

Regionstyrelsen

Yttrande över Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67)

Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet över betänkandet Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67).
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat slutbetänkandet *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67)* till Region Stockholm för yttrande.

Region Stockholm delar utredningens bedömning av Arlandas centrala betydelse för Stockholmsregionens och Sveriges internationella tillgänglighet, konkurrenskraft och långsiktiga utveckling. Arlanda har en nyckelroll för näringslivet, för besöksnäringen och för arbetsmarknadens funktionalitet, men även i ett civilförsvars- och beredskapsperspektiv. Flygplatsens kapacitet och centrala läge gör den till en samhällskritisk resurs vid krissituationer, bland annat som nav för flygambulans- och sjukvårdstransporter. Denna funktion är av betydelse i planeringen av Arlanda flygplats.

I enlighet med den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084) är det av stor vikt att stärka de regionala och interregionala kopplingarna till Arlanda. Region Stockholm delar utredningens slutsats att tillgängligheten till flygplatsen, främst med kollektivtrafik behöver utvecklas. Region Stockholm vill i detta sammanhang särskilt framhålla tre frågor som av avgörande betydelse:

- Avskaffandet av stationsavgiften vid Arlanda C samt öppnande av Arlandabanan för fler operatörer, vilket är en förutsättning för ökad turtäthet, lägre biljettpriser och en mer integrerad regional och nationell tågtrafik.

- Genomförandet av prioriterade infrastrukturåtgärder såsom fyrspar mellan Stockholm och Uppsala samt kapacitetshöjande insatser vid Stockholm C och Tomtebodavägen, vilka är nödvändiga för en robust järnvägssystemlösning.
- Utvecklingen av kollektivtrafikens angöringspunkter vid Arlanda, där busstrafiken måste ges välplacerade hållplatser för att tillgänglighetsvinsterna ska realiseras fullt ut.

Utredningen innehåller förslag om nya expressbusslinjer till Arlanda, vilka till största delen överensstämmer med inriktningen i Kollektivtrafikplan 2050 (TN 2014-0777). Flera av de föreslagna linjerna, såsom Arninge–Vallentuna–Upplands Väsby, är redan under planering i samarbete med kommuner och Trafikverket. Region Stockholm kommer att se över hur vi kan bidra till att möjliggöra relevanta förslag i Arlandasamordningens slutrapport utifrån Region Stockholms ansvarsområde och regionala målsättningar.

När det gäller andelsmål för kollektivtrafikresande till Arlanda vill Region Stockholm framhålla att Region Stockholm har ett övergripande resandemål för hela länet på 75 procent hållbara resor och 65 procent av de motoriserade resorna till 2035¹, vilket är styrande för kollektivtrafikens utveckling. Det förslag till måttal som utredningen presenterar baseras på ofullständiga mätningar som i huvudsak omfattar flygpassagerare och inte arbetsresor till Arlandaområdet, som utgör länets största arbetsplatsområde. Detta riskerar att ge en missvisande bild av nuläge och potential. Därutöver saknas en tillförlitlig nollmätning, vilket ytterligare försvårar möjligheten att fastställa en realistisk målnivå.

Region Stockholm vill avslutningsvis betona att utvecklingen av Arlanda är en fråga av nationell betydelse. Staten måste ta ett tydligare ansvar för såväl finansiering som genomförande. Region Stockholm anser att detta bör ske genom ett samlat grepp, i vilket ansvarsfördelning, finansiering och målbild fastställs i nära samverkan mellan staten, berörda regioner och kommuner. Det är en nödvändig förutsättning för att säkerställa Arlandas långsiktiga konkurrenskraft, bidra till målen i RUFSS 2050 samt stärka Sveriges internationella tillgänglighet och beredskapsförmåga.

Bakgrund

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat slutbetänkandet *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU*

¹ Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 (RS 2022-0515)

2025:67) till Region Stockholm för yttrande. Ärendet har beretts i samråd med Region Stockholms trafikförvaltning och hälso- och sjukvårdsförvaltning.

Regeringen beslutade den 20 december 2023 att tillkalla Peter Norman som särskild utredare och samordnare med uppdrag att före 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. Slutbetänkandet har föregåtts av två delrapporter som omfattar förslag på satsningar på järnväg (14 november 2024) respektive väg (5 mars 2025).

