

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
planering

Tågföretagens remissvar: Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU: 2025:67)

Tågföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tågföretagen har tagit del av utredningen Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67) och inkommer med remissvar enligt nedan.

Tågföretagen välkomnar de förslag som anges. Tågföretagen har av naturliga skäl fokuserat på de delar i utredningen som berör järnvägsförbindelserna till och från Arlanda. Tågföretagens utgångspunkt är att infrastrukturen behöver utformas på ett sätt som stödjer bättre samverkan mellan trafikslagen.

I utredningen anges att Arlanda är en viktig knutpunkt internationellt, nationellt, liksom regionalt och lokalt. På grund av Sveriges stora geografiska avstånd, landets export- och importberoende samt de tillväxtmöjligheter och utmaningar som finns sett till industri, kompetensförsörjning och tillgänglighet, är Arlanda en viktig nod i det svenska transportnätet.

Historiskt har flygplatsers anslutning till järnvägen i Sverige inte haft samma prioritet som i övriga EU-länder, till exempel Tyskland och Frankrike. I Europa har flygplatser allt som oftast naturliga anslutningar till fjärrtåg, regionaltåg och lokal kollektivtrafik. Det är därför välkommet att utredningen diskuterar ytterligare utveckling av järnvägsanslutningen till och från Arlanda. Tågföretagen vill dock poängtera att det är av största vikt att inte stanna vid Arlanda, utan framgent även se över järnvägsanslutningarna i övriga delar av landet, till exempel Landvetter.

Infrastrukturen till och från Arlanda

I utredningen föreslås ett flertal infrastrukturella åtgärder med ambitionen att stärka Arlanda. Bland annat föreslås ökad spårkapacitet mellan Stockholm och Uppsala, förbättrade anslutningar till Arlanda C, utbyggnad av plattformskapaciteten vid Arlanda C, modernisering av signalsystem och trafikstyrning, förstärkt underhåll och reinvesteringar (till exempel på sträckan

Stockholm – Uppsala). Därutöver föreslås en utredning kopplat till spårdragning och kapacitetsförstärkning i norra Stockholm.

Anslutande infrastruktur till landets största flygplats behöver vara robust och utvecklas i takt med samhällets utveckling och behov. Tåg företagen välkomnar därför i utredningen föreslagna insatser och belyser vikten av att stärka järnvägsförbindelserna till och från Arlanda. Fokus på ökad kollektivtrafik – och därigenom även ökad kapacitet för godstrafiken – bör genomsyra de planer och utvecklingsmöjligheter som föreligger Arlanda som en viktig nod i transportsystemet.

I utredningen som presenterades under 2022 föreslog utredaren att en Arlandaförhandling bör tillsättas där berörda kommuner, regioner, Swedavia och Trafikverket föreslogs delta. Arlandaförhandlingens fokus föreslogs bland annat vara att lägga grunden för byggandet av ny infrastruktur och bättre kollektiva transporter. Tåg företagen välkomnade detta förslag och vill fortsatt lyfta fram att en Arlandaförhandling vore välkommen för att få till stånd nödvändiga åtgärder och resurser som krävs för upprustningen av Arlanda.

Beträffande klimatanpassningsåtgärder inom väg- och järnväg lyfter utredningen ett antal problem som väg- och järnvägstrafiken stöter på. För järnvägen handlar det bland annat om risk för solkurvor samt avvattningsystemet som inte kan möta upp nederbörds mängden vilket ökar risken för erosion, bortspolning och översvämningar. Likaså kan broar och trummor täppas igen vilket kan resultera i bortspolade banvallar. Längst Ostkustbanan (och likaså vägsträckan E4) förekommer ökade risker för trafikstörningar vid extremväder, vilket styrker vikten av att se över åtgärdsbehoven. Arlanda och dess omringande infrastruktur är därutöver viktiga sträckor utifrån ett totalförsvarsperspektiv och bör därmed beaktas utifrån det.

Genomförandet av föreslagna insatser föreslås finansieras på olika sätt – bland annat genom nationell plan, medfinansiering från berörda aktörer, EU-medel och fonder samt genom reglering av tillträde till Arlanda C. Tåg företagen välkomnar att utredaren tittar på och föreslår alternativa finansieringsmöjligheter. En förutsättning för att hålla tempot uppe och säkerställa de kapacitetsökningar som behövs är just förmågan att vidga vyerna och inte låsa sig fast vid till exempelvis nationell plan.

Ökad kapacitet

Allt fler personer och företag väljer tåget framför andra färdmedel vilket bör beaktas. Dock är det ett faktum att den svenska järnvägen för närvarande är högt belastad. Målet att öka andelen kollektivt resande till och från Arlanda försvåras såväl av att den högt belastade järnvägen inte nyttjas fullt ut som av de höga passageavgifterna som tas ut för att resa till och från Arlanda med andra tåg än med flygplatspendeln.

