

2025-09-05

Marie Halldin
Översiktsplanerare marie.halldin@sigtuna.se

Vår beteckning KS/2025:353
Er referens LS2025/01130

Remissyttrande SOU 2025:67 Arlanda port till svenska välståndet

Övergripande synpunkter

Arlandaförhandling positivt

Sigtuna kommun välkomnar den samordnade utredningen kring Arlanda och dess framtid. Slutsatserna i SOU 2025:67 står mestadels mycket nära Sigtuna kommuns önskade åtgärder för att uppnå en strategisk och positiv utveckling kring Arlanda flygplats, i Mälardalen och i hela Sverige.

Även Arlandaregionen, där Sigtuna kommun ingår, välkomnar att utredningen pekar ut ett antal viktiga åtgärder. Det är nödvändiga satsningar som Arlandaregionen har pekat ut i decennier. Nu är det viktigt att gå från ord till handling och starta planering och genomförande.

Sigtuna kommuns bedömning är att samhällsbygget runt flygplatsen, med tonvikt vid infrastrukturen, är en direkt avgörande faktor för att utvecklingen av Arlanda flygplats ska bli framgångsrik och för att samhällets samlade nyttor ska tillvaratas. Här delar kommunen helt slutbetänkandets slutsats att uteblivna satsningar på Arlanda leder till försämrad tillväxt. Sigtuna kommun är värdkommun för Arlanda och har i och med planmonopolet en särskild roll och ett ansvar att bidra till en konkurrenskraftig och långsiktigt hållbar utveckling av Sveriges största flygplats. Sigtuna kommun vill skapa förutsättningar för stärkt tillgänglighet till Arlanda från hela Mälardalen och på sikt även längre västerifrån.

Sigtuna kommun ser positivt på ett samarbete inför en Arlandaförhandling, där kommunal planering, regionala mål och statliga intressen kan samordnas för att nå gemensamma mål.

Synpunkter kollektivtrafik

Buss rapid transit (BRT)

I slutbetänkandet saknas ett Bus rapid transit (BRT)-stråk mellan Arlanda flygplats och Märsta station. Det ser Sigtuna kommun som en allvarlig brist.

Förslag på sträckning och vinster med BRT har arbetats fram av Swedavia tillsammans med Sigtuna kommun. Båda parter är överens om att det är en samhällsekonomisk lösning som möter flera av målen i slutbetänkandet. Den förespråkas också i *Översiktsplan 2022 för Sigtuna kommun* som en tidseffektiv och kapacitetsstark tvärförbindelse.

SOU 2025:67 för fram behovet av att skapa redundans i regionen, öka tillgängligheten till Arlanda flygplats och av att trygga riksintresset för kommunikation till Arlanda samt Sveriges internationella tillgänglighet är avgörande faktorer för Arlandas och Sveriges framtid. Den föreslagna expressbusstrafik som föreslås i slutbetänkandet kan vara ett första steg i utvecklingen av den existerande bussförbindelsen mellan Märsta station och Sky City. Det behövs dock en mer effektiv och kapacitetsstark lösning med en fast tvärförbindelse inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta för att uppnå ovanstående. Sigtuna kommun ser dessutom hur en sådan fast förbindelse i framtiden kan ansluta till ett tvärgående kollektivtrafikstråk österut och vidare västerut och i förlängningen till Oslo, för ökad tillväxt och integration av Mälardalen med Stockholm Arlanda.

Då kan Arlanda bli det nav som håller ihop samtliga trafikslag, regionalt, nationellt och lokalt. Slutbetänkandet borde därför förespråka en snabb tillförlitlig förbindelse till befintliga kollektivtrafikstråk, som komplement till Arlandabanan.

Flygplatsstaden

Sigtuna kommuns syn på tillväxten kring Arlanda är att den tar sin början i "ekosystemet" kring en flygplats. Tillgängligheten till Arlanda är beroende av infrastrukturinvesteringar. Trafiksystemet är idag mycket sårbart och saknar nödvändig robusthet. Trafikverket måste få mer resurser och möjlighet att förbättra verkställigheten på beslutade projekt, inte minst så att näringslivet som förser Arlanda med tjänster kan få god kollektivtrafikförsörjning för sin personal. Dessvärre lyser denna typ av förstärkt, nödvändig, infrastrukturplanering med sin frånvaro i slutbetänkandet, vilket borde vara en förutsättning för tillväxt.