Arlanda flygplats hanterar idag omkring 23 miljoner passagerare per år, medan prognoser pekar på ett resande på cirka 40 miljoner år 2050. Prognosen är behäftad med stora osäkerheter och kommer kunna ändras över tid. För att möta denna utveckling föreslås ett samlat *Arlandapaket* av åtgärder, där både kortsiktiga förbättringar och långsiktiga investeringar ingår. Utredaren framhåller att bristande investeringar i Arlanda hittills har kostat Sverige stora resurser, med beräknade förluster på 16-26 miljarder kronor i BNP per år. Samlade investeringar på cirka 45 miljarder bedöms vara nödvändiga för att långsiktigt säkerställa Arlandas konkurrenskraft. I detta ingår inte kostnader för att förändra förutsättningarna kring Arlandabanan.

Utredaren pekar på behovet av omfattande investeringar i såväl väg- som järnvägsförbindelser till Arlanda. På vägsidan föreslås bland annat breddning av E4:an vid Arlanda, utveckling av trafikplats Måby samt införande av dynamiska kollektivtrafikkörfält. Inom kollektivtrafiken lyfts förstärkningar av bussnätet, ökad kapacitet i järnvägssystemet och förbättrade bytespunkter fram som prioriterade åtgärder. Målsättningen är att skapa effektiva och kapacitetsstarka förbindelser både från Stockholmsregionen och från Mälardalen i stort.

Vidare understryks att staten behöver ta ett tydligare helhetsansvar för Arlandas långsiktiga utveckling. Betänkandet föreslår därför organisatoriska förändringar som kan stärka genomförandeförmågan, exempelvis genom förenklade tillståndsprocesser, bättre samordning mellan berörda aktörer samt förbättrade förutsättningar för taxi- och busstrafik.

En central utgångspunkt är också att Arlanda ska bidra till flygets gröna omställning. För detta föreslås åtgärder som underlättar introduktion av

elflyg, ökad användning av hållbara flygbränslen (SAF) samt utbyggd infrastruktur för elbussar och laddning. Även gång-, cykel- och kollektivtrafiklösningar framhålls som viktiga för att minska klimatpåverkan från transporter till och från flygplatsen.

Region Stockholms yttrande

Region Stockholm delar utredarens bakgrundsbeskrivning av de utmaningar och behov som finns för Arlanda flygplats och transportsystemet i dess omland. En attraktiv väl fungerande flygplats är en förutsättning för Stockholmsregionens internationella konkurrenskraft. Arlanda utgör ett nav för internationell och nationell tillgänglighet, och är viktig för både arbetsmarknaden och näringslivet.

Det är också viktigt att Arlanda får förutsättningar att utvecklas för att kunna bli ett föredöme för framtidens flygtrafik och bidra till utvecklingen av en fossilfri luftfart. Detta är nödvändigt för att nå målet om att luftfarten ska vara fossilfri till 2045 vilket är en av flera utgångspunkter för utredningen och förslagen.

Utredarens förslag till åtgärder för att stärka Arlandas konkurrenskraft är i huvudsak välmotiverade och i linje med inriktningen i RUF5 2050. Sammantaget bedömer Region Stockholm att åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet och till att stärka Stockholmsregionens attraktivitet som helhet. Samtidigt vill Region Stockholm framhålla att det finns synpunkter på vissa delar av förslagen, vilka utvecklas närmare i detta yttrande.

Ett helhetsperspektiv på kollektivtrafiken är nödvändigt

Region Stockholm anser att kollektivtrafiken till och från Arlanda måste ses som en helhet, där tågförbindelser och busslinjer kompletterar varandra snarare än konkurrerar. Utredaren presenterar ett stort antal åtgärdsförslag för att stärka kollektivtrafiken, men avstigningsavgiftens vara eller icke vara blir i praktiken avgörande för vilket kollektivtrafikupplägg som blir mest ändamålsenligt och därmed vilka åtgärder som bör prioriteras. Att utredaren inte tydligare redovisar hur förslagen samspelar med varandra, och särskilt hur de påverkas av ett eventuellt slopande av avstigningsavgiften, är en väsentlig brist. Det är därför nödvändigt att detta klargörs i det fortsatta arbetet. Region Stockholm anser att ett borttagande av stationsavgiften är en högt prioriterad åtgärd.

Region Stockholm bedömer att utredarens diskussion kring den geografiska omfattningen av det område varifrån det behöver finnas goda matartransporter till Arlanda behöver förtydligas för att rätt åtgärder i systemet ska kunna vidtas.

