitetsutnyttjande per dygn	Kapacitetsutnyttjande per max 2 timme
Tomtebodavästra – Upplands Väsby (i)	35 %	47 %
Tomtebodavästra – 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

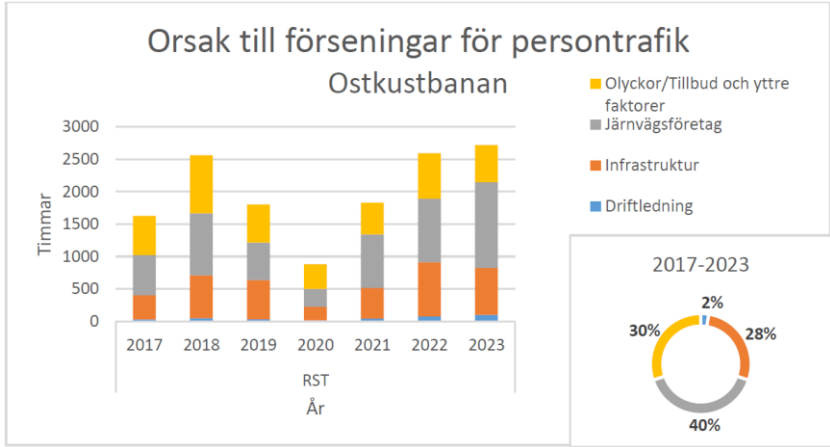
Det förhållandevis låga kapacitetsutnyttjandet på innerspårarna mellan Tomtebodavästra och Upplands Väsby förklaras av att många pendeltåg var inställda under år 2023 (tågplan T23). Enligt modellen för kapacitetsberäkningar hade kapacitetsutnyttjandet på innerspårarna uppgått till 60 procent under de 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

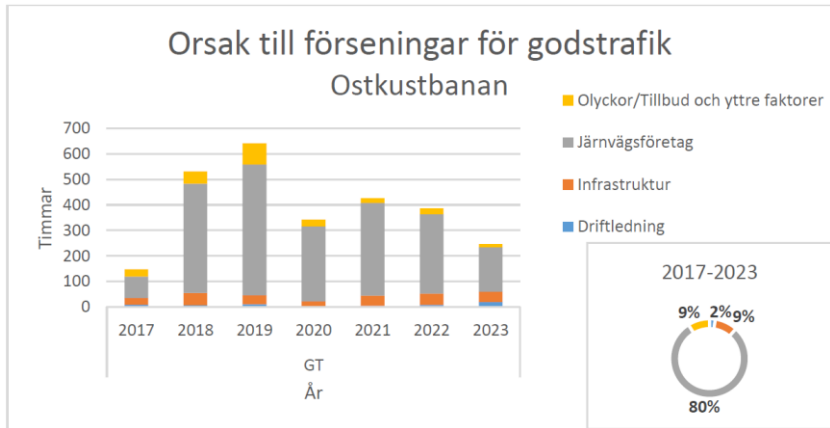
Orsaken till förseningar för samtliga tågslag på sträckan Stockholm Central – Upplands Väsby – Uppsala beror till 27 procent på driftledning och infrastruktur, 46 procent på järnvägsföretagen och 27 procent på olyckor/tillbud och yttre faktorer. I följande två figurer framgår antal förseningstimmar för person- respektive godstrafik för perioden 2017 – 2023. De infrastrukturellerade orsakerna har ökat under åren 2021 till 2023.

Figur 3.12 Orsak till förseningar för persontrafik på Ostkustbanan
Förseningstimmar



Källa: Trafikverket

Figur 3.13 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 3.14 Förseningar på Ostkustbanan som beror på infrastruktur

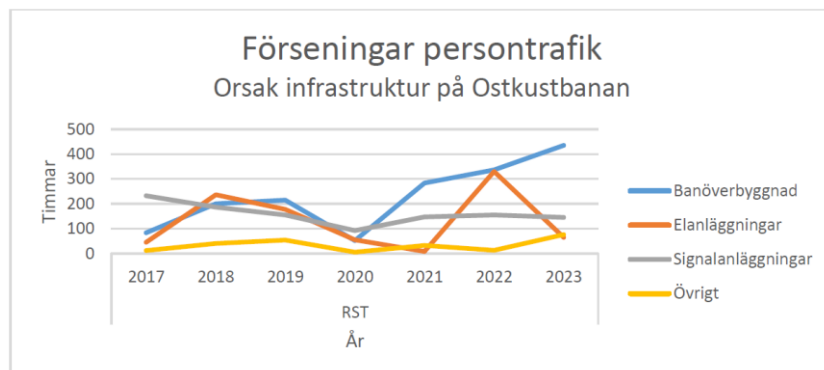
Förseningstimmar, fördelning totalt 2017-2023



Källa: Trafikverket

Figur 3.15 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 Expresståg i tid inom 5 minuter, jämfört med 96 procent året före. En bidragande orsak till den minskade punktligheten var den urspårningsolycka

som skadade Arlandabanans 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 igång först i början av oktober 2023.

Tabell 3.4 Tåg i tid – Arlanda Express

Procent

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

Källa: Arlandabanans Infrastructure AB

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 biljettpssystem 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. Länstrafiken 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. Bakom Movingobiljetten står Mälardalstrafik som ägs gemensamt av de kollektivtrafikansvariga i Mälardalen.

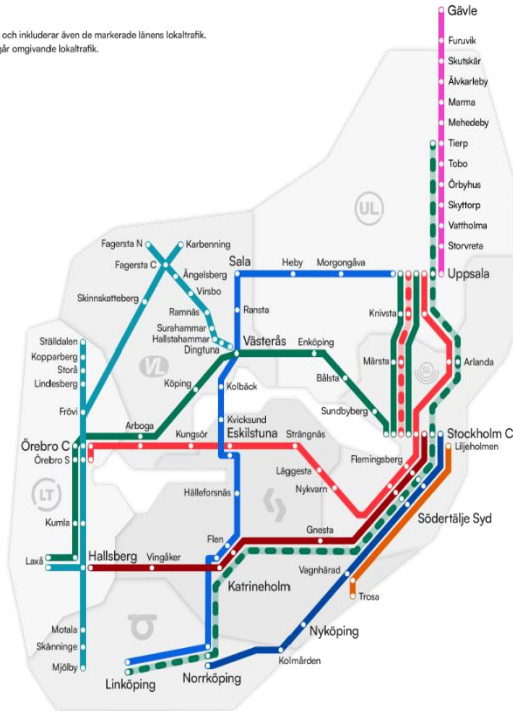
Movingo har en giltighet 5 dagar i månaden (5/30), eller 30/90/365 dagar. Priset för en Movingobiljett beror på giltighetstiden och på vilken sträcka eller vilka sträckor man reser på.

