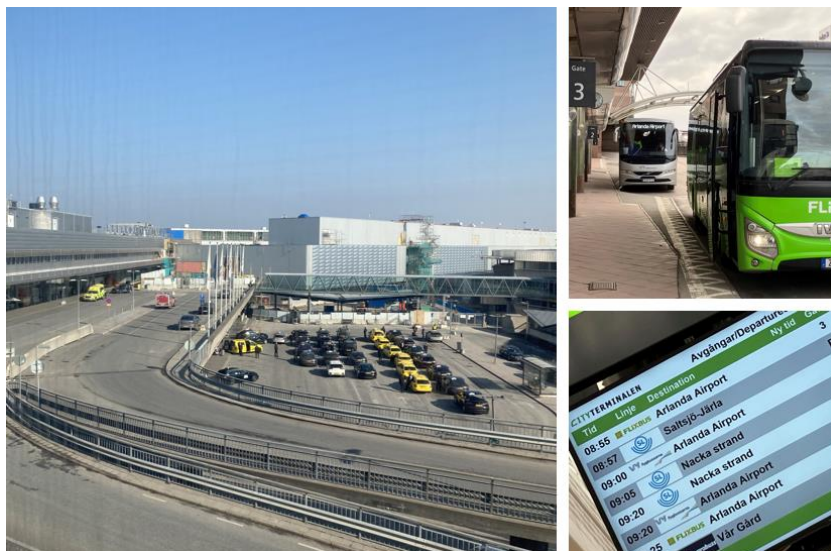


Satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft

Preliminära bedömningar och förslag inom vägområdet



Delrapport av Arlandasamordningen

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

Stockholm den 5 mars 2025



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 överlämnade den 14 november 2024 delrapporten *Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet*.

Utredningen överlämnar härmed delrapporten *Satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom vägområdet*.

Stockholm den 5 mars 2025

Peter Norman

/ Johan Holmér
Anders Svensson

Innehållsförteckning

Innehåll

Sammanfattning	9
1 Utredarens inledning	19
1.1 Mitt uppdrag	19
1.2 Två delrapporter om järnvägs- respektive vägsystemet.....	20
1.3 Helhetsperspektiv och avgränsning.....	20
1.4 Utredningens tidsperspektiv	21
1.5 Arbetsformer och dialog med intressenter	21
2 Viktiga utgångspunkter.....	23
2.1 Transport-, miljö- och klimatpolitiska ramar med mera	23
2.1.1 Transportpolitiken	23
2.1.2 Miljö- och klimatpolitiken	24
2.1.3 Näringspolitiken.....	25
2.1.4 Försvarspolitiken och samhällets beredskap.....	25
2.2 Nationell plan för transportsystemet	26

2.3	Arlandautredningens förslag och remissbehandling	27
2.4	Dialog med intressenter	28
2.4.1	Strategier och planer på längre sikt	29
2.4.2	Framförda önskemål	42
3	Nulägesbild av transportsystemet	45
3.1	Det svenska transportsystemet.....	45
3.1.1	Transportsystemets betydelse.....	45
3.1.2	Utveckling av transportsystemet på en övergripande nivå	46
3.1.3	Flygtrafikens utveckling och Arlanda flygplats	48
3.1.4	Tillgänglighet till och från Arlanda flygplats.....	50
3.2	Vägnätet i Arlanda flygplats omland	53
3.2.1	Översiktligt om vägnätet	53
3.2.2	Vägnätets bärighet.....	54
3.2.3	Vägnätets kapacitet och trafikering	55
3.2.4	Trafikverkets vidmakthållande- och investeringsverksamhet.....	58
3.2.5	Brister i vägsystemet	61
3.3	Situationen för olika trafikslag	62
3.3.1	Cykel och cykelvägar	62
3.3.2	Personbils- och motorcykeltrafik	64
3.3.3	Taxiverksamhet	65
3.3.4	Busstrafik.....	74
3.3.5	Gods- och lastbilstrafik	80
3.3.6	Rast- och uppställningsplatser och parkeringsplatser vid flygplatsen.....	81
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	91
4.5.1	Gemensam transportmarknad	91
4.5.2	Transeuropeiska transportnätet.....	92
4.5.3	EU-rättsakter.....	93
5	Bedömning av trafikutvecklingen.....	95
5.1	Resor och transporter fortsätter att öka.....	95
6	Preliminär bedömning av åtgärdsbehov	99
6.1	Övergripande bedömning av läget	99
6.2	Behov av satsningar på väginfrastrukturen.....	101
6.2.1	Min bedömning	102
6.2.2	Mina förslag till åtgärder	103
6.3	Aktivt vardagsliv med gång och cykel	106
6.3.1	Min bedömning	107
6.3.2	Mina förslag till åtgärder	107
6.4	Förbättrade villkor för biltrafikens hållbara omställning ...	107
6.4.1	Min bedömning	109
6.4.2	Mina förslag till åtgärder	110
6.5	Ordning och reda i taxiverksamheten	111
6.5.1	Min bedömning	113
6.5.2	Mina förslag till åtgärder	115
6.6	Stärk busstrafiken till Arlanda	118
6.6.1	Min bedömning	120
6.6.2	Mina förslag till åtgärder	123
6.7	Bättre rast- och vilomöjligheter för yrkesförare i Arlandas omland	126
6.7.1	Min bedömning	127
6.7.2	Mina förslag till åtgärder	127
6.8	Ett Arlandapakett med satsning på väg och järnväg	128
6.8.1	Min bedömning	128
6.9	Ett vidare perspektiv bortom 2050	129
6.9.1	Utvecklad busstrafik eller BRT-lösningar	129

7	Fortsatt arbete.....	131
7.1	Inledning.....	131
7.2	Fortsatt dialog.....	132
7.3	Kompletterande analyser	132
7.4	Slutrapport	133
	Bilaga 1 Uppdraget i kortversion.....	135
	Bilaga 2 Dialog med intressenter	137
	Bilaga 3 Referensförteckning.....	141

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. Jag redovisade i mitten av november 2024 mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag till åtgärder inom järnvägsområdet. Jag väljer att i denna promemoria redovisa mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag till åtgärder inom vägområdet. Jag kommer att återkomma till detta område även i mitt slutbetänkande och då även beröra fler områden och perspektiv.

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 välstånd 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 Arlanda flygplats som navet för den svenska inrikes och utrikes flygtrafiken.

Det råder stora osäkerheter kring den framtida utvecklingen med hänsyn till bland annat svensk och internationell tillväxt, den geopolitiska situationen och säkerhetsläget, teknikutveckling samt befolkningsutveckling. Jag bedömer trots det att antalet passagerare i luftfarten fortsatt kommer att öka både på nationell nivå och för Arlanda flygplats. Min preliminära bedömning är att antalet flygpasagerare som trafikerar Arlanda kan komma att öka från 23 miljoner år 2024 till omkring 40 miljoner flygpasagerare kring 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 en tillförlitlig och robust infrastruktur med tillräcklig kapacitet. Det finns därför brådskande 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 och därmed bidra till att konkurrenskraften för Arlanda flygplats stärks.

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 och vid intermodala bytespunkter och noder 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 befolkningsprognoser från Region Stockholm och Region Uppsala förväntas befolkningen öka i dessa två län och tillsammans ha en folkmängd på nära 4 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. Vägtransporterna bedöms öka i en högre takt i storstadsregionen Stockholm-Uppsala jämfört med den bedömning som görs på nationell nivå (25 procent). Det kommer, enligt min uppfattning, att bli särskilt viktigt att verka för att fler ska kunna nyttja kollektiva transporter i framtiden.

Det finns utmaningar i vägsystemet

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

Jag kan konstatera att det i vägsystemet, framför allt mellan Stockholm och Arlanda, men även för andra sträckningar, finns utmaningar med hänsyn till prognoser för trafikutveckling. Kapaciteten i systemet är redan under vissa tider till stor del utnyttjad och det förekommer trängsel redan idag. Det inverkar menligt på konkurrenskraften för Arlanda flygplats. Jag ser därför behov av olika åtgärder under den kommande planperioden 2026 – 2037.

Jag har haft ett tidsperspektiv i mitt arbete i riktning mot 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.

Det kommer, enligt min mening, att krävas betydande investeringsåtgärder för att möta de framtida behoven. Jag bedömer att det är nödvändigt och brådskande att säkerställa tillräckliga resurser för drift och underhåll av vägnätet, att de statliga vägarna nyttjas mer effektivt och att kapaciteten förstärks både i stråk och i vissa noder för att förbättra tillgänglighet, robusthet och tillförlitlighet i vägsystemet.

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

Nedan följer mina preliminära förslag till åtgärder inom vägsystemet. Åtgärdsförslagen avseende infrastrukturåtgärder baseras på en preliminär bedömning att de är samhällsekonomiskt lönsamma. Jag kommer att redovisa mina slutliga ställningstaganden i mitt slutbetänkande som redovisas senast den 31 maj 2025.

Väginfrastrukturen bör vårdas och utvecklas

Jag ser behov av att ökade resurser bör säkerställas för drift och vidmakthållande av det statliga vägnätet (steg 2). Vägnätet bör nyttjas mer effektivt genom användande av ITS-lösningar och inrättande av kollektivtrafikkörfält, som används dynamiskt vid bristande framkomlighet (steg 2), samt eventuellt av trängselskatter (steg 1). Trängselskatter bör i så fall enligt min uppfattning användas för att påverka användningen i tid och rum, samtidigt som dessa trängselskatter även kan bidra i finansieringen av vissa kompletterande väginvesteringar.

Kapaciteten i vägsystemet behöver förstärkas med ett additionskörfält i Häggvik (steg 3), fler körfält på E4 mellan Häggvik – Arlanda (steg 4), trafikplatsen vid Måby bör byggas ut (steg 4) samt kapaciteten vid väg 905 Måbyleden (steg 3) bör förstärkas. Kollektivtrafikkörfält bör inrättas i samband med att E4 breddas (steg 1).

Tabell 1.1 Förslag till åtgärder i väginfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026-2037	År 2038-2049
E4 Additionskörfält Häggvik	X	
E4 Häggvik – Rotebro (till 4+4 körfält)	X	
E4 Rotebro – Glädjen (till 4+4 körfält)		X
E4 Glädjen – Arlanda (3+3 körfält)	X	
E4 trafikplats Måby	X	
Väg 905 Måbyleden	X	

Bättre förutsättningar för gång och cykling

Sigtuna kommun och Swedavia bör säkerställa att gång- och cykelvägarna till och från Arlanda flygplats bör kunna användas på ett tryggt och trafiksäkert sätt året runt. Dessa cykelvägar kan vid behov vara skyddade för väder och vind (steg 2).

Swedavia bör se till att det finns möjlighet till cykelparkering med tak eller väderskydd vid alla terminaler och övriga platser där personer rör sig frekvent, t.ex. vid viktiga arbetsplatser inom flygplatsområdet (steg 2).

Incitament för ökad trafiksäkerhet och omställning av biltrafiken

Swedavia bör införa bom med alkolås vid sina parkeringsutfarter för att bidra till nykterhet i biltrafiken och en ökad trafiksäkerhet. Om föraren inte är nykter bör bilen inte tillåtas att lämna parkeringsplatsen (steg 1).

Kapaciteten för elladdning av bilar vid Swedavias parkeringar bör finnas i en sådan tillräcklig omfattning att det bidrar till omställningen av biltrafiken (steg 2). Swedavia bör även underlätta för sina passagerare att få en samlad bild av parkeringsmöjligheterna vid och runt Arlanda flygplats, det vill säga även för andra parkeringsbolag (steg 1).

Ett parkeringsråd bör inrättas med representanter för Swedavia och övriga parkeringsbolag/ansvariga i Arlanda flygplats närområde för att samverka kring gemensamma frågor (steg 1).

Taxiverksamheten bör ges nya förutsättningar

Jag föreslår att Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regelefterlevnad avseende taxibolagens uppgifter (steg 1).

De infrastrukturella förutsättningarna bör utvecklas vid Arlanda flygplats avseende terminalutgångens lokalisering i förhållande till taxiytan (steg 3), fler laddstationer för elbilar (steg 2) och bättre skyltning och vägvisning till taxizonen (steg 1).

Vid infarten till taxiremoten och taxizonen bör alkolås med bom inrättas för att bidra till nykterhet i taxitrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Om föraren inte är nykter bör bilen inte tillåtas att få köra in till upphämtningsplatsen för taxi. Swedavia bör på sikt ställa krav på att de taxibilar som trafikerar Arlanda flygplats har inbyggt alkolås för att bidra till ökad trafiksäkerhet (steg 1).

Swedavia bör utveckla avtalsförutsättningarna och ställa krav på att avtalsparterna genomför en daglig behörighetskontroll för yrkestrafik (BKY) samt att man ställer krav på ett omsättningskrav för att få bedriva taxiverksamhet vid flygplatsen (steg 1). Tilldelningen av taxifiler för spontantaxi bör alterneras för att åstadkomma en mer konkurrensneutral marknadsplats vid

flygplatsen (steg 1). Till detta finns behov av att införa en dynamisk skyltning av dessa taxifiler för spontantaxi (steg 1).

Maxpris bör införas för en vidare taxizon utifrån Arlanda flygplats och därmed täcka ett större geografiskt område jämfört med idag till gagn för resenärerna. Detta kan ske genom en taxizon med ett maxpris eller genom en inre respektive yttre taxizon med olika maxtak (steg 1).

Digitala tavlor där resenärer kan beställa en taxi med önskade attribut till ett fast pris skulle kunna utgöra ett komplement till övriga möjligheter att beställa taxi vid flygplatsen (steg 2).

För att motverka att taxiförare är inne i terminalen och raggarkunder föreslår jag att åtgärder vidtas som försvårar verksamheten för dessa aktörer. Swedavia och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och i möjligaste mån avhysa dessa personer från området (steg 1). Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med svarttaxi vid hämta och lämna parkeringarna (steg 1). Eventuellt skulle detta kunna kombineras med ett förbud för taxibilar vid parkeringen (steg 1).

I samband med att kapaciteten på E4 utökas med fler körfält, bör särskilda kollektivtrafikkörfält etableras i båda riktningarna, där bland annat taxibil med passagerare ska ges prioritet (steg 1).

Busstrafiken bör utvecklas för att bidra till bättre tillgänglighet

Berörda kollektivtrafikmyndigheter i Mälardals- och Stockholmsregionen bör bättre marknadsföra möjligheter för resor till och från Arlanda flygplats med kollektivtrafik. De berörda regionerna bör pröva möjligheterna till ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar en länsgräns.

Ett förstärkt expressbusskoncept i tvärstråkslinjer med högre komfort och tidtabeller som anpassas till både flygresenärer och de som arbetspendlar bör inrättas. Jag föreslår följande nya eller förstärkta expressbusslinjer: Nacka-Arlanda, Täby-Arlanda, Arninge-Vallentuna-Arlanda, Norrtälje-Rimbo-Arlanda, Sigtuna-

Märsta-Arlanda, Märsta-Arlanda samt Bålsta/Kallhäll/Barkarby-Arlanda (steg 2).

Trafikverket bör tillsammans med berörda regioner och kommuner genomföra åtgärdsvalsstudier för att skapa en gemensam helhetsbild kring dessa förslag och vilka förutsättningar som krävs för att det ska bli hållbara åtgärder i längden (steg 2).

Vid infarten till terminalområdet bör det inrättas alkoholås med bom för att bidra till nykterhet i busstrafiken och en ökad trafiksäkerhet. Om föraren inte är nykter bör bussen inte tillåtas att få köra in till området med busshållplatser. Detta bör gälla såväl den vanliga kollektivtrafiken som charterbussar och buss- och skytteltrafik från parkeringsplatser och hotell i Arlanda flygplats närområde. Swedavia bör på sikt ställa krav på att de bussar som trafikerar Arlanda flygplats har inbyggt alkoholås för att bidra till ökad trafiksäkerhet. De bussar som trafikerar Arlanda flygplats bör även erbjuda säkerhetsbälte vid alla sittplatser (steg 1).

Förutsättningar för godstrafik behöver förbättras

Jag föreslår att Trafikverket tillsammans med Godstransportrådet Stockholm-Mälardalen, berörda kommuner och regioner, representanter för åkerier och speditörer samt övriga delar av näringslivet bör analysera behovet av ytterligare kapacitet och ytterligare uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland. Jag ser behov av åtgärder, men dessa behov behöver preciseras genom en god dialog och samverkan mellan berörda aktörer (steg 2).

Regeringen bör säkerställa utökade ekonomiska ramar för ett Arlandapaket

Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra väg- och järnvägssystemet i Stockholm- och Mälardalsregionen, som i flera fall är nödvändiga och brådskande, 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 åtminstone fram till år 2037. 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 mitt slutbetänkande att återkomma till dessa delar och till ytterligare förslag till åtgärder, som sträcker sig till längre in i framtiden. Jag kommer även i slutbetänkandet fördjupa resonemangen kring godstransporter, markanvändning och totalförsvarsperspektivet.

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 Två delrapporter om järnvägs- respektive vägsystemet

Jag ska enligt uppdraget lämna en slutredovisning senast i maj 2025. Jag har dock tidigare valt att redovisa mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag inom järnvägsområdet i en första delrapport, som jag överlämnade i mitten av november 2024. Jag har genomfört ett flertal olika hearingar där jag tagit del av intressenters synpunkter på denna rapport. Jag har även tagit del av skriftliga inspel och synpunkter.

Jag har även valt att redovisa mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag inom vägområdet i denna andra delrapport.

I dialog med Regeringskansliet planeras för genomförandet av en hearing i nära anslutning till att denna rapport publiceras. Även andra hearingar kan bli aktuella för att ge inbjudna intressenter möjlighet att göra inspel och lämna synpunkter på mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag avseende vägområdet. 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 slutliga beredning av det betänkande som ska lämnas senast 31 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 – där alla fyra trafikslagen finns med.

I min utredning finns därför behov av att ta hänsyn till de förutsättningar som råder och den utveckling som sker för såväl väg, järnväg, sjöfart 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 exempelvis spår- och väginfrastrukturen och tillgänglighet till och från flygplatsen.

Jag är medveten om Arlanda flygplats betydelse för Sverige som nation med den knutpunkt som flygplatsen utgör för nationell och internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har genom sin funktion betydelse för både den regionala utvecklingen och tillväxten i Sveriges olika regioner som för nationen i sin helhet. Den tillgänglighet som råder för de olika regionerna till och från flygplatsen blir därför viktig. Jag är medveten om dessa perspektiv och de har funnits med i mina bedömningar. Med hänsyn till uppdragets förutsättningar har jag dock valt att koncentrera mina mer precisa bedömningar och förslag till ett mer geografiskt begränsat område.

Denna delrapport är därtill i huvudsak avgränsad till att beröra mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag inom vägområdet.

1.4 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.

1.5 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 för mig 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 mer direkt kopplade till mitt uppdrag. Jag har även genomfört studiebesök på Arlanda flygplats och andra flygplatser, deltagit i seminarier och konferenser och haft enskilda möten.

I utredningen har jag hittills fört dialog med omkring 130 intressenter, men antalet möten med dessa intressenter är betydligt fler. 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 referens-förteckning för de underlag som varit av särskild betydelse för denna delrapport.

Jag vill rikta ett stort tack till alla som tagit sig tid för att bidra i utredningsarbetet. Jag vill särskilt nämna Swedavia AB, 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. Regeringen har i januari 2025 beslutat om tilläggsdirektiv till Miljömålsberedningen (M 2010:04) om utformningen av svenska etappmål till 2030, för att analysera hur effektiviteten av styrningen mot de svenska etappmålen till år 2030 påverkas av EU:s Fit for 55 och bland annat lämna förslag på hur svenska etappmål till 2030 kan utformas så att de bättre överensstämmer med Sveriges åtaganden inom EU som styr effektivt mot det långsiktiga målet om nettonollutsläpp senast 2045 och negativa utsläpp därefter. 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, jämfört med 1990. 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. Till detta ligger delmålen för näringspolitiken; ramvillkor och väl fungerande marknader som stärker företags konkurrenskraft, stärkt entreprenörskap för ett dynamiskt och diversifierat näringsliv, samt ramvillkor och väl fungerande marknader som stärker företags konkurrenskraft.

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 Försvarspolitikerna 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.

I februari 2025 fattade regeringen beslut om en ny ägarpolicy för bolag med statligt ägande. Bolag med statligt ägande ska bland annat präglas av säkerhetsmedvetenhet och på marknadsmässiga villkor bidra till att stärka det svenska totalförsvaret. Bland annat ska bolaget bedriva ett systematiskt och riskbaserat säkerhetsarbete och i samråd med ansvariga myndigheter identifiera samhällskritiska delar av verksamheten och analysera behovet av att upprätthålla dessa under störda förhållanden, fredstida kriser, höjd beredskap och ytterst krig.

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 december 2024 biföll riksdagen regeringens förslag om ekonomisk ram på totalt 1 171 miljarder kronor och som under tolv år ska användas för att rusta upp Sveriges transportinfrastruktur. Under perioden 2026 – 2037 ska medel användas till både upprätthållande och utveckling av bland annat vägar och järnvägar.

Utifrån föreslagen inriktning och riksdagens beslut om ekonomiska ramar har regeringen tidigare meddelat att man avser att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan och erbjuda länsplaneuppdragen möjlighet att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Regeringen planerar att fatta beslut om fastställelse av den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under 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

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

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 att andelen av passagerarna som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda flygplats bör öka till minst 60 procent senast år 2030 och 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 bör 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 steg ett och två åtgärder. Vidare framförde flera remissinstanser att totalförsvaraspekten 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, RUFS 2050, gäller fram till och med hösten 2026. 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 järnvägssystemet och att stärka Arlandas funktion som flygfraktterminal. 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.

I Kollektivtrafikplan 2050 redogör Region Stockholm för restider med kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats. I tabellen nedan redovisas restider mellan ett urval av regionala stadskärnor och Arlanda i ett nuläge respektive år 2050 med beslutade åtgärder.

Tabell 2.1 Restider med kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor och Arlanda i ett nuläge respektive år 2050 med beslutade åtgärder

Restid i minuter

	Nuläge	År 2050
Arlanda – Barkarby	58	51
Arlanda – Flemingsberg	58	54
Arlanda – Kista	23	23
Arlanda – Stockholm City	21	21
Arlanda – Södertälje	84	84
Arlanda - Täby	66	55

Källa: Region Stockholm, Kollektivtrafikplan 2050.

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.

