

Kommunstyrelsen
Yttrandeli.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
LI2025/01130Handläggare:
Göran Carlén

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

Uppsala kommun har fått rubricerade utredning (ert diarienummer LI2025/01130) på remiss. Uppsala kommun har tidigare deltagit i överläggningar och yttrat sig över två delrapporter, med fokus på järnvägs- respektive vägsystemet. I kommunens skrivelser beskrevs de Uppsalas styrkor och komparativa fördelar som är relevanta i detta sammanhang samt vilka järnvägs- och vägåtgärder i Uppsalaregionen som bidrar till Arlandas konkurrenskraft. I skrivelserna gavs förslag till vissa kompletteringar/modifieringar av utredarens förslag. Vidare underströks betydelsen av att utvecklingen sker i riktning mot klimatneutrala transporter totalt sett. För att ta del av underlagen hänvisas till dessa skrivelser (bilaga 1 och 2), som också till del sammanfattats i utredningens slutbetänkande.

Det är glädjande att överläggningarna med utredningen och kommunstyrelsens skriftliga synpunkter givit avtryck i utredningen. Liksom utredningen ser Uppsala kommun Arlanda och transportsystemet kring flygplatsen som grundläggande viktigt för Sveriges konkurrenskraft internationellt samt essentiellt för att koppla samman nationellt. Uppsala är en viktig del i detta och vill ta en större roll för utvecklingen av konkurrenskraften och därmed välståndsutvecklingen.

Uppsala kommun tillstyrker alla förslag som ligger i slutbetänkandet, men vill särskilt understryka vissa samt föreslå en del tillägg och vidareutvecklingar i det följande.

Järnvägssystemet

För Uppsala kommun har den utveckling av spårtrafiken som föreslås i utredningen högst prioritet. Det förstärker kapacitet och tillgänglighet för angöringsresande och arbetspendling till Arlanda med miljö- och klimatvänligt färdmedel. Samtliga föreslagna åtgärder på ostkustbanan och omförhandlingen rörande Arlandabanan bör genomföras skyndsamt. De vidare nyttorna för klimatet, totalförsvaret och näringslivsutveckling i storregionen bedöms vara omfattande. Järnvägssystemet utgör idag en flaskhals för fortsatt regionintegration av arbetsmarknader och kontaktintensiv näringsverksamhet, samt för godstransporter.

Aroslänken, Fullerödepån, Uppsala C och Ostkustbanan norr om Uppsala

Rubricerade investeringsmöjligheter har beskrivits och motiverats i Uppsala kommuns tidigare skrivelser, men tas kortfattat upp även här, med vissa förnyade förslag.

Aroslänken skulle ge en väsentlig förstärkning av tillgängligheten från väster till Arlanda samt ge nytta för totalförsvaret genom ökad redundans samt underlätta rekrytering och logistik för Forsvarsmaktens anläggningar i Uppsala och Enköping med särskilda uppdrag i NATO-samarbetet. Den förstärker och fördjupar regionförstoringen i norra Stockholm-Mälarenregionen och bäddar därmed för ökad konkurrenskraft för näringslivet. Slutligen förstärker den nyttorna som skulle ges av projektet Oslo-Stockholm 2:55. Region Uppsala kommer för övrigt att gå in som part i det projektet.

Uppsala kommun driver tillsammans med Region Uppsala och Enköpings kommun ett arbete med förnyade terrängstudier och nyttoanalyser. *Med hänvisning till att det finns konkurrerande alternativ söder om Arlanda som nämns i slutbetänkandet föreslår Uppsala kommun att Trafikverket får i uppdrag att genomföra en vägvalsutredning.* Även om ett eventuellt förverkligande ligger längre fram i tiden behöver kommuner och regioner lång framförhållning för att förbereda för nyttiggörandet och för kringinvesteringar – eller att planera för en annan utveckling.