Förutsättningar för stärkt kollektivtrafik på spår till Arlanda behöver förbättras

Region Stockholm ställer sig bakom utredarens förslag om att bredda Arlandabanans användning för att möjliggöra fler trafikoperatörer och en ökad trafikering. Detta skulle skapa bättre förutsättningar för både pendeltågs- och regionalstågstrafik till Arlanda.

En viktig förutsättning för att öka det hållbara resandet är att stationsavgifterna vid Arlanda C avskaffas. Region Stockholm tillstyrker därför förslaget om att omförhandla stationsavgiften, då dagens avgiftsnivå påtagligt försvårar utvecklingen av kollektivtrafiken till flygplatsen.

Region Stockholm konstaterar att den relativt låga kollektivtrafikandelen till Arlanda till stor del beror på att staten i dag styr marknadsförutsättningarna, dels genom avtalet med Arlandabanan Infrastructure AB om stationsavgiften, dels genom Swedavias parkeringspolitik. Som jämförelse kan noteras att marknadsförutsättningarna för kollektivtrafiken på Kastrup (Köpenhamn) ser väsentligt annorlunda ut, eftersom den danska staten tydligt satt prioriteringar till kollektivtrafikens fördel.

Om staten ändrar förutsättningarna för resor till Arlanda finns goda möjligheter att utveckla kollektivtrafiken till flygplatsen och öka tillgängligheten i linje med utredarens ambitioner. Arlanda skulle då också kunna utvecklas till en knutpunkt för byten i kollektivtrafiken, vilket i sin tur ytterligare skulle stärka tillgängligheten till och från Arlanda med hållbara transporter.

Region Stockholm tillstyrker även förslaget om fler genomgående tåg via Stockholm C-Arlanda C mot Uppsala C, vilket stärker Arlandas attraktivitet och de storregionala kopplingarna i östra Mellansverige. Detta förutsätter dock att fyrspåret mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholm genomförs. För att möta framtida kapacitetsbehov, och samtidigt möjliggöra omfattande stadsutveckling i centrala Stockholm, är det dessutom angeläget att skyndsamt genomföra ombyggnaden av Stockholm Central och Tomtebodan.

Stärkt busstrafik till Arlanda

Utredaren föreslår inrättandet av flera nya expressbusslinjer till och från Arlanda. Dessa är Nacka-Arlanda, Täby-Arlanda, Arninge-Vallentuna-Arlanda, Norrtälje-Rimbo-Arlanda, Sigtuna-Märsta-Arlanda, Märsta-Arlanda samt Bålsta/Kungsängen/Kallhäll/Barkarby-Arlanda (steg 2). Av dessa förslag finns redan linjerna Arninge-Vallentuna-Upplands Väsby,

Barkarby-Kallhäll-Upplands Väsby, Roslags Näsby-Täby-Upplands Väsby, Arninge-Vallentuna-Upplands Väsby, alla med passning till pendeltåg i Upplands Väsby för vidare resa till Arlanda, samt Norrtälje-Rimbo-Arlanda, Bålsta-Sigtuna-Märsta-Arlanda och Sigtuna-Märsta-Arlanda i Region Stockholms långsiktiga strategi för utvecklingen av kollektivtrafiken, Kollektivtrafikplan 2050 (TN 2014-0777). Region Stockholm arbetar tillsammans med berörda kommuner och Trafikverket för att förverkliga dessa linjer och kommer samtidigt se över hur Region Stockholm kan bidra till att möjliggöra relevanta förslag i Arlandasamordnarens slutrapport utifrån Region Stockholms ansvarsområde och regionala målsättningar.

Om staten önskar ett snabbare införande av expressbusslinjer, eller att dessa ska trafikeras med bussar särskilt anpassade för flygresenärer, krävs en särskild överenskommelse med Region Stockholm.

När det gäller utredarens förslag om obligatoriskt krav på alkoholås på alla bussar som angör Arlanda vill Region Stockholm framhålla att samtliga SL-bussar redan är utrustade med alkoholås.