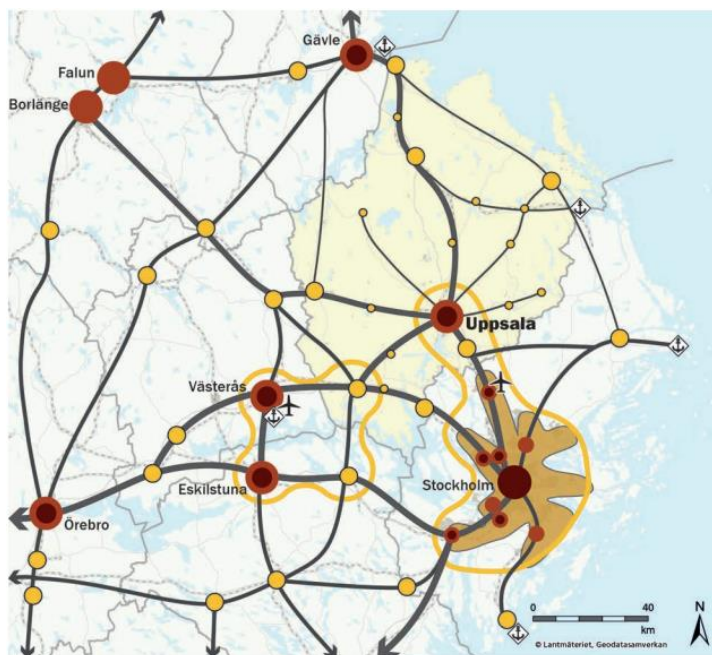
Region Uppsala

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

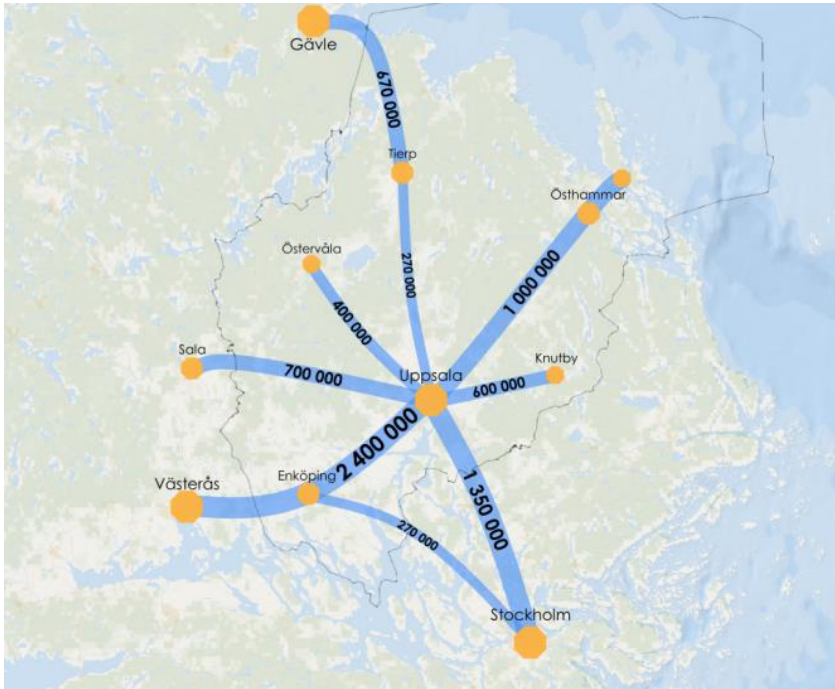


Källa: Region Uppsala

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 tusen invånare. Arbetspendlingen är avgörande för sysselsättning och tillväxt. Ostkustbanan, Mäljarbanan och 55:an-stråket utgör bärande axlar för vardagsresandet i länet.

Figur 2.3 Resandeflöden med UL och SL längs de större kollektivtrafikstråken 2019

Resande med buss och tåg



Källa: Region Uppsala, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020-2030,

Uppsala län är en region där in- och utpendling över kommun och länsgränser är omfattande. Utanför länet är de viktigaste målpunkterna Arlanda, Kista samt centrala Stockholm, Västerås och Gävle.

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.

Mälardalsrådet

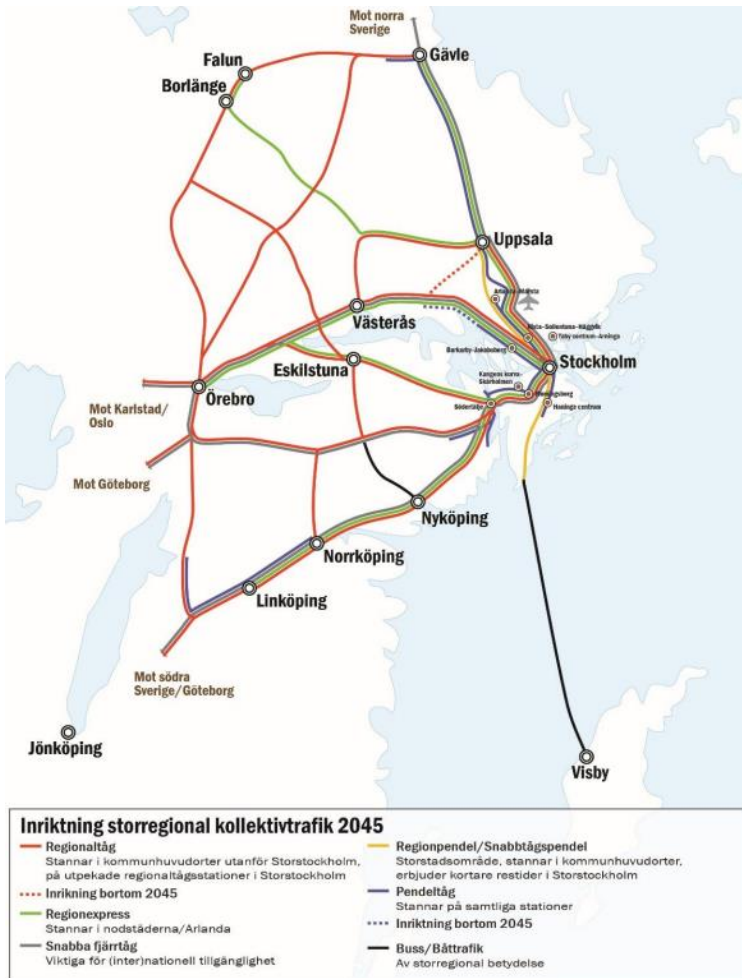
Sju regioner (Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro län, Sörmland, Östergötland och Gotland) samarbetar inom ramen för Mälardalsrådets transport- och infrastruktursamarbete ”En bättre

sits”. 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 dubbleringen 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. Regiontågtrafiken 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.

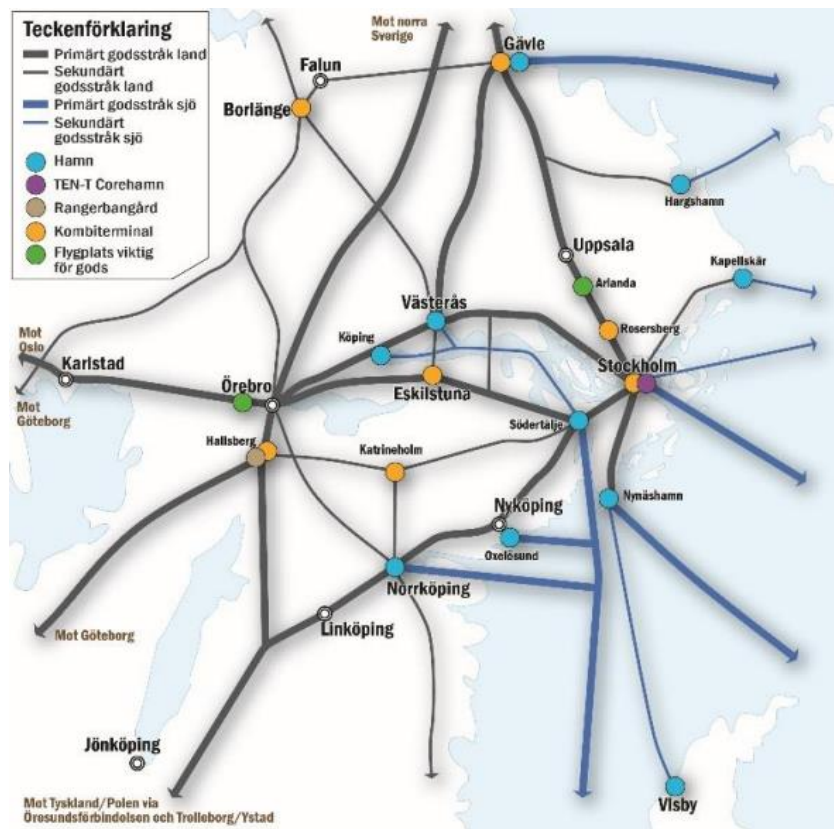
Figur 2.4 Mälardalsrådets inriktning för storregional kollektivtrafik år 2045



Källa: Mälardalsrådet

I Stockholm-Mälardalenregionen finns gemensamma ställningstaganden för godstransporternas utveckling; ökad järnvägskapacitet, effektivisering och framtidsäkring 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-Mälardalensregionen 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 E4 Förbifart Stockholm. Inför kommande planperiod lyfter Stockholm-Mälardalenregionen fram flera investeringsbehov, bland annat E4 med utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.

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 regionaltåg. 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. Fler varor transporteras till regionen än vad som transporteras ut. Sista sträckan i transportkedjan sker i de flesta fall med lastbil från någon av godsterminalerna utanför de centrala delarna av staden. För att säkerställa smidiga och tillförlitliga varuflöden är det av stor betydelse att ha välutvecklade väg- och järnvägsförbindelser

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 Tomteboda. Vägtransporter ingår i princip i alla godstransporter som en naturlig följd av målpunkternas geografiska läge. De terminaler som framför allt förser Stockholm stad med varor återfinns i Västberga, Rosersberg och Jordbro.

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 E4 med nya körfält och fullt utbyggda trafikplatser. Arlandaregionen lyfter fram fler körfält mellan Glädjens trafikplats i Upplands Väsby till trafikplats Arlanda samt förstärkt kapacitet vid trafikplatserna Hammarby och Måby samt ny trafikplats norr om Alsike

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 detaljplanläggas 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 Arlandaregionens. Sigtuna kommun ser bland annat behov av utbyggnad av Märsta station och ny direktförbindelse mellan Märsta station och Arlanda flygplats. Inom Sigtuna kommun finns önskemål om att på sikt inrätta en BRT-lösning. I figuren nedan framgår hur en sådan BRT-dragning skulle kunna se ut. Från kommunens sida lyfter man även fram önskemål om färdigställande av Måby trafikplats, breddning av E4 och kapacitetsåtgärder för väg 263.

Figur 2.6 Föreslagen BRT-linje



Källa: Sigtuna kommun och Swedavia AB. Kommentar: Med heldragen linje avses att BRT går på egen bana och med streckad linje avses att BRT går i blandtrafik.

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 vägområdet.

- 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 med en tioprocentig nedgång i inrikestrafiken under 2024. Stora delar av landet saknar goda 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 flygplats med marktransporter. Jag kan samtidigt konstatera att regeringen beslutat att flygskatten ska tas bort från mitten av 2025. Därtill har den tidtabellsbundna inrikes linjefarten som

BRA upprätthållit flyttat från Bromma flygplats till Arlanda flygplats vid årsskiftet 2024/2025. Därmed skapas nya förutsättningar för Arlanda flygplats vilket kan förstärka 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 bland annat gränskontrollen, vilket bland annat orsakas av trånga terminalpassager, som behöver åtgärdas. Vidare har vi införandet av EES (Entry Exit System) i EU:s yttre gränskontroll som sannolikt kan komma att öka köbildningen åtminstone under den närmaste tiden efter ett ikraftträdande.
- 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. Det finns för få utgångar (även om en smitväg sedan februari 2025 finns i anslutning till Taxfree i Terminal 5), 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.
- Arlandas omkringliggande infrastruktur är inte anpassad för att klara trafiken tillfredsställande och detta gäller även för vägsystemet. Därför behövs investeringar för att öka kapaciteten till och från flygplatsen. E4 Uppsalavägen påverkas av köer och den nationella transportplanen har hittills inte prioriterat en breddning av E4 mellan Häggvik och Arlanda trafikplatser. När Förbifart Stockholm öppnar för trafik 2030 finns risk för utökade

köer och ytterligare förlängda restider till och från Arlanda flygplats. Även landsvägar i Arlandas omedelbara omland som väg 77 och väg 263 har brister vilket påverkar tillgängligheten.

- En förstärkt linjebussstrafik med SL och UL som huvudmän skulle innebära en ökad tillgänglighet till Arlanda flygplats med kollektivtrafik, främst från områden som inte ligger längs med spårinfrastrukturen till och från Arlanda flygplats, bland annat Märsta-Arlanda (inklusive BRT), Bålsta-Sigtuna-Märsta-Arlanda, Täby- Vallentuna-Arlanda, Norrtälje-Arlanda och Barkarby-Arlanda.
- Förutsättningarna för taxiverksamhet vid Arlanda flygplats behöver ses över. Bland annat finns problem med taxiförare utan avtal med Swedavia som förbiser det upprättade taxiflödet och som i flera fall lurar kunder att betala oreglerade och orimliga taxipriser. Dagens situation med en avreglerad taximarknad leder till lösningar med diversifierade intäktstrategier och villkor för taxiförare. Detta innebär att vissa upplever att rättvisa konkurrensvillkor utmanas och som kan påverka taxiresenärers upplevelse av tillräcklig prisinformation och i slutändan komfort och trygghet. Den mångfald av taxiutövare med avtal med Swedavia samlas i ett begränsat flödessystem utanför flygplatsterminalerna och det är viktigt att resenärer upplever ordning och reda när resan ska fortsätta med taxi.

3 Nulägesbild av transportsystemet

Preliminär bedömning: 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 vissa brister i tillgänglighet och kapacitet för vägsystemet. Dessa brister accentueras med ökad befolkning, en förtätning mellan Uppsala och Stockholm och ökad biltrafik.

3.1 Det svenska transportsystemet

3.1.1 Transportsystemets betydelse

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.

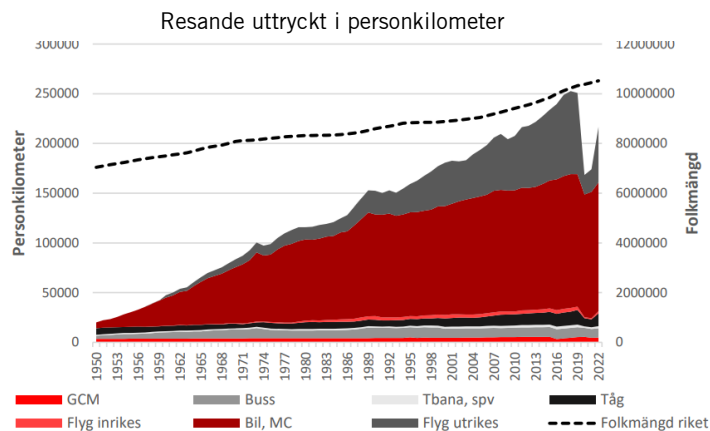
Sverige har en lång och framgångsrik industritradition och är som stark kunskapsekonomi nära sammanflätad med den globala ekonomin. Genom handel med varor och tjänster, investeringar, flöde av kapital och arbetskraft mellan olika länder stärks dessa samband.

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 av 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

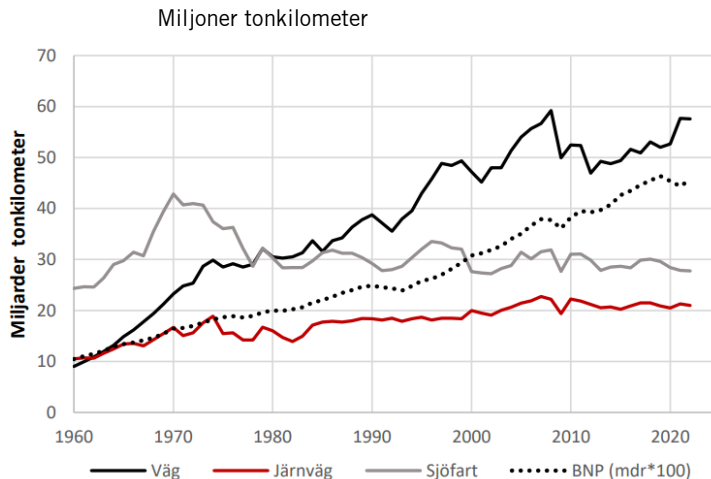
Figur 3.1 Resande med olika färdmedel 1950-2022 samt befolkningsutveckling



Källa: Trafikverket

Under den större 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 transporterarna 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 2024 uppgick antalet passagerare för Arlanda och Bromma flygplatser tillsammans till knappt 24 miljoner, varav drygt 95 procent var passagerare vid Arlanda flygplats. Arlanda flygplats har länge varit den dominerande flygplatsen i

Stockholmsregionen och detta förstärktes ytterligare när BRA Flyg lämnade den reguljära inrikestrafiken på Bromma flygplats vid årsskiftet 2024/2025.

Tabell 3.1 Passagerarutveckling vid Arlanda och Bromma flygplatser 2018-2024

Flygplats	Trafiktyp	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Arlanda flygplats	Utrikes trafik	21,6	20,8	4,9	5,8	15,3	18,3	19,5
	Inrikes trafik	5,3	4,8	1,6	1,7	3,2	3,6	3,2
	Totalt	26,9	25,6	6,5	7,5	18,4	21,8	22,7
Bromma flygplats	Utrikes trafik	0,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0
	Inrikes trafik	2,2	2,0	0,4	0,5	1,0	1,0	1,0
	Totalt	2,5	2,4	0,5	0,6	1,1	1,2	1,0
Totalt Arlanda och Bromma flygplatser		30,4	28,0	7,0	8,1	19,5	23,0	23,7

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 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 forna topposition som Nordens största flygplats, mätt i antalet passagerare. Faktum är att Arlanda flygplats sedan över tio år är rejält distanserad av både Oslo och Köpenhamn flygplatser, där den senare har nära 32 procent fler resenärer år 2024 jämfört med Arlanda flygplats. Även om Bromma flygplats skulle inräknas är Arlanda flygplats den tredje största flygplatsen i Norden, mätt i antalet passagerare.

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.

Tabell 3.2 Antal 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
2024	16,3	22,7	26,4	29,9

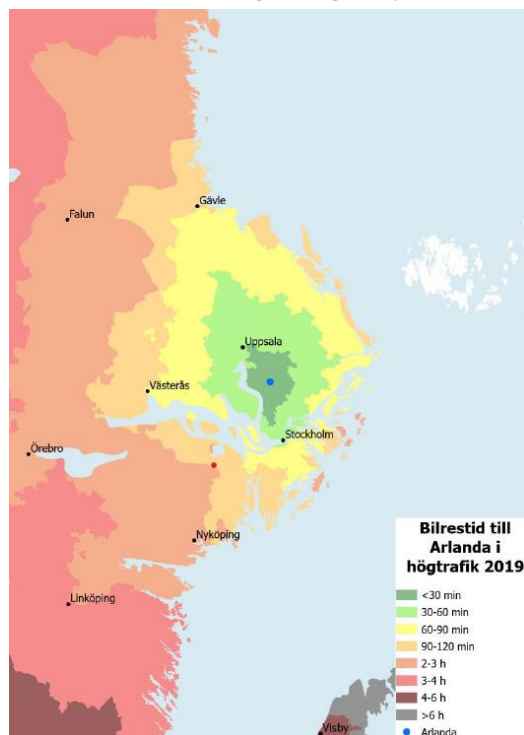
Källa: Bearbetning av flygplatsstatistik från Finavia, Transportstyrelsen, Avinor och Copenhagen Airport

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. Strax 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. Falun, Örebro, Nyköping har över två timmar bilrestid, medan Linköping har upp mot tre timmars bilrestid till Arlanda i rusningstrafik. Se figur nedan.

Figur 3.3 Modellberäknad restid till Arlanda
Förmiddagens högtrafikperiod år 2019



Källa: Trafikverket

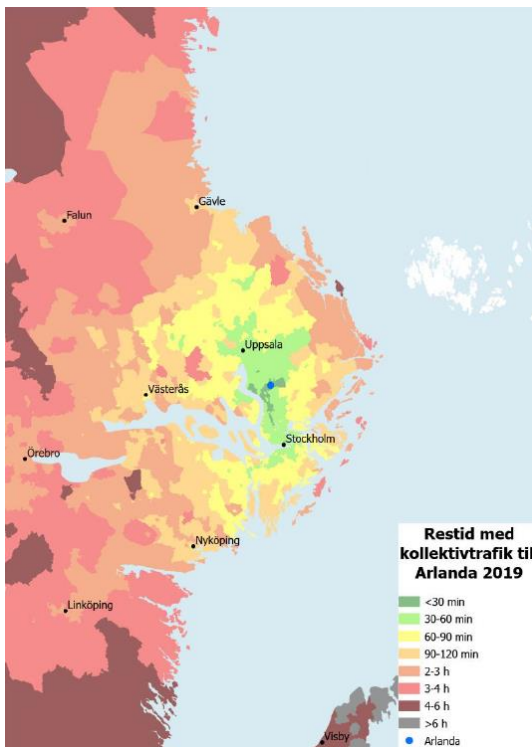
Fram mot år 2045 väntas enligt Trafikverket vissa förändringar i trafiksituationen. Med ökad befolkning och tillväxt i ekonomin förväntas en ökning av efterfrågan på resor och trafikarbete på väg. Det väntas leda till en generellt ökad trängsel på flera vägar som används för resor till Arlanda. Samtidigt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

Arlanda flygplats är den närmaste storflygplatsen utifrån bilrestid för stora delar av Mälardalen, samt östra och norra delen av Sverige, medan det är en god tillgänglighet till Köpenhamn flygplats från Skåne, Blekinge, Hallands och Kronobergs län. I Jönköpingstrakten är bilrestiden ungefär densamma till Arlanda som Köpenhamn flygplats, cirka 3-4 timmar. I Göteborgstrakten är bilrestiden till Arlanda flygplats 5 timmar jämfört med 3 timmar till Köpenhamn flygplats.

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 mellan Arlanda och Köpenhamn flygplatser och som 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.

3.2 Vägnätet i Arlanda flygplats omland

3.2.1 Översiktligt om vägnätet

Kapacitet och tillgänglighet till Arlanda flygplats omfattar ett stort vägnät som sträcker sig långt ifrån målpunkten Arlanda. Det finns flera vägar av riksintresse för kommunikationer i området.

E4 mellan Helsingborg – Stockholm – Haparanda är ett riksintresse och ingår även i TEN-T stomnät. E4 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor samt rekommenderad färdväg för farligt gods.

E18 mellan Norge och Sverige via Örebro – Stockholm – Kapellskär är ett riksintresse och tillika del av TEN-T övergripande nät. E18 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor, rekommenderad färdväg för farligt gods samt del i väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer.

Väg 265 Norrortsleden är bland annat en del av det prioriterade vägnätet för godstransporter respektive långväga personresor. Vägen rekommenderas som färdväg för farligt gods samt är en led i en storstad. Norrortsleden ansluter Förbifart Stockholm när den färdigställs.