Sigtuna kommun rustar för utvecklingen av flygplatsstaden, utifrån regionalt behov främst, men ser också att flygplatsens omland skulle kunna vara en alternativ etableringsplats för nationella och internationella intressen. Världkommunens roll att underlätta planering för ett fungerande omland tas inte upp, trots att slutbetänkandet konstaterar att hela 27% av Sveriges befolkning bor i Stockholm-Uppsalatrakten och med Mälardalen är närheten nära 50% av Sveriges befolkning.

Slutbetänkandet förordar trafiklösningar som tillgodoser en relativt liten del av användarna, till exempel affärsresenärer. För att kunna dimensionera kollektivtrafikbehovet till arbetsplatserna behöver slutbetänkandet även tydliggöra och beräkna behovet av kollektivtrafik för personal utan bil, till exempel ungdomar och för skift över hela dygnets timmar. Bussförbindelserna är idag obefintliga eller

otillräckliga för denna grupp som ofta saknar körkort. Detta blir särskilt kännbart i Sigtuna kommun med sin direkta geografiska närhet till flygplatsen.

Kommunen som värdkommun för Arlanda bevakar även att utrymme för framtida trafiklösningar inte byggs bort i den fysiska planeringen, något som är särskilt viktigt för strategiska långsiktiga ställningstaganden, även om trafiklösningar bedöms vara mindre kostnadseffektiva i dagsläget och inte genomförs förrän om flera år.

Expressbussar

Den stora delen pendlare behöver lösningar som stärker och utökar befintlig kollektivtrafik som förser bostadsområden med goda pendlingsmöjligheter. Denna grupp är känslig för kostnad och det är långt ifrån säkert att expressbussar är ett alternativ.

Skiftesarbetare och instegsarbetare, grupper som Arlanda är beroende av, saknar ofta alternativ till kollektivtrafik och därför blir störningar i trafiken rejält kännbara redan i dagsläget. Det är grupper som drabbas särskilt hårt av uteblivna satsningar i kollektivtrafiken.

Ytterligare en svaghet med expressbussar är att de i likhet med ordinarie vägtrafik drabbas av rusningstrafik på väg 263 och E4:an. Expressbussar får därför inte bli den enda åtgärden för att öka tillgängligheten till Arlanda. En BRT har större samhällsnytta och är en åtgärd som kan startas omgående med omedelbar avlastning åt de två viktigaste vägarna in till Arlanda.

Robusthet

Arlandabanans urspårning 2023 var kännbar under lång tid för lokalsamhället och drabbade resenärer och pendlare till Arlanda särskilt hårt. Det tog för lång tid att sätta in ersättningstrafik för den obrukbara Arlandabanan och trafik omdirigerades via en underdimensionerad Märsta station. Det blev en bekräftelse på det som Sigtuna kommun hävdade under många år, att trafiksystemet kring Arlanda är för skört för det viktigaste resmålet och arbetsplatsen i en region som omfattar både Stockholms län med omgivande län och orter ute i landet. Märsta station med en fast förbindelse till Arlanda är avgörande för robustheten till och från Arlanda.

Den första kontakten med Stockholm och Sverige är Arlanda med dess omland. Sigtuna kommun arbetar därför konsekvent i varje detaljplan och bygglov, i varje trafikförordning och tillsammans med Region Stockholms trafikförvaltning för att säkerställa smidiga byten, hög tillgänglighet och god nåbarhet. Statliga och regionala intressen måste på allvar börja planera flygplatsstaden och upplevelsen av att resa till Arlanda, tillsammans med kommunen, som länge planerat inte bara för kommunens invånare, utan även för regionala och nationella resande.

Sigtuna kommun menar att slutbetänkandets lösning för robusthet försvagas kraftigt av att det saknas en BRT-lösning mellan Arlanda och Märsta station. Om robustheten i kollektivtrafiken ska tas på allvar behöver trafiklösningarna vara permanenta.

Märsta station

Sigtuna kommun välkomnar att slutbetänkandet förordar ombyggd Märsta station och bangård i nationell plan 2026-2037. Tillsammans med övriga järnvägs- och väginfrastrukturåtgärder kommer en välbehövlig och eftersatt upprustning att komma till stånd som gynnar hela landet och regionalt resande.