Region Stockholm instämmer i behovet av att stärka kollektivtrafikens tillgänglighet till Arlanda flygplats. En del i detta handlar om busstrafikens angringspunkter vid flygplatsen. För att fullt ut kunna realisera tillgänglighetsförbättringar enligt utredarens förslag är det viktigt att inte tillgänglighetsvinster går förlorade i form av lång gångtid i början eller slutet av kollektivtrafikresan. Det finns därför behov av att se över lokaliseringen av bussangöringspunkterna vid Arlanda flygplats så att mesta möjliga tillgänglighet erhålls.

Ett ökat statligt ansvar för finansieringen

Utredarens förslag kräver utökade ekonomiska ramar, vilket är upp till regering och riksdag att besluta om. Region Stockholm delar utredarens bedömning att ett ökat statligt ansvar för finansieringen av tillkommande infrastruktur är nödvändigt, särskilt som utredaren betonar Arlandas nationella roll och betydelse. Utredaren föreslår även en utökning av trängselskatten för att finansiera delar av åtgärderna. Region Stockholm konstaterar att intäkterna från nuvarande trängselskatter till stora delar redan är in-tecknade till år 2060, vilket innebär att ytterligare finansiering den vägen behöver vara väl avvägd. Det är också viktigt att påpeka att trängselskatter i grunden är ett styrmedel för att hantera trafikflöden och trängsel men som även kan möjliggöra investeringar i infrastruktur. För att uppnå Sveriges och Stockholmsregionens transport- och klimatmål finns fortsatt behov av investeringar som främjar hållbara och effektiva

transporter. De specifika åtgärder som föreslås av utredningen behöver i detta fall vägas mot andra angelägna infrastrukturinvesteringar.

Regionens inflytande över trängselskatten behöver därför säkerställas så att åtgärderna kan utformas på ett så välavvägt sätt som möjligt.

Behov av en bred överenskommelse

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna organiserar och tillhandahåller trafiken, men infrastrukturen ägs i huvudsak av staten eller kommunerna. Vid större utvecklingssteg är det nödvändigt att ansvar och finansiering regleras genom förhandlade lösningar. Sådana överenskommelser finns redan för tunnelbanan, vissa spårvägar och Roslagsbanan i Stockholmsområdet samt inom Uppsalapaketet, men saknas idag för pendel- och regionaltågstrafiken.

Denna typ av överenskommelser är viktiga inte bara för att säkra finansiering, utan också för att skapa en gemensam målbild och säkerställa att infrastrukturutveckling och trafikering utvecklas i samklang.

Region Stockholm är positiv till utredarens förslag om att öka tillgängligheten till Arlandas flygplats. Arlandas verksamhet har ofta krav på tillgänglighet dygnet runt, vilket måste beaktas vid planering av trafikering, infrastruktur och underhåll. I starka stråk kan detta underlag finnas naturligt, men i andra stråk krävs att staten bidrar till lösningar för att upprätthålla den tillgänglighet som Arlanda är beroende av.

Region Stockholm vill i detta sammanhang understryka vikten av att utveckla Märsta station i enlighet med utredarens förslag. En ombyggnad av stationen skulle inte bara bidra till ökad kapacitet på Ostkustbanan, utan även stärka utvecklingen av den regionala stadskärnan Arlanda–Märsta. Därtill skulle åtgärden öka systemets robusthet och förbättra tillgängligheten till både Arlanda flygplats och det omfattande arbetsplatsområdet i dess närhet.

Bytespunkt med Mäljarbanan

Region Stockholm ser behov av att utveckla tvärresandet mellan Mäljarbanan och Arlanda. Ett uppehåll i Barkarby kan utgöra en viktig kopplingspunkt mot Arlanda och samtidigt stärka den regionala stadskärnan Barkarby–Jakobsberg. Detta ligger i linje med den rumsliga prioriteringen i RUFSS 2050 om att utveckla de kollektiva förbindelserna mellan de regionala stadskärnorna och den statliga satsningen på ny tunnelbana till Barkarby. För att skapa ett rimligt uppehållsmönster behöver olika kombinationer av tåg- och busstrafik analyseras. På längre

sikt bör uppdelningen mellan fjärrtåg och regionaltåg på Mäljarbanan övervägas.

Utredarens förslag om ökad kapacitet på E4

Utredaren föreslår ett antal åtgärder för ökad kapacitet på E4, bland annat för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken med fler kollektivtrafikkörfält. Trafikverkets bedömning, som har legat till grund för utredningen, är att de förslagna trimningsåtgärderna på sträckan Häggvik-Arlanda bidrar till ökad tillgänglighet och kommer att vara nödvändiga för att klara framtida kapacitetsbehov när Förbifart Stockholm tas i drift.

