

Trafik och samhälle
My Larsson
E-post my.larsson@regionuppsala.se

Regeringskansliet

Svar på remiss om Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67)

Region Uppsala tackar för möjligheten att lämna synpunkter avseende slutbetänkandet SOU 2025:67 ”Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet”. Region Uppsala samverkar därutöver inom Mälardalsrådets En Bättre Sits och står bakom Mälardalsrådets inskickade yttrande.

Övergripande

Region Uppsala anser att utredningen skulle kunna ha ett mer holistiskt perspektiv på kollektivtrafiksystemet och infrastrukturen runt om Arlanda. Det föreslås många åtgärder, både i väg- och järnvägsinfrastruktur samt trafikering, men det framgår inte hur de olika satsningarna ska samspela med varandra och hur en avskaffad stationsavgift påverkar efterfrågan på resor i andra delar av transportsystemet. Utredningen har en tydlig utgångspunkt i dagens brister och behov men förhåller sig, i Region Uppsalas mening, inte tillräckligt till behov som väntas uppstå i framtiden. Det bör även finnas ett tydligare fokus på andra incitament för att stärka resandet på järnväg som ökar attraktiviteten att nyttja tåget som färdmedel till Arlanda flygplats. Till exempel ska tågresenärer ha möjligheten att ta del av digitala tjänster ombord, bland annat för att kunna arbeta digitalt. Ingen enskild aktör kan lösa de utmaningar som finns gällande uppkoppling på tågen, här behöver samverkan ske mellan bland annat staten, tågforetagen och mobiloperatörer för att nå lösningar.

Utredningen har en tydlig utgångspunkt i dagens brister och behov med Region Uppsala anser inte att den förhåller sig tillräckligt till framtida behov.

Arlanda är ett nationellt intresse för näringslivets utveckling och internationella konkurrenskraft, och ska vara Nordens ledande flygplats

Internationell tillgänglighet är avgörande för att upprätthålla Stockholm-Mälardalsregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft. Det gäller inte minst för att kunna attrahera och behålla huvudkontor och för besöksnäringen. Koncentrationen av beslutsfunktioner, internationella flygförbindelser, högspecialiserade funktioner och stora evenemang till Stockholm-Mälardalsregionen understryker därtill betydelsen av en hög nationell tillgänglighet. För Uppsala län

spelar Arlanda en avgörande roll för länets attraktionskraft och möjlighet att utvecklas såväl lokalt som regionalt och storregionalt. Från Uppsala län arbetspendlar dagligen över 6000 personer och antalet besökare till länet som anländer från Arlanda är stort, där resandet inte bara är fokuserat till/från Uppsala utan hela länet. Näringslivetableringen är stark i länet och för att den utvecklingen ska fortsätta ske i positiv takt spelar Arlanda flygplats en viktig roll.

Konkurrensen med andra internationella flygplatser i Norden är en utmaning. Arlanda är numera bara tredje störst i Norden, efter Kastrup/Köpenhamn och Gardermoen/Oslo sett till antal passagerare. För att stärka Arlandas utveckling behövs ett konkurrenskraftigt resandeunderlag och en näringslivsutveckling som kan skapa ett ökat underlag för strategiskt viktiga direktförbindelser, inklusive godstransporter. Detta understryker, bland annat, vikten av god tillgänglighet till flygplatsen med landtransporter.

Fyra spår

Region Uppsala instämmer fullt ut i slutsatsen att högsta prioritet är att utbyggnaden av Fyra spår från länsgränsen till Uppsala C blir av som planerat för att få ökad kapacitet i stråket och därmed möjlighet att öka tågtrafiken i framtiden. Upprustning av befintliga spår där det idag finns trafikbegränsningar är en förutsättning för att bli av med den hastighetsreducering som i dagsläget förlänger restider på järnväg för resenärer till Arlanda.

Utbyggnaden av fyra spår möjliggör en utökning av tågtrafiken. Med det följer ett behov av utökad depåkapacitet i nära anslutning till spåren för uppställning och underhåll av fordon. För att möta framtida behov har regionfullmäktige i Region Uppsala i februari 2025 beslutat om markförvärv om 23 hektar mark i Fullerö för att på sikt kunna etablera en ny tågdepå.

Avveckla stationsavgiften

Region Uppsala bedriver och utvecklar kollektivtrafik som passerar Arlanda och ser positivt på utredarens förslag att lyfta upp stationsavgiften till omförhandling och utse en separat förhandlare. Region Uppsala behöver om så sker fortsatt samverka främst med Region Stockholm för att säkra ökad tågkapacitet för att nyttan ska kunna realiseras om en omförhandling med A-train leder till att stationsavgiften på Arlanda C försvinner för resenärerna. Detta skapar nya möjligheter att öka resandet på järnväg vilket också är i linje med Region Uppsalas persontågsstrategi.

Arosbanan

Rapporten lyfter i det längre perspektivet fram att det är intressant att belysa Arosbanan. Region Uppsala menar att Arosbanan borde ha funnits med i ett eventuellt Arlandapaket som ett sätt att säkerställa att den blir föremål för mer genomgripande analyser.

Arosbanan är en arbetsbenämning på förslaget till en ny järnväg mellan Uppsala och Enköping. Den ger direktkoppling till Arlanda från Karlstad-Örebro-Västerås-Enköping via Uppsala. 600 000 människor får 30–60 minuter kortare restid till Arlanda med tåg och har möjlighet att resa direkt utan byten mellan olika tåg. Ett exempel som Region Uppsala har utrett är att restiden idag med kollektivtrafik mellan Västerås-Arlanda kan kortas ned från dagens cirka två timmar till cirka 50 minuter med en sådan länk vilket skulle öka upptagningsområdet för Arlanda ur ett tillgänglighetsperspektiv.