Väg 267 Rotebroleden binder samman anläggningar av riksintresse och utgör en del av det prioriterade vägnätet för

godstransporter respektive för långväga personresor. Vägen är även rekommenderad färdväg för farligt gods.

Väg 263 börjar vid E4 och trafikplats Märsta och fortsätter sedan till Märsta respektive Sigtuna innan den passerar länsgränsen till Uppsala län. Vägen sammankopplar Sigtuna, Märsta och Arlanda flygplats.

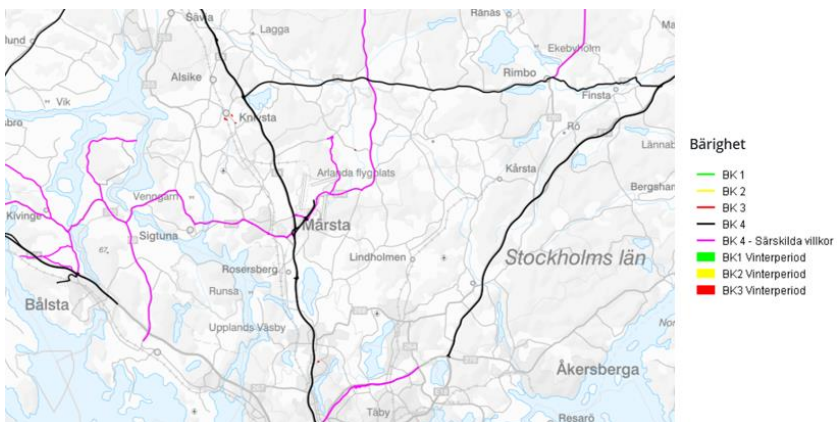
3.2.2 Vägnätets bärighet

Med bärighet avses hur tunga fordon en bro eller väg får belastas med. Bärighetsklassen (BK) avgör vilka fordonsvikter som är tillåtna på vägen eller bron.

BK1 tillåter maximalt 64 tons bruttovikt. BK2 tillåter maximalt 51,4 tons bruttovikt. BK3 tillåter maximalt 37,5 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre för dessa tre klasser. BK4 tillåter maximalt 74 tons bruttovikt med oförändrade krav på axeltryck jämfört med BK1, men beroende på fordonets axelavstånd kan tillåten bruttovikt vara lägre.

I figuren nedan redovisas vägar klassade som BK4 i Arlanda flygplats omland.

Figur 3.5 BK4-vägar i Arlanda flygplats omland



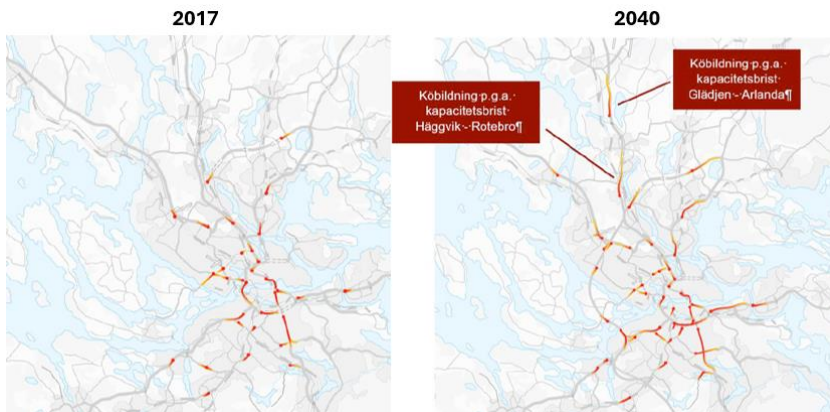
Källa: Trafikverket, Nationella vägdatabasen,

3.2.3 Vägnätets kapacitet och trafikering

Ökande befolkning, minskade körkostnader och ekonomisk tillväxt leder enligt Trafikverket till en ökad efterfrågan på resor och transporter. Den ökade belastningen gör att framkomligheten till Arlanda flygplats för resenärer på väg kommer att vara bristande på flera sträckor längs E4 mellan Häggvik och Arlanda. Utan stärkt kapacitet kommer betydande brister i framkomligheten på E4 att kvarstå och nya brister kommer att tillkomma, vilket framgår av figuren nedan (bristerna är rödmarkerade).

Figur 3.6 Brister för framkomlighet i vägsystemet i Stockholms län

Trafikverkets basprognos för 2017 respektive 2040



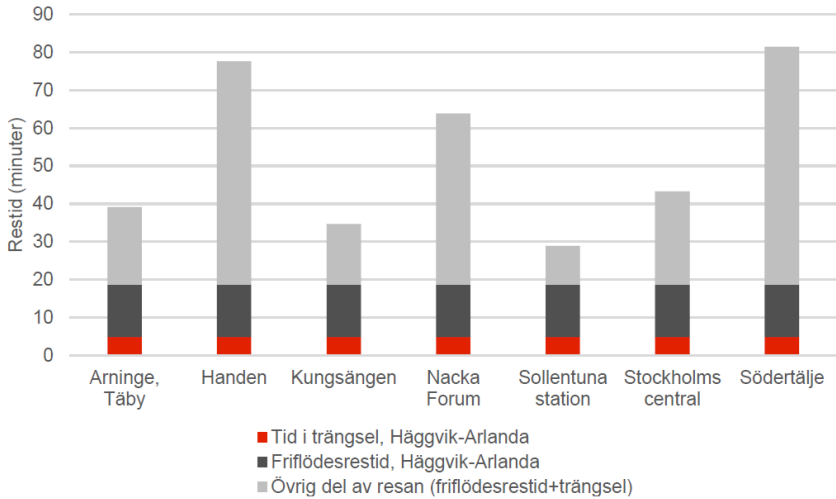
Källa: Trafikverket.

E4 Förbifart Stockholm bedöms få stor påverkan på trafiksystemet genom att den avlastar Essingeleden, de inre infartsledningarna och delvis även trafik i innerstaden. Samtidigt kommer trafiken på de yttre infartsledningarna i anslutning till Förbifart Stockholm att öka, bland annat E4 norr om Häggvik. Det gör att belastningen ökar på de yttre infarterna, vilket leder till att dagens kapacitetsbrister förstärks. Det blir ökad köbildning och restiderna till och från Arlanda flygplats på E4 ökar vid rusningstid. Tillgängligheten med bil till Arlanda flygplats beror inte bara på framkomligheten på E4. Det kommer enligt Trafikverket att vara problem med framkomligheten i en stor del av det högtfikerade vägnätet i och runt Stockholm. I figuren nedan visas modellberäknade restider från utvalda målpunkter i Stockholm till Arlanda. Av figuren framgår att

även om kapacitetsbristerna på E4 skulle åtgärdas, skulle restiden i övriga delen av resan bestå och tillgängligheten förbättras endast i proportion till den röda delens andel av stapeln (tid i trängsel, Häggvik-Arlanda).

Figur 3.7 Modellberäknade restider för resor till Arlanda från utvalda målpunkter

Under förmiddagsrusningen, Basprognos basår 2017



Källa: Trafikverket

Förhållandet mellan restid och tid i trängsel på sträckan Häggvik-Arlanda kommer att bestå eller till och med försämrats i ett 2040 års perspektiv, givet den trafikutveckling som finns i basprognosen. Det krävs därför omfattande utbyggnad av vägsystemet för att ens upprätthålla dagens tillgänglighet i vägsystemet till Arlanda flygplats i rusningstid.

Trafikverket har under årens lopp utrett ett flertal åtgärder i stråket E4 Arlanda – Stockholm, vilka illustreras i nedanstående figur.

Figur 3.8 Tidigare utredda åtgärder kopplat till tillgänglighet till/från Arlanda



Källa: Trafikverket. Kommentar: Väg 905, Måbyleden, är gråmarkerad eftersom den inte är statlig infrastruktur.

De åtgärder som Trafikverket analyserat avser allt från mindre så kallade trimningsåtgärder till större vägbreddningar. Trafikverket bedömer att för trafik till och från Arlanda flygplats är det mest angeläget att åtgärda de flaskhalsar som finns redan idag. Det gäller E4 mellan Häggvik – Arlanda. Om behov uppstår, kan övriga åtgärder övervägas enligt Trafikverket.

Trafikverket ser gärna att E4 mellan Häggvik – Arlanda delas in i tre etapper och att de olika delsträckorna åtgärdas utifrån prioriteringsordning. E4 Glädjen – Arlanda har brister i framkomlighet redan idag som ger förlängda restider. Genom en breddning av vägen från 2+2 till 3+3 körfält skapas en bättre framkomlighet. E4 Häggvik – Rotebro ligger nära kapacitetstaket idag och kommer bli en flaskhals efter öppnandet av Förbifart Stockholm. Även här bör vägen breddas, från 3+3 till 4+4 körfält. Sträckan E4 Rotebro-Glädjen har en trafik idag som ligger under den kapacitet som finns. Trafikverket bedömer att behoven av att åtgärda

denna sträcka ligger lite senare. Trafikverket bedömer att denna sträcka blir en flaskhals först när Glädjen-Arlanda respektive Häggvik-Rotebro breddas.

Med mindre trimningsåtgärder för väg 905, Måbyleden, kan kapaciteten förstärkas mellan Märsta station och Arlanda, t.ex. för att stödja en attraktivare busstrafik. Vägåtgärder skulle även kunna behövas vid utveckling i övriga flygplatsstaden.

Utbyggnad av Trafikplats Måby till en fullständig trafikplats skulle skapa god tillgänglighet till områden i Märsta och ”Cargo city” samtidigt som det skulle bidra till ökad redundans för resor till Arlanda flygplats. En sådan åtgärd kan minska behovet av E4.65, breddning och förstärkning av trafikplats Nybygget. Åtgärder kan enligt Trafikverket bli än mer aktuell vid en större utveckling i ”övriga flygplatsstaden”, och som komplement till trafikplats Arlanda.

Trafikplats Nybygget innebär enligt Trafikverket mindre förstärkningsåtgärder vid trafikplatsen, vilket kan hanteras på kort sikt om brister uppstår.

En breddning av E4 Knivsta – Måby (från 2+2 till 3+3 körfält) är endast nödvändig vid en kraftig biltrafiktillväxt till och från Arlanda. Trafiken bedöms kunna öka med cirka 50 procent i stråket innan denna åtgärd behövs.

En breddning vid E4.65, mellan trafikplats Arlanda och Arlanda flygplats. Trafikverket bedömer att brist sannolikt uppstår först efter det att övriga åtgärder är genomförda på E4. Denna åtgärd skulle kunna behövas vid en stor utveckling i ”övriga flygplatsstaden”.

Additionskörfält Arlanda-Märsta kan enligt Trafikverket aktualiseras om breddning av sträckan Glädjen – Arlanda inte genomförs.

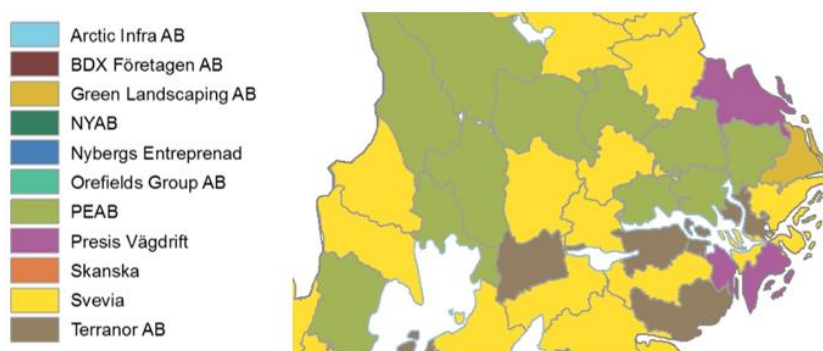
3.2.4 Trafikverkets vidmakthållande- och investeringsverksamhet

Drift och underhåll

Trafikverket har mer än 100 baskontrakt för väg, vilka generellt upphandlas med en kontraktstid på fyra år med möjlighet till option

på ett eller två år. Verksamheten pågår året runt, där vinterväghållning är den största delen av uppdraget. Trafikverket har tecknat kontrakt med fler än tio driftentreprenörer. I figuren nedan framgår en översiktlig bild av hur dessa kontrakt fördelar sig på olika driftentreprenörer i bland annat Stockholms- och Mälardalsregionen.

Figur 3.9 Trafikverkets baskontrakt och driftentreprenörer i bland annat Stockholms- och Mälardalsregionen

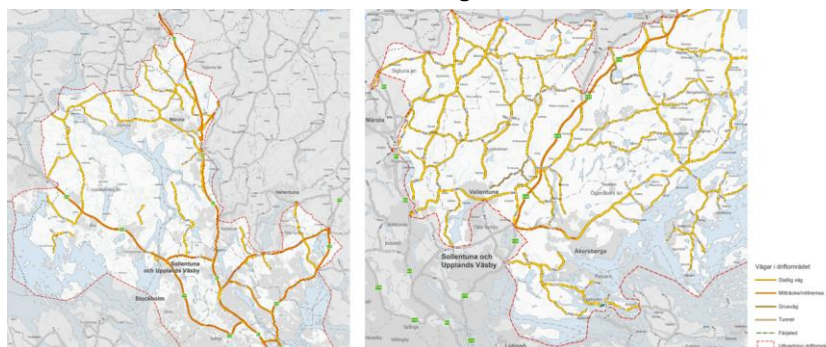


Källa: Trafikverket (www.trafikverket.se)

De vägar som finns närmast runt Arlanda flygplats ingår i Trafikverkets driftområden Väsby respektive Södra Roslagen, vilka delvis framgår i figuren. Terranor AB sköter vägarna i driftsområde Väsby medan Svevia AB sköter om vägarna i driftsområde Södra Roslagen.

Figur 3.10 Driftområdeskarta för Väsby och Södra Roslagen

Kartan visar inte det fullständiga driftsområdet



Källa: Trafikverket (www.trafikverket.se)

Investeringar

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 ingår ett flertal vägåtgärder i Arlanda flygplats omland, bland annat E4 Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn, E4 Hallunda-Vårby (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm), E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm) och E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta. Nedan redogörs lite mer detaljerad för några av dessa åtgärder.

E4 Förbifart Stockholm; binder samman de norra och södra länsdelarna och skapar en sammanhängande arbets-, service- och bostadsmarknad. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för områden söder om Mälaren. Anläggningen planeras att öppna för trafik år 2030.

Tvärförbindelse Södertörn; binder samman de östra och västra länsdelarna i södra Stockholm och skapar en sammanhängande arbets-, service- och bostadsmarknad. Med åtgärden minskar sårbarheten i trafiksystemet. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för kommuner öster om E4/E20 i södra delarna av länet. Vägplanen för åtgärden är fastställd men projektet har inte fått byggstartsbeslut. Regeringen konstaterar att kostnaden ökat kraftigt sedan regeringen fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033. Regeringen har därför gett Trafikverket i uppdrag att med beaktande av samhällsekonomiska nyttor identifiera och om möjligt vidta lämpliga kostnadsreducerande åtgärder för objektet. I uppdraget ingår att Trafikverket ska redovisa nya bedömningar av objektets kostnader och eventuella förändringar av nyttor och måluppfyllelse samt förnyade förslag om lämplig byggstartsperiod.

E4 Hallunda-Vårby (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm); förbättrar framkomligheten på E4/E20 söder om förbifarten och krävs för att nyttja kapaciteten som den skapar. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för områden söder om Mälaren. Arbetet med vägplanen för objektet pågår.

E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm); möjliggör en framkomlig och säker hantering av trafik mellan E18 och Förbifart Stockholm. Åtgärden bidrar till

förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för områden i nordvästra Stockholm och huvudsakligen Järfälla och delar av Stockholms stad. Arbetet med vägplanen för objektet pågår.

E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta; Åtgärden förbättrar tillgängligheten dels till och från E4 för delar av Knivsta kommun, dels till och från Arlanda för dessa områden. Arbetet ligger i planeringsläge.

I länstransportplanerna för 2022-2033 för Stockholm och Uppsala län finns inga åtgärder som direkt påverkar framkomligheten till Arlanda flygplats på väg. Däremot finns det ett flertal objekt som förbättrar både tillgängligheten till vägnätet lokalt, framkomligheten på väg i vissa områden och objekt som förbättrar kollektivtrafikutbudet.

3.2.5 Brister i vägsystemet

Trafikverket har gjort en bedömning av status för vägnätet inom Arlanda flygplats omland. Bedömningen avser utpekade vägnät i form av motorvägar, riksvägar och primära länsvägar som tillhör storstadsvägnätet inom Stockholms-, Södermanlands-, Uppsala- och Västmanlands län. Sammantaget avser detta 905 kilometer väg. Enligt Trafikverket är ambitionsnivån i första hand att kunna bibehålla dagens funktion så att det eftersatta underhållet inte ökar, vilket innebär att det utpekade vägnätet kommer att prioriteras. Ambitionsnivån är i andra hand att kunna återta eftersatt underhåll, vilket kan göras med ökade ekonomiska ramar.

Trafikverket bedömer att kostnaderna utöver nivån i gällande nationell plan för det aktuella vägnätet uppgår för perioden 2026 – 2037 till cirka 2 120 miljoner kronor för att upprätthålla dagens funktionalitet och cirka 1 600 miljoner kronor för att även återta eftersatt underhåll. Det utpekade vägnätet har enligt Trafikverket cirka 230 kilometer väg som brister i förhållande till underhållsstandard avseende spår djup. 276 kilometer i det utpekade vägnätet brister avseende väggroppen, vilka inte har kostnadsberäknats av Trafikverket.

Det finns tre utpekade vägsträckor inom detta vägnät med behov av reinvestering. Trafikverket kommer att ta fram nytt underlag i samband med kommande åtgärdsplanering för perioden 2026 –

2037, vilket kan komma att inkludera fler sträckor. Kostnaden för de tre utpekade reinvesteringarna beräknas av Trafikverket till cirka 1 600 miljoner kronor.

3.3 Situationen för olika trafikslag

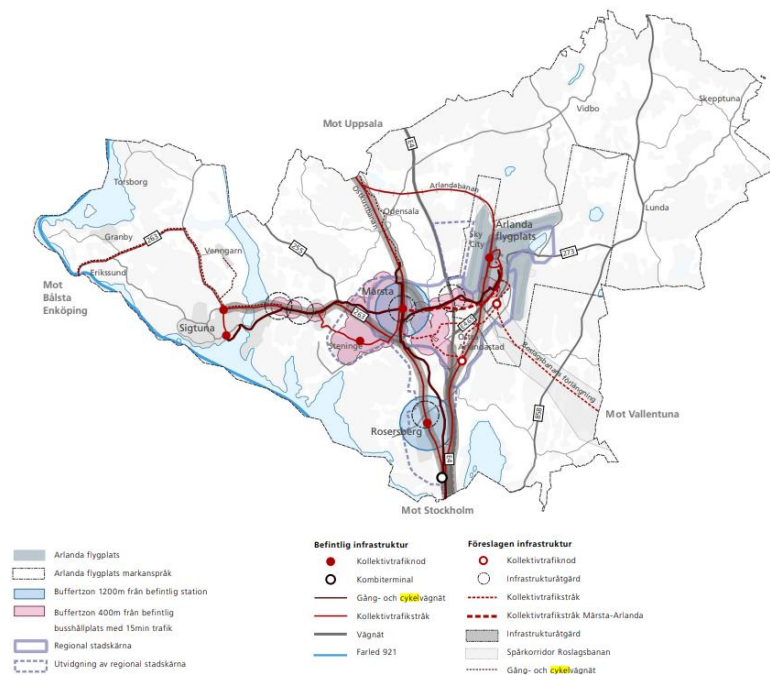
3.3.1 Cykel och cykelvägar

Sigtuna kommun tog år 2014 fram en cykelplan som en del i arbetet att underlätta för invånarna att välja cykel för kortare resor. Målsättningen var att öka cyklingen under alla tider på året samt att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister. I tidigare översiktsplan hade kommunen lyft fram ett huvudnät för cykeltrafik som skulle binda samman bostadsområden i kommunens tätorter med arbetsplatser, centrumanläggningar, skolor, Arlanda flygplats samt knutpunkter för kollektivtrafiken.

Det är möjligt att cykla från exempelvis Sigtuna eller Märsta till Arlanda flygplats på separata cykelvägar genom kommunen. Dessa cykelvägar är inte alltid de genaste, varför det kan finnas behov av åtgärder för att förbättra tillgängligheten i framtiden. I nedanstående figurer framgår cykelvägarna dels i den kommunala översiktsplanen 2022 dels i den kartfunktion som Sigtuna kommun presenterar på sin hemsida.

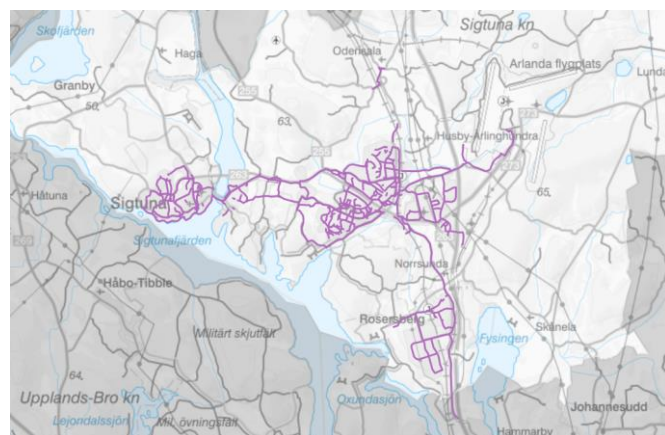
Det är möjligt att genom lokala och regionala cykelvägar ta sig från Upplands Väsby till och från Arlanda flygplats. När det gäller övriga kommuner behöver man använda det vanliga vägnätet för att nå Arlanda flygplats.

Figur 3.11 Cykelvägar i Sigtuna kommun



Källa: Sigtuna kommun, Översiktsplan

Figur 3.12 Cykelvägar i Sigtuna kommun



Källa: Sigtuna kommun

Vid Märsta station finns ett cykelgarage där man kan förvara cykeln i ett låst utrymme. Det är möjligt att abonnera på en plats och använda SL accesskort som nyckel till garaget. Swedavia erbjuder kostnadsfria cykelparkeringar vid Arlanda flygplats i anslutning till terminalerna och vid SkyCity.