Märsta stations betydelse för redundansen och robustheten i trafiksystemet bör nämnas under rubriken Flygplats i slutbetänkandet.

Stationsavgift Arlandabanan – inte på bekostnad av andra infrastruktursatsningar!

Sigtuna kommun delar slutbetänkandets slutsats att avstigningsavgiften behöver tas bort på sikt.

Dock måste summan av ersättning för avgiftens borttagande vägas mot kostnaden för trafikinvesteringar i regionen. Slutbetänkandets åtgärdsförslag beräknas uppgå till minst 14 miljarder, exklusive utköp av avstigningsavgiften. Om en ny eller ändrad perrong ska anläggas på Arlanda blir det fråga om ytterligare miljarder som måste till.

Dessa kostnader måste alltså vägas emot en investering i BRT och utökad busstrafik till grannlänerna och grannkommunerna och en förlängd Roslagsbana. Dessa åtgärder utgör förmodligen endast en liten del av ersättningen för Arlandabanan avstigningsavgift men åstadkommer större nytta för ett större omland, och för fler berörda resande och pendlare i närtid och utifrån dagens eftersatta situation.

Värt att notera är att avstigningsavgiften på Arlanda har kommit med i granskningsförslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS), medan strategiska infrastruktursatsningar har uteslutits även om de tidigare legat med i RUFS. I praktiken innebär detta att dessa satsningar inte kommer att utredas och inte kan komma ifråga för nationell plan. Det får inte bli så att borttagande av avstigningsavgiften sker i stället för långsiktiga infrastruktursatsningar som behövs i regionen.

Sigtuna kommun menar att Arlandas förlängda perrong ska in i nationell plan först i nästa omgång. Arlandabananans perronger ökar en redan tillgänglig tjänst medan Märsta station, BRT och säkerhetstänkande (robusthet, beredskap) är långt mer prioriterat i ett kort perspektiv, för lokala, regionala och nationella behov. En svår omständighet är att staten saknar rådighet över Arlandabanan. Om det ska förhandlas klart innan övriga projekt kan anläggas inom planperioden för nationell plan, skjuts många redan idag helt nödvändiga projekt ytterligare på framtiden. Projekten har aviserats i över 10 år och har fått vänta i minst två nationella planer.

Synpunkter vägtrafik

Bredda E4, bygg fler och förbättra trafikplatser

Sigtuna kommun delar slutbetänkandet slutsats att storstadsregionen Stockholm-Uppsala tillhör de områden i Sverige som kommer att få en högre utvecklingstakt än övriga Sverige. Det är en kännbar verklighet redan idag. Det står helt klart för Trafikverket, Swedavia, kommunen, användare och näringslivet, att dagens situation kräver omedelbara åtgärder och att systemet absolut inte står rustat för framtida

beräknade behov. Sigtuna kommun delar därför slutbetänkandets slutsats att framkomlighetsproblematiken till Arlanda inverkar menligt på hela regionens och landets tillväxt.

Kommunen delar uppfattningen att breddningen av E4 mellan Häggvik-Arlanda samt ombyggda, kompletterade och nya trafikplatser behöver komma till stand genast. Åtgärden har tidigare funnits med i nationell plan och måste åter läggas in och finansieras i kommande nationell plan. Sigtuna kommun menar att *inte* bredda E4:an blir en utmaning för riksintresset för kommunikation till och från Arlanda och att uteblivna satsningar påverkar tillväxten negativt i Stockholmsregionen och i Sverige. Det är därför också av högsta vikt att avlasta E4:an genom att öka andelen kollektivtrafikresande till Arlanda.

Sigtuna kommun menar att de ITS-lösningar för E4:an som slutbetänkandet förespråkar är en onödig investering. Dessutom riskerar trafiksäkerheten att påverkas kraftigt, till exempel om bussfältet påbjuds under pågående rusningstrafik. I ett läge där det är ont om investeringsmedel blir ITS inte ett akut behov, särskilt när andra trafikslag är i stort behov av ny digitalisering, till exempel tågtrafiken.