Tillgänglighetsvinsterna förstärker och fördjupar regionförstoringen i norra Stockholm-Mälarenregionen och underbygger även näringslivets konkurrenskraft. Den bidrar också till utvecklingen av flerkärnighet och stärker Uppsala och Västerås som storregionala nodstäder.

Med Arosbanan avlastas befintliga järnvägssträckor som idag har kapacitetsbrist: Mälarbanan öster om Enköping och – delvis – Ostkustbanan mellan Stockholm och Arlanda. Miljö- och klimatnyttan är framför allt att resor med bil längs sträckan kan ersättas med tågresor. En stor nytta realiserar också genom att Stockholm C avlastas med regionalt resande till och från Arlanda och ger utrymme för mer lokal expansion.

Arosbanan finns inte med i den nationella järnvägsplanen men markreservat finns sedan länge i Uppsala och Enköping kommuns översiktsplaner. I Region Uppsalas persontågsstrategi med målbild 2040–2050 och i Mälardalsrådets Systemanalys för 2045 finns Arosbanan angiven.

För Arlandas konkurrenskraft är det fördelaktigt om Arosbanan är på plats när en ny gränsbana mellan Karlstad-Oslo genomförs, så att tillgängligheten till Arlanda stärks från Örebroområdet. Annars riskerar nya flygresemönster etableras när tidsavstånden till Oslo/Gardemoen sjunker.

Nya reserelationer för fjärrtåg

Att fjärrtåg, från till exempel Malmö eller Göteborg, angör Uppsala C har positiv inverkan i form av ökade möjligheter till arbets- och fritidsresande till Uppsala län och stärkt koppling till andra nodstäder i Sverige genom en direktkoppling med tåg. Region Uppsala instämmer i att sådana nya tågrelationer är positiva och kan öka tillgängligheten till Arlanda flygplats, men det kräver dock att en depå i Uppsalaområdet kommer på plats samt att ytterligare två genomgående spår på Uppsala C tillkommer.

God tillgänglighet för busstrafiken

Region Uppsala ser positivt till det föreslagna målet om 60 procent marknadsandel för kollektivtrafiken år 2030. Som ansvarig för kollektivtrafikens drift och utveckling i länet har regionen ett stort ansvar att säkerställa ett transportsystem som möter dagens och framtidens resandebehov. Kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt, jämlikt och effektivt alternativ för alla invånare. Region Uppsala har noterat att bussresenärer upplever bristande orienterbarhet och långa gångavstånd när

terminal 5 inte har ett nära hållplatsläge. Det är därför av stor vikt att hållplatslägen framöver placeras i närhet till samtliga terminaler likt hur det var tidigare.

Arlanda har ett stort och varierat arbetsplatsområde med många betydande funktioner. Arbetskraften kommer främst från Sigtuna- och angränsande kommuner och från Uppsala län arbetspendlar dagligen 6000 personer. För att uppnå målet om 60 procent marknadsandel för kollektivtrafiken är det avgörande att det på ett effektivt sätt går att resa mellan Arlanda C och terminalerna, cargoområdet och hangarerna. Flygplatshållaren erbjuder idag interna bussar för att transportera både passagerare och personal inom Arlanda flygplatsområde, dessa behöver utvecklas och anpassas till dagens och framtidens resandebehov för att kollektivtrafiken ska vara ett starkt alternativ.

Samordnaren föreslår utredning av ett antal nya expressbusslinjer i tvärförbindelser som ytterligare kan bidra till att vägkapaciteten nyttjas mer effektivt. Flera av dessa förslag ligger redan i linje med Region Stockholms Kollektivtrafikplan 2050. När det gäller busslinjer som trafikerar med koppling i Uppsala län ser Region Uppsala fram emot ett fortsatt samarbete med Region Stockholm för att utreda dessa närmare.

Behov av ökad kapacitet på E4 norr om Arlanda

I utredningen föreslås inga konkreta åtgärder i väginfrastrukturen inom Uppsala län. Enligt trafiksimulering 2050 (se "ÅVS Trafikplats och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling") uppgår trafikflödena på E4 söder om Uppsala till en årsmedeldygnstrafik om 70 000 fordon, vilket är över den erfarenhetsmässiga kapacitetsgränsen för en motorväg med två filer i vardera riktningen. De ökade flödena är delvis en följd av den omfattande exploateringen av Uppsalas sydöstra stadsdelar. I början av 2030-talet väntas en ny trafikplats öppnas för trafik mellan Uppsala och Knivsta, vilket ger en ökad tillgänglighet till Arlanda men också ökade flöden på E4 norr om Arlanda. Redan idag förekommer en köbildningsproblematik på E4 genom Uppsala under eftermiddagsrusningen till följd av kapacitetsbrister. Region Uppsala föreslår en utredning som ska påvisa hur en godtagbar kapacitet på E4 mellan Arlanda och Uppsala med omkringliggande vägnät ska uppnås i ett 2045-perspektiv. Det är centralt att vägsystemet inte överdimensioneras med följderna att personbilstrafiken tar färdmedelsandelar från den spårbundna trafiken. I en utredning bör därför fyrstegsprincipen tillämpas till fullo.

Avslutningsvis vill Region Uppsala betona vikten av omförhandling gällande stationsavgiften. Tillgängligheten är avgörande för hur kollektivtrafiken till Arlanda kan utvecklas, och dagens stationsavgift försvårar detta avsevärt.

För Region Uppsala

Helena Proos (S)
Regionstyrelsens ordförande

Johan Von Knorring
Regiöndirektör