



Teknik- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Teknik- och samhällsbyggnadsförvaltningen
Ragnar Wernstedt,

ragnar.wernstedt@habo.se

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
LI2025/01130

Remissvar över slutbetänkandet SOU 2025:67 Arlanda - en viktig port för det svenska välståndet. Dnr LI2025/01130

Sammanfattning

Enligt utredningen *Arlandasamordningen* finns det brister i kapaciteten för att ta sig till och från Arlandas flygplats. Utredaren pekar ut en rad förslag för att förbättra tillgängligheten och några av dessa berör Håbo kommun.

Håbo kommun tillstyrker förslagen om ett samordnat biljettsystem, en vidare åtgärdsvalsstudie av expressbusstrafik från Bålsta samt förslagen om Arosbanan och en tvärförbindelse av järnvägen mellan Kungsängen och Upplands Väsby. Dessutom understryker Håbo kommun betydelsen av kapacitetsökning på järnvägen genom en utbyggnad av 4-spår mellan Kallhäll och Bålsta. En sådan skulle tillgängliggöra Arlanda flygplats för hela Mälardalen på ett effektivt sätt.

Bakgrund

2023 tillsattes en utredning av kapaciteten för att resa till och från Arlanda. Utredningen pekar ut flera brister för tillgängligheten redan idag men framför allt i framtiden då fler kommer att behöva ta sig till Arlanda flygplats.

Synpunkter

Håbo kommun ställer sig positiva till en rad av förslagen:

8.2.2 Förbättra information och biljettsystem - Håbo kommun tillstyrker förslaget om ett samordnat biljettsystem och ställer sig positiv till en gemensam lösning som underlättar resande över kommun- och länsgränser.

8.4.6 Stärkt busstrafik till Arlanda – Utredningen föreslår en expressbusslinje Bålsta/Kungsängen/Kallhäll/Barkarby–Arlanda, men region Stockholm planerar i stället för en expressbusslinje Bålsta/Sigtuna/Märsta-Arlanda (likt dagens lösning). Utredningen föreslår vidare åtgärdsvalsstudier för att utreda vilken lösning som är den bästa. Håbo kommun tillstyrker förslaget om vidare utredning för optimal expressbusstrafik.

8.5 Åtgärdsbehov inom järnvägssystemet – Håbo kommun vill understryka utredningens förslag om att utökad järnvägskapacitet är av yttersta vikt. I

samsyn med Enköpings kommun ser vi tillgängligheten till Arlanda som avgörande för svensk konkurrenskraft och för näringslivets förutsättning att utvecklas i Mälardalen och i förlängningen i hela landet.

För att kunna stärka flygplatsens förutsättningar krävs det omfattande kapacitetsförstärkningar i transportsystemet för att bidra till redundans och minskad sårbarhet. Håbo kommun anser att det krävs ett större helhetstänk kring ett mer sammanhållet transportsystem där olika trafikslag och infrastruktur bidrar till att stödja Arlandas långsiktiga utveckling.

Det centrala stråket för järnvägsförbindelse till Arlanda västerifrån utgörs av Mälarbanan. Banan binder samman Örebro och Västerås med Enköping, Bålsta och Stockholm. Det är också en viktig bytespunkt för matartrafik från norr och söder. Mälarbanans förlängning är dessutom central för en framtida förbindelse mellan Oslo och Stockholm vilket ytterligare skulle kunna stärka Arlandas funktion som nordisk flygplats.

Mälarbanan är hårt belastad och behovet av att skyndsamt färdigställa en utbyggnad till dubbelspår på de sträckor där så inte har skett är stort. En utbyggnad till dubbelspår längs hela Mälarbanan samt fyrspår över hela pendeltågets sträckning skulle öka kapaciteten i hela Mälarstråket. På längre sikt ser vi ett stort behov av att bygga ut kapaciteten ytterligare.

8.9 I ett vidare perspektiv – Håbo kommun ställer sig positiva till förslagen om en spårförbindelse mellan Kungsängen och Upplands Väsby då detta skulle erbjuda smidiga alternativ för resande västerifrån. Det skulle öka flexibiliteten och tillgängligheten för Mälardalen och vara av stor betydelse för kommunen.

Tillsammans med Enköpings kommun ser vi också ett stort behov av utbyggnaden av Arosbanan för att förbinda Örebro-Västerås via Enköping till Uppsala för att därifrån nå Arlanda norrifrån. Vi ser också detta som en möjlighet till redundant trafik för Gods till terminalen i Rosersberg.

Vi vill framföra att vi utifrån ett samlat och storregionalt transportbehov ser att den ursprungliga dragningen från den tidigare nedlagda banan dvs. från Enköping via Örsundsbro och vidare mot Uppsala är den mest rimliga.

De tidsperspektiv som idag diskuteras kring Arosbanan innebär en möjlig byggstart först om 25 år vilket vi anser innebär stor risk för förluster i tillväxttakt och utvecklingskraft.

Vi ser det som väldigt positivt att utredningen har identifierat denna felande länk i det nationella järnvägssystemet.