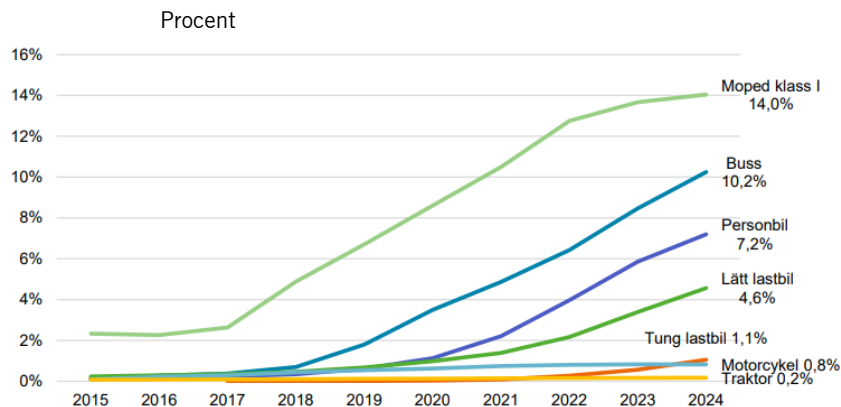
Det finns numera ganska många företag som erbjuder uthyrning av elsparkcyklar eller elscootrar som de också kan kallas. De finns främst i större städer som t.ex. Stockholm och Uppsala. Ett framtida utbud av elsparkcyklar eller elscootrar i Märsta- och Arlandaområdet beror på hur denna marknad utvecklar sig.

3.3.2 Personbils- och motorcykeltrafik

Dagens situation

Antalet personbilar i trafik uppgick vid årsskiftet 2024-25 till strax under fem miljoner fordon, medan antalet motorcyklar i trafik uppgick till nästan 320 tusen. Jämfört med ett år tidigare låg antalet personbilar kvar på nästan samma nivå, medan motorcyklarna ökade med en procent.

Elektrifiering av fordonsflottan är en viktig pusselbit när det gäller att nå EU:s och Sveriges klimatmål. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter svarar för knappt en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Mer än 90 procent av växthusgasutsläppen kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar dominerar. I figuren nedan framgår bland annat andelen elektrifierade personbilar och motorcyklar.

Figur 3.13 Andel elektrifierade fordon per fordonslag år 2015 – 2024

Källa: Trafikanalys, Fordon 2024 (Trafikanalys statistik 2025:3)

I dagsläget använder cirka 29 procent av resenärerna bil till flygplatsen enligt Swedavias resenärsundersökningar. Detta fördelar sig i sin tur på bil för att hämta och lämna cirka 15 procent, bil som parkeras cirka 12 procent och hyrbil cirka 2 procent.

Förutsättningarna för biltrafiken är relativt goda. Kapacitetsbegränsningar och framkomlighetsproblem finns framför allt mellan Arlanda och Stockholm. Även om det finns punkter och sträckor i det övriga vägnätet som kan ge begränsningar för biltrafiken, så är tillgängligheten på de större vägarna tämligen god enligt Trafikverket.

3.3.3 Taxiverksamhet

En tillbakablick

Taxiverksamheten har anor från början av 1600-talet, med hästdragna vagnar i London och Paris. Vagnarna kallades ofta för droskor, ett ord som också har använts om taxibilar i våra dagar. Denna verksamhet reglerades nästan omedelbart av städernas myndigheter för att man inte skulle få för många sådana vagnar i städerna. I slutet av 1800-talet infördes den första moderna taxametern. Den första motordrivna taxin med taxameter levererades i Stuttgart 1897 och var byggd av Gottlieb Daimler. De

kommande åren infördes taxameterförsedda taxibilar i exempelvis Paris och London. År 1901 rullade den första taxin i Stockholm och Sverige. I början av 1950-talet infördes tvåvägs kommunikationsradio i taxibilar, vilket möjliggjorde att beställningscentraler kunde skicka taxibilarna snabbare till de adresser varifrån kunder ville åka. Tidigare var taxiförarna tvungna att stanna vid en telefonkiosk och ringa in till centralen för att höra om det fanns ett nytt uppdrag.

Dagens situation

Reglering och tillsyn

Taxiverksamheten regleras genom taxitrafiklag (2012:211), taxitrafikförordning (2012:238), lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik samt förordning (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. För att bedriva taxitrafik ställs det bland annat krav på yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende. Redovisningscentraler för taxitrafik ska ta emot, lagra och lämna ut taxameteruppgifter. För att få taxiförarlegitimation ställs krav på B-körkort, medicinska krav yrkeskompetens, laglydnad och körprov. Det råder fri prissättning i Sverige när det gäller taxiverksamhet. Däremot ställs det krav på att en särskild prisuppgift och prisinformation ska lämnas.

Genom EU:s direktiv om samarbete i fråga om beskattning (DAC 7) införs gemensamma EU-regler om rapportering av upplysningar om säljare och vilka inkomster de fått genom försäljning och uthyrning via digitala plattformar. DAC 7 innehåller även regler om ett automatiskt utbyte av upplysningar mellan behöriga myndigheter i medlemsstaterna. Genom direktivet införs bestämmelser som i princip motsvarar DPI MR, de modellregler för rapportering av plattformoperatörer avseende säljare i delnings- och gigekonomin som OECD tagit fram. Taxitjänster, såväl traditionella taxitjänster som tjänster med fordon som hyrs ut med förare omfattas av direktivet.

Transportstyrelsens tillsyn av taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation syftar till att bidra till trafiksäkerhet,

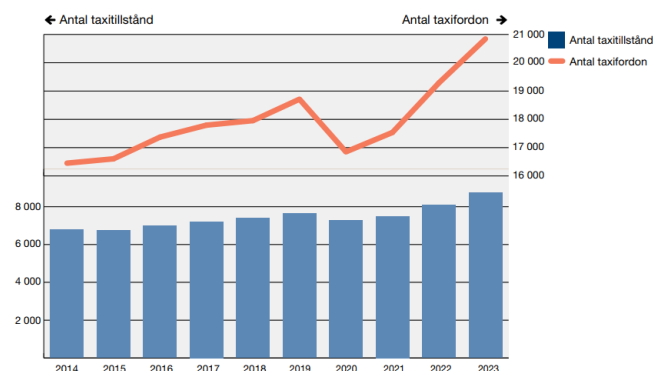
passagerares säkerhet och sunda konkurrensvillkor. Transportstyrelsen kan efter tillsyn återkalla tillstånd eller taxiförarlegitimation om något av kraven för dessa inte längre är uppfyllda, återkalla med olämplighetstid (tillstånd eller taxiförarlegitimation återkallas och en olämplighetstid på 3-5 år bestäms) respektive tilldela en varning.

Enligt taxilagen är den som har taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning från och med att fordonet anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral. Överföring av taxameteruppgifter ska ske digitalt och trådlöst. Den som har taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som saknar taxameter är från och med att fordonet anmälts för taxitrafik skyldig att ansluta det till en beställningscentral.

Taximarknaden

Vid ingången av år 2024 fanns det 8 736 taxitillstånd och 20 842 taxifordon i Sverige, se figur nedan. Enskilda näringsidkare är den vanligaste företagsformen inom taxi och uppgår vid årsskiftet 2023 – 2024 till cirka 68 procent (5 941 taxitillstånd), medan aktiebolag motsvarar cirka 31 procent (2 739 taxitillstånd). Antalet enbilsföretag har ökat från 5 804 vid årsskiftet 2022-2023 till 6 205 vid årsskiftet 2023-2024, en ökning med 401 företag.

Figur 3.14 Utveckling av antal taxitillstånd och taxifordon 2014 2023 i Sverige

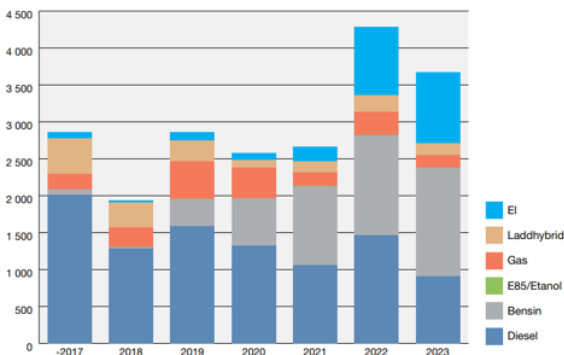


Källa: Svenska Taxiförbundet, Branschläget 2024 (Vägtrafikregistret per den 31 december 2023)

Av det totala antalet taxifordon vid årsskiftet 2023 - 2024 finns 8 725 fordon i Stockholms län och 708 fordon i Uppsala län. Sedan år 2015 har antalet taxifordon ökat med cirka 32 procent i Stockholms län och cirka 38 procent i Uppsala län, vilket kan jämföras med cirka 26 procent för landet totalt. Vid årsskiftet 2023 – 2024 motsvarar antalet taxibilar tillsammans i Stockholms län och Uppsala län cirka 45 procent av antalet taxifordon i hela landet.

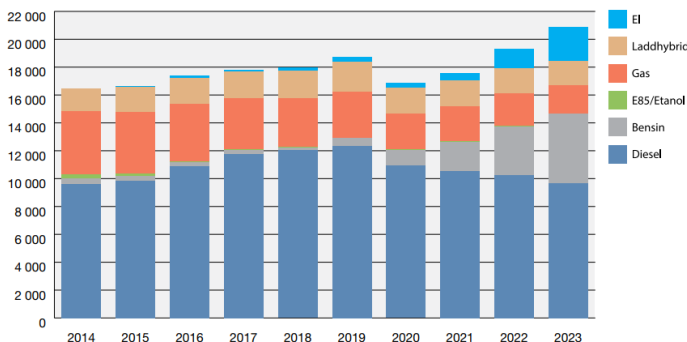
Av det totala taxibilbeståndet utgör cirka 86 procent taxifordon med registreringsdatum 2018 eller senare vid utgången av år 2023. Sverige har en relativt modern taxifordonsflotta, där antalet elbilar uppgår till nästan 2 400 stycken. Under de fem senaste åren har bilar med bensin ökat varje år, se figurer nedan.

Figur 3.15 Antal taxifordon per registreringsår och drivmedel i Sverige



Källa: Svenska Taxiförbundet, Branschläget 2024 (Vägtrafikregistret per 31 december 2023)

Figur 3.16 Antal taxifordon och drivmedel i Sverige år 2014 – 2023



Källa: Svenska Taxiförbundet, Branschläget 2024 (Vägtrafikregistret per 31 december 2023)

Totalt hade 71 865 personer taxiförläggning 2023, varav 8,5 procent var kvinnor. Det är således få kvinnor som utbildar sig till taxiförare. Svenska Taxiförbundet startade våren 2024 ett nätverk för kvinnor för att öka antalet i taxibranschen.

Antalet medlemmar som är knutna till Svenska Taxiförbundet har minskat de senaste åren, samtidigt som antalet taxitillstånd har ökat. Av de som har trafik tillstånd är cirka 38 procent medlemmar i Svenska Taxiförbundet. Av beställningscentralerna i Stockholms respektive Uppsala län är följande anslutna till Svenska Taxiförbundet:

- Stockholms län: Cabonline Region Stockholm AB, Haninge & Nynäshamns Taxi AB, Kerstins Taxi & Buss AB, Södertälje Taxi AB, Taxi Stockholm 150 000 AB och VeVe Sverige.
- Uppsala län: Bålsta Taxi AB, Cabonline Region Mitt AB, Skölds Taxi HB, Taxi Enköping AB, Taxi Norra Uppland AB, Uppsala Taxi 100 000 AB och Västupplands Taxi AB.

Under de senaste åren har taximarknaden förändrats. Nya aktörer som Bolt och Uber har klivit in på den svenska marknaden, vilket delvis förklarar utvecklingen av medlemsandelen för Svenska Taxiförbundet. Dessa företag erbjuder "apptaxi" och har under en relativt kort tid blivit stora aktörer på marknaden.

Taximarknaden vid Arlanda flygplats

Förutsättningar vid flygplatsen

Det är Swedavia som organiserar hanteringen och anvisar de ytor som kan användas av taxi vid flygplatsen. Det finns möjlighet att lämna resenärer vid terminal 2/3, 4 och 5. Alla taxibilar kan fritt släppa av resenärer vid dessa anvisade platser.

För att hämta upp resenärer vid de taxifiler som finns vid terminal 2/3 respektive 5 krävs att taxiföretaget har ett avtal med Swedavia. Avtalet mellan Swedavia och taxiföretaget, som hämtar upp resenärer vid Arlanda flygplats, består av ett huvudavtal och med flera bilagor, och anger rättigheter och skyldigheter för parterna. Avtalet reglerar övergripande villkor för taxiföretaget, men även

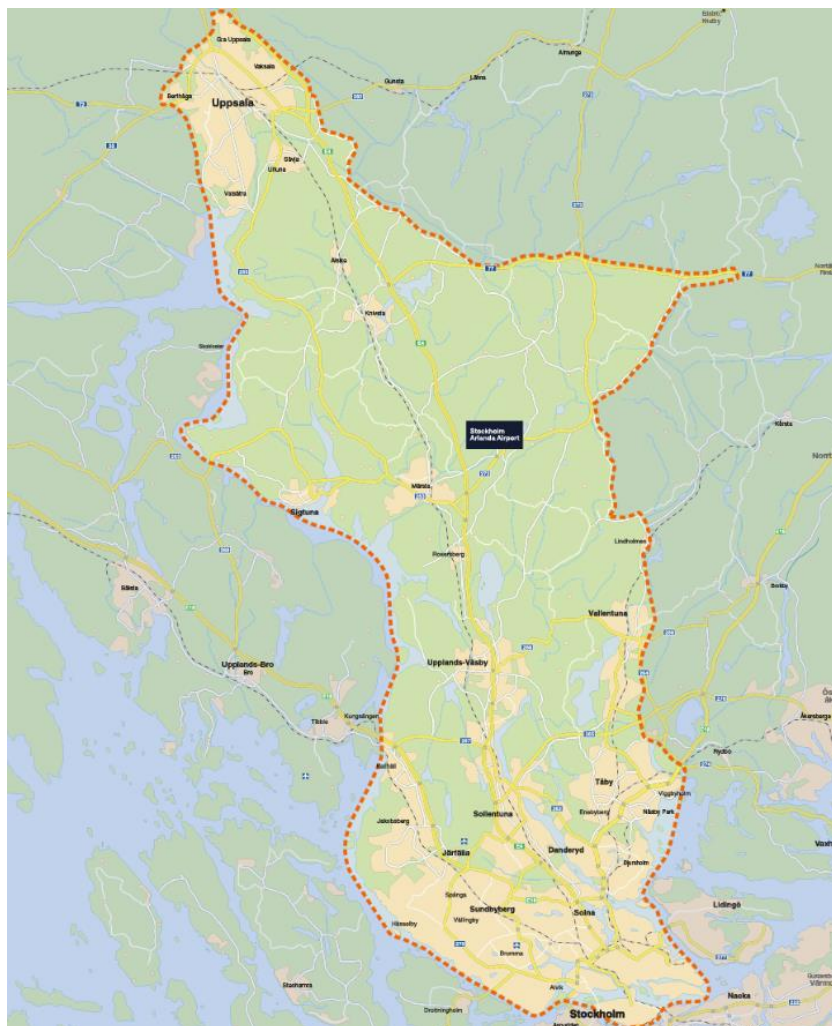
krav på taxifordon och förare. Avtalet reglerar de lokala förutsättningarna för Arlanda flygplats och innehåller punkter som trafik, ordning och taxiutor, maxpris, access och framkallningssystem, miljökrav samt priser och betalning.

Taxifordon, som tillhör bolag med avtal med Swedavia och som används för att hämta upp resenärer, åker först till en väntyta, den så kallade taxiremoten, där fordonet registreras och placeras i kö. I takt med att ytorna vid terminalen behöver fyllas på med taxibilar kallas bilar fram från taxiremoten enligt en köordning, där fossilfria fordon kallas fram först. Taxiremoten samt taxiytorna vid terminalerna bemannas av en neutral operatör som agerar på Swedavias uppdrag.

De taxiföretag som trafikerar Arlanda flygplats är skyldiga att inte ha ett högre maxpris för en körning från Arlanda flygplats till en adress inom ett angivet område än 800 kronor inklusive moms för en resa med bil (upp till fyra passagerare inklusive bagage) och 1275 kronor inklusive moms för resa med så kallad stor bil (fem till åtta passagerare inklusive bagage). Maxtaxan avser körning från flygplatsen inom ett område där bland annat Stockholm och Uppsala ingår, se figuren nedan.

Figur 3.17 Priszon för taxiresor från Arlanda flygplats

800 kronor inklusive moms med taxibil (1-4 passagerare) och 1275 kronor inklusive moms med stor taxibil (5-8 passagerare)



Källa: Swedavia

Enligt Swedavias resenärsundersökningar väljer cirka 17 procent att åka taxi till flygplatsen. För Arlanda flygplats finns cirka 2 400 avtal med taxiföretag som tillsammans har omkring 9 000 fordon. Under 2024 genomfördes cirka 1,2 miljoner upphämtningar vid flygplatsen, varav 52 procent skedde i form av spontan taxiresa och 48 procent i form av förbeställd taxiresa. I den senare kategorien ingår bokningar

med till exempel Bolt och Uber. Taxiverksamheten vid en flygplats är viktigt för taxibolagen och utgör i många fall en väsentlig andel av taxibolagens omsättning.

Marknadsdomstolens avgöranden

Marknadsdomstolen beslutade år 2011 att Swedavia AB:s tilldelning av taxifiler på Arlanda flygplats Terminal 5 inte ansågs utgöra missbruk av dominerande ställning. I domen konstaterar domstolen bland annat att det till följd av det begränsade utrymmet utanför Terminal 5 behövs vissa ordningsregler för taxiverksamheten, samtidigt som det måste krävas att de så långt möjligt är konkurrensneutrala.

Marknadsdomstolen beslutade år 2011 att en extra förbeställningsavgift för hämtning av kund vid det så kallade tullfiltret och med uppvisande av skylt (hög service) ansågs innebära missbruk av dominerande ställning i form av oskäligt avtalsvillkor, medan en förbeställningsavgift för hämtning vid en servicedisk (normal service) inte gjorde det.

Synpunkter i branschen

Nedan redovisar jag några av de synpunkter som jag fått del av från aktörer i branschen.

Svenska Taxiförbundet ställer krav på sina medlemmar att de som taxiföretag tillämpar "God taxitradition" och är ansluten till behörighetskontroll yrkestrafik (BKY), för att säkerställa att man har förarbehörigheter och taxitillstånd. Svenska Taxiförbundet betonar vidare att taxiföretagen ska erbjuda kollektivavtalsliknande villkor.

Svenska Taxiförbundet har i en hemställan till Regeringskansliet begärt att en särslagstiftning bör införas för att stärka konsumentskyddet på offentliga trafikterminaler och resecentra med mera. I hemställan lyfter taxiförbundet fram flera exempel på missförhållanden. Svenska Taxiförbundet menar att konkurrenslagstiftningen tillåts dominera över konsumentintresset och hindrar Swedavia att säkerställa att konsumenterna skyddas.

Svenska Taxiförbundet har framfört flera synpunkter avseende taxiverksamheten vid flygplatsen; Swedavias hantering av infrastrukturen vid flygplatsen försvårar ett effektivt omhändertagande av taxipassagerarna. Nuvarande framkallningssystem har flera brister. Miljöstyrningen behöver bli mer stabil och långsiktig (prioriteringar har varierat över tid). Filsystemet vid Terminal 5 bör läggas om. Hantering av förbeställningar behöver förbättras. Det finns problem med överpriser och oseriös prissättning.

Taxi Stockholm är inte nöjd med förutsättningarna för spontantaxi och hävdar att problemen med framkallning orsakar taxiföretaget kostnader. Taxi Stockholm anser att Swedavia bör utveckla villkoren i avtalen. Det krävs stabilitet och långsiktighet när det gäller krav på fordon. Swedavias krav bör följa den kravbild som andra offentliga verksamheter ställer, exempelvis Region Stockholm. Taxi Stockholm anser att Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en utökad kontroll av taxiföretagen, och vid överträdelser bör tillstånd och legitimationer återkallas.

Taxiunionen är en fristående ideell förening (ej registrerad) för taxiåkare och taxiförare. Man strävar efter en hållbar taxiverksamhet. Taxiunionen lyfter fram problemen med ”friåkare” som raggat kunder inne i terminalerna. Taxiunionen konstaterar att det finns förare som kör utan taxilegitimation vid flygplatsen. Swedavia bör ställa krav på taxameter och ytterligare krav på prissättning av taxiresor.

Bolt anser att ambitionen bör vara att när en förare sätter sig i bilen och loggar in så bör en automatisk kontroll göras gentemot registret. Det bör dessutom bli möjligt att kontrollera taxiförarlegitimation löpande och inte enbart med dagens förutsättningar för registerkontroll. Vid flygplatsen ser Bolt behov av bättre skyltning för resenärerna till taxi och appride. Bolt ser behov av en utökad fysisk kontroll i ankomsthallen för att hantera ”svarttaxi”. Upphämtningsplatsen vid flygplatsen behöver utvecklas och det finns behov av bättre kontroll över verksamheten. Kapaciteten i den digitala infrastrukturen behöver säkras, enligt Bolt finns det för närvarande en del uppkopplingsproblem (internet) vid taxiremoten.

Swedavia konstaterar att det är en omfattande taxiverksamhet vid flygplatsen och att det finns en del problem, så som att förare

försöker komma fram snabbare i kön genom att utnyttja kryphål i framkallningssystemet eller regelverket, förare som på ett aggressivt sätt försöker locka till sig kunder. Den nya utgången från terminal 5 upplevs av taxiföretagen ha påverkat passagerarflödet till taxiytan negativt.

Swedavia lyfter även fram att det kan finnas skäl för utökade kontrollmöjligheter för Skatteverket, Transportstyrelsen och andra myndigheter. Det skulle kunna handla om ökade krav på koppling mellan taxameter och digital försäljning av taxiresor.

3.3.4 Busstrafik

Antalet bussar i trafik i Sverige uppgår till cirka 14 tusen fordon vid årsskiftet 2024-25. Jämfört med ett år tidigare har antalet bussar i trafik minskat med en procent. År 2024 är cirka 10 procent av bussarna elektrifierade.

Lokal- och regional busstrafik

Den lokala linjetrafiken till Arlanda flygplats (utan transfer), som ombesörjs av SL eller UL, utgörs i dagsläget av sju busslinjer. I tabellen nedan redovisas en sammanfattande bild av aktuella tidtabeller. Av tabellen framgår även utbudet under vardagar.

Tabell 3.3 Lokalt och regionalt linjebussnät till och från Arlanda flygplats

Linje	Sträcka	Dygnsintervall till Arlanda	Dygnsintervall från Arlanda	Frekvens per timme	Ordinarie pris enkel resa (kr)
579	Bålsta-Arlanda	04:18 – 21:51	04:15 – 21:29	1-2	43
579	Sigtuna Arlanda	04:50 – 00:25	04:15 – 00:26	1-2	43
583	Märsta-Arlanda	04:41 – 22:58	04:54 – 23:11	2-4	43
589	Östra Steninge-Arlanda	05:00 – 06:00	17:00 – 18:00	2	43
592	Stockholm-natt Märsta-Arlanda	01:00 – 04:00	01:00 – 04:00	1	43
806	Almunge-Arlanda	05:10 – 22:10	06:14 – 23:14	1-2	62
801	Uppsala-Arlanda	03:03 – 01:03	04:05 – 02:05	2	117

Källa: SL tidtabeller, Januari 2025, www.sl.se

Uppsala, Almunge, Bålsta, Märsta och Sigtuna har busstrafik till Arlanda flygplats och trafikeras med minst en frekvens/timma och upp till 4 frekvenser/timma i rusningstid (Märsta), från tidig morgon till sen kväll. Sträckan Märsta-Arlanda har busstrafik dygnet runt (linje 583 och 592).

