

Hanna Bergström, chef trafik och infrastruktur, 072-464 76 08
Mälardalstrafiks diarienummer 172–2025
Landsbygds- och infrastrukturdepartementets dnr
LI2025/01130
SOU 2025:67 – Utredningen Arlandasamordningen

Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet genom e-post:

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar avseende ***SOU 2025:67 Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet***

Mälardalstrafik Aktiebolag (i remissvaret fortsättningsvis benämnt Mälardalstrafik) har tagit del av Utredningen Arlandasamordningens remiss "SOU 2025:67 Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet" och lämnar härmed vårt svar.

Mälardalstrafik ägs av Region-organen i Stockholms, Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. Bolagets uppdrag är att handlägga frågor av gemensamt intresse för ägarna vad gäller regionaltågstrafik, med ansvar för utveckling, upphandling och förvaltning, med ändamål att bidra till ägarnas fullgörande av sina uppgifter som regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Mälardalstrafik är trafikorganisatör för den regionala tågtrafiken i Stockholm-Mälarenregionen och anlitar järnvägsföretag för att utföra driften av Mälartågslinjerna. Genom avtal samverkar bolaget med kommersiella järnvägsföretag som bedriver regionaltågstrafik i området, vilket tillsammans skapar ett storregionalt trafiksystem som binder samman hela Mälardalsregionen.

Att resa kollektivt i regionen ska vara attraktivt, pålitligt och enkelt. Det är avgörande för arbetspendlingen, för resor till studier, för ett starkt näringsliv och för en växande besöksnäring. Mälardalstrafiks verksamhet med Mälartåg och periodbiljetten Movingo förenklar pendlingen över länsgränser som inkluderar både regionaltåg och lokaltrafik. Den samlade trafiken omfattar drygt 15 miljoner resenärer årligen, en omfattning som tydligt visar trafikens stora betydelse för regionen.

För att långsiktigt trygga framtidens resmöjligheter i Stockholm-Mälardalregionen har Mälardalstrafiks ägare gjort betydande investeringar. Idag har Mälardalstrafik totalt 62 tågfordon varav 53 Dosto ER1 och 9 Regina X50. Nyligen togs beslut om att ytterligare anskaffa 13 nya Dosto ER1-fordon som planeras att levereras från 2028. Dessa nya fordon innebär en viktig förstärkning av kapaciteten i ett växande trafiksystem och säkerställer att vi kan möta resenärernas behov under de kommande decennierna.

Det har också gjorts investering i depåkapacitet genom en nybyggd depå i Eskilstuna. För att möta de ökade behoven som följer av både en växande fordonsflotta och ett större planerat underhåll har kapaciteten utökats ytterligare genom tillgång till verkstad i Hagalunds depå, i samverkan med Jernhusen. Detta är en strategiskt viktig del i vår långsiktiga satsning på robusthet och punktlighet i trafiken.

Mälardalstrafik har därmed ett mycket viktigt uppdrag: att binda samman Stockholm-Mälardalregionen genom ett starkt, pålitligt och hållbart regionaltågssystem. Bolagets verksamhet gör det enklare att resa hållbart i Stockholm-Mälardalregionen och bidrar till en attraktiv, livskraftig och växande region.

Allmänt

Mälardalstrafik delar, där det är relevant, de slutsatser och åtgärdsförslag som utredningen presenterar i slutbetänkandet. Detta gäller såväl frågan avseende omförhandling av statens avtal med A-Train som behoven av både ny infrastruktur samt underhållsåtgärder i befintlig infrastruktur.

Arlanda är i Mälardalsrådets systemanalys inom det regionala samarbetet En Bättre Sits (EBS) utpekad som en viktig nod att nå från hela Stockholm-Mälardalsregionen. Med anledning av detta bedriver Mälardalstrafik redan idag en regionaltåglinje som kopplar bland annat Örebro, Eskilstuna, Södertälje, Stockholm och Uppsala direkt till Arlanda. Även Linköping, Norrköping, Tierp och Gävle samt intilliggande orter har genom SJ en direktförbindelse med Arlanda. Denna linje utgör en del av det storregionala regionaltågssystemet i Stockholm-Mälardalen och omfattas av vår biljettsamverkan innebärande att resenärer kan resa i systemet med Mälardalstrafiks periodbiljett Movingo (ej Gävle på SJ:s linje).

På längre sikt efter att Ostlänken färdigställts planeras för fler avgångar mellan Östergötland och Stockholm, Arlanda och Uppsala. På denna tidshorisont är det inte osannolikt med genomgående förbindelser även från Vagnhärad, Nyköping samt Skavsta flygplats som får en station i och med Ostlänken. Att binda samman Arlanda och Skavsta

kan ur ett systemperspektiv skapa möjligheter att stärka Arlanda genom att Skavsta utgör redundans och avlastande kapacitet för Arlanda.