Figur 3.16 Movingo



Kartan utgår från Movingo Alla sträckor-biljetten och inkluderar även de markerade länens lokaltrafik. För Movingo mellan två regionalstågstationer ingår omliggande lokaltrafik.

- Mälartåg**
 - Enstaka avgångar
 - 3-4 avgångar i vardera riktning på vardagar under rusningstrafik
- SJ**
 - SJ Regional
 - SJ InterCity
 - Giltig med Movingo Alla sträckor på linjen Linköping - Stockholm - Tierp
- Trosabussen**
 - Biljetten med giltighet Vagnhärad - Stockholm
- Tåg i Bergslagen**
 - Giltig med längdighet och Movingo Alla sträckor
- Lokaltrafik**
 - SL
 - Sörmlandsstrafiken
 - UL
 - VL
 - Länstrafiken Örebro
 - Östgötatrafiken



Källa: Mälardalstrafik

För att nyttja Movingo behöver man ta hänsyn till en rad restriktioner. Några exempel; Inom Sörmlands-, Västmanlands- och Örebro län samt delar av Östergötlands län gäller respektive lokaltrafiks pendlarkort. Movingo säljs därför inte på dessa sträckor. På sträckan Uppsala-Knivsta-Arlanda går det att köpa Movingo då den har giltighet via UL men för att resa vidare inom SL behövs kompletterande biljett. Vidare gäller Movingo endast på SJ regionaltåg inom området. Det innebär att Movingo inte gäller på SJ AB:S X 2000, övriga snabbtåg eller nattåg.

Jag avser att återkomma i min slutrapportering med konkreta förslag på utveckling av biljettsystem för kollektivtrafiken i Arlandas omland.

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.

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 trafikerar av pendeltåg och godståg på de inre spåren och de yttre spåren av fjärr- och regionaltåg samt Arlanda Express. Norr om Skavstaby trafikerar sträckan via Märsta av godståg och regionaltåg samt de pendeltåg som vänder i Märsta. Sträckan via Arlanda Central trafikerar 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 innerspårerna 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.

Tjänstanläggningar 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, och

- 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 3.5 Viktiga tjänsteanläggningar/funktioner i Stockholmsområdet

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

Källa: Trafikverket

3.2.4 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 trettiotvå basentreprenader som geografiskt täcker hela järnvägssystemet. Basentreprenaderna bedrivs i kontrakt med en varaktighet på cirka 6 år. Trafikverket har även nationella kontrakt såsom trädssäkring 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 omland⁵.

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

⁵ 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). Mäljarbanan; 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 (Tomteboda övre)-Sundbyberg, bandel 409 (Tomteboda)-Stockholm City-(Stockholm södra). Arlandabanan (bandel 437 (Skavstaby)-Arlanda central, bandel 438 (Arlanda central)-Myrbacken) och bangårdar (bandel 402 Hagalund, bandel 403 Tomteboda och bandel 407 Älvsjö).

Tabell 3.6 Totalt behov basunderhåll och reinvesteringar under perioden 2026-2037, Arlanda flygplats omland

Miljarder kronor

Verksamhet	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 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, Tomtebodavägen och Ålvsjö. I tabellen nedan framgår bedömning av reinvesteringar per stråk i Arlanda flygplats omland

Tabell 3.7 Reinvesteringar per stråk under perioden 2026-2037, 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 %) och kraftförsörjning (13 %). 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, Tomtebodan och Älvsjö bedöms ha ett reinvesteringsbehov på 1,4 miljarder kronor, varav behoven är störst inom spårväxlar (69 %) och kontaktledning (27 %).

För Ostkustbanan uppgår behovet till 2,7 miljarder, med behov av reinvesteringar för spårväxlar (39 %), signalställverk (27 %) och kontaktledning och kraftförsörjning (24 %). Större planerade reinvesteringar på Ostkustbanan är växelbyten vid Märsta, kontaktledningsupprustning Märsta-Uppsala, förstärkningsåtgärder 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 %). På Dalabanen uppgår reinvesteringsbehovet till nästan 1,0 miljarder kronor, varav det finns behov av åtgärder inom kontaktledning (49 %), spårväxlar (24 %) och vägskyddsanläggningar (23 %). Behoven vid Mälärbanan uppgår till 2,5 miljarder kronor, varav behoven är störst inom signal och ställverk (51 %) och kraftledning och kraftförsörjning (30 %). För (Sala)-Oxelösund uppgår behoven till 0,2 miljarder kronor, varav behoven är störst för vägskyddsanläggningar och signalställverk (88 %).

De tre bandelarna 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 % respektive 14 % 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 målsättning, 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 genomförandeplan 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 idag 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 entreprenörerna, istället 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 istället 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. Idag 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. Ursparningen 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.

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 lokaliseringstuderingen 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 3.8 Åtgärder i Trafikverkets genomförandeplan 2024-2029

Tierp, samtidig infart	Signalåtgärd	2028-2029
Örebyhus, signalställverk	Signalåtgärd	2029-efter 2029
Uppsala-Gävle, anpassning av stationslägen för nya tåg	Övrigt	2025-2027
Samman, Örbyhus	Kontaktledningsupprustning	2029-efter 2029
Österplan, Uppsala, nytt vändspår	Övrigt	2025-2026
Märsta-Uppsala	Kontaktledningsupprustning	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, funktionsanpassningar efter Citybanan	Övrigt	Pågår-2026

Källa: Trafikverket

ERTMS-utbyggnad

Den nationella implementeringsplanen avseende det nya signalsystemet 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 huvudscenariot har varit att banorna söder om det centrala snittet (Älvsjö-Ulriksdal) kommer först och därefter Mälärbanan följt av det centrala snittet och sist Ostkustbanan. Korridorval för fyrspåret 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 idag 129 pendeltågsfordon av tre typer, varav en typ redan är utrustad 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.