Stockholm och Uppsala har dessutom kommersiell flygbusstrafik till Arlanda, se tabell nedan. Som framgår av tabellen ovan finns en rad orter som idag saknar direkt lokal linjebusstrafik till Arlanda, det gäller till exempel Täby, Vallentuna och Norrtälje.

Flygbuss- och fjärrbusstrafik

I tabellen nedan redovisas dagens kommersiella flygbusstrafik och fjärrbusstrafik utan transfer till och från Arlanda flygplats och dess utbudet under vardagar. Större orter längs den aktuella bussträckan framgår också av tabellen.

Tabell 3.4 Kommersiell flygbuss- och fjärrbusstrafik

Bussoperatör	Sträcka	Större orter längs sträckan	Dubbeltur per dygn	Snittpris typdag enkelresa
Flixbuss	Kalmar-Arlanda	Oskarshamn, Västervik, Norrköping, Nyköping, Stockholm	2-3	335
Flixbuss	Göteborg-Arlanda	Borås, Jönköping, Linköping, Norrköping, Nyköping, Stockholm	1-3	400
Flixbuss	Malmö-Arlanda	Helsingborg, Jönköping, Linköping, Norrköping, Nyköping, Stockholm	1-3	410
Flixbuss	Örebro-Arlanda	Västerås	3-4	180
Flixbuss	Västerås-Arlanda	Enköping	6-7	150
Flixbuss	Uppsala-Arlanda	-	2-3	90
Flixbuss	Stockholm C-Arlanda	-	32-34	80
Vy Bus4You	Kalmar-Arlanda	Oskarshamn, Västervik, Norrköping, Stockholm	2-3	370

Bussoperatör	Sträcka	Större orter längs sträckan	Dubbeltur per dygn	Snittpris typdag enkelresa
Vy Bus4You	Göteborg-Arlanda	Borås, Jönköping, Linköping, Norrköping, Stockholm	4-5	420
Vy Bus4You	Oslo-Arlanda	Karlstad, Karlskoga, Örebro, Västerås	2-3	420
Vy Bus4You	Karlstad-Arlanda	Örebro, Västerås	13-15	370
Flygbussarna	Stockholm C-Arlanda	-	54	150
Flygbussarna	Liljeholmen-Arlanda	-	32	170
Härjedalingen	Härjedalen-Arlanda	Sveg, Ljusdal, Bollnäs, Gävle, Uppsala	1	530
Ybuss	Umeå-Arlanda	Örnsköldsvik, Sollefteå, Kramfors, Härnösand, Sundsvall, Hudiksvall	Veckoslut fre+sön (1)	670

Källa: Sveriges Bussföretag, Flixbuss, Ybuss, Härjedalingen, Vy Buss4You och Flygbussarna.

Tillsammans innebär Flixbus och Flygbussarnas busstrafik från Stockholm Cityterminalen till Arlanda tre till fem avgångar i timmen mellan 03:00 och midnatt på vardagar. Även Karlstad, Örebro och Västerås har en god frekvens med en till två avgångar per timme till Arlanda från tidig morgon till sen kväll på vardagar. Linköping och Norrköping har i snitt minst en avgång varannan timme till Arlanda, medan övriga orter endast har enstaka eller några avgångar per dygn till Arlanda. Samtidigt är det noterbart att Kalmar och smålandskusten, samt Göteborg, Malmö och Oslo har flera dagliga avgångar till Arlanda.

Planerade åtgärder i det regionala busstrafiknätverket med bäring på Arlanda

Region Stockholm presenterar i sin Kollektivtrafikplan för Stockholms län 2050 åtgärder till år 2030 respektive år 2050 för olika trafikkoncept. Jag har valt att nedan lyfta fram sex åtgärder i regionens plan för busstrafik till år 2030, som jag ser har en direkt positiv påverkan på Arlandas flygplats tillgänglighet. Åtgärderna graderas i tre nivåer som uttrycker ambitionsnivå och effekt,

liknande fyrstegsprincipen som används av Trafikverket. I planeringen inför beslut och genomförande av åtgärderna ska åtgärdsvalsstudier (ÅVS) genomföras, något som ännu inte har genomförts för alla åtgärder. Av de åtgärder som nämns nedan har man endast för Arninge-Upplands Väsby genomfört en ÅVS och fått politiskt beslut om genomförande år 2026.

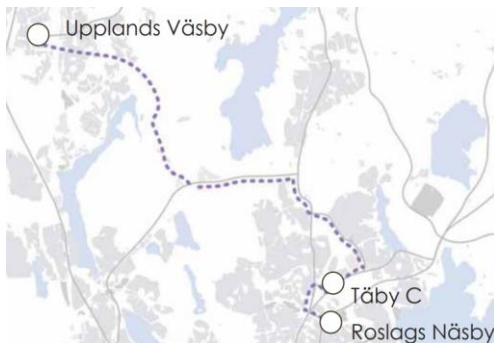
Figur 3.18 Utveckling av linjen 560 till tvärgående expressbuss Barkarby-Kallhäll-Upplands Väsby (nivå 2)



Källa: Region Stockholm, Kollektivtrafikplan 2050

Åtgärden ger kortare restid mellan regionala stadskärnorna Jakobsberg/Barkarby och Arlanda/Märsta och ger ökad tillgänglighet till de regionala stadskärnorna samt övervägande behov av anpassning till och från pendeltågstrafiken till och från Arlanda.

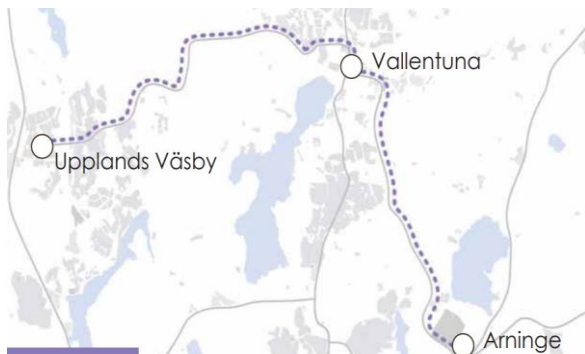
Figur 3.19 Utveckling av linje 684 till tvärgående expressbuss Roslags Näsby-Täby-Upplands Väsby (nivå 3)



Källa: Region Stockholm, Kollektivtrafikplan 2050

Åtgärden ger kortare restid mellan regionala stadskärnan Täby/Arninge och Arlanda/Märsta och bidrar till en mer sammanhållen region samt behov av anpassning till och från pendeltågstrafiken till och från Arlanda.

Figur 3.20 Utveckling av linje 524 till tvärgående expressbusstrafik Arninge-Vallentuna-Upplands Väsby (nivå 2)



Klicka här för att ange Källa eller Anm.

Åtgärden ger kortare restider mellan den regionala stadskärnan Täby/Arninge och den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta med bytesfunktion till Ostkustbanan i Upplands Väsby.

Figur 3.21 Ny tvärgående expressbuss Norrtälje-Rimbo-Arlanda (nivå 3)



Källa: Region Stockholm, Kollektivtrafikplan 2050

Åtgärden kopplar samman Norrtälje och Rimbo med Arlanda flygplats och innebär kortare restider och bytesfria resor. Linjen ökar tillgängligheten till den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta och till arbetsplatsområdet vid Arlanda flygplats.

Figur 3.22 Ny stadsexpressbuss Sigtuna-Märsta-Arlanda (nivå 3)

Källa: Region Stockholm, Kollektivtrafikplan 2050

Åtgärden ger kortare restider inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta samt bidrar till ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem genom förbättrade resmöjligheter. I Arlanda ska särskilt terminalområdet angöras. I Märsta måste en god bytesfunktion till pendeltåg säkerställas.

Figur 3.23 Utveckling av linje 579 till tvärgående expressbuss Bålsta-Sigtuna-Märsta-Arlanda (nivå 3)

Källa: Region Stockholm, Kollektivtrafikplan 2050

Åtgärden kopplar samman Bålsta (Mäljarbanan) – Sigtuna – Märsta – Arlanda och innebär kortare restider och bytesfria resor. Linjen ökar tillgängligheten till den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta och till arbetsplatsområdet vid Arlanda flygplats.

BRT (Bus Rapid Transit)

Bus Rapid Transit (BRT) är inte en separat, egen del av Region Stockholms trafikkoncept i Kollektivtrafikplan 2050. I Kollektivtrafikplanen argumenterar man istället för att de egenskaper som kännetecknar BRT i form av robusthet, framkomlighet och kapacitet finns med i trafikkoncepten för radiell-, tvärgående- och stadstomtrafik med buss. Vad jag har hunnit bedöma så saknar Region Stockholm, även i sin långsiktiga plan mot 2050, renodlade BRT-lösningar i något av sina trafikkoncept med

prioritet vid signalstödda korsningar, egna körfält och körbanor och eventuellt förlösa fordon.

Sigtuna kommun argumenterar för en renodlad BRT mellan Märsta station och Arlanda flygplats. Nyttorna handlar enligt kommunen i första hand om restidsvinster (upp till 10 minuter per resa) jämfört med dagens lokalbusstrafik och pendeltåg via Märsta samt en hög robusthet och tillförlitlighet med eget körfält från Märsta till Arlanda flygplats.

Jag ser att en BRT-åtgärd mellan Märsta och Arlanda på sikt kan bli aktuellt, eventuellt under planperioden 2028 – 2049 eller senare. Innan så sker bör man emellertid utveckla lösningar i befintligt vägnät med förstärkt expressbusstrafik. Om mitt förslag om omförhandlat avtal gällande Arlandabanan genomförs kommer sannolikt resandeunderlaget mellan Arlanda och Märsta att minska. Det stärker sannolikt mitt förslag med förstärkt expressbusstrafik för flygresenärer och arbetspendlare mellan Märsta station och Arlanda.

3.3.5 Gods- och lastbilstrafik

Antalet lätta lastbilar i trafik uppgick vid årsskiftet 2024-25 till nästan 620 tusen fordon i Sverige, medan antalet tunga lastbilar i trafik uppgick till cirka 85 tusen. Jämfört med ett år tidigare har antalet lätta lastbilar ökat med 0,5 procent, medan de tunga lastbilarna har minskat med 0,5 procent.

När det gäller elektrifiering av fordonsflottan så är cirka 4,6 procent av de lätta lastbilarna och cirka 1,1 procent av de tunga lastbilarna i Sverige elektrifierade.

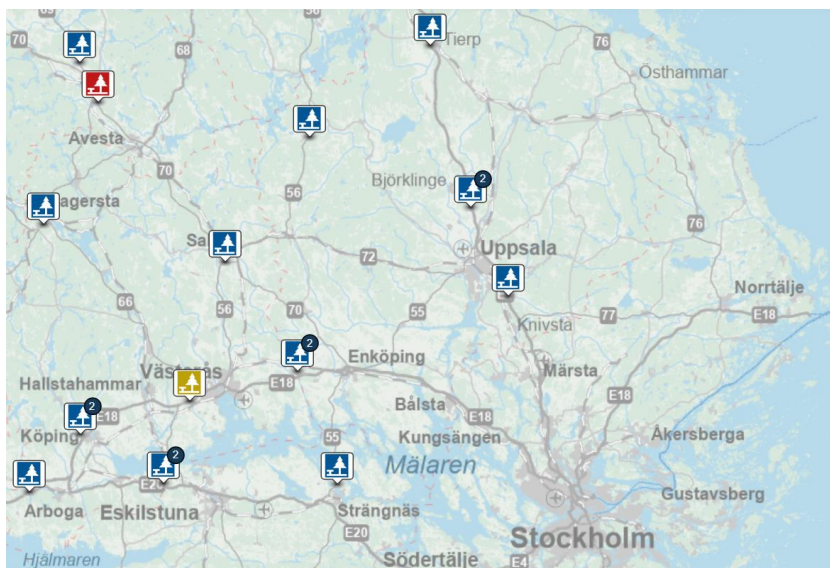
Swedavia håller via sitt fastighetsbolag på att utveckla logistikområdet Cargo City för flygfrakt och flyggods i Arlandas södra flygplatsområde, med frakt- och logistikbyggnader som kommer att förläggas inom en så kallad Freight Zone. Idag nås området för både norr- och södergående trafik från E4 Arlanda trafikplats via Arlandaleden och väg 905 Måbyleden. Från E4 Måby trafikplats nås fraktområdet endast för södergående trafik via väg 905 Måbyleden. Väg 905 har bärighetsklass BK4 och kan hantera tung trafik med upp till 74 tons bruttovikt.

3.3.6 Rast- och uppställningsplatser och parkeringsplatser vid flygplatsen

Rastplatser

Det finns cirka 270 rastplatser runt om i Sverige. Rastplatserna är främst avsedda för tillfällig rast och vila, inte för övernattnig. Rastplatserna har olika standard och utrustning, men alla är tillgänglighetsanpassade. På rastplatser och skyltade parkeringsplatser är det i grunden tillåtet att stå högst 24 timmar. Trafikverkets driftentreprenör i berörda områden har ansvaret för tillsyn, skötsel och städning av rastplatserna.

Figur 3.24 Rastplatser i Stockholms- och Mälardalsområdet



Källa: Trafikverket. Kommentar. Rastplatsernas färgmarkering innebär: Blå (rastplats), Gul (rastplats delvis avstängd), Röd (rastplats avstängd).

I Arlanda flygplats närmaste omland finns det tre rastplatser längs E4. Alla tre är ensidiga, dvs. endast åtkomst för fordon i en riktning. Vid Mora stenar, strax söder om Uppsala, finns en rastplats för norrgående trafik. Norr om Uppsala, vid Tre Ängar respektive Torsberget, finns två rastplatser för södergående trafik.

Det finns även rastplatser längs E4 i närheten av Tierp (Arvidsbo), utmed riksväg 56 cirka 40 kilometer nordost om Sala (Tärnsjö), vid riksväg 56/70 ungefär tre kilometer söder om Sala (Evelund) och vid E18 mellan Västerås och Enköping (Frösvi).

Det finns även möjlighet för trafikanter att stanna vid andra platser, t.ex. kan man köra av E4 och E18 och åka till service- eller handelsplatser och där vila för en stund. Sådana möjligheter finns på flera platser i Arlanda flygplats omland och exempelvis mellan Uppsala och Stockholm.

Uppställningsplatser

En uppställningsplats är en trafiksäker sidoanläggning avsedd för uppställning av fordon där lastbilsparkering är tillåten och lämplig. En uppställningsplats är öppen för allmänheten och tillåter en tidsbegränsad uppställning. Trafikverket har inte några renodlade uppställningsplatser för lastbilar, utan dessa är alltid en del av en rastplatsanläggning.

Trafikverkets funktionella krav för rastplatser på en strategisk nivå anger att tillgång till rastplatsmöjlighet för yrkestrafik ska finnas var 30:e minut och tillgång till rastplats ska finnas var 60:e till 120:e minut. Kravet är oberoende av ägar- eller huvudmannaskap.

Trafikverket har tidigare tagit fram en modell för att redovisa säkerhetsnivåer på rast- och uppställningsplatser. Modellen innehåller fyra nivåer av säkerhet (se figur nedan), vilket inte ska förväxlas med de certifieringsnivåer som beskrivs inom EU:s arbete kopplat till ”safe and secure truck parking, SSP”.

Figur 3.25 Säkerhetsnivåer på rast- och uppställningsplatser



Källa: Trafikverket.

Trafikverkets målbild för samtliga rast- och uppställningsplatser längs stamvägnätet är att de på sikt ska uppfylla säkerhetsnivå 1 (viss förhöjd säkerhet). Trafikverket har totalt 211 rastplatser utmed stamvägnätet, varav 173 bedöms som lämpliga för lastbilsparkeering. 141 rastplatser bedöms som lämpliga för fordonståg upp till 34,5 meter. Av dessa rastplatser bedöms fem uppfylla säkerhetsnivå 1 eller högre.

För att en rastplats ska uppfylla kraven för säkerhetsnivå 1 (viss förhöjd säkerhet) krävs bland annat följande:

- belysning; närvarostyrning av belysning på uppställningsytor
- disponering av ytor; uppställning av fordon får inte skapa skymda ytor
- avskärmning; endast en anslutningsväg in och ut till rastplatsen, annars krävs fysisk avskärmning i form av stängsel eller motsvarande.

Behovet av förstärkt kapacitet är geografiskt utspridd över landet, men koncentreras till vissa stråk exempelvis E4 Malmö-Stockholm/Uppsala samt Stockholmsområdet. Behovet av rastplatser med förhöjd säkerhet respektive hög säkerhet är

geografiskt utspridd över landet, men finns i synnerhet utmed vissa sträckor bland annat E4 Malmö – Stockholm.

Det finns även hänsyn att ta till TEN-T förordningen. Trafikverket har nyligen lämnat en redovisning till regeringen avseende den analys som gjorts avseende det nya regelverket. Jag kommer att ta del av denna redovisning och återkomma i denna fråga i mitt slutbetänkande.

Parkeringsplatser vid Arlanda flygplats

Det finns idag en parkeringskapacitet runt Arlanda flygplats på nästan 24 000 parkeringsplatser, varav cirka 2 500 platser avser personal och avtalsparkering. I nedanstående tabell ges en översiktlig bild av parkeringskapaciteten vid flygplatsen.

Tabell 3.5 Parkeringskapacitet vid Arlanda flygplats

Antal parkeringsplatser

Parkeringsplatser Arlanda för resenärer	Antal
Terminalnära parkeringshus	4 910
Terminalnära markparkering	1 745
Korttid för hämta/lämna	380
Långtidsparkering Swedavia exklusive personalparkering	8 565
Summa Swedavia	15 600
Långtidsparkering andra operatörer	5 600
Summa totalt	21 200

Källa: Swedavia AB. Kommentar: Till detta kommer cirka 2 500 platser för personal och avtalsparkering.

Parkering och angöringsintäkter står för cirka 15 procent av Swedavias intäkter och har således en stor betydelse för Swedavias ekonomi.

Swedavia erbjuder parkeringsmöjligheter med varierande service- och tjänsteutbud, avseende inom- eller utomhusparkering, avstånd till terminal, möjligheter till laddning av elbilar etc. Tillsammans med andra, privata parkeringsleverantörer, som t.ex. Linds-krog Parkering Arlanda, Benstockens Långtidsparkering, A Park Långtidsparkering, ARN Långtidsparkering, Flygets Långtidsparkering, Måby Park och Parkos som erbjuder parkeringsplatser hos olika parkeringsföretag, ges en bred variation av möjligheter att parkera sin bil. Priset varierar utifrån servicegrad, avstånd till flygplatsen samt möjlighet till

busstransfer. Prisnivån varierar idag från cirka 40 kronor till 450 kronor per dygn, beroende på vad som inkluderas i tjänsten och vilka parkeringsvillkor som gäller. För långtidsparkering varierar prisnivån från cirka 280 kronor till 800 kronor per vecka utomhus.

Swedavia har en yta för utbyggnad av långtidsparkeringen i anslutning till befintlig parkering Beta där åtminstone cirka 5 000 platser kan skapas på sikt. Det finns även annan yta som kan användas för att bygga kapacitet för långtidsparkering, men Swedavia bedömer att det är fördelaktigt att i första hand använda yta i anslutning till befintlig långtidsparkering för att slippa investera i nya busslinjer på flygplatsen. Det finns även utrymme för utökad kapacitet i parkeringshus med den utvecklingsplan som Swedavia har. Utvecklingen behöver dock ske stegvis i takt med efterfrågan, men enligt Swedavias bedömning finns utrymme för uppemot 3 000 platser. Swedavia bedömer att behov av ny kapacitet, sannolikt bortom år 2030, finns främst vid terminal 5.

Laddning av elfordon är en tjänst som kommer att behöva utvecklas successivt. Idag finns cirka 400 parkeringsplatser med tillgång till laddning. Swedavia ser framöver en kombination av normalladdare på parkeringsområden som kompletteras med en eller flera publika snabbladdningsstationer. Fördelen med publika snabbladdningsstationer är att de kan nyttjas av flera kundgrupper såsom parkeringskunder, hyrbilar, taxi etc.

4 Omvärldsfaktorer av betydelse

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

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 och förändrad reglering avseende det transeuropeiska transportnätet.

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 2024 var antalet passagerare 22,7 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 nå 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 hade 2024 29,9 miljoner passagerare i jämförelse med Arlandas 22,7 miljoner. Det är 7,2 miljoner eller 32 procent fler passagerare. Copenhagen Airport har därmed återhämtat sig till 2019 års trafiksituation medan Arlanda flygplats har återhämtat sig till omkring 85 procent av 2019 års nivå.

Under 2024 ökade antalet passagerare på svenska flygplatser med 1,5 procent i jämförelse med motsvarande period 2023. Arlanda flygplats hade en tillväxt på över 4 procent tack vare en ökning av utrikestrafiken.

Utrikestrafiken ökade i Sverige med 3,5 procent under 2024. Inrikestrafiken minskade med 9 procent i landet som helhet och med 10 procent för Arlanda flygplats. 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 sedan årsskiftet 2024-25 flyger på uppdrag av SAS med Arlanda flygplats som bas. Bolaget har slutat flyga på Bromma och och därmed har reguljärflyget till och från Bromma flygplats i stort sett upphört förutom någon enstaka inrikes flyglinje.

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

Betydelsen av tillgängliga och effektiva marktransporter till och från Arlanda flygplats förstärks i samband med att inrikestrafiken avvecklas på Bromma. Sverige har därefter i Arlanda flygplats endast ett flygplatsnav för inrikesflyget, för resor till Stockholm och till andra delar av landet eller för 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 sedan tre år 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 värdlandsstöd, 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. Vårdlandsstödet 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 stamnätsskorridorer) som är de delar av stamnätet 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 lämnade en skriftlig redovisning av uppdraget till regeringen i slutet av februari 2025. Jag kommer inför mitt slutbetänkande att ta del av Trafikverkets redovisning och pröva om det finns skäl för mig att justera mina tidigare bedömningar och förslag och om det finns skäl att föreslå några nya åtgärder i transportsystemet med anledning av denna analys.

4.5.3 EU-rättsakter

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).

5 Bedömning av trafikutvecklingen

Preliminär bedömning: Jag bedömer, med hänsyn till prognoser för befolkningsutveckling, samhällsutveckling i stort och flygtrafikens utveckling vid Arlanda flygplats, att resande och transporter på väg kommer att öka. Jag bedömer, utifrån Trafikverkets prognoser, att vägtransporterna kommer att öka i en högre takt och med högre nivåer i jämförelse med bedömningen för den nationella nivån (25 procent) eftersom Arlanda befinner sig i storstadsregionen Stockholm-Uppsala.