När det gäller en depå i Fullerö delar Uppsala kommun utredningens slutsats om att den kan komma till stånd inte enbart för att etablera Uppsala C som slutstation för fler tåg som kommer söderifrån och västerifrån via Stockholm och Arlanda. Den har en funktion även för det regionala tågsystemet. Uppsala kommun arbetar tillsammans med Region Uppsala för ett förverkligande. Det är dock viktigt att få klarhet om den behövs i det nationella tågsystemet för att ha beredskap i termer av utrymme och utformning för en sådan funktion. Se vidare under ”Finansiering och organisation”

Om fler tåg enligt ovan ska ha Uppsala som slutstation reses frågor om kapaciteten i Uppsala C räcker till efter den planerade ombyggnaden i samband med fyrsparinvesteringen samt motsvarande kapacitet på ostkustbanan norrut fram till platsen för Fullerödepån. En preliminär bedömning är att det finns tillräcklig kapacitet inledningsvis, när ombyggnad och fyrsparutbyggnaden är färdigställda, men att det på sikt kan behövas fler genomgående spår på Uppsala C samt åtgärder på banan mellan Uppsala och Gävle för att klara ökande fjärrtågstrafik och fler avgångar med pendeltågstrafik mot norr. Uppsala kommun och region Uppsala avser att göra en analys avseende detta inför nästa planeringsomgång för den statliga infrastrukturen.

Vägsystemet

Uppsala kommun delar utredningens uppfattning om investeringar på E4 mellan Stockholm och Arlanda och att dynamiska kollektivtrafikkörfält ska prövas. Såsom tidigare framförts kommer en breddning av E4 att ta tid att genomföra, varför det är angeläget att uppdra till Trafikverket att även överväga tidigare insatser av olika typer av trimningsåtgärder eller dynamiska åtgärder för till exempel kollektivtrafikkörfält. I ett sådant uppdrag bör också inrymmas partiet från Arlanda till och med Uppsala stad, där det redan idag förekommer köbildning, framför allt vid Knivsta trafikplats, men även vid trafikplatsen med Bärbyleden.

Utredningen föreslår regeringen att en översyn av trängselskatter görs med anledning av att förbifart Stockholm färdigställs 2030. Trängselskatt på E4 mellan Stockholm och Arlanda anges som instrument för att i första hand motverka uppkomst av trängsel,

men också en möjlighet att bidra till finansiering av de kapacitetsförstärkande åtgärder som föreslås. Uppsala kommun delar, såsom nämnts i tidigare skrivelse, uppfattningen att det kan vara ett effektivt styrmedel mot trängsel, men vill återigen framhålla att det då måste finnas tillräcklig kapacitet i de kollektiva färdmedlen, främst spårtrafiken, så att inte biltrafik endast flyttar ut till omkringliggande vägnät. En överflyttning till kollektivtrafik förutsätter således åtminstone en investering i fyra spår på Ostkustbanan, med tillhörande trafikering.

Finansiering och organisation

Med hänsyn till omfattningen av de samlade nyttorna och konkurrensen om investeringsmedel är det en bra idé att lägga ett Arlandapakett för statlig finansiering utanför den nationella infrastrukturplanen. På så sätt säkerställs finansieringen tydligt och dessutom över en längre tidsperiod. Det ger stabilitet avseende planeringsförutsättningarna för skilda aktörer.

När det gäller organisationsfrågorna föreslår Uppsala kommun att regeringen går något längre än vad utredningen föreslår. Staten bör på ett tydligt sätt ta initiativ till och ansvar för att samla intressenterna i en gemensam organisation för att koordinera och säkerställa det samlade genomförandet. Det är av grundläggande vikt att de delar av förslagen som har karaktären av uppmaningar till olika intressenter såsom att rent allmänt medverka till Arlandas utveckling, samordna trafikupplägg och biljettsystem med mera, koordineras med varandra och med investeringsplaneringen, i likhet med hur utvecklingen av Örestad och Kastrup har gått till. Exempelvis kan frågan om att vända tågtrafik från södra och västra Sverige i Uppsala i stället för vid Stockholm C hanteras inom en sådan organisation.

Uppsala kommun ser fram emot att ta plats och bidra i det fortsatta arbetet oavsett hur det organiseras.

Kommunstyrelsen

Erik Pelling
Ordförande

John Hammar
Sekreterare

Bilagor:

Yttrande till Arlandautredningen angående delrapport 1

Yttrande till Arlandautredningen angående delrapport 2