SL-trafiken påverkas av trängseln på E4, bland annat vid Glädjens trafikplats i Upplands Väsby och genom långsammare tomkörningar mellan Upplands Väsby och depån i Märsta. Det är viktigt för Region Stockholm att kollektivtrafiken ges utrymme inom de föreslagna åtgärderna på E4:an.

Utvecklad tågtrafik

Region Stockholm bedömer att de järnvägsinvesteringar som föreslås i huvudsak är rimliga, men understryker att dessa behöver kopplas till ett ändamålsenligt trafikeringssupplägg. I detta sammanhang har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Region Stockholm och Region Uppsala en central roll.

Utredarens förslag om förstärkt underhåll är positivt. Det finns i dagsläget en stor underhållsskuld på järnvägarna i Stockholms län. Bristerna i dagens underhåll handlar dock inte enbart om att säkerställa tillräckliga budgetmedel, utan även om organisation, planering, kompetens hos infrastrukturförvaltarna Trafikverket och Arlandabanan Infrastructure AB samt samverkan med järnvägsföretagen.

Med en ökad trafikering på järnväg under hela dygnet ställs högre krav på utvecklade arbetssätt för järnvägsunderhållet på Trafikverkets infrastruktur. Därutöver behöver även trafikledningsfunktionernas operativa arbetssätt utvecklas för att lättare kunna hantera och kommunicera vid störningar.

Särskilt resandemål till Arlanda

Utredaren föreslår ett mål om att andelen av passagerarna som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda flygplats bör öka till minst 60 procent senast år 2030. Region Stockholm vill framhålla att det finns ett

regionalt resandelsmål för länet som helhet på 75 procent hållbara resor och 65 procent av de motoriserade resorna till 2035².

Region Stockholm ifrågasätter tillförlitligheten i det förslagna målet. Underlaget bygger på en tidigare mätning av Swedavia som i huvudsak omfattar flygpassagerare till och från Arlanda, medan Arlandaområdet också är länets största arbetsplatsområde. Att inte inkludera de sysselsattas resandemönster riskerar att ge en missvisande bild av det faktiska resandet till Arlanda. Därtill saknas en nollmätning, vilket gör att Region Stockholm även ställer sig frågande till de angivna utgångspunkterna för målnivån om 60 procent.

Aktivt vardagsliv med gång och cykel

Region Stockholm instämmer i beskrivningen av behovet av säkra och framkomliga gång- och cykelvägar till och från Arlanda, samt behovet av säker och väderskyddad cykelparking vid terminaler och arbetsplatser. Cykelkopplingen mellan Märsta och Arlanda är ett utpekat regionalt cykelstråk i Regional cykelplan för Stockholms län (RS 2020-0867) och RUF5 2050. Utredarens förslag om förbättrad cykelinfrastruktur och cykelparkering är i linje med Region Stockholms strategier och planer.

Sammanhållen intressegrupp som verkar för Arlanda flygplats bästa

Region Stockholm vill framhålla att det redan idag pågår ett omfattande samarbete i Stockholmsregionen och Mälardalen för att stärka Arlanda flygplats, bland annat genom En Bättre Sits, Greater Stockholm Network, Stockholmsregionens näringslivsråd och Connect Sweden. Dessa etablerade forum samlar aktörer från politik, näringsliv och akademi och utgör en väl fungerande grund för att gemensamt arbeta vidare med Arlandas långsiktiga utveckling. Detta är en nödvändighet för att stärka Arlandas internationella konkurrenskraft och säkerställa att Arlanda kan fortsätta vara en strategisk resurs för hela landet.

Ekonomiska konsekvenser

Om utredningens förslag genomförs får Region Stockholm ökade kostnader för utökad buss- och pendeltågstrafik samt för utveckling och drift av bytespunkter och stationer. För vissa statliga investeringar kan medfinansiering och förskottering aktualiseras. Region Stockholm får delvis tillbaka intäkter i form av biljettintäkter, men behöver samtidigt finansiera investeringar i nya fordon och att trafiken upprätthålls på ett bra sätt.

² Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035 (RS 2022-0515)

Emma Lennartsson
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag

1. Sammanfattning av Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet. Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats (SOU 2025:67)

Beslutsexpediering

1. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Godkänd av Emma Lennartsson, 2025-09-09