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 23 miljoner flygpassagerare 2024, 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 år 2050. Jag kommer i min slutrapportering återkomma till en mer detaljerad redogörelse av min bedömning kring Arlandas utveckling mot år 2050.

Bredvid Arlanda flygplats prognosticerade passagerartillväxt vill jag lyfta ytterligare två centrala prognoser, som påverkar statens vägval för vägtätgärder 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 bedömer att vägtransporterna i Sverige kommer öka med 25 procent fram till år 2040. Eftersom Arlanda befinner sig

i Sveriges största storstadsregion är bedömningen att vägtrafiken runt Arlanda kommer öka ännu mer. Arlandautredningen föreslog 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 väginfrastrukturen och i kollektivtrafikens utbud.

6 Preliminär bedömning av åtgärdsbehov

Preliminär bedömning: Vägsystemet i Arlanda flygplats omland står inför flera utmaningar och jag ser behov av olika typer av åtgärder. Det handlar både om infrastrukturåtgärder, men också åtgärder kopplat till olika trafikupplägg såsom exempelvis taxi och buss. Jag redogör vidare för mina bedömningar och förslag i nedanstående avsnitt.

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 kapaciteteten 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 vägen med ett tidsperspektiv till 2050 bedömer jag att det finns betydande investeringar som kan motiveras utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, mot bakgrund både av prognostiserad trafikutveckling mellan Stockholm och Uppsala men också för att förbättra tillförlitligheten. Om Arlanda flygplats dessutom ska klara av att uppnå en betydligt högre kollektivtrafikandel jämfört mot dagens nivå bedömer jag att järnvägen behöver spela en utökad roll för resor och transporter, men även förbättrade bussförbindelser har sin tydliga plats. Det ställer krav på åtgärder i vägsystemet.

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

Enligt mitt uppdrag ska jag tillämpa fyrstegsprincipen, vilket innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet prövas stegvis. Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. De fyra stegen kan kortfattat förklaras som 1) Tänk om 2) Optimera 3) Bygg om och 4) Bygg nytt. I samband med

mina preliminära förslag till åtgärder redovisar jag hur mitt förslag till åtgärd förhåller sig till fyrstegsprincipen.

6.2 Behov av satsningar på väginfrastrukturen

Preliminär bedömning: Det är enligt min uppfattning viktigt att transportsystemet är pålitligt för att möta de behov som finns hos medborgare och näringsliv. Det gäller såväl järnväg som väg. Det är därför viktigt att tillräckliga resurser satsas på drift och vidmakthållande av vägsystemet, vilket även följer av regeringens bedömning i den senaste infrastrukturpropositionen. Till detta finns behov av att nyttja vägsystemet mer effektivt, varför satsningar även bör ske på ITS-lösningar, att körfält reserveras för kollektivtrafik (när det finns framkomlighetsproblem) samt att vissa kapacitetsförstärkande infrastrukturåtgärder vidtas. Trängselskatter kan eventuellt bidra till ett effektivare nyttjande av vägsystemets, samtidigt som dessa skatter även skulle kunna bidra i finansieringen av kapacitetsförstärkande åtgärder i vägnätet.

Preliminärt förslag: Ökade resurser bör säkerställas för drift och vidmakthållande av det statliga vägnätet (steg 2). Vägnätet bör nyttjas mer effektivt, genom användande av både ITS-lösningar tillsammans med kollektivtrafikkörfält med dynamisk tillämpning vid bristande framkomlighet (steg 2) och eventuellt trängselskatter (steg 1). Därtill finns behov av kapacitetsförstärkningar med ett additionskörfält i Häggvik (steg 3), fler körfält mellan Häggvik – Arlanda (steg 4), utbyggnad av Måby till en hel trafikplats (steg 4) samt förstärkt kapacitet vid väg 905 Måbyleden (steg 3). Kollektivtrafikkörfältet bör kunna användas av kollektivtrafik, blåljustransporter samt taxi med passagerare (steg 1).

6.2.1 Min bedömning

Vidmakthållandet av vägnätet behöver säkerställas

Precis som för järnvägssystemet finns en historisk underhållsskuld även i vägsystemet. För att användare av vägnätet ska våga lita på att vägnätet är funktionellt, trafiksäkert och tillförlitligt, så behöver tillräckliga resurser satsas för att vårda det befintliga vägnätet. I detta ingår att prioritera drift och underhåll. Jag ser behov av att tillräckliga resurser satsas på vägnätet i Arlanda flygplats omland så att infrastrukturens funktion säkerställs under årets alla säsonger, och att det finns tillräckliga resurser för snö- och halkbekämpning. Förebyggande åtgärder behöver vidtas för att säkerställa att vägnätet är tillgängligt och trafiksäkert, tillräckligt robust och att det bättre kan stå emot exempelvis översvämningar som ett led i klimatanpassning av infrastrukturen. I detta ingår till exempel att tillse att diken och vägtrummor har en god funktion.

I regeringens infrastrukturproposition som lämnades hösten 2024 pekar man på behovet av att vårda det befintliga transportsystemet och att prioritera underhåll. Jag är av samma uppfattning. Även om kvaliteten i vägnätet i Arlanda flygplats omland i många sammanhang ligger på en god nivå jämfört med andra delar av vägnätet, så är det ändå viktigt att vägnätet har en tillräcklig kvalitet och kapacitet med hänsyn till hur många som bor, verkar och använder vägnätet i Stockholms- och Mälardalsområdet. Det är därför, enligt min mening, viktigt att tillräckliga resurser satsas på drift och underhåll av vägnätet i Arlanda flygplats omland.

Det statliga vägnätet behöver användas mer effektivt

För att uppnå ett effektivt nyttjande av vägnätet finns även behov av andra åtgärder än rent infrastrukturella. Som jag beskriver nedan, så ser jag behov av att det sker kapacitetsförstärkningar i vägnätet i Arlanda flygplats omland, men jag ser även behov av andra åtgärder som kompletterar dessa.

I samband med att åtgärder vidtas för att bredda E4 mellan Häggvik och Arlanda ser jag behov av och möjligheter till att införa särskilda kollektivtrafikkörfält för att förbättra kapaciteten för och

tillförlitligheten i kollektivtrafiken. Jag ser framför mig att dessa körfält ska användas när det råder framkomlighetsproblem, vilket normalt inte gäller under dygnets alla timmar, varför dynamiska kollektivtrafikkörfält är att föredra enligt min bedömning. Under de tider som de dynamiska kollektivtrafikkörfälten gäller bör kollektivtrafik, blåljustransporter samt taxibilar med passagerare få använda dessa körfält för att stödja ett effektivt nyttjande.

Utöver åtgärderna ovan för att förbättra kollektivtrafikutbudet ser jag eventuellt även behov av att använda ekonomiska styrmedel för att motverka uppkomst av trängsel. Nuvarande system med trängselskatter i Stockholm skulle därför kunna utökas till att även omfatta E4 mellan Stockholm och Arlanda. Jag anser att huvudsyftet med en sådan åtgärd i så fall skulle kunna vara att motverka trängsel och genom trängselskatt omfördela trafiken över tid. Samtidigt ser jag en möjlighet att uttag av trängselskatter även skulle kunna bidra till finansiering av de kapacitetsförstärkande åtgärder jag föreslår mellan Häggvik – Arlanda.

Kapacitetsförstärkningar i vägnätet behöver genomföras

Jag ser behov av flera åtgärder för att förstärka kapaciteten i vägnätet i Arlanda flygplats omland. Syftet med dessa åtgärder är att förbättra tillgänglighet, robusthet och redundans i vägnätet. De behov jag ser gäller både E4, Måby trafikplats och Måbyleden (väg 905).

6.2.2 Mina förslag till åtgärder

Drift och underhåll lägger grunden

Jag anser att det är av vikt att tillräckliga resurser satsas på drift och underhåll av vägnätet i Arlanda flygplats omland. På så sätt kan det säkerställas att vägnätet är funktionellt, trafiksäkert och tillförlitligt för användarna (steg 2).

Åtgärder för en effektivare användning av vägnätet

Jag föreslår att dynamiska kollektivtrafikkörfält inrättas i samband med att E4 breddats. Dessa kollektivtrafikkörfält bör gälla under vissa tider och under dessa tider bör körfälten även få användas av blåljustransporter och taxibilar med passagerare. Missbruk bör beivras för att upprätthålla en god tillgänglighet till och från Arlanda flygplats (steg 2).

Jag föreslår eventuellt att systemet med trängselskatt i Stockholm utvidgas till att även omfatta E4 mellan Stockholm och Arlanda. Denna åtgärd skulle i så fall dels syfta till att motverka eller begränsa att trängsel uppkommer, dels att bidra till finansiering av de kapacitetsförstärkande åtgärder jag föreslår nedan (steg 1).

Kapaciteten i vägnätet behöver stärkas

Ytterligare körfält vid E4 Trafikplats Häggvik (steg 3)

I samband med att Förbifart Stockholm blir klar kommer en ny flaskhals skapas vid trafikplats Häggvik. För att få en smidig påfart bör ett ytterligare additionskörfält byggas, vilket bidrar till en bättre framkomlighet.

Breddning av E4 Häggvik – Arlanda (steg 4)

Vid E4 trafikplats Häggvik – trafikplats Rotebro bör vägen breddas till 4+4 körfält inklusive utbyggnad av ITS-system. Dessa åtgärder syftar till att öka kapaciteten och minska problem med köer och trängsel, särskilt efter år 2030 när Förbifart Stockholm öppnar upp för trafik. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026-2037.

För E4 trafikplats Glädjen – trafikplats Arlanda bör vägen breddas från 2+2 till 3+3 körfält. Åtgärden syftar till att förstärka kapaciteten på E4 och göra vägen mer framkomlig och minska störningskänsligheten. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026-2037.

Båda dessa två åtgärder hanterar brister som finns redan idag och som kommer att förvärras när Förbifart Stockholm har öppnat enligt

Trafikverkets prognoser. Dessa åtgärder kan även anses vara en förutsättning vid en eventuell större utveckling i flygplatsstaden än den som ingår i Trafikverkets basprognos.

När ovan nämnda åtgärder är genomförda bedömer jag att en breddning även bör göras av E4 Rotebro-Glädjen till 4+4 körfält för att säkerställa en bättre framkomlighet. Jag bedömer att den åtgärden bör genomföras under planperioden 2038-2049.

Utbyggnad av E4 Trafikplats Måby (steg 4)

Trafikplats Måby vid E4 är idag endast en halv trafikplats som möjliggör att man kör av E4 i södergående riktning och att man kan köra på E4 i norrgående riktning. Kompletterande ramper med på- och avfarter bör byggas så att trafikplatsen blir fullständig. En sådan åtgärd förbättrar tillgängligheten till och från Arlanda flygplats samt förbättrar tillgängligheten mellan Märsta och Arlanda. Med åtgärden blir transportsystemet i Arlanda flygplats omland mer robust. Det kan finnas en risk för att de kompletterande åtgärderna som gör Måby till en hel trafikplats kan bidra till att skapa köbildning på E4 om vägen söderut inte är breddad. Det kan därför finns skäl att vidta breddningar av E4 (Häggvik – Rotebro respektive Glädjen – Arlanda) först. Åtgärder vid Måby trafikplats bör genomföras under planperioden 2026-2037.

Väg 905 Måbyleden (steg 3)

Det finns skäl att genomföra trimningsåtgärder av Måbyleden (väg 905). En utbyggnad av trafikplats Måby kommer innebära ökat behov att förstärka Måbyleden för att förbättra tillgängligheten i båda riktningar från E4 till Märsta och Arlanda. Längs Måbyleden mellan trafikplats Måby vid E4 och Märsta finns två korsningar. För att förstärka kapaciteten utifrån planerad utveckling och skapa förutsättningar för en effektiv bussförbindelse mellan Märsta och Arlanda har Trafikverket pekat ut trimningsåtgärder i dessa korsningar som möjliga åtgärder. För att förbättra för arbetspendlare och flygresenärer som väljer att åka kollektivt till eller från Arlanda flygplats via en utbyggd Märsta station föreslår jag en förstärkt kollektivtrafik med frekvent expressbuss i den

relationen, se avsnitt 6.6. Med åtgärden blir transportsystemet i Arlanda flygplats omland mer robust och hållbart. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026 – 2037.

Tabell 6.1 Förslag till åtgärder i väginfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026-2037	År 2038-2049
E4 Additionskörväg Häggvik	X	
E4 Häggvik – Rotebro (till 4+4 körväg)	X	
E4 Rotebro – Glädjen (till 4+4 körväg)		X
E4 Glädjen – Arlanda (till 3+3 körväg)	X	
E4 trafikplats Måby	X	
Väg 905 Måbyleden	X	

6.3 Aktivt vardagsliv med gång och cykel

Preliminär bedömning: Jag bedömer att det finns relativt goda förutsättningar för att använda gång eller cykel i vardagsresandet för att ta sig till och från Arlanda flygplats. Det finns sannolikt möjlighet att ytterligare förbättra förutsättningarna för gång- och cykelvägar till flygplatsen. En del i denna mobilitet kan i framtiden även vara elsparkcyklar eller elscootrar, men jag bedömer att det är upp till marknaden att avgöra hur framtida efterfrågan och utbud ska hanteras.

Preliminärt förslag: Sigtuna kommun och Swedavia bör säkerställ att gång- och cykelvägarna till och från Arlanda flygplats ska kunna användas på ett tryggt och trafiksäkert sätt året runt. Dessa cykelvägar kan vid behov vara skyddade för väder och vind (steg 2).

Swedavia bör se till att det finns möjlighet till cykelparkering med tak eller väderskydd vid alla terminaler och övriga platser där personer rör sig frekvent, t.ex. vid viktiga arbetsplatser inom flygplatsområdet (steg 2).

6.3.1 Min bedömning

Jag konstaterar att det finns ett relativt välutbyggt gång- och cykelnät i Sigtuna kommun. Förutsättningarna för att kunna gå och cykla till och från flygplatsen är förhållandevis goda, men jag bedömer att det finns ytterligare åtgärder som kan genomföras.

En del i denna mobilitet kan i framtiden även vara elsparkcyklar eller elscootrar, men jag bedömer att det är upp till marknaden att avgöra hur framtida efterfrågan och utbud ska hanteras.

6.3.2 Mina förslag till åtgärder

Jag anser att de gång- och cykelvägar som erbjuds bör möjliggöra gång och cykling på ett tryggt och trafiksäkert sätt året runt. Det innebär exempelvis att väghållaren bör säkerställa att gång- och cykelvägarna är sopade eller saltade på ett sådant sätt att man tryggt och trafiksäkert kan gå eller cykla under vintern.

Sigtuna kommun och Swedavia bör säkerställa att gång- och cykelvägarna till och från Arlanda flygplats ska kunna användas på ett tryggt och trafiksäkert sätt året runt. Dessa cykelvägar kan vid behov vara skyddade för väder och vind (steg 2).

Swedavia bör se till att det finns möjlighet till cykelparkering med tak eller väderskydd vid alla terminaler och övriga platser där personer rör sig frekvent, t.ex. vid viktiga arbetsplatser inom flygplatsområdet för att bidra till ökad omfattning av cykling till och från Arlanda flygplats (steg 2)

6.4 Förbättrade villkor för biltrafikens hållbara omställning

Preliminär bedömning: Kollektivtrafiken kommer enligt min bedömning att öka. Trots det bedömer jag att många även i framtiden kommer att välja bilen till och från flygplatsen, speciellt med hänsyn till de prognoser för biltrafiken som jag tagit del av. Det därför är fortsatt viktigt att vägsystemet och angoringsfunktionen vid flygplatsen ger goda förutsättningar för de som väljer att använda bil.

Swedavia ska, inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Jag ser att Swedavia har en viktig roll här för att efterleva Sveriges hållning om nolltolerans mot alkohol i vägtrafiken och som kan fungera som en tydlig förebild för andra, även i ett internationellt perspektiv. Det sänder en tydlig signal även till besökande och turister att i Sverige kör vi nyktert. Det finns möjlighet till stadsbidrag med upp till 100 procents kostnadstäckning för sådana åtgärder och jag bedömer att Arlanda flygplats uppfyller villkoren för detta.

För att biltrafiken ska klara omställningen till en framtid med lägre klimatavtryck krävs en elektrifiering av fordonsflottan. Det finns därför behov av ytterligare insatser från olika aktörer att bidra till en sådan utveckling genom att säkerställa möjligheter för att ladda bilarna med el. Jag bedömer att en sådan utbyggnad kan ske inom ramen för Swedavias affärsmässighet.

Jag bedömer att det finns en god tillgång till ett varierat utbud av parkeringstjänster vid Arlanda flygplats, men att kapaciteten och möjligheten för att ladda elbilar kan behöva förbättras. Jag bedömer att det finns goda möjligheter att bygga ut parkeringskapaciteten hos både Swedavia och andra parkeringsbolag runt flygplatsen om efterfrågan i framtiden skulle visa på sådana behov.

Preliminärt förslag: Swedavia bör införa bom med alkoholås vid sina parkeringsutfarter för att bidra till nykterhet i biltrafiken och en ökad trafiksäkerhet. Om föraren inte är nykter bör bilen inte tillåtas att lämna parkeringsplatsen (steg 1).

Kapacitet för elladdning av bilar vid Swedavias parkeringar bör finnas i en tillräcklig omfattning så att det bidrar i omställningen av biltrafiken (steg 2). Swedavia bör underlätta för sina resenärer att få en samlad bild av parkeringsmöjligheterna vid och runt Arlanda flygplats (steg 1).

Ett parkeringsråd bör inrättas med representanter för Swedavia och övriga parkeringsbolag/ansvariga i Arlanda flygplats närområde för samverkan kring gemensamma frågor (steg 1).

6.4.1 Min bedömning

I dagsläget använder cirka 27 procent bil till flygplatsen. Med hänsyn till prognoser för trafikutvecklingen, kapacitet i dagens vägnät och framkomlighetsproblem på vissa sträckor vid vissa tider ser jag behov av att åtgärder vidtas för att stärka kapaciteten och tillgängligheten i vägnätet.

Swedavia ska, inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Jag ser att Swedavia har en viktig roll att spela här och kan fungera som en tydlig förebild för andra inom trafiksäkerhetsområdet, även i ett internationellt perspektiv. Det sänder en tydlig signal även till besökande och turister att i Sverige kör vi nyktert. Med åtgärder vid Swedavias parkeringsplatser kan incitament ges för nykterhet i trafiken och en ökad trafiksäkerhet, både vid flygplatsen som på svenska vägar.

Förordning (2022:1810) om statsbidrag för etablering av anläggningar för nykterhetskontroller ska främja trafiksäkerheten på väg genom att verka för en ökad nykterhet i trafik. Det är Trafikverket som får besluta om bidrag med upp till 100 procent kostnadstäckning för etablering av anläggning i anslutning till hamnar eller andra platser med anslutning till allmän trafik. Arlanda flygplats bedöms uppfylla villkoren för att kunna ansöka om statsbidraget.

Jag bedömer att dagens fordonsflotta på sikt kommer att ställas om från dagens bränslelösningar till el och andra lösningar som genererar ett lägre klimatavtryck. Biltrafik med dagens miljö- och klimatpåverkan kommer därför i framtiden snarare generera trängseffekter med hänsyn till bedömningar om framtida trafikutveckling. Samtidigt som jag ser framför mig en utvecklad kollektivtrafik, med större kollektivtrafikandelar, ser jag ändå behov av att möta denna utveckling med åtgärder i infrastrukturen, vilket framgår av avsnitt 6.2.2.

För att stödja omställningen av fordonsflottan krävs en utbyggnad av möjligheterna för att ladda bilar med el. Det är något som ställer krav på många funktioner och aktörer i samhället att bidra med sin del i lösningen. Allt från att möjligheterna att ladda sina fordon i anslutning till där man bor eller arbetar, till att det finns publika laddstationer som ger bilister möjligheter att säkerställa

energiförsörjningen för sina fordon. Jag bedömer generellt att det kommer att krävas ytterligare utbyggnad av dessa möjligheter och här har Swedavia en viktig roll att spela, vilket enligt min mening kan ske i samklang med ägarens krav på affärsmässighet.

Angöringsfunktionen för bilar kommer även framgent att vara av stor vikt för tillgängligheten till och från flygplatsen. Det gäller exempelvis både för personer som nyttjar flygbolagens utbud som personer som arbetar vid flygplatsen eller dess närområde. Det ställer krav på att det finns smidiga möjligheter för att hämta och lämna vid flygplatsen som att parkera en längre tid, upp till tider anpassade för långtidsparkering.

Jag konstaterar att det finns flera olika parkeringsmöjligheter, med varierande service- och tjänsteinnehåll, hos både Swedavia och andra parkeringsbolag. Priset varierar med servicegrad i form av inom- eller utomhusparkering, avstånd till flygplatsen samt med eller utan busstransfer. Jag bedömer att utbudet av parkeringsmöjligheter i dagsläget är tillräckligt, men att det sannolikt finns behov av att bygga ut kapaciteten för laddning av elbilar. Vid behov, bland annat med hänsyn till prognoser för utveckling av den framtida biltrafiken, finns även möjlighet att bygga ut kapaciteten för parkering både vid terminalnära miljö och vid Swedavias långtidsparkering (Beta). Jag bedömer att det vid behov även finns möjlighet att bygga ut kapaciteten hos andra parkeringsbolag i Arlanda flygplats omland. Även om jag konstaterar detta, så bör ambitionen enligt min mening i möjligaste mån vara att möta ökade resbehov med ett bättre utbud av kollektivtrafik till och från flygplatsen, vilket jag beskriver i andra avsnitt.

Utbudet av parkeringsplatser varierar. Trots detta kan det enligt min mening finnas gemensamma frågor att hantera mellan Swedavia och övriga aktörer, för att möjliggöra så bra förutsättningar som möjligt för de som behöver parkera vid flygplatsen och i dess nära omland.

6.4.2 Mina förslag till åtgärder

Swedavia bör införa bom med alkolås vid sina parkeringsutfarter för att bidra till nykterhet i biltrafiken och en ökad trafiksäkerhet. Om

föraren inte är nykter bör bilen inte tillåtas att lämna parkeringsområdet (steg 1). Jag kommer att fördjupa beredningen kring detta förslag inför mitt slutbetänkande.

För att stödja omställningen av fordonsflottan bör Swedavia se till att det finns kapacitet för elladdning av bilar i en tillräcklig omfattning vid Swedavias parkeringar (steg 2).