Infrastruktur och punktlighet

Infrastrukturens skick är tyvärr ännu ett hinder för att långa linjer likt vår genomgående linje Örebro-Eskilstuna-Södertälje-Stockholm-Arlanda-Uppsala ska kunna bedrivas med hög punktlighet. Mälardalstrafik uppskattar att Arlandasamordningen med statistik visar på den stora andelen infrastrukturfel. Därtill är Mälardalstrafiks uppfattning att en del av de förseningar som Trafikverket i sin statistik klassificerat som beroende av järnvägsföretagen, i själva verket har sin rotorsak i infrastrukturfel.

Detta gäller framför allt följdförseningar som uppstått när en avgång tvingats invänta fordon eller personal vid större infrastrukturfel, som i sin tur resulterat i att fordon och personal hamnat i fel omlopp. Det förekommer att dessa förseningar kodas som orsakade av järnvägsföretaget i stället för det aktuella infrastrukturfelet som var rotorsaken, varför det finns en gråzon i statistiken.

Utöver att utbyggnaden av fyrspår från länsgränsen Stockholm/Uppsala till Uppsala C genomförs är den viktigaste åtgärden att järnvägsanläggningen i hela systemet underhålls och rustas upp så att punktlighet och regularitet förbättras. För att resenärerna ska välja tåget till Arlanda är det viktigt att de kan lita på att tåget går som förväntat, både vid pendling till arbetet och när tågresan är en anslutningsresa till en flygresan. Utbyggnad av planskildheterna i Myrbacken och framför allt Skavstaby samt utbyggnad av Arlanda C och Märsta station skulle även bidra till färre beroenden mellan tågslag och därigenom mindre störningskänslighet.

Gällande Märsta station ser Mälardalstrafik mycket positivt på att den finns med som namngivet objekt i Trafikverkets nyligen publicerade förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037. Förutom ökad kapacitet och förbättrad robusthet som nämnts ovan skapas även förutsättningar för att utveckla kollektivtrafiken omkring Märsta, bland annat den alternativa resvägen med buss till Arlanda via Märsta. Stärkt kollektivtrafik i stråket Arlanda-Märsta har stor betydelse för fungerande arbetspendling, men även för att säkra redundans och robusthet för trafiksystemet i stort.

I ett vidare perspektiv är stora delar av infrastrukturen i Stockholm-Mälardalregionen inte anpassad till den stora efterfrågan på resor och tågavgångar. Flera av de viktiga tåglinjerna som ska trafikförsörja regionens behov av resor, inklusive resor till Arlanda, bedrivs till stor del på enkelspåriga sträckor som exempelvis på Mälardalbanan, Svealandsbanan, Nyköpingsbanan och Dalabanan. Därtill är kapacitetsutnyttjandet på Västra och Södra stambanorna samt på Ostkustbanan högt. Denna situation i kombination med en otillräckligt underhållen järnvägsanläggning bidrar till lägre punktlighet och begränsningar i möjligheterna att utveckla trafikutbudet. En utveckling av trafiken till och från Arlanda vidgar ytterligare behovet av åtgärder genom investeringar och reinvesteringar i

infrastrukturen i hela regionen, enligt tidigare beslutad systemanalys inom det regionala samarbetet En Bättre Sits (EBS).

För att kunna utöka trafiken via Arlanda, på befintliga linjer eller med en större andel genomgående tåg från söder om Stockholm, är det viktigt att tillräcklig uppställningskapacitet i Uppsala och dess omedelbara närhet tillgodoses av Trafikverket.

Mälardalstrafik ansvarar för att tillgodose att det finns tillräcklig depåkapacitet med verkstadsspår för vår trafik vilket gjort genom uppförande av en tågdepå i Gredby, Eskilstuna. Mälardalstrafik tillgodoser även uppställningskapacitet för våra fordon inom depåområdet.

Utöver depån i Gredby ser Mälardalstrafik på sikt behov av ytterligare en depå för att möjliggöra framtida trafikökningar samt för att öka redundansen och driftsäkerheten kopplat till trafikdriften. Mälardalstrafiks styrelse har nyligen fattat ett inriktningsbeslut om att en framtida ny depå ska lokaliseras till Fullerö, Uppsala län. Detta skapar förutsättningar för fortsatt utveckling av tågtrafiken via Arlanda, och ställer samtidigt ytterligare krav på infrastrukturens robusthet i stråket Stockholm-Arlanda/Märsta-Uppsala som i och med detta får en ännu större betydelse i Mälardalstrafiks linjenät.

Uppställningsspår som kan användas av alla aktörer är dock av stor vikt att det finns på platser som exempelvis Uppsala där många linjer vänder, vilket bör vara Trafikverkets ansvar att tillgodose. Brist på uppställningsspår medför ökat behov av trafikering med tjänstetåg (tomma tåg) som ytterligare tar upp kapacitet på den redan hårt belastade infrastrukturen.