Godstrafik

För att få en korrekt bild av hela transportbehovet i Arlandas omland, behöver näringslivets behov av att dels komma till och även förbi Arlanda, omgående ingå i den långsiktigt strategiska planeringen. Det gäller samtliga trafikslag: väg, järnväg, sjöfart och flyg. När godstrafiken inkluderas tidigt i den strategiska planeringen, både ur framkomlighets- och utrymmessynpunkt men även som del i den gröna omställningen, är det uppenbart hur stor roll godstrafiken spelar i transportsektorn. Detta gäller inte minst utrymmesbehov för förespråkad elektrifiering av godsfordon, uppställningsplats och yta för omlastning av gods. Andra exempel är Rosersbergs logistikområde inklusive Rikskombiterminalens betydelse för logistiken i området, samspel med andra terminaler och hur dessa tillsammans påverkar omlandets trafiksituation.

Det saknas även framåtblickande såsom till exempel drönartrafik som kan komma att kräva utrymme i fysisk planering.

Alla trafikslag kombineras i värdkommun Arlanda, därför måste godstransporter redan tidigt inkluderas i trafikanalyser och i den långsiktiga planeringen av alla transportbehov. Godstrafik måste vara en utgångspunkt, inte minst utifrån ett tillväxtperspektiv.

Synpunkter övriga områden

Trängselskatt

Rent principiellt ställer sig Sigtuna kommun avvisande till att en avgift bekostad av förbipasserande trafik ska finansiera Arlandas investeringsbehov. När trängselskatt infördes första gången i Stockholms innerstad var det ett styrmedel för att komma tillrätta med trängsel inne i staden genom att med ekonomiskt incitament öka kollektivtrafikandelen. Är trängselskatt nu ett sätt att få in medel till investeringar behövs en helt annan underbyggnad. Skälet till att införa biltull, nu som finansiering,

öppnar för en helt förändrad marknad för investeringar vars konsekvenser inte har utretts.

Förutom rent principiella skäl, är det risk att det uppstår en situation där ett av Sveriges mest trafikerade stråk mellan Stockholm och Uppsala ska bära investeringar som hela Sverige främjas av.

Slutligen menar kommunen att det behövs mer information för att till fullo ska kunna utvärdera idén om vägavgifter. Är det trafiken till och från Arlanda som ska bekosta investeringar och vad blir då effekten för pendlare, godstransporter och kollektivtrafikanvändandet? Vad innebär det för lokalsamhället, regionalt, nationellt? För pendlare, godstrafik, småföretagare, investeringsviljan i området? Vilken zon avses, ska biltullarna som nu existerar tas bort när de införs i Häggvik? Vad blir konsekvenserna för Stockholms stad och försvinner i så fall syftet med dagens trängselskatt? Ska det finnas fler zoner istället och Arlanda utgöra en egen zon och hur skulle det gynna tillväxten kring Arlanda?

Tills konsekvenser av förslaget om biltullar har utretts kan inte Sigtuna kommun ställa sig bakom förslaget. Finansiering av åtgärderna vid Arlanda måste ske med andra medel.

Återstående frågor

Områden som ingår i "Arlanda"

Sigtuna kommun delar inte slutbetänkandets uppfattning att en rad projekt räknas in som behövliga för Arlandas tillväxt. Flera av dem kan lösas med nyinvestering av kollektivtrafik såsom förlängd Roslagsbana. Framförallt är det projekt som påfart från Sollentuna-Häggvik, åtgärder i Järfälla samt ombyggnad av Stockholm C som borde beskrivas i helt andra sammanhang.

Sigtuna kommun ser risk för att projekt ställs mot projekt, särskilt om objekten ska ingå i kommande nationell plan. Erfarenheten har tyvärr hittills varit att Märsta station har prioriterats av Trafikverket öst men nedprioriterats nationellt. Sigtuna kommun har under tiotals år sett andra projekt få förtur, och Arlandaregionen har återigen sett hur uteblivna investeringar påverkar hela tillväxten i regionen. Att slutbetänkandet lägger in projekt för att öka tillgänglighet via väg, i områden utan direkt påverkan på Arlanda, ser kommunen som urvattning av slutbetänkandet.

.....
Åsa Aalto

t.f. Samhällsbyggnadschef

Samhällsbyggnadskontoret

.....

Daniel Lindqvist

Kommundirektör