I föregående remissvar tog Tåg företagen upp att det hade varit intressant att genomföra en analys över hur outnyttjade tåglägen – sökta och tilldelade – påverkar kapacitetsnyttjandet och hur man skulle kunna öka nyttjandegraden. Detta är fortsatt något som hade varit intressant att genomföra – även om de

förslag som föreslås gällande kapacitetsökningar – som exempelvis att öka tillgången till Arlanda C, öka plattformskapaciteten, modernisera signalsystem och se över passageraravgifter – är mycket välkomna och förväntas öka kapaciteten.

Tågföretagen välkomnar också utredningens förslag att se över stationsavgifterna på Arlanda. Höga avgifter har en direkt negativ inverkan på kapacitet och tillgänglighet – i synnerhet för tågtrafiken. Om ambitionen är att öka antal tåg och förstärka kollektivtrafiken är en sänkning, alternativt en avskaffning av stationsavgiften, en förutsättning för att detta ska möjliggöras. Tågföretagen vill dock framhålla att kompensationen för en eventuellt reducerad eller avskaffad avgift inte får belasta den enskilda resenären. Här finns det utrymme för staten – givet Arlanda som viktig storregional, nationell och internationell nod – att eventuellt finansiera infrastrukturen.

Tågföretagen vill dock framhålla att i den mån A-trains kommersiella förutsättningar ändras till följd av åtgärder som inskränker de exklusiva rättigheter som åtnjuts enligt gällande avtal så måste staten förhandla med A-train om skälig marknadsmässig kompensation.

Tågföretagen är också positiva till de förslag i utredningen som berör godstransporter och välkomnar förslaget om en särskild godsutredningen. Ökad kapacitet gällande godsflöden till och från Arlanda är viktiga för Sverige utifrån flertal aspekter, inte minst för tillväxt och försörjningsberedskap.

Avslutningsvis bör ett multimodalt perspektiv anläggas på utvecklingen av och investeringarna i infrastruktur för resande och övriga transporter. Ett snabbare färdigställande av de kapacitetsstärkande åtgärder i omkringliggande bandelar – exempelvis Ostkustbanan – bör prioriteras för att minska inrikes flygresor och uppmuntra till fler järnvägsresor.

Fler bör åka kollektivt

Tågföretagen delar utredningens bedömning att fokus bör vara att öka det kollektiva resandet till och från Arlanda – både för resenärer och för arbetspendlare till och från flygplatsområdet. Ett ökat kollektivt resande har stora fördelar, inte minst medför det ett bättre kapacitetsnyttjande av infrastrukturen. I detta hänseende är det viktigt att föra en dialog med regionala kollektivtrafikmyndigheter och järnvägsföretag om utvecklingen av trafikupplägg – och detta oberoende av en eventuell Arlandaförhandling.

Något som lyfts i utredningen avseende bättre kollektivtrafikförbindelser är exempelvis förbindelserna från Nacka och Värmdö. Dessa områden har länge haft en begränsad tillgänglighet till flygplatsen, vilket påverkar såväl resenärer som arbetspendlare negativt. Genom att föreslå direkta busslinjer, bättre bytespunkter och samordning med tunnelbaneutbyggnaden skapas förutsättningar för ett mer inkluderande transportsystem. Arlanda är en nationell nod med betydelse långt utanför dess direkta närområde.

Tåg företagen anser även att i takt med den trend som vi idag ser – där allt fler väljer att resa kollektivt – att bågen spänns än högre och att Trafikverket utreder förutsättningarna för hur det kollektiva resandet ska kunna öka mer än utredningens mål om 60 procent. Här skulle en faktor kunna vara att analysera hur prissättningen av parkeringsplatser på Arlanda påverkar det kollektiva resandet.

Tåg företagen vill även lyfta tillgänglighetsperspektivet än en gång. Det kollektiva resandet ska vara smidigt, bekvämt och effektivt. Det ska därför vara enkelt att byta mellan olika färdmedel som till exempel tåg, buss och flyg på flygplatsen. Kortare anslutningsflyg bör så långt möjligt, och i framtiden i allt större utsträckning, ersättas av tåg.

Kompetensförsörjning

Det är positivt att kompetensförsörjningsperspektivet lyfts utifrån två perspektiv i utredningen. Det första utifrån det regionala perspektivet, där Arlanda utgör en viktig nod i kompetensförsörjningsförmågan i Mälardalsregionen. Med flera stora företag och industrier i området är det viktigt att säkerställa tillgänglighet och tillväxtmöjligheter utifrån ett arbetsmarknadsperspektiv.

Det andra utifrån det nationella perspektivet, där kompetensförsörjningen föreslås vara samordnad med nationell plan med anledning av att långsiktiga investeringar kräver god tillgång till rätt kompetens och genomförande. I detta hänseende är det också välkommet att Trafikverket föreslås få en mer proaktiv roll för att säkerställa kompetensförsörjningen.

För Tåg företagen, den 17 oktober 2025

Lina Lagerroth
Näringspolitisk expert

Elvira Sofic
Branschexpert Kompetensförsörjning