Arlanda och Skavsta i samverkan – behov av systemperspektiv

Liksom för tågtrafiken gäller för flygtrafiken att det måste finnas ett systemperspektiv i planeringen. Såväl Bromma flygplats som Skavsta flygplats har tidigare spelat viktiga roller i Stockholm-Mälardalens flygtrafikförsörjning. Detta har på senare tid förändrats i och med att de mest frekventa flygbolagen på Bromma och Skavsta flyttat hela eller merparten av sina verksamheter till Arlanda.

I och med Ostlänkens ibruktagande flyttas Skavsta dock restidsmässigt närmare Stockholm med en direkt järnvägsförbindelse och snabbare förbindelser till Skavsta skapas även från flera andra orter. Detta ökar återigen attraktiviteten för Skavsta och kommer sannolikt på nytt förändra förutsättningarna för Stockholm-Mälardalens flygtrafikförsörjning. Inför att detta sker är det därför viktigt att på systemnivå utreda vilka roller Arlanda och Skavsta bör spela för att på ett effektivt sätt tillsammans skapa god tillgänglighet för invånarna i Stockholm-Mälardalen med omnejd. Detta systemperspektiv behövs för att Mälardalstrafik proaktivt ska kunna ta ansvar för trafikförsörjningen.

Information och marknadsföring

Utredningen lyfter fram att järnvägen generellt i Sverige hamnat i en dålig dager med anledning av exempelvis den låga punktligheten och oförutsedda trafikavbrott. Det är därför viktigt att hela järnvägsbranschen, såväl tåg företag som infrastruktur förvaltare, tillsammans lyfter fram de åtgärder som vidtas för att förbättra tågtrafiken.

Mälardalstrafik arbetar kontinuerligt tillsammans med vårt trafikföretag med olika typer av aktiviteter med syfte att förbättra punktligheten och minska antalet inställda avgångar. De förbättringsinsatser som genomförs är vi måna om att informera våra kunder och samarbetspartners om. Som ett exempel kan nämnas att Mälardalstrafik nyligen informerat om att vi från och med februari 2026 stärker vår depåkapacitet för fordonsflottan genom tillgång till ett verkstadsspår i Hagalunds depå norr om Stockholm.

Satsningen i Hagalund möjliggör att vi kan utföra underhåll och service på ytterligare en plats vilket minskar sårbarheten och ger större driftssäkerhet i hela linjenätet. In en förlängning medför det även till att vi på ett bra sätt kan ta emot de 13 nya fordon som är beställda och bidrar till att regional tågssystemet i Stockholm-Mälardalen kan fortsätta att utvecklas.

Utöver de insatser som Mälardalstrafik och övriga aktörer i tågbranschen gör är det sedan viktigt att även staten tar sitt ansvar och säkerställer att det finns kapacitet och robusthet i infrastrukturen.

Gällande marknadsföring och kommunikation arbetar Mälardalstrafik kontinuerligt med olika typer av insatser för att stärka bilden av svensk järnväg. Detta består av kampanjer som generellt ökar kunskapen och kännedom om varumärket järnväg och Mälardalstrafik.

Mälardalstrafik arbetar även med mer riktade marknadsinsatser, till exempel kampanjer som beskriver fördelarna med att åka bekvämt och effektivt med Mälartåg, samt möjligheterna att pendla i hela Stockholm-Mälardalen med periodbiljetten Movingo. Dessutom arbetas kontinuerligt med att förbättra löpande kommunikation och trafikinformationen till resenärer genom att exempelvis utveckla vår app med nya funktioner.

Biljettsystem

Utredningen framför önskemål om ett sammanhållet biljettsystem för resor över länsgränser. Ett sådant biljettsystem finns redan idag i form av periodbiljetten Movingo. Därtill är det naturligtvis viktigt att det sker ett kontinuerligt förbättringsarbete avseende Movingo och enkelbiljetter. Både period- och enkelbiljetter är viktiga att arbeta vidare med eftersom Arlanda både är en stor arbetsplats dit människor pendlar men även en plats dit många sällanresenärer åker till och från för anslutande resor med flyg.

Mälardalstrafik ser mycket positivt på utredningens förslag avseende en slopning eller reducering av passageavgiften för resande till och från Arlanda. Dagens avgift hämmar kollektivt resande till Arlanda då den exempelvis i relationen Stockholm C-Arlanda C med

enkelbiljett utgör mer än 60 procent av det totala biljettpriset för kunden. Ett slopande av avgiften skulle därför vara mycket positivt för resandet med tåg till och från Arlanda.

Dialog och verkställande

Mälardalstrafik tackar för möjligheten att delta och lämna synpunkter i denna remiss och ser fram emot fortsatt dialog med samtliga berörda aktörer för genomförande av utpekade insatser samt utveckling av Arlanda och regionaltågstrafiken i Stockholm-Mälardalen.

Med vänliga hälsningar

Styrelsen för Mälardalstrafik Aktiebolag

gm. Helena Ekroth

Verkställande direktör

Mälardalstrafik Aktiebolag