Jag inser att Swedavias angörings- och parkeringstjänster har en stor betydelse för Swedavias ekonomi. Trots det bedömer jag att det skulle vara till gagn för alla resenärer på Arlanda flygplats om Swedavia kan erbjuda en samlad bild av de parkeringsmöjligheter som finns vid Arlanda flygplats omland, inklusive de parkeringsplatser som tillhandahålls av andra parkeringsbolag. Jag föreslår därför att Swedavia på lämpligt sätt tillhandahåller en sådan information på sin hemsida (steg 1). Jag föreslår vidare att det inrättas ett parkeringsråd, med representanter för Swedavia och övriga parkeringsbolag i Arlanda flygplats närområde. Parkeringsrådet bör bland annat diskutera och om möjligt komma överens om gemensamma frågor som kan vara av betydelse för deras kunder, t.ex. frågor med bäring på trafiksäkerhet och tillgänglighet (steg 1).

6.5 Ordning och reda i taxiverksamheten

Preliminär bedömning: Den taxiverksamhet som bedrivs är av vikt för tillgängligheten till och från Arlanda flygplats. Jag ser behov av att förutsättningarna för verksamheten utvecklas för att stödja en stabil och långsiktigt hållbar taxiverksamhet till och från flygplatsen. Swedavia kan inom ramen för sin affärsmässighet medverka i att aktivt utveckla transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Preliminärt förslag: Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regelefterlevnad hos taxibolagen och taxiförarna (steg 1).

De infrastrukturella förutsättningarna bör utvecklas vid Arlanda flygplats avseende terminalutgångens lokalisering i

förhållande till taxiområdet (steg 3), ladd stationer för elbilar (steg 2) och skyltning och vägvisning till taxizonen (steg 1).

Vid infarten till taxiområdet bör alkoholås med bom inrättas för att bidra till nykterhet i taxitrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Om föraren inte är nykter bör bilen inte tillåtas att få köra in till upphämtningsplatsen för taxi. Swedavia bör på sikt ställa krav på att de taxibilar som trafikerar Arlanda flygplats har inbyggt alkoholås för att bidra till ökad trafiksäkerhet (steg 1).

Swedavia bör utveckla avtalsförutsättningarna och ställa krav på att avtalsparterna genomför en daglig behörighetskontroll för yrkestrafik (BKY) samt att man anger ett omsättningskrav för att få bedriva taxiverksamhet vid flygplatsen (steg 1). Tilldelningen av taxifiler för spontantaxi bör alterneras för att åstadkomma en mer konkurrensneutral marknadsplats vid flygplatsen (steg 1). Till detta finns behov av att införa en dynamisk skyltning av dessa taxifiler (steg 1). Maxpris bör införas för en vidare taxizon än den som idag gäller och därmed täcka ett större geografiskt område till gagn för resenärerna. Det skulle kunna ske i form av en större taxizon med samma maxtak eller en inre respektive yttre taxizon med olika maxtak (steg 1).

Digitala tavlor där resenärer kan beställa en taxi med önskade attribut till ett fast pris skulle kunna utgöra ett komplement till övriga möjligheter att beställa taxi vid flygplatsen (steg 2).

I samband med att kapaciteten på E4 utökas med fler körfält, bör särskilda kollektivtrafikkörfält etableras i båda riktningarna, där bland annat taxibil med passagerare ska ges prioritet (steg 1).

Swedavia och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och i möjligaste mån avhysa dessa personer från området (steg 1). Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med "svarttaxi" vid hämta och lämna parkeringarna (steg 1). Eventuellt skulle detta kunna kombineras med ett förbud för taxibilar vid parkeringen (steg 1).

6.5.1 Min bedömning

Jag bedömer att den problematik som finns kopplat till taxiverksamheten vid Arlanda flygplats har flera dimensioner. Det handlar såväl om taxibolagens agerande, förarnas beteende, den förändrade marknadssituationen med nya affärsmodeller samt en infrastruktur eller angöringsfunktion som behöver utvecklas.

Jag konstaterar att det finns vissa förare som saknar avtal med Swedavia och heller inte vill följa det regelverk som gäller för upphämtande taxiverksamhet vilket skapar problem. De försöker lura kunderna att gå vid sidan om det officiella taxiflödet, med betydande risk att kunden får betala ett oskäligt pris. Jag ser här behov av att åtgärder vidtas.

Swedavia har idag avtal med de taxiföretag som har tillträde till upphämtningsplats för taxi vid flygplatsen. Avtalen och dess innehåll har bidragit till att utveckla taxiverksamheten. Avtalsvillkoren bidrar till att utvecklingen går i riktning mot de transportpolitiska målen. Jag anser att många villkor är bra, men att villkoren behöver utvecklas för att förbättra taxiverksamheten vid flygplatsen utifrån såväl ett kund- som konkurrensperspektiv.

Det råder i grunden fri prissättning för taxiresor i Sverige, med undantag för resor exempelvis från Arlanda flygplats. Alla taxibilar i Sverige ska ha tydliga skyltar med prisinformation (jämförelsepriser) utanpå och inuti fordonet. Kunden och taxiföraren kan dock naturligtvis komma överens om ett fast pris om förare och kund är överens. Det finns dock många exempel på kunder som upplevt sig bli lurade och som anser sig ha fått betala ett för högt pris för taxiresan. Man skulle kunna hävda att det behovet av konsumentskydd är större när en kund stannar en bil ”i flykten” eller går fram till en bil vid en upphämtningsplats för taxi, exempelvis på Arlanda flygplats, jämfört med när kunden på eget initiativ förbeställer och avtalar om en taxi. Kunden har i den senare situationen mer tid på sig att avgöra om priset ska accepteras eller inte. Även om förhållandena mellan olika typer av taxiresor (spontantaxi, förbeställd taxi respektive appride) skiljer sig åt, finns det enligt min mening skäl utifrån ett konsumentperspektiv att säkerställa ett visst skydd för resenärerna som använder taxi vid Arlanda flygplats.

Dagens taxiupphämtning bygger på att fordon kallas fram i en viss ordning och där det finns exempel på att vissa åkare försöker komma fram snabbare i kön genom att utnyttja vissa kryphål i framkallningssystemet eller regelverket. Det förekommer även att förare på ett aggressivt provocerande sätt försöker ropa till sig kunder vid terminalen, trots att kunden har ett fritt val mellan olika taxibolag.

Man skulle kunna tänka sig två uppställningsplatser tydligt åtskilda, en för spontantaxi samt en för förbeställda taxibilar. Man kan också tänka sig att kriterierna för att få stå i ”spontantaxikön” skärps i enlighet med det regelverk som Jernhusen använder för taxibilar utanför Centralstationen. I den bästa av världar skulle detta leda till att konsumenter som går till en ”spontantaxi” inte kommer att bli lurad samt att de appbaserade taxiföretagen välkomnas till uppställningsplatsen för förbeställda bilar.

Detta löser inte alla problem. Ett problem som återstår är de taxibilar som parkerar vid ”hämta och lämna”-parkeringen för att sedan gå in i ankomsthallen för att ”ragga” kunder. Detta problem avhjälpas eventuellt med ökade kontroller från Swedavias sida inne i ankomsthallen samt tekniska lösningar som kan avläsa registreringsnummer och som kan kontrollera hur länge och hur ofta en bil är inne på området för att beivras eller avgiftsbeläggas. Jag ser de lyckade åtgärder som Jernhusen vidtagit vid Stockholm Centralstation (Centralplan) och som delvis kan ses som en förebild. Vid centralplan sker kameraövervakning med avläsning av registreringsskyltar och där villkoren innebär att det råder 10 minuters fri parkering per kalenderdygn, varefter man får betala 55 kronor per påbörjad 15 minuters period. Det innebär att den som bara använder Centralplan för att snabbt hämta eller lämna kan göra det gratis, medan den som är ute efter att ragga kunder inne på stationen med största sannolikhet behöver betala parkeringsavgift. Även Swedavia har avgifter och tidsvillkor som liknar detta, men där man inte på samma sätt lyckats styra bort denna oönskade verksamhet. Jag bedömer därför att villkoren behöver utvecklas vid ”hämta och lämna” vid Arlanda flygplats, och där man även bör ta hänsyn till hur ofta fordonet angör denna parkering. Eventuellt skulle det kanske kunna kombineras med förbud för taxifordon.

Marknadssituationen har förändrats. Taxibolag med varierande affärsmodeller och villkor för förarna har tagit betydande

marknadsandelar. Det har bidragit till friktion mellan de nya och traditionella bolagen. Det finns de som hävdar att vissa bolag erbjuder förarna oskäliga villkor och att det finns brister i intäktsredovisningen. Jag menar att det finns behov för en viss uppstyrning av verksamheten för att stödja att taxiverksamheten är långsiktigt hållbar utifrån flera perspektiv.

När det gäller infrastrukturen upplever flera taxiföretag att den nya utgången från terminal 5 har påverkat flödet till taxiytan på ett negativt sätt.

Swedavia planerar för att utveckla infrastruktur och förutsättningar för taxiverksamheten vid flygplatsen för att underlätta flödet av både passagerare och taxibilar. Det kan handla om förändrad utgång från terminalen, förbättrade körvägar, utvecklad information, belysning och bemanning vid taxiytan, skärpta miljökrav för taxifordon inklusive utökad laddkapacitet vid taxiremoten. Jag stödjer dessa idéer även om de fortfarande befinner sig i ett tidigt stadium.

6.5.2 Mina förslag till åtgärder

Myndigheterna bör ta ett större ansvar

Jag ser behov av ökad statlig kontroll och uppföljning för att säkerställa att taxiverksamheten bedrivs i enlighet med gällande författning. Det gäller kontroll av att skatter och avgifter betalas på ett korrekt sätt, att taxibolag och taxiförare har de tillstånd som krävs och att förare tillämpar de kör- och vilotider som följer av reglerna.

Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör sammantaget genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regelefterlevnad hos taxiföretag och taxiförare. Det gäller t.ex. taxibolagens uppgifter i enlighet med krav på redovisningscentraler respektive DAC 7. Eventuella avvikelser från kraven bör beivras och vid upprepade tillfällen bör taxitillstånd och taxiförarlegitimationer återkallas (steg 1).

Swedavia bör utveckla förutsättningarna för taxiverksamheten

Taxiområde och infrastruktur

Swedavia har en viktig roll för taxiverksamheten vid Arlanda flygplats, både i rollen som markägare, flygplatshållare och samordnare av taxiverksamheten. Swedavia har ett intresse av att taxiverksamheten bidrar till en god tillgänglighet för resor till och från flygplatsen. Dagens infrastrukturella förutsättningar för taxiverksamheten är inte tillfyllest, utan kan utvecklas för att ge resenärer och aktörer på taximarknaden bättre förutsättningar.

Jag ser behov av att terminalutgången bör lokaliseras på ett bättre sätt i förhållande till taxiytan så att resenärerna kommer ut till början av taxikön för att där kunna välja taxi (steg 3). Swedavia behöver även säkerställa att utbyggnaden av laddstationer för elbilar följer utvecklingen för taxiverksamheten, så att laddstationer inte blir ett hinder för verksamhet och omställning av transportsystemet (steg 2). Viktigt att det är tydligt för resenärerna var man kan finna en taxi, varför det kan finnas skäl att förbättra skyltningen och vägvisningen till taxizonen (steg 1).

Vid infarten till taxiremoten och taxizonen bör alkoholås med bom inrättas för att bidra till nykterhet i taxitrafiken och en ökad trafiksäkerhet. Om föraren inte är nykter bör bilen inte tillåtas att få köra in till upphämningsplatsen för taxi (steg 1). Jag kommer att fördjupa beredningen kring detta förslag inför mitt slutbetänkande.

Avtalsförutsättningarna bör utvecklas

Det finns möjlighet att utveckla de rådande avtalsförutsättningarna för att stödja utvecklingen av en taxinäring vid flygplatsen som är stabil och långsiktigt hållbar utifrån alla tre hållbarhetsperspektiv. Det finns behov av att vidta åtgärder för att resenären ska få tryggare förutsättningar, bland annat avseende pris för taxiresan.

Det bör enligt min mening finnas ett obligatoriskt krav i Swedavias avtal med taxibolagen, oberoende om det avser spontantaxi, appride eller förbokad taxi, på att minst daglig behörighetskontroll för yrkestrafik (BKY) bör tillämpas (steg 1). Det är rimligt enligt min uppfattning att ställa omsättningskrav

kopplat till taxiverksamhet. För att ge hållbara förutsättningar för att bedriva en trafiksäker verksamhet och att ge rimliga förutsättningar för anställda i taxiverksamheten behöver taxiverksamheten ha en rimlig intjäningsförmåga. Resenärerna ska tryggt kunna åka med de taxibilar som hämtar upp passagerare vid Arlanda flygplats. Swedavia bör därför ställa ett omsättningskrav kopplat till antalet taxibilar (steg 1). Swedavia bör på sikt ställa krav på att de taxibilar som trafikerar Arlanda flygplats har inbyggt alkoholås för att bidra till ökad trafiksäkerhet (steg 1).

Tilldelning av taxifiler för spontantaxi för de olika taxibolagen bör alterneras med jämna tidsintervall för att ge alla taxiföretag möjlighet att använda filerna närmast terminal, vilket enligt min mening bör bidra till ett mer konkurrensneutralt förhållande mellan de olika aktörerna och till en marknadsplats med en god konkurrens. För att stödja en sådan tilldelning av taxifiler bör Swedavia införa en dynamisk skyltning av taxifilerna som underlättar för resenärerna att se vilka taxiföretag som använder de olika taxifilerna (steg 1).

Dagens taxizon med angivet maxpris bidrar till att skapa trygghet för resenärerna vid Arlanda flygplats. Det finns dock kunder med en slutadress utanför zonen som inte är medvetna om att slutpriset kan bli betydligt högre än maxpriset. Jag ser behov av att utveckla denna modell och skulle därför vilja se en taxizon som täcker ett vidare geografiskt område, vilket skulle innebära att det är en större taxizon med ett maxtak eller att det finns en inre respektive yttre taxizon med olika maxpris (steg 1). Den vidare taxizonen bör åtminstone inkludera övriga Stockholm, Huddinge, Botkyrka, Ekerö, Nacka, Lidingö, Upplands-Bro. Maxpriset bör ta hänsyn till de ekonomiska förutsättningar som råder för taxibolagen och möjliggöra rimliga intäktsmöjligheter.

Som ett komplement till nuvarande möjligheter att beställa taxi, via de mobilappar och förbeställningsfunktioner som finns, skulle Swedavia kunna tillhandahålla fysiska digitala tavlor där resenären kan beställa den taxi med de attribut man önskar till ett fast pris, liknande den funktionalitet som finns vid Oslo flygplats. Med en sådan funktion kan verksamheten vid taxiremoten respektive taxizonen behöver justeras för att få en optimal verksamhet (steg 2).

Utvecklade förutsättningar för hämta och lämna

För att motverka att taxiförare är inne i terminalen och raggarkunder föreslår jag att Swedavia vidtar åtgärder som försvårar verksamheten för dessa aktörer.

Swedavia och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och i möjligaste mån avhysa dessa personer från området (steg 1).

Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med svarttaxi vid hämta och lämna parkeringarna. Genom avläsning av bilens registreringsnummer och kontroll av hur ofta en bil angör parkeringen samt hur länge den står parkerad vid varje tillfälle kan ett lämpligt system för parkeringsavgifter utvecklas och införas enligt min mening. Systemet bör stödja att vanliga besökare vid hämta och lämna parkeringen ges smidiga möjligheter, men bör för aktörer som är där mer frekvent och under längre tider vara tillräckligt avhållande. Eventuellt skulle detta kunna kombineras med förbud för taxibilar vid parkeringen (steg 1)

Förbättrad tillgång till det statliga vägnätet

Taxi har en viktig funktion och kan delvis jämföras med anropsstyrd kollektivtrafik. Taxi kan bidra till att minska behovet av att använda egna personbilar till och från flygplatsen. Därför är det viktigt att verka för bättre tillgänglighet även för taxibilar. Som jag beskriver i avsnitt 6.2.2 ser jag behov av ökad vägkapacitet mellan Häggvik och Arlanda flygplats. När kapacitetsförstärkningar genomförts ser jag möjlighet till att etablera särskilda kollektivtrafikkörfält, ett körfält i vardera riktningen, som åtminstone under vissa tider när det råder bristande framkomlighet bör ge företräde för kollektivtrafik, blåljustrafik samt taxi med minst en passagerare (steg 1).

6.6 Stärk busstrafiken till Arlanda

<p>Preliminär bedömning: Bussen är ett viktigt komplement till tågtrafiken i kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats. Det finns utmaningar framför allt i de tvärgående</p>
--

kollektivtrafikstråken (kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats samt kollektivtrafik mellan större tätorter i Mälardalen och Arlanda flygplats) där det åtminstone på kort och medellång sikt saknas järnvägslösningar och kanske även i enstaka fall begränsat resandeunderlag, åtminstone på kort sikt. Här spelar busstrafiken en viktig roll.

Den beskrivna ambitionen kring Arlanda flygplats bidrag att nå Region Stockholms RUF 2050 är lågt satt enligt min bedömning. Arlanda flygplats strategiska roll för tillgängligheten saknas som jag uppfattar det i regionens trafikförsörjningsprogram och här kan regionen utveckla sin strategiska hållning kopplat till Arlanda flygplats.

Swedavia kan inom ramen för sin affärsmässighet medverka i att aktivt utveckla transportsektorn och bidra till de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Preliminärt förslag: Berörda kollektivtrafikmyndigheter i Mälardals- och Stockholmsregionen bör vidta åtgärder för att bättre marknadsföra möjligheter för resor till och från Arlanda flygplats med kollektivtrafik. De berörda regionerna bör pröva möjligheterna till ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar en länsgräns.

Ett förstärkt expressbusskoncept i tvärstråkslinjer med högre komfort och tidtabeller som anpassas till både flygresenärer och de som arbetspendlar bör inrättas. Jag föreslår följande nya eller förstärkta expressbusslinjer: Nacka-Arlanda, Täby-Arlanda, Arninge-Vallentuna-Arlanda, Norrtälje-Rimbo-Arlanda, Sigtuna-Märsta-Arlanda, Märsta-Arlanda samt Bålsta/Kallhäll/Barkarby-Arlanda (steg 2). Trafikverket bör tillsammans med berörda regioner och kommuner genomföra åtgärdsvalsstudier för att skapa en gemensam helhetsbild kring dessa förslag och vilka förutsättningar som krävs för att det ska bli hållbara åtgärder i längden (steg 2).

För bussar bör det inrättas alkoholås med bom vid utfarten från terminalområdet för att bidra till nykterhet i busstrafiken och en ökad trafiksäkerhet. Om föraren inte är nykter bör bussen inte tillåtas att få köra vidare från området. Detta bör gälla såväl den vanliga kollektivtrafiken som charterbussar och buss- och skytteltrafik från parkeringsplatser och hotell i Arlanda flygplats

närområde (steg 1). Swedavia bör på sikt ställa krav på att de bussar som trafikerar Arlanda flygplats har inbyggt alkoholås för att bidra till ökad trafiksäkerhet (steg 1). De bussar som trafikerar Arlanda flygplats bör även erbjuda säkerhetsbälte vid alla sittplatser (steg 1).

6.6.1 Min bedömning

Stockholms länsbefolkning beräknas växa från dagens 2,3 miljoner till 3,4 miljoner 2050, en ökning på drygt 40 procent. 600 000 nya arbetsplatser tillkommer. Regionens utvecklingsplan konstaterar att kollektivtrafikresandet behöver öka med 56 procent under samma period och som baseras på planerade investeringar samt styrmedel och markanvändning.

Arlanda har en nationell roll som nav för flygtrafiken och bedöms ha 40 miljoner passagerare år 2050. För att Arlanda ska ha en god tillgänglighet har jag redan i min delrapport om järnväg lyft en rad preliminära åtgärdsförslag för att stärka kollektivtrafiken på järnväg. Jag ser samma behov inom vägområdet. Färre behöver åka bil till och från Arlanda flygplats, annars riskerar vägsystemet få allvarliga kapacitetsproblem. Särskilt den regionala busstrafiken till och från Arlanda flygplats behöver förstärkas.

Min bedömning är att bussen är ett viktigt komplement till tågtrafiken i kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats. Med mina åtgärdsförslag inom järnvägsområdet kommer tillgängligheten med tågtrafik öka kraftigt till och från Arlanda i riktning mot både Stockholm och Uppsala. Samtidigt ser jag utmaningar i de tvärgående kollektivtrafikstråken där det åtminstone på kort och medellång sikt saknas järnvägslösningar och kanske även i enstaka fall begränsat resandeunderlag, åtminstone på kort sikt. Med tvärgående stråk menar jag kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor i Arlandas omland och mellan dessa regionala stadskärnor och Arlanda, som ombesörjs av SL:s eller UL:s busstrafik. Men jag inbegriper i dessa resonemang även goda kollektiva trafikförbindelser mellan Mälardalens större tätorter och Arlanda. Här ombesörjer den kommersiella flygbusstrafiken marknaden och jag bedömer att den fungerar väl. Jag ser däremot behov av bättre möjligheter att kunna nå Arlanda med

tågförbindelser från Mälardalen (Västerås, Örebro och Karlstad) utan att behöva byta vid Stockholm central. Därför behöver en bytespunkt mellan tåg- och direktbusstrafik till och från Arlanda pekas ut längs Mäljarbanan. Det kommer ge betydande tillgänglighetsvinster för Arlandaresenärer, samtidigt som Stockholm central avlastas.

I min tidigare delrapport redogjorde för att 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 gäller självklart all kollektivtrafik, även för busslinjer, som angör flygplatsen. 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.

Jag noterar att Region Stockholms trafikförsörjningsprogram, med strategiskt sikte mot 2035, valt att inte diskutera Arlandas strategiska roll för tillgängligheten till och från regionen. Flygplatsen nämns endast som en utpekad stadskärna tillsammans med Märsta och att det i stråket Uppsala-Arlanda-Stockholm förekommer omfattande arbetspendling. Att det ligger en storflygplats med 25 miljoner årsresenärer till och från Arlanda och som försörjer Stockholm med både nationell och internationell tillgänglighet borde tydligare sättas in i det regionala trafikförsörjningsprogrammets strategiska sammanhang.

Jag ser positivt på Region Stockholms planering för utökad och förstärkt busstrafik till och från Arlanda flygplats, vilket jag har beskrivit ovan. Jag ser också positivt på att regionen i sin kollektivtrafikplan 2050 i sina trafikkoncept planerar för majoriteten av åtgärder redan till 2030 så att kollektivtrafiken i regionen är attraktiv och verkar i ett hållbart transportsystem.