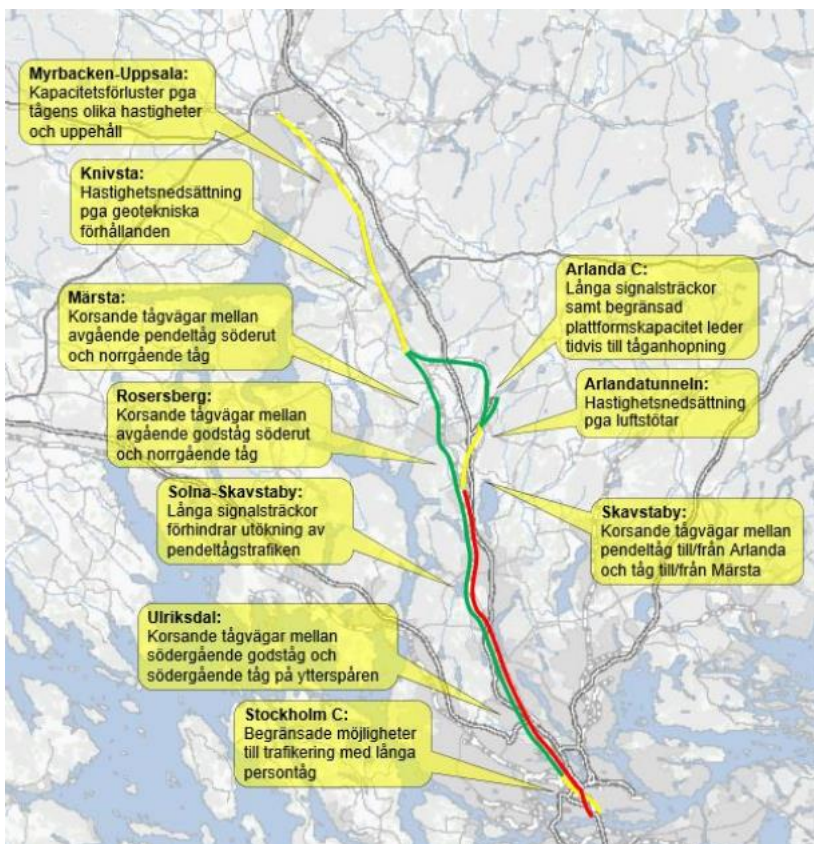
Trafikverket förväntar sig inga större omedelbara kapacitetshöjande effekter av ETCS-införande (ERTMS Level 2), utan initialt antas motsvarande kapacitet som idag. Trafikverket genomför en kapacitetsanalys som bedöms bli klar under hösten.

3.2.5 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 3.17 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 Mälärbanan. 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 resenärsmiljö. 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 regionaltåg. Denna brist hindrar också en utveckling av pendeltågstrafiken mellan Stockholm (Citybanan) och Märsta respektive Arlanda/Uppsala. Av signaltekniska skäl kan pendeltåg inte vända vid Norrvikens plattform exempelvis vid trafikstörningar. Eftersom pendel- och regionaltågen 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

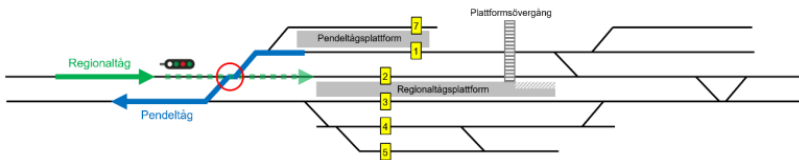
Norr om Skavstaby begränsas kapaciteten av tågens uppehåll vid Arlanda Central, vilket beror på att Arlanda Central endast har ett plattformsspår i respektive riktning. Det resulterar tidvis i att tåganhopning uppstår och att vissa tåg behöver vänta i tunneln tills framförvarande tåg lämnat plattformen. 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 tunnelmynningen. Anledningen till detta är att det annars uppstår kraftiga luftstötter när tågen kör in i tunneln. Luftstötarna kan skada dörrar och annan utrustning vid stationerna inne i 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 3.18 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 regional-tågen 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 resenärsmiljö.

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 tidtabellslåsningar och ökar störningskänsligheten.

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

En ökad trafikerings 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. Jag kommer att redogöra ytterligare för detta i min slutredovisning.

3.2.6 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 invånare⁶ 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 RUFSS 2050 lyfter regionen behoven av stärkt kollektivtrafik mellan Arlanda flygplats och de regionala

⁶ I nordostkommunerna ingår Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.

stadskärnorna Barkarby-Jakobsberg och Täby C-Arninge, även om man inte slår fast någon lösning.

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 idag är otillräckligt men att det fortsatta utredningsbehovet behöver klarläggas. För närvarande pågår en beslutsprocess avseende RUF 2060. Det är i nuläget oklart i vilken mån som en utveckling av Roslagsbanan i dessa delar fångas av regionens kommande RUF 2060 och följande kollektivtrafikplanering. För att kunna ta ställning till en utbyggd Roslagsbana krävs, enligt min bedömning, bland annat fördjupade lokaliserings- och geotekniska studier.

4 Omvärldsfaktorer av betydelse

Preliminär bedömning: Det råder stora osäkerheter kring den framtida utvecklingen med hänsyn trafikens återhämtning efter pandemin, förändringar på den svenska flygmarknaden, den geopolitiska situationen och säkerhetsläget och omställning av transportsystemet.

Den nya järnvägskapacitetsförordningen som hanteras i ett trilogförfarande kan komma att ge nya förutsättningar och möjligheter för infrastrukturförvaltare och tågbolag. Flera delar i förslaget till förordning kan ge nya förutsättningar för tågtrafiken i Arlanda flygplats omland, till exempel avseende strategisk vägledning från medlemsstaterna eller rättigheter att få teckna ramavtal om infrastrukturkapacitet.

Jag ser behov av fördjupade analyser inom flera områden, där jag kommer att återkomma i dessa delar i min kommande slutredovisning. Det gäller exempelvis frågor kopplade till krisberedskap, förändrad reglering avseende det transeuropeiska transportnätet samt kommissionens förslag avseende ny järnvägskapacitetsförordning.

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 och

år 2023 var antalet passagerare knappt 22 miljoner på Arlanda flygplats, vilket motsvarar cirka 85 procent i förhållande till 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 nås 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.

