

REMISS AV SOU 2025:67 ARLANDA – EN VIKTIG PORT FÖR DET SVENSKA VÄLSTÅNDET

Västsvenska Handelskammaren välkomnar regeringens initiativ att utreda hur tillgängligheten till Arlanda kan stärkas och konstaterar att utredaren har gjort ett gediget arbete och presenterat en rad omfattande och varierade åtgärdsförslag.

Det råder ingen tvekan om att Arlanda är landets viktigaste flygplats. Utöver att vara navet för svenskt inrikesflyg är Arlanda också porten till/från världen för stora delar av Sverige. Ett tillgängligt och konkurrenskraftigt Arlanda stärker hela Sverige.

TILLGÄNGLIGHET OCH KAPACITET

Västsvenska Handelskammaren konstaterar att flera av de investeringar i väg- och järnvägskapacitet som utredaren föreslår är inkluderade i Trafikverkets förslag till ny nationell plan. Om de genomförs kommer tillgängligheten till Arlanda från Stockholmsområdet att förbättras.

Några av de föreslagna investeringarna har en hög samhällsekonomisk nytta. Det kan dock inte sägas om fyrspåret Uppsala – länsgränsen som med Trafikverkets terminologi är robust olönsamt¹. Utredaren gör dock bedömningen att fyrspåret är samhällsekonomiskt effektivt. Vad som vägts in i den bedömningen och vad som skiljer samhällsekonomisk effektivitet från samhällsekonomisk lönsamhet framgår ej.

Mer anmärkningsvärt än den låga lönsamheten för fyrspåret är det låga kapacitetsutnyttjandet på järnvägssträckan Stockholm – Uppsala. Inte ens under dygnets två mest trafikerade timmar är kapacitetsutnyttjandet mellan Stockholm - Uppsala lika högt som det är längs stora delar av Västra- och Södra stambanan mätt över hela dygnet. I det perspektivet framstår behovet av ett femte och sjätte spår, som utredaren lyfter, som mycket avlägset.

ARLANDABANANS FRAMTID

Utredaren föreslår att förutsättningarna för Arlandabanan bör förändras och att regeringen utser en förhandlingsperson med uppdrag att för statens räkning analysera för- och nackdelar med tre fastställda alternativ. Västsvenska Handelskammaren står bakom förslaget givet de problem som är förknippade med Arlandabanan och som utredaren belyser.

Västsvenska Handelskammaren anser dock att ett fjärde alternativ måste ligga på bordet - att inte ändra förutsättningarna för Arlandabanan. Utan den möjligheten försämras

1

https://bransch.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Mellersta/Mellersta%20regionen/1.%20Investering/JO1807%20Ostkustbanan/SEB_med_SEK_OS%C3%84KER_24ffae36-9d5a-4ad7-ab43-73002bdbcf0.pdf

statens förhandlingsposition och kostnaden för skattebetalarna riskerar att öka. Utredaren nämner ingen trolig kostnad för att förändra villkoren för Arlandabanan, vilket förstås är klokt, men givet hur stora behoven av infrastrukturinvesteringar är i hela landet måste utrymmet för köp av befintlig infrastruktur betraktas som begränsat.

FINANSIERINGSPRINCIPER

Investeringar i infrastrukturen runt Arlanda får inte ske på bekostnad av satsningar i andra delar av landet. Sveriges konkurrenskraft är beroende av fungerande infrastruktur i hela landet. Arlanda är viktigt, men satsningar på den kringliggande infrastrukturen får inte bli en gökunge som tränger undan nödvändiga investeringar i övriga landet.

I delbetänkandet fanns förslag om att styra om underhållsmedel från övriga landet till Arlandaområdet, vilket vore synnerligen negativt för Sveriges konkurrenskraft. Flygpassagerare som lyfter från Arlanda måste blicka ut över ett Sverige där hjulen snurrar, inte ett Sverige som står stilla för att deras resa till Arlanda skulle bli någon minut kortare.

Kostnaden för de föreslagna väg- och järnvägsinvesteringarna uppgår till ca 45 miljarder kronor, exklusive eventuell kostnad för att förändra villkoren för Arlandabanan. Utredaren nämner flera tänkbara finansieringsmodeller däribland trängselskatt. Västsvenska Handelskammaren anser att trängselskatt bör bära huvuddelen av kostnaden men att exakt modell och fördelning måste bli föremål för ytterligare utredning.

ARLANDAS FUNKTION SOM TRANSITNAV

Utredningen har huvudsakligen behandlat marktransporter till och från Arlanda. Västsvenska Handelskammaren hade önskat en bredare analys av hur flygplatsens funktion som transitnav för inrikesresenärer kan stärkas. För, som utredaren konstaterar, är utlandsresandet från södra Sverige i högre grad riktat mot kontinenten än via Arlanda.

TRAFIKPLIKT

Utredaren föreslår att fem inrikes flyglinjer med koppling till Arlanda som idag bedrivs på kommersiella grunder, exempelvis Stockholm – Luleå, ska upphandlas om flygtrafiken upphör eller minskar kraftigt. Om Trafikverket, som utredaren föreslår, får i uppdrag att löpande pröva behovet av trafikupphandling bör det göras mer förutsättningslöst än vad utredaren föreslår. Även flyglinjer som saknar koppling till Arlanda bör då prövas enligt samma kriterier, exempelvis Göteborg - Luleå.



VÄND PÅ STENARNA, MEN LÅT GRUSKORNEN LIGGA

Utredaren följer principen för ÅVS:er genom att föreslå åtgärder inom alla steg (1-4). Det är i grunden bra samtidigt som det reducerar frågan om Arlanda från en nationell angelägenhet till att vara högst lokal med förslag om busslinjer mellan flygplatsen och några uppländska tätorter, möjlighet att avhysa personer från ankomsthallen, lokalisering av hyrbilsverksamhet, alkolås för bilar och taxiparkeringar. Västsvenska Handelskammaren uppskattar utredarens strävan efter att vända på varje sten för att göra Arlanda mer tillgängligt. Men vissa gruskorn kunde gott fått ligga orörda.

ARLANDAS HUVUDVÄRK ÄR HUVUDSTADEN

Utgångspunkten för utredningen är delvis att Stockholm tappar konkurrenskraft på grund av brister kopplade till Arlanda flygplats. Därmed riskerar man att angripa symptomen snarare än sjukdomen. Bättre tillgänglighet till Arlanda är viktigt men ännu viktigare är att Stockholmsregionen är attraktiv och konkurrenskraftig. Orsakerna till att Arlanda inte utvecklats i samma takt som exempelvis Köpenhamns flygplats beror inte enbart på flygplatserna och transportmöjligheterna dit.

Västsvenska Handelskammaren hade gärna sett en utredning om varför Sveriges huvudstadsregion relativt sett tappat i konkurrenskraft jämfört med andra huvudstadsregioner. Varför är inte Stockholmsregionen det draglok för svensk tillväxt och ekonomi som Sverige behöver – och som regionen en gång var?

Med den nu genomförda Arlandautredningen är en av bilagorna till en sådan utredning redan klar. Andra bilagor hade kunnat belysa huvudstadens tillgänglighet i ett bredare perspektiv – där även förbindelser mot södra och västra Sverige ingår.

För Västsvenska Handelskammaren

Markus Ottemark
Näringspolitisk expert – infrastruktur

Maria Fuxborg
Näringspolitisk chef