RUFS har i grunden ett positivt förhållningssätt till Arlanda flygplats. Samtidigt hade det enligt min uppfattning varit önskvärt om det funnits ett djupare resonemang om flygplatsens strategiska betydelse och om hur Arlanda flygplats ska integreras i och bidra till att nå regionens vision om Europas mest attraktiva storstadsregion. Vid ett delmål nämns Arlanda då kollektivtrafiken till och från flygplatsen har ett utpekat restidsmål för kollektivtrafiksystemets utveckling och att vara konkurrenskraftig med bilen genom att

restidskvoten för resor mellan regionala stadskärnor och Arlanda ska gå ner från 1,9 till 1,5 2030 och ”mindre än 1,5 2050” genom starka tvärgående kollektivtrafikstråk. Dessutom anger RUFSS 2050 att 72 procent av länets arbetsplatser ska nå Arlanda flygplats inom 60 minuter, jämfört med 66 procent när planen antogs. Min bedömning är att den beskrivna ambitionen kring Arlanda flygplats bidrag att nå RUFSS 2050 är lågt satt. Ett mål om kollektivtrafikandel till och från Arlanda borde ingå, förslagsvis 60 procent till 2030, vilket jag har föreslagit i Arlandautredningen från 2022.

Jag kan konstatera att ett centralt verktyg i Kollektivtrafikplan 2050 för att kunna utveckla regionala stadskärnor (där Arlanda-Märsta är en av åtta utpekade stadskärnor) är att komplettera kollektivtrafiknätverket med tvärgående busstråk som går mellan viktiga noder i syfte att hålla samman länet; ”Genom att utveckla kollektivtrafiksystemet med fler starka tvärgående stråk om smidiga bytespunkter skapas en nätstruktur med nätverkseffekter. Genom att valmöjligheterna och resvägarna utökas skapas ett mer robust och resilient kollektivtrafiksystem”.

Min bedömning är att Region Stockholms synsätt med utvecklade regionala stadskärnor och behov av tvärgående busslinjer som binder dem samman, kommer gagna Arlandas tillgänglighet. Kollektivtrafikplanen med åtgärder till 2030 motiveras av omfattande framkomlighetsåtgärder för stråk som trafikeras eller föreslås trafikeras av bland annat stadsexpressbuss som bedöms ge stora tillgänglighetsförbättringar på kort tid, med hög resurseffektivitet till en låg kostnad.

Även Uppsala län är en region där in- och utpendling över kommun och länsgränser är omfattande. Utanför länet är en av de viktigaste målpunkterna Arlanda, för arbetspendling och flygresor, och där busstrafiken till Arlanda går med UL från Uppsala och Almunge samt med kommersiell flygbusstrafik från Uppsala till Arlanda. Min bild är att det regionala trafikförsörjningsprogrammet i Uppsala län stödjer fortsatt utveckling av kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats.

Det finns som jag ser det behov av bättre kollektivtrafikutbud för flera relationer. Det är önskvärt att åtgärdsvalsstudier sker tidigt i denna planeringsprocess för att ge bra förutsättningar för denna utveckling av busslinjer.

Swedavia kan inom ramen för sin affärsmässighet medverka i att aktivt utveckla transportsektorn och bidra till de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Jag bedömer därför att Swedavia bör ställa krav på den busstrafik som angör Arlanda flygplats, till exempel i ett trafiksäkerhetsperspektiv.

6.6.2 Mina förslag till åtgärder

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 kollektivtrafik till attraktiva biljettpriser. De berörda regionerna bör 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.

Utvecklade bussförbindelser

Mitt koncept liknar delvis regionens planer. Jag föreslår ett förstärkt expressbusskoncept med högre komfort (mer plats för bagage) och tidtabeller som anpassas både för flygresenärer och för de som arbetspendlar till arbetsplatser vid Arlanda flygplats. Jag föreslår främst tvärgående busslinjer till Arlanda flygplats. Mitt förslag med förstärkningsåtgärder av tågtrafiken (större utbud och lägre priser genom omförhandling av Arlandabaneavtalet) till och från Arlanda kommer sannolikt att kraftigt minska efterfrågan på busstrafik till Arlanda från centrala Stockholm och Uppsala.

Jag föreslår nedan preliminärt följande nya eller förstärkta expressbusslinjer (steg 2);

Nacka – Arlanda

Kollektivtrafiken från centrala Stockholm mot Nacka, som har över 110 000 invånare, innebär byte vid Slussen till buss. Det innebär två byten för resenärer som reser kollektivt från Nacka till Arlanda, vid

Slussen och Centralen. Jag föreslår därför att SL inrättar expressbusstrafik från Nacka till Arlanda flygplats. Det är dock min bedömning att expressbusstrafiken till Arlanda kan upphöra när Stockholms blå tunnelbanelinje förlängs från Kungsträdgården till Nacka med planerad trafikstart år 2030.

Täby – Arlanda

Täby med sina nära 80 000 invånare har idag en dålig tillgänglighet till Arlanda flygplats med kollektivtrafik. Det innebär i dagsläget en eller två byten med buss och/eller t-bana via Stockholm Central. Jag föreslår att SL inrättar en direkt expressbusstrafik till Arlanda flygplats.

Arninge – Vallentuna – Arlanda

Region Stockholm föreslår expressbusstrafik mellan Arninge och Upplands Väsby via Vallentuna. Där kan byte ske till pendeln mot Arlanda flygplats. Ett alternativ skulle kunna vara expressbuss från Arninge till Arlanda via Vallentuna utan byte. Vissa bussavgångar till/från Täby skulle också kunna stanna i Arninge och Vallentuna på väg till eller från Arlanda.

Norrtälje – Rimbo – Arlanda

Region Stockholm föreslår expressbusstrafik denna sträcka och jag stödjer detta. Det är en ny expressbusslinje som förbinder Norrtäljes 60 000 invånare med Arlanda flygplats med direkttrafik, samtidigt som restiden sänks och komforten ökar betydligt.

Sigtuna – Märsta – Arlanda

Jag ser behov av att busstrafiken utvecklas mellan Sigtuna-Märsta-Arlanda. Det finns behov av högre komfort än vad dagens bussar kan erbjuda och med tidtabeller som i än högre utsträckning tar hänsyn till både flygresenärer och arbetspendlare.

Märsta – Arlanda

Jag ser behov av att busstrafiken utvecklas mellan Märsta-Arlanda flygplats. Det finns behov av högre komfort än vad dagens bussar kan erbjuda och med tidtabeller som i än högre utsträckning tar hänsyn till både flygresenärer och arbetspendlare. I ett senare skede, eventuellt under perioden 2038 – 2049 eller senare, kan BRT (bus rapid transport) bli aktuellt och om trafikutvecklingen motiverar detta.

Bålsta/Kallhäll/Barkarby – Arlanda

Genom ökad komfort och kortare restid kan Arlanda nås med tågförbindelser från Mälardalen (Västerås, Örebro och Karlstad) utan att behöva byta vid Stockholm central. Därför behöver en bytespunkt mellan tåg- och direkt expressbusstrafik till och från Arlanda flygplats pekas ut längs Mäljarbanan. Region Stockholm föreslår i sin Kollektivtrafikplan att till år 2030 inrätta expressbusstrafik från Bålsta via Sigtuna och Märsta till Arlanda flygplats samt expressbusstrafik från Barkarby till Upplands Väsby för byte till pendeltåg till eller från Arlanda. Min bedömning är att en bytespunkt på Mäljarbanan är att föredra och det kan, till exempel, vara Barkarby, Kallhäll eller Bålsta. Jag ser behov av direkta expressbussar till och från Arlanda flygplats med hög komfort och med goda utrymmen för bagage samt med tidtabeller som tar hänsyn till både flygresenärer och arbetspendlare.

Åtgärdsvalsstudier bör genomföras

Trafikverket bör tillsammans med berörda regioner och kommuner genomföra åtgärdsvalsstudier för att förbättra kollektivtrafiken i de relationer som jag lyfter fram ovan. Genom sådana studier kan berörda aktörer skapa en gemensam helhetsbild kring vilka förutsättningar som krävs för att det ska bli väl fungerande lösningar (steg 2).

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet

För bussar bör det inrättas alkollås med bom vid utfarten från terminalområdet för att bidra till nykterhet i busstrafiken och en ökad trafiksäkerhet. Om föraren inte är nykter bör bussen inte tillåtas att få köra in till området med busshållplatser. Detta bör gälla såväl den vanliga kollektivtrafiken som charterbussar och buss- och skytteltrafik från parkeringsplatser och hotell i Arlanda flygplats närområde (steg 1). Jag kommer att fördjupa beredningen kring detta förslag inför mitt slutbetänkande.

Swedavia bör på sikt ställa krav på att de bussar som trafikerar Arlanda flygplats har inbyggt alkolås för att bidra till ökad trafiksäkerhet (steg 1). De bussar som trafikerar Arlanda flygplats bör även erbjuda säkerhetsbälte vid alla sittplatser (steg 1).

6.7 Bättre rast- och vilomöjligheter för yrkesförare i Arlandas omland

Preliminär bedömning: Jag ser behov av fördjupade analyser avseende godstransportområdet. Jag återkommer därför till detta område i mitt slutbetänkande.

Det finns behov av ytterligare rast- och uppställningsplatser för yrkestrafik i Stockholmsområdet och mellan Uppsala-Stockholm. Det finns därför skäl att göra en fördjupad analys av behoven att förstärka kapacitet och etablera nya platser som ger möjlighet till rast och vila för lastbilschaufförer.

Preliminärt förslag: Trafikverket bör tillsammans med Godstransportrådet Stockholm-Mälardalen, berörda kommuner, representanter för åkerier och speditörer samt övriga delar av näringslivet analysera behovet av ytterligare kapacitet och ytterligare uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland (steg 2).

6.7.1 Min bedömning

Jag ser behov av fördjupade analyser avseende godstransportområdet. Jag kommer därför att återkomma till detta område i mitt slutbetänkande.

Trafikverket har tidigare konstaterat att det råder brist på tillgänglighet till uppställningsplatser och kapacitet vid dessa längs infartslederna till Stockholm. Det innebär att det kan behövas både ökad kapacitet vid befintliga rastplatser som att nya rast- och uppställningsplatser behöver tillskapas. På E4 mellan Stockholm och Uppsala finns i dagsläget en rastplats i Trafikverkets regi (Mora Stenar) samt ett kommersiellt alternativ (Eurostop Märsta). Därutöver finns den före detta rastplatsen Stora Wäsby, som inte uppfyller dagens kriterier för att utgöra rastplats. I jämförelse med övriga leder in mot Stockholm, till exempel E4 söderut och E18, är förekomsten av tillgängliga rastplatser förhållandevis god. Vad gäller målbild för kapacitet anger Trafikverkets utredning att det bör finnas 10-49 platser inom 1 timmes restid, vilket till viss del uppfylls på denna sträcka. Under rusningstrafik, då hastigheten är påtagligt lägre än skyltad hastighet, försämras dock tillgängligheten. Trafikverkets målbild baseras på den långväga trafikens behov. Stor del av den tunga yrkestrafiken i Stockholm är av lokal eller regional karaktär, och även dessa förare har behov kopplat till rast- och vila. Jag bedömer att E4 Stockholm-Uppsala kanske inte är den mest prioriterade sträckan för etablering av nya rastplatser, men samtidigt finns en efterfrågan på ytterligare uppställningsplatser i Stockholms län och ytterligare rastplatser på sträckan i närheten av Arlanda flygplats skulle därför kunna övervägas om det finns ett tillräckligt stort intresse. En eventuell nyetablering bör i möjligaste mån placeras i anslutning till befintliga kommersiella etableringar som kan erbjuda yrkesförare både tillgång till service och trygghet.

6.7.2 Mina förslag till åtgärder

Trafikverket bör tillsammans med Godstransportrådet Stockholm-Mälardalen, berörda kommuner, representanter för åkerier och speditörer samt representanter för övriga delar av näringslivet genomföra en djupare analys av behoven om rast- och uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland (steg 2).

6.8 Ett Arlandapaket med satsning på väg och järnväg

6.8.1 Min bedömning

Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra vägsystemet 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 Arlandapaket som innefattar föreslagna åtgärder, åtminstone fram till och med 2037, men kanske även för en än längre period. Skälet för detta är att dessa åtgärder på olika sätt hänger ihop och behöver genomföras med hänsyn till den kontext som råder i planeringen av transportsystemet.

Dessa åtgärder uppgår till en betydande kostnad, men jag bedömer preliminärt att nyttan för samhället överstiger detta. Dessa åtgärder är enligt min uppfattning både nödvändiga och brådskande för både Stockholms- och Mälardalsregionen som 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. Det vore önskvärt om det kan finansieras inom ramen för befintliga anslag, men jag misstänker samtidigt att det kan bli svårt.

Jag föreslår både i denna och i min tidigare delrapport olika typer av åtgärder där ansvaret för uppgiften och finansieringen normalt sett ligger hos olika aktörer. Mina åtgärdsförslag berör exempelvis staten och Trafikverket, regioner med ansvar för kollektivtrafik, kommuner med ansvar för lokala resecentrum och andra anläggningar och verksamheter, den som kan dra nytta av en förbättrad tillgänglighet till ett visst område och den som direkt använder infrastrukturen i form av spår eller vägar. Jag ser behov av att alla parter i möjligaste mån behöver bidra till att få dessa åtgärder att komma till stånd, även om jag bedömer att staten har den tyngsta rollen att spela. Jag bedömer att det kan bli aktuellt med upplåning av medel för genomförande av investeringar och statlig anslagsfinansiering för de kapitalkostnader som uppkommer, ren anslagsfinansiering, eventuella avgifter och trängselskatter från

användare av infrastrukturen samt motprestationer från olika parter genom egen finansiering av såväl infrastruktur som trafikåtgärder, för att statliga åtgärder ska genomföras. Även medfinansiering av andras investeringar och åtgärder kan eventuellt bli aktuellt.

Det är lätt att tro att kostnader endast är förknippade med att vi vidtar och genomför åtgärder. Jag menar, att om mina föreslagna åtgärder inte genomförs, kommer konkurrensfaktorerna för såväl Arlanda flygplats som för Stockholms- och Mälardalsregionen att försämrats betydligt. Det kommer på sikt resultera i en sämre utveckling och tillväxt i regionen. Jag menar att de föreslagna åtgärderna är ett måste för regionen och för Sverige, för att skapa växtkraft och bättre konkurrensförutsättningar i förhållande till andra regioner i Europa.

Jag kommer att fördjupa mig ytterligare kring dessa frågor och kommer att utveckla resonemangen kring finansiering av de åtgärder som ingår eller ligger utanför ett sådant Arlandapaket. Jag kommer i ett slutbetänkande även att tydligt redovisa hur dessa åtgärder förhåller sig i tid till varandra och vilka beroenden och samband som finns mellan åtgärderna.

6.9 Ett vidare perspektiv bortom 2050

6.9.1 Utvecklad busstrafik eller BRT-lösningar

Min bedömning

Jag bedömer att det kan finnas skäl i framtiden att införa en fullskalig BRT-lösning eller en enklare variant av ett BRT-system. Frågan om BRT-system har redan lyfts på allvar av bland annat Sigtuna kommun. Jag bedömer dock att dels behöver det göras fördjupade analyser kring ett sådant upplägg för att pröva nyttan i förhållande till de kostnader som följer med ett sådant upplägg. Här behöver man även ta hänsyn till eventuellt ändrade resandeflöden om de övriga åtgärder som jag föreslår genomförs, t.ex. de åtgärder jag föreslog i min första delrapport om järnväg. Därtill är min bedömning att det i nuläget snarare som ett första steg handlar om att utveckla den befintliga busstrafiken och påbörja resan mot ett

mer attraktivt kollektivtrafikutbud för resande mellan Märsta – Arlanda flygplats. Utvecklingen av denna trafik kan ske i flera steg, man behöver inte gå till en fullskalig BRT-lösning direkt.

Jag bedömer att en BRT-lösning inte är aktuell under kommande planperiod mellan 2026 – 2037. Däremot kan det bli aktuellt under den period som följer därefter eller strax bortom år 2050, givet att efterfrågan utvecklar sig på ett sådant sätt att nyttan överstiger de kostnader som följer av att bygga en separat infrastruktur för en BRT-lösning.

7 Fortsatt arbete

Bedömning: Mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag inom järnvägs- respektive vägområdet, som följer av min första och denna andra delrapport, kommer att prövas under det fortsatta utredningsarbetet.

Mina slutliga ställningstaganden kommer därför att redovisas i det betänkande som ska presenteras senast den 31 maj 2025. I min slutliga rapportering kommer jag att ge en samlad bild av mina analyser, förslag och konsekvensbedömningar i förhållande till mitt uppdrag.

7.1 Inledning

I denna rapport presenterar jag mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag avseende vägområdet. 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 mina bedömningar och förslag.

Jag kommer i mitt fortsatta utredningsarbete att pröva dessa och tidigare 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 mitt betänkande som ska presenteras senast i slutet av 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 ger idéer kring handlingsalternativ för framtiden.

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

Min förhoppning är även att den grund jag lägger med denna dialog och samverkan även kan vara till nytta för de steg och skeenden som kan följa efter regeringens ställningstagande till mina slutsatser, bedömningar och förslag.

7.3 Kompletterande analyser

Jag kommer i det fortsatta analysarbetet att ytterligare fördjupa mina analyser om brister i spår- och väginfrastrukturen och i person- och godstransporterna 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 alternativ finansiering och 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 Slutrapport

Uppdraget ska i sin helhet redovisas senast den 31 maj 2025, vilket kommer att ske i form av ett betänkande. Jag kommer i mitt slutbetänkande att ge en samlad bild av de slutsatser, bedömningar och förslag som jag gör avseende järnväg och väg och övriga delar som berörs av mitt uppdrag.

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), Handelskammaren Mittsverige, Polar Structure AB, Preem AB, Region Stockholms Näringslivsråd, Stockholms Handelskammare, Strukton AB, Svenska Resebranschföreningen, Svenskt Näringsliv, Svensk Turism AB, Sydsvenska Handelskammaren, Visita, Västsvenska handelskammaren och Östsvenska handelskammaren.

Kommuner och regioner

Arlandaregionen, Mälardalsrådet, Norrköpings kommun, Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten, Region Skåne, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Värmland, Region Västmanland, Region Västerbotten, Region Västernorrland, Region Örebro, Sigtuna kommun, Stockholms kommun, Stockholm Nordost, Sveriges kommuner och regioner (SKR), Täby kommun, Uppsala kommun, Vallentuna kommun, Västerås kommun och Örebro kommun.

Myndigheter och statliga bolag

Försvarets Materielverk (FMV), Försvarsmakten, Konkurrensverket, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), Livsmedelsverket, Luftfartsverket, Länsstyrelsen Stockholm, Länsstyrelsen Uppsala, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturvårdsverket, Polismyndigheten (Polisflyget

respektive Gränspolis), Skatteverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen och Upphandlingsmyndigheten.

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

Utredningen om näringslivets försörjningsberedskap (N2022:08) och Utredningen om elektrifierade transporter (LI 2023:04)

Transportsektorn

A-Train AB, Bolt AB, BRA Flyg, Cabonline, Flixbuss, IATA, Jernhusen, Järnvägssektorns samverkansforum (JBS/TTT), MTR, Mälardalstrafik, Norwegian, Nya Ostkustbanan, SAS, Skånetrafiken, SL, Sveriges Bussföretag, Svenska Regionala Flygplatser (SRF), Resenärerna, Svenska Taxiförbundet, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Transportarbetarförbundet, Svenskt Flyg, Sveriges Åkeriföretag, Taxi Stockholm, Taxiunionen, Train Alliance, Transportföretagen / Svenska Flygbranschen, Transportindustriförbundet, Tågföretagen, Uber, VR, Vy Buss, Öresundsbrokonsortiet och Öresundståg.

Internationellt

Danmark: BaneDanmark, Copenhagen Airport, Greater Copenhagen, Sund & Bael, Transportministeriet

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

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

Övriga

Lars Calmfors, Göran Cars, Tomas Eneroth, Lena Erixon, Peter Larsson (Samordnare), Bo Lennart Nelldal, Mats Nyblom, Magnus Persson, Lars Schyllander, Per Taube och Rune Wigblad m fl .

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. Arlandaregionen, Prioriterade infrastruktursatsningar, Mars 2024
2. Mälardalsrådet, Utvecklingsstrategi för transportsystemet, Systemanalys 2024, Stockholm-Mälardalenregionen bygger Sverige starkare, 2024-05-24.
3. Regeringen, Regeringsbeslut, Beslut om byggstarter och uppdrag till Trafikverket att ta fram förnyat underlag, 2025-02-06, LI2024/01680
4. 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.
5. 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
6. Regeringen, Regeringens proposition 2024/25:28, Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.

7. Regeringskansliet, Arlanda flygplats – en plan för framtiden, DS 2022:11
8. Region Stockholm, Godsstrategi för Stockholmsregionen, Diarienummer 2017-1614.
9. Region Stockholm, Kollektivtrafikplan 2050, Antagandehandling. Beslutad av trafiknämnden den 21 juni 2022.
10. Region Stockholm, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050, Europas mest attraktiva storstadsregion.
11. Region Stockholm, Regionalt trafikförsörjningsprogram, För Stockholms län 2035, Beslutad av regionfullmäktige den 10 september 2024.
12. Region Uppsala, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030.
13. Region Uppsala, Regional utvecklingsstrategi och Agenda 2030-strategi för Uppsala län, fastställd februari 2021.
14. Sigtuna kommun, PM från Sigtuna kommun till Stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats, 2024-05-07
15. Sigtuna kommun, Översiktsplan för Sigtuna kommun, 2022
16. Stockholms stad, Godstrafikplan 2024.
17. Stockholms stad, Översiktsplan för Stockholms stad, 2018.
18. Svenska Taxiförbundet, Branschläget 2024
19. Svenska Taxiförbundet, God Taxitradition, Svenska Taxiförbundets principiella riktlinjer för seriös taxiverksamhet genom konkurrens på lika villkor, Uppdaterad augusti 2023.
20. Svenska Taxiförbundet, Hemställan avseende begäran om särslagstiftning för att stärka konsumentskydd på offentliga trafikterminaler, resecentra m.m., 2024-10-15.
21. Sweco Infrastructure AB, Hållbar kollektivtrafik i den regionala stadskärnan Märsta -Arlanda, 2013-03-18

22. Swedavia AB, Svar på frågor avseende angöring från Arlandasamordningen, 2025-01-30
23. Trafikanalys, Fordon 2024, Trafikanalys statistik 2025:3
24. Trafikverket, Delredovisning av uppdrag från regeringens utredning om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats, 2024-06-20
25. Trafikverket, Rapport, Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda, Regeringsuppdrag från den nationella planen 2022-2033, Publikationsnummer: 2024:114, 2024-09-16. Trafikverket, Trafikverkets genomförandeplan för åren 2024-2029.
26. Trafikverket, Handbok Rastplatser, Stöd för Trafikverkets rastplatser, Publikationsnummer: 2023:098, 2023-05-04.
27. Trafikverket, Rapport, Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, Publikationsnummer 2024:003, 2024-01-15.
28. Trafikverket, Årlig redovisning av regeringsuppdraget säkra uppställningsplatser, 2024-03-26, TRV 2018/77391
29. Trafikverket, Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar, Version 1.0, 2022