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 har de första nio månaderna 2024 22,8 miljoner passagerare i jämförelse med Arlandas 17,5 miljoner. Det är 5,3 miljoner eller 30 procent fler passagerare.

Hitills under 2024 (januari till september) ökar antalet passagerare på svenska flygplatser med drygt 1 procent i jämförelse med motsvarande period 2023. På Arlanda ser det något ljusare ut

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

Utrikestrafiken ökar i Sverige med drygt 3 procent medan inrikestrafiken minskar med 10 procent både på Arlanda och i landet som helhet. 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 förlora trafiken till och från Stockholm.

BRA Flyg har nyligen ingått ett sjuårigt avtal med SAS som innebär att bolaget efter årsskiftet 2024/2025 kommer att flyga på uppdrag av SAS med Arlanda som bas och att bolagets flygtrafik på Bromma därmed upphör. Redan till årsskiftet riskerar Bromma att i stort sett sakna reguljär flygtrafik.

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

Betydelsen av tillgängliga och effektiva marktransporter till och från Arlanda blir ännu tydligare i samband med att inrikestrafiken avvecklas på Bromma. Sverige har därefter i Arlanda flygplats endast ett flygplatsnav för inrikesflyget, för resor till Stockholm eller andra delar av landet samt med eller utan transfer till 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 i Ukraina, där krigets verkningar inte är begränsade till Ukraina, varför förutsättningarna för svensk säkerhetspolitik förändrats i grunden. Sedan den 7 mars 2024 är Sverige medlem i 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 Nato.

Den svenska förmågan att kunna stödja andra allierade, bland annat genom världlandsstöd, är avgörande för att 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. Världlandsstödet 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 krig. Samhällets motståndskraft kan ses som en del i 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 idag 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 fastställts på global nivå genom beslut inom ICAO.

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 EU-lagstiftning förändras på flera fronter

4.5.1 Gemensam transportmarknad

För att bidra till de svenska transportpolitiska målen krävs att den svenska infrastrukturplaneringen 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).

4.5.2 Transeuropeiska 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 ska lämna en skriftlig redovisning av uppdraget till regeringen senast den 28 februari 2025. Jag kommer att ta del av Trafikverkets redovisning och pröva om det finns skäl för mig att föreslå några åtgärder i transportsystemet med anledning av denna analys.

4.5.3 EU rättsakter inom ett flertal områden

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-procentspaketet), 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 kombinerad transport, 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).

4.5.4 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 RailNetEurope (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 kommer 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.

Dagens tågplaneprocess är fokuserad på den årliga tågplanen, med möjlighet till löpande tilldelning i ad-hoc inom ramen för en tågplaneprocess. Förslaget till ny kapacitetsförordning lägger en större vikt vid en tidigare förplanering av kapacitet. Grunden i förslaget är en strategisk kapacitetsplaneringsfas som inleds fem år innan tågplanens början. I detta ingår en kapacitetsstrategi som beskriver infrastrukturförvaltarens bedömning om efterfrågan och utbud på infrastrukturkapacitet, en kapacitetsmodell som delar in

den tillgängliga kapaciteten för olika behov samt en kapacitetsutbudsplan där stora delar av den tillgängliga kapaciteten är tänkt att vara förplanerad för att möjliggöra en mer optimerad användning. Den strategiska kapacitetsplaneringen kommer att omfatta åtminstone stornätet och det utökade stornätet enligt TEN-T-förordningen. Därutöver är det inte bestämt på vilken del av nätet som den strategiska kapacitetsplaneringen ska vara obligatorisk eller vilka möjligheter som ska finnas för infrastrukturförvaltare och medlemsstater att inkludera ytterligare infrastruktur.

Infrastrukturförvaltare kommer därefter att planera tåglägen i en årlig tågplan. Utöver den årliga tågplanen innehåller processen en ny form för tilldelning av kapacitet genom att kapacitet även reserveras för ansökningar inom så kallad rullande planering, som ansöks löpande och som tidigast fyra månader innan det första tåget ska köras. Infrastrukturförvaltarna ska även kunna tilldela infrastrukturkapacitet i ad-hoc oavsett när de inkommer under tågplanens giltighetstid. Den föreslagna tilldelningsmodellen innehåller också möjlighet att ansöka om fleråriga kapacitetsrättigheter för kapacitet i ramavtal, vilket föreslås bli en rättighet för sökande.

Kommissionens förslag till kapacitetsförordning innehåller en möjlighet för medlemsstaterna att ge infrastrukturförvaltaren en så kallad strategisk vägledning, vilken ska bygga på medlemsstaternas indikativa strategi för utveckling av järnvägsinfrastrukturen. Kommissionens vill att vägledningen skulle innehålla allmänna mål för den nationella järnvägspolitiken, en översikt över utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen, allmänna krav och riktlinjer för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet och en översikt över den planerade utvecklingen av järnvägstrafik som bedrivs inom ramen för allmän trafik. Medlemsstaterna ska därtill samordna sig för att säkerställa en samstämmighet mellan sina strategiska vägledningar för att stödja den internationella trafiken. En av de frågor där rådet och parlamentet står längst från varandra är vilket mandat som medlemsstaterna ska ges avseende strategisk vägledning till infrastrukturförvaltarna.

Den strategiska vägledningen skulle eventuellt kunna vara en möjlighet för medlemsstaten Sverige att styra hur kapaciteten i järnvägsnätet ska användas i Arlanda flygplats omland.

Transportstyrelsen bedömer dock att ett nyttjande av strategisk vägledning för att politiskt styra trafikutbudet och/eller införa vissa planeringsprinciper skulle i ett svenskt perspektiv innebära ett paradigmskifte i synen på järnvägens användning och skulle kunna få stora följdverkningar. En annan möjlighet som den nya förordningen skulle kunna möjliggöra är rättigheter för tågbolagen att få teckna ramavtal. Sådana ramavtal skulle kunna bidra till att skapa stabilitet och trygghet för tågbolagen avseende framtida trafikering.

Resultatet av trilogförhandlingarna kommer att få en stor betydelse för planering och tilldelning av infrastrukturkapacitet i järnvägsnätet och kommer att få en påverkan på hur kapaciteten i järnvägsnätet kommer att kunna användas i Arlanda flygplats omland. Jag kommer därför fortsatt följa utvecklingen i dessa förhandlingar för att bedöma vilka hänsyn till detta jag kan behöva ta i mina slutliga bedömningar och förslag till åtgärder.

Givet att beslut om ny förordning tas, kan det finnas skäl för regeringen och tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen att mer noggrant följa den fortsatta utvecklingen och implementering av ny författning och tillämpning. Både Trafikverket, tågbolagen och Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet kan komma att stå inför betydande utmaningar. Jag utesluter inte att det kan finnas skäl för regeringen att kräva en löpande redovisning av Trafikverket och Transportstyrelsen av de åtgärder som vidtas för att implementera en ny författning och tillämpning samt en uppföljning av genomförandet och dess effekter.

5 Bedömning av trafikutvecklingen

Preliminär bedömning: Jag bedömer, med hänsyn till prognoser för befolkningsutveckling, samhällsutvecklingen i stort och flygtrafikens utveckling vid Arlanda flygplats, att resande och transporter på järnväg kommer att öka. Jag bedömer, utifrån Trafikverkets prognoser, att tågresandet kommer att öka med minst 50 procent till år 2040.

5.1 Resor och transporter fortsätter att öka

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 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 idag är att Arlanda, med knappt 22 miljoner flygpassagerare 2023, 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. Men 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 perspektiv 2050. Jag kommer i min slutrapportering återkomma till en mer detaljerad redogörelse av min bedömning kring Arlandas utveckling mot 2050.

Bredvid Arlanda flygplats prognosticerade passagerartillväxt vill jag lyfta ytterligare två centrala prognoser, som påverkar statens vägval för 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 inte bara bedömer att tågresandet i Sverige kommer öka med 50 procent fram till år 2040 men verket anger också att tågtrafiken till Arlanda bedöms öka med 60 procent under samma tidperiod. Det betyder en omfattande trafikökning på järnväg till och från Arlanda flygplats vilket ställer omfattande krav på både järnvägskapaciteten och tågoperatörerna att ha förmåga att möta den

växande efterfrågan. I min tidigare utredning om Arlanda flygplats lyfte 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 järnvägens infrastruktur och i kollektivtrafikens utbud.

6 Preliminär bedömning av åtgärdsbehov

Preliminär 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 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 transporterans 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. Många resenärer upplever dock att prisnivån för vissa resealternativ är höga. 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.

Preliminärt förslag: Jag föreslår att Arlandabaneavtalet omförhandlas för att möjliggöra mer järnvägstrafik och ökat tågresande på Arlandabanan och att regeringen utser en förhandlingsperson. A-Train AB bör kompenseras för eventuella intäktsförluster till följd av en sådan omförhandling av avtalet. Jag

föreslår att åtgärder vidtas för att bättre marknadsföra utbudet av resor med järnväg och för att göra det smidigare och enklare för resenärer. Möjligheten att öka frekvensen i bland annat pendel- och regionalstågstrafiken som passerar Arlanda Central behöver realiseras genom dialog och förhandling. För att nyttan med en omförhandling av avtalet med A-Train AB ska komma till stånd krävs att aktörerna har möjlighet att utöka turutbudet i olika relationer. Detta bör vara ett villkor för omförhandling av avtalet med A-Train AB.

Jag föreslår att ytterligare resurser behöver säkerställas för underhålls- och vidmakthållandeinsatser för järnvägsnätet mellan Uppsala och Stockholm för att öka tillförlitligheten i järnvägssystemet. Det förebyggande underhållet behöver förstärkas. Det kan finnas skäl till att regeringen tillämpar en mer detaljerad styrning av Trafikverket för prioritering av underhålls- och vidmakthållandeinsatser för olika delar av järnvägsnätet som att ställa krav på ett mer samhällsekonomiskt effektivt genomförande av dessa insatser.

Jag ser behov av att vidta ett flertal åtgärder för att förstärka kapaciteten och öka tillgängligheten i vissa noder och för järnvägssystemet som ett nätverk: Fyrspåret Uppsala till länsgräns bör genomföras under planperioden 2026–2037. Märsta station och bangård bör byggas om under planperioden 2026–2037. Signalåtgärder och plattformsförlängning bör genomföras vid Arlanda Central under planperioden 2026–2037 (givet att överenskommelser kan träffas med AIAB och A-Train AB). Signalåtgärder bör genomföras mellan Solna och Skavstaby under planperioden 2026–2037 (hänsyn kan behöva tas till utbyggnad av ERTMS). Stations- och bangårdsombyggnad bör genomföras vid Stockholm Central till Tomtebodas bangård. Åtgärder vid Tomtebodas bangård behöver genomföras först och bör påbörjas under planperioden 2026–2037 och sannolikt avslutas efter planperiodens slut. Utbyggnad av ERTMS i Stockholmsområdet och på Ostkustbanan respektive Arlandabanan bör genomföras, men utbyggnaden är beroende av den nationella utbyggnadsplanen för ERTMS.

6.1 Övergripande bedömning av läget

Transportsystemet står inför flera utmaningar exempelvis 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 idag och för att kunna möta det behov som följer av 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 kapaciteten 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 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 smidig övergång mellan olika trafikslag och transportlösningar och med så korta ledtider som möjligt. Det ställer krav på att anslutning av olika transportsystem vid Arlanda flygplats behöver utvecklas. Jag bedömer att det är svårast att åstadkomma förändringar avseende järnvägsinfrastrukturen och för järnvägstransporterna, och att det är något enklare att få till förändringar vad gäller väginfrastruktur och vägtrafik i form av exempelvis buss-, taxi- och personbilstrafik.

För järnvägen med tidsperspektiv bortåt 2050 bedömer jag att det finns omfattande 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 med järnväg i Stockholms- och Mälardalsregionen. Om Arlanda flygplats dessutom ska klara av att uppnå en betydligt högre kollektivtrafikandel jämfört mot dagens nivå bedömer jag att järnvägen behöver spela en ökad roll för resor och transporter. Det ställer krav på åtgärder i järnvägssystemet.

Min preliminära bedömning är att det finns behov av att vidta flera åtgärder inom järnvägssystemet. Det handlar om åtgärder inom alla steg enligt fyrstegsmodellen. Nedan redogör jag för mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag.

6.2 Järnvägstrafiken behöver marknadsföras bättre och utbudet förbättras

6.2.1 Förbättra information och biljettsystem

De berörda regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Mälardals- och Stockholmsregionen bör vidta åtgärder för att bättre marknadsföra möjligheterna för resor till och från Arlanda flygplats med pendel- och regionaltåg till attraktiva biljettpriser.

Det finns, enligt min uppfattning, 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.

Enligt min uppfattning bör de berörda regionerna pröva möjligheterna till ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar länsgräns och därigenom gör det smidigare och enklare för resenärer att resa.

6.2.2 Öka frekvensen i tågtrafiken

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna och tågbolagen bör pröva möjligheten att utöka frekvensen i pendeltågssystemet och övrig tågtrafik när det gäller att angöra Arlanda C.

Vid en omförhandling av Arlandabaneavtalet, se redovisning nedan, 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 omförhandling av Arlandabaneavtalet också realiserar.

6.2.3 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, istället angör Arlanda Central och har Uppsala Central som slutstation. Det skulle förkorta restiden betydligt för de resenärer som vill resa till eller från Arlanda flygplats och som idag behöver byta tåg vid Stockholm Central. Min bedömning är att tidsvinsten kan uppgå till 15-30 minuter i snitt per resenär och tågbyte.

6.3 Tillförlitligheten 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 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. Detta behöver därtill medvetandegöras för både allmänhet och näringsliv.

6.3.1 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. Jag kommer studera denna fråga ytterligare i mitt fortsatta arbete, men jag utesluter inte att det kan finnas skäl för ökad styrning från regeringens sida för att uppnå detta.

6.3.2 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. Trafikverket har nyligen slutredovisat sitt regeringsuppdrag avseende kapacitet för landtransporter till och från Arlanda. Jag kommer att fördjupa mina analyser inom detta område i det fortsatta utredningsarbetet. Jag utesluter dock inte att det kan behöva prövas om Trafikverket bör ges i uppdrag att 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 järnvägsnätet.

6.4 Järnvägssystemet behöver nyttjas mer effektivt

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.

6.4.1 Omförhandla avtalet med A-Train AB om Arlandabanan

A-Train har under årens lopp, enligt min uppfattning, bedrivit en tågtrafik av hög kvalitet. Det finns dock enligt min preliminära 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 förutsättningar och möjligheter som skapas då också nyttjas.

Jag bedömer att det är möjligt att omförhandla gällande avtal mellan AIAB och A-Train AB. Överenskommelsen mellan parterna bör därför ses över för att skapa bättre förutsättningar för järnvägstrafik i stort. A-Train AB bör, enligt min uppfattning, även fortsatt ha koncession för flygpendeltågtrafik med upp till sex tåglägen per timme. Därutöver är min bedömning att 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 trafikorganisationsföretag 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 de exklusiva rättigheter som A-Train AB har idag, och som sannolikt skulle leda till intäktsförluster för A-Train AB, måste självfallet kompenseras av staten. Min preliminära bedömning är att ägarna till A-Train AB kommer att kunna ha en positiv inställning till omförhandling av avtalet. Jag föreslår därför att en

förhandlingsperson utses som får i uppdrag att för statens räkning ingå förhandlingar med A-Train AB syftande till att åstadkomma ovan nämnda förändringar.

6.4.2 Förhandla med andra parter för att realisera nyttorna

Jag ser även behov av att i någon form säkerställa att de möjligheter som en sådan omförhandling skulle resultera i också nyttjas. Därför behöver staten parallellt med en sådan förhandling även föra en dialog och eventuellt förhandla med andra intressenter för att i möjligaste mån säkerställa en lägre eller borttagen ”stationsavgift” för avstigande och påstigande passagerare vid Arlanda Central och att ett utbud av fler tåglägen nyttjas för att exempelvis öka frekvensen i pendel- och regionaltågstrafiken. Jag kommer i mitt fortsatta arbete att genomföra fördjupade analyser avseende detta och föra dialog med berörda intressenter.

6.5 Kapacitetsförstärkningar behöver genomföras

Det finns behov av kapacitetsförstärkningar i järnvägsinfrastrukturen för att säkerställa en tillgänglighet som möter en ökande efterfrågan och som bidrar till att göra transportsystemet mer robust. Kapacitetsförstärkningarna kommer även att bidra till ökad trafiksäkerhet och en bättre förmåga att stå emot klimatförändringar.

Jag ser preliminärt behov av följande kapacitetsförstärkningar i järnvägsnätet av mer omfattande karaktär:

6.5.1 Fyrspår Uppsala-Länsgränsen Stockholms och Uppsala Län

I den nuvarande nationella planen för transportsystemet 2022–2033 ingår utbyggnad av två nya spår 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 planeringsstadium 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 lokaliseringstuderingen 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. Fjärr- och regionaltåg kommer 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 samhälls-ekonomiskt effektivt att få till stånd denna kapacitetsutbyggnad så snabbt som möjligt. Fyrspåret Uppsala till länsgränsen bör genomföras under planperioden 2026–2037.

6.5.2 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 regionaltåg. Norr om pendeltågsplattformen ansluts tre uppställningsspår för pendeltåg.

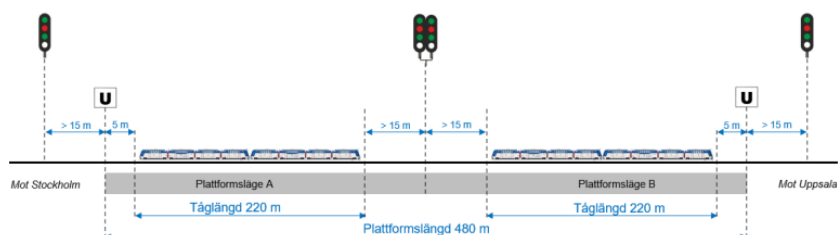
Stationsutformningen innebär att anslutningen till plattformarna är planskild och där nuvarande plankorsning vid Brobyväggen slopas och ersätts av en gång- och cykeltunnel respektive planskild vägbro. Jag bedömer att ombyggnationen av Märsta station och bangård bör anpassas till genomförandet av Fyrspåret Uppsala till länsgränsen och föreslår därför att denna ombyggnation bör genomföras under planperioden 2026–2037.

6.5.3 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 6.1 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 och A-Train AB för att åstadkomma dessa åtgärder. För att finansiera respektive genomföra åtgärderna kan det finnas behov av att regering och riksdag exempelvis ger Trafikverket utökade befogenheter, för att Trafikverket ska kunna ta ansvar för att finansiera och genomföra denna åtgärd i annan infrastrukturförvaltares anläggning. Denna fråga återkommer jag till i min slutredovisning av uppdraget.

6.5.4 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.

6.5.5 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 flytta 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 mer tid på sig och kommer därför att kunna bli klar först senare.

6.5.6 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 Mäljarbanan.

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.

6.6 Ett Arlandapakett

Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra 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 Arlandapakett som innefattar föreslagna åtgärder fram till år 2050. Dessa åtgärder uppgår till en betydande kostnad, men jag bedömer preliminärt att nyttan för samhället överstiger detta. Dessa åtgärder är av stor betydelse för Stockholms- och Mälardalsregionen och för Sverige som helhet i och med att de bidrar till ökad tillförlitlighet, kapacitet och tillgänglighet till såväl Arlanda flygplats som Stockholms- och Mälardalsregionen. Finansiering, planering och genomförande av dessa åtgärder behöver därför tidigt säkerställas.

6.7 Ett vidare perspektiv bortom 2050

De åtgärder som jag lyfter fram i avsnitten ovan är av betydande omfattning. Trots detta kan jag i ett längre perspektiv se behov av ytterligare åtgärder. På sikt utesluter jag inte att det kan behövas ytterligare kapacitetsförstärkningar i järnvägssystemet.

Om min vision om tåg från södra och västra Sverige som passerar såväl Stockholm som Arlanda innan de ankommer Uppsala som

slutstation slår igenom, kan det finnas behov av ytterligare utveckling av bangårds- och depåkapacitet i Uppsalaområdet. Ytterligare kapacitetsförstärkningar kan då behöva göras vid 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.

Tågtrafiken på Arlandabanan kan relativt snabbt komma upp i infrastrukturens nya kapacitetstak. Jag utesluter därför heller inte att det på längre sikt kan finnas behov av ytterligare ett eller två spår på Arlandabanan.

I ett storregionalt tillgänglighets- och robusthetsperspektiv kan det finnas skäl för att göra investeringar i Arosälänken mellan Enköping och Uppsala. Andra alternativ skulle kunna vara att investera i tvärbana mellan exempelvis Bålsta eller Kallhäll till Ostkustbanan.

Jag kommer att återkomma till dessa resonemang i min slutredovisning som jag ska lämna senast i maj 2025

7 Fortsatt arbete

Bedömning: Mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag inom järnvägsområdet kommer att prövas under det fortsatta utredningsarbetet.

Mina slutliga ställningstaganden kommer därför att redovisas i den slutrapport som ska presenteras senast i maj 2025. I min slutrapport kommer en samlad bild av mina analyser, förslag och konsekvensbedömningar att redovisas.

7.1 Inledning

I denna rapport presenterar jag mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag. I samband med publiceringen av denna rapport är avsikten att genomföra en hearing för att jag i det fortsatta arbetet ska kunna ta hänsyn till olika intressenters syn på detta. Jag kommer i mitt fortsatta utredningsarbete att pröva dessa slutsatser, bedömningar och förslag, de synpunkter och inspel som framförs tillsammans med de kompletterande analyser inom andra viktiga områden för mitt uppdrag som jag avser att genomföra.

Mina slutliga bedömningar och ställningstaganden kommer jag att lämna i min slutrapport som ska presenteras senast i maj 2025.

7.2 Fortsatt dialog

En löpande dialog och samverkan med berörda intressenter bidrar till att lägga en viktig grund för det fortsatta utredningsarbetet. Det bidrar till att ge en bild av kunskapsläget, insikter om problem och möjligheter samt ge idéer kring handlingsalternativ för framtiden.

Jag kommer därför även fortsättningsvis verka för en god dialog med och informationsinhämtning från olika intressenter.

7.3 Kompletterande analyser

Jag kommer i det fortsatta analysarbetet att ytterligare fördjupa mina analyser om brister i spår- och väginfrastrukturen och transporterna till och från Arlanda flygplats samt utarbeta förslag till åtgärder och rangordna dessa utifrån samhällsekonomisk effektivitet.

Jag kommer vidare att föreslå trafiklösningar för att uppnå ökad intermodalitet och ett ökat kollektivtrafikresande till och från Arlanda flygplats samt belysa de samhällsekonomiska effekterna av koncessionen med exklusiv trafikeringsrätt som A-Train AB har på Arlandabanan fram till 2050.

Jag kommer att analysera och föreslå övergripande principer för finansiering av de åtgärder som föreslås, undersöka möjligheterna till medfinansiering av åtgärder samt sondera möjligheterna till överenskommelser med berörda parter om finansiering av de åtgärder som föreslås (med förbehåll för regeringens och i förekommande fall riksdagens godkännande).

Jag kommer att identifiera markområden som, genom de förslag som redovisas, kan få förbättrade förutsättningar för en mer samhällsekonomisk effektiv markanvändning såsom bostadsbyggande.

Jag kommer, i den mån det blir aktuellt, att utarbeta eventuella författningsförslag inklusive konsekvensanalyser.

7.4 Del- och slutrapporter

Uppdraget ska i sin helhet redovisas senast den 31 maj 2025, vilket kommer att ske i form av en slutrapport.

Jag har ambitionen att presentera en ytterligare delrapport i början av nästa år (preliminärt kring månadsskiftet februari-mars) avseende mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag avseende vägsystemet.

Det är en utmaning att redovisa slutsatser och bedömningar för ett begränsat område när det finns beroenden och samband med andra områden som ingår i mitt uppdrag. Det är viktigt att alla

analyser som sker och de bedömningar och slutsatser som dras fångas i en helhet och samlad syn utifrån uppdraget. Jag kommer dock i min slutrapport som lämnas nästa år att knyta ihop de olika delarna och där presentera mina slutliga slutsatser, bedömningar och förslag till åtgärder

Bilaga 1 Uppdraget i kortversion

Kommittédirektiv (Dir. 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 till exempel 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 långsiktigt hållbar utveckling för infrastruktur och transporter till och från Arlanda flygplats.

Samordnaren ska inom ramen för uppdraget bland annat

- 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.

Samordnaren ska även beakta totalförsvarets långsiktiga behov och bedöma eventuella konsekvenser av förslagen för dess verksamheter

Bilaga 2 Dialog med intressenter

Näringsliv

Arlandastad Group, Byggföretagen, Connect Sweden, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ), Polar Structure AB, Preem AB, Region Stockholms Näringslivsråd, Stockholms Handelskammare, Strukton AB, Svenskt Näringsliv, Svensk Turism AB och Visita.

Kommuner och regioner

Arlandaregionen, Mälardalsrådet, Norrköpings kommun, Region Stockholm, Region Uppsala, Sigtuna kommun, Stockholms kommun, Sveriges kommuner och regioner (SKR), Uppsala kommun, Västerås kommun och Örebro kommun.

Myndigheter och statliga bolag

Försvarets Materielverk (FMV), Försvarmakten, Konkurrensverket, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), Livsmedelsverket, Luftfartsverket, Länsstyrelsen Stockholm, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturvårdsverket, Polismyndigheten (Polisflyget respektive Gränspolisén), Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB), Infranord AB, Jernhusen AB, SJ AB och Swedavia AB.

Transportsektorn

A-Train AB, BRA Flyg, Flixbuss, Järnvägssektorns samverkansforum (JBS/TTT), MTR, Mälardalen, Norwegian, Nya Ostkustbanan, SAS, Skånetrafiken, SL, Svenska Bussföretag, Svenska Regionala Flygplatser (SRF), Svenska Taxiförbundet, Svensk Kollektivtrafik, Svenskt Flyg, Taxiunionen, Train Alliance, Transportföretagen/Svenska Flygbranschen, Transportindustriförbundet, Tåg företagen, Vy Buss och Öresundståg.

Internationellt

Norge: Avinor (Oslo Flygplats), Banenor, Flybussen, Flytoget, Jernbanedirektoratet, Osloregionen, Samferdseldepartementet, Statens Vegvesen och Ullensaker kommune.

Tyskland: Berlin Brandenburg Airport, Deutsche Bahn, Senatsverwaltung Berlin och Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.

Övriga

Bolle Rail Research, Göran Cars, Lars Schyllander, Lena Erixon, Magnus Persson, Peter Larsson (Samordnare), Resenärerna, Rune Wigblad m fl (Magnettåg), Stockholm-Roslagens Järnvägar (konsult) AB och Tomas Eneroth.

Bilaga 3 Referensförteckning

I referensförteckningen redovisas underlag som har haft en större betydelse för den analys som gjorts och de preliminära slutsatser, bedömningar och förslag som presenterats i denna delrapport. Till detta kan nämnas tillgång till statistikunderlag, skrivelser, presentationer vid möten med mera. En mer omfattande redogörelse för underlag kommer att redovisas i samband med min slutredovisning.

1. Arlandabanan Infrastructure AB, Hållbarhetsredovisning och årsredovisning 2023.
2. Arlandaregionen, Prioriterade infrastruktursatsningar, Mars 2024
3. A-Train AB, Järnvägsnätsbeskrivning avseende Arlanda Link, Tågplan 2024.
4. A-Train AB, Årsredovisning 2023.
5. 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.
6. Holmgrenhansson Advokatbyrå AB, PM, Rollfördelning enligt Arlandabanan Projekt Agreement samt övergripande beskrivning av rättigheter och skyldigheter enligt avtalet och järnvägsmarknadslagstiftningen, 2024-05-31.
7. Mälardalsrådet, Utvecklingsstrategi för transportsystemet, Systemanalys 2024, Stockholm-Mälardalenregionen bygger Sverige starkare, 2024-05-24.

8. 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.
9. Regeringen, Regeringsbeslut, Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033, beslut om byggstartar 2022-2024, beslut om förberedelse för byggstartar 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.
10. 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
11. Regeringen, Regeringens proposition 2024/25:28, Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.
12. Regeringskansliet, Arlanda flygplats – en plan för framtiden, Ds 2022:11.
13. Region Stockholm, Godsstrategi för Stockholmsregionen, Diarienummer 2017-1614.
14. Region Stockholm, Kollektivtrafikplan 2050, Antagandehandling.
15. Region Stockholm, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2050, Europas mest attraktiva storstadsregion.
16. Region Stockholm, Regionalt trafikförsörjningsprogram, För Stockholms län 2035, Beslutad av regionfullmäktige den 10 september 2024.
17. Region Uppsala, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030.
18. Region Uppsala, Regional utvecklingsstrategi och Agenda 2030-strategi för Uppsala län, fastställd februari 2021.

19. Rödgröna styret i Stockholms stad, Pressmeddelande, Stockholms stad säger upp avtalet för Bromma flygplats, 2024-10-14.
20. Sigtuna kommun, PM från Sigtuna kommun till Stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats, 2024-05-07
21. Statens haverikommission, Slutrapport SHK 2024:08, Ursparning med resandetåg (Arlanda Express) på Blackvretens driftplatsdel, 2024-06-17.
22. Stockholms stad, Godstrafikplan 2024.
23. Stockholms stad, Översiktsplan för Stockholms stad, 2018.
24. Trafikanalys, Bantrafik 2023, Publiceringsdatum 2024-06-20.
25. Trafikanalys, Sammanfattning av statistiken Bantrafik 2023, Statistik 2024:21, Publiceringsdatum 2024-06-20.
26. Trafikanalys, Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024, Rapport 2024:4, 2024-04-15.
27. Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting, Tvärförbindelse Arlanda-Roslagsbanan, Lägesrapport våren 2016, 2016-04-22.
28. Trafikverket, Delredovisning av uppdrag från regeringens utredning om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats, 2024-06-20.
29. Trafikverket, Trafikverkets genomförandeplan för åren 2024-2029.
30. Trafikverket, Rapport, Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, Publikationsnummer 2024:003, 2024-01-15.
31. Trafikverket, Rapport, Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda – Regeringsuppdrag från Nationell plan 2022-2033, 2024-09-16.
32. Trafikverket, Rapport, Åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande – På väg mot en ökad operativ förmåga, 2024-02-12.
33. Utredningen om järnvägens organisation, En annan tågordning – bortom järnvägsknuten, Slutbetänkande, SOU 2015:110.

- 34.WSP och Arlandaregionen, Samlade nytteeffekter av trafikinvesteringar i Arlandaregionen, 2019-03-25.
- 35.WSP, Spårtrafik från Märsta station till Arlanda, Nyttobräkningar, 2022-05-04.