

Datum
2025-10-10**Diarienummer**
Utr 2025/46**Ert diarienummer**
LI2025/01130Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet

Utredningens syfte var att ta fram åtgärder som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Det kan vara åtgärder som införs på både kort och lång sikt då utredningen har ett perspektiv som sträcker sig fram till år 2050. I uppdraget ingick att analysera brister i spår- och väginfrastrukturen och transporterna till och från Arlanda flygplats och föreslå åtgärder för att komma till rätta med dessa. Därtill föreslå trafiklösningar för ökad intermobilitet och ökat kollektivtrafikresande till och från Arlanda. I detta ligger exempelvis att belysa de samhällsekonomiska effekterna av koncessionen på Arlandabanan. Möjligheterna till överenskommelser med berörda parter om finansiering av de åtgärder som föreslås ska också sonderas. I uppdraget ingick även att beakta totalförsvarets långsiktiga behov.

Övergripande kommentarer

Arlanda är Sveriges överlägset största navflygplats och av stor betydelse för tillgängligheten både inom Sverige och till övriga världen. Av det följer att åtgärder som förbättrar resmöjligheterna till och från flygplatsen också bidrar till ökad tillgänglighet genom t.ex. kortare restider och lägre biljettpriser. Även om Arlanda har stor betydelse för tillgängligheten med flyg skiljer sig betydelsen åt mellan olika delar av Sverige. För södra Sverige är flygplatsen i Köpenhamn porten ut i världen och för delar av västra Sverige fyller flygplatsen i Oslo samma roll.

Utredningen identifierar en lång rad olika åtgärder som på olika sätt kan bidra till att stärka tillgängligheten till Arlanda. Trafikanalys saknar tydliga kriterier för prioritering mellan olika väg- och järnvägsobjekt. Dessa ska hanteras inom ramen för ett särskilt Arlandapaket som bedöms kosta i storleksordningen 45 miljarder kronor. Finansieringen väntas ske utanför nuvarande ekonomiska ramar för utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen, genom upplåning. Därtill tillkommer kostnader för åtgärder utanför Arlandapaketet. Det omfattar bland annat den finansiella konstruktionen för Arlandabanan, kostnader för åtgärder som föreslås genomföras av Swedavia och nya busslinjer.

Vi har valt att inte lämna några synpunkter på själva åtgärdsförslagen då underlagen har olika grader av mognad och det har varit svårt att få en bild av utredningsläget.

Trafikanalys synpunkter på förslagen

Utredningen föreslår en rad åtgärder på både väg- och järnvägsområdet. Åtgärderna inom vägnätet syftar till att förbättra tillgänglighet, robusthet och redundans. På järnvägsområdet föreslås flera åtgärder för att öka kapaciteten. Däremot framgår det inte tydligt varför just dessa åtgärder har bedömts som relevanta att genomföra, eller vilka åtgärder som skulle generera snabbast effekt. Det hade också varit önskvärt med ett resonemang om huruvida det finns vissa åtgärder som behöver prioriteras före andra och varför. En sådan prioritering hade med fördel kunnat utgå ifrån samhällsekonomisk nytta, kapacitetsavlastning och beredskapsbehov.

Trafikanalys har i flera omgångar granskat underlagen till Trafikverkets byggstartsförslag. En viktig iakttagelse är att det har varit svårare med kvalitetssäkring av objekt som tagits fram utanför det ordinarie planeringssystemet.¹ Även vissa objekt med en hög andel av medfinansiering har varit svåra att kvalitetssäkra underlagen för.² Det är därför viktigt att säkerställa att underlagen för de objekt som finansieras inom ett Arlandapaket utanför den ordinarie infrastrukturplaneringsprocessen håller hög kvalitet och finns lätt tillgängligt för eventuella framtida granskningar. Ett sätt kan vara att använda en extern granskare som Trafikanalys har föreslagit inom ramen för regeringsuppdraget om Trafikverkets kostnadskontroll.³ Det kan vara särskilt motiverande att utföra externa granskningar på större investeringar, likt Arlandapaketet. Detta för att stärka incitamenten att göra rättvisande kalkyler i tidiga skeden, öka transparensen och få en second opinion på de större investeringarna.

I konsekvensanalysen konstateras att utredningens förslag positivt bidrar till det övergripande transportpolitiska målet. I denna del hade utredningen kunnat vara mer detaljerad och tydligare beskrivit hur olika delar av målet påverkas. Det går att dela upp det övergripande målet i åtminstone följande beståndsdelar:

- Ökad samhällsekonomisk effektivitet.
- Hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Uppfyllandet av den första punkten beror på vilka åtgärder som slutligen genomförs. Bland åtgärdsförslagen finns objekt som har negativ nettonuvärdeskvot och förslag som ännu inte är analyserade. Att det finns åtgärdsförslag som inte är färdiganalyserade är inte överraskande mot bakgrund av den långa tidshorisonten. Vårt medskick är att det redan när ett objekt förs in i den nationella planen ska finnas ett transparent och gediget underlag framtaget. Ett underlag som därefter kan kompletteras i takt med att ny information tillkommer under designskedet av objekten. Bland objekten som föreslås finns några objekt med negativ nettonuvärdeskvot. Det kan vara acceptabelt under

¹ Trafikanalys (2020): Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag 2020, Rapport 2020:11.

² Trafikanalys (2024). Granskning av Trafikverkets byggstartsförslag, Rapport 2024:8.

³ Trafikanalys (2025). Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning 2, Rapport 2025:3.

förutsättning att det går att påvisa andra positiva icke kvantifierbara effekter. Eller om det går att påvisa systemeffekter där olönsamma åtgärder tillsammans ger upphov till systemeffekter som gör dem lönsamma.

Vi delar utredningens uppfattning om att de delar som syftar till att öka kollektivtrafikanvändningen bidrar till ökad trafiksäkerhet, men också till minskad trängsel och att detta därmed bidrar till en hållbar transportförsörjning. Med förbättrad tillgänglighet till Arlanda kommer sannolikt flygresandet också att öka vilket sätter ljuset på flygets klimatomställning. Det låg inte i utredarens uppdrag att föreslå styrmedel för att hantera flygets klimatpåverkan. Ett medskick till regeringen är ändå att aktivt stödja arbetet med att inkludera höghöjdseffekterna i EU ETS och att verka för att CORSIA blir mer effektivt för att begränsa utsläppen globalt.

I utredningen konstateras att robusthet och resiliens behöver säkerställas, däremot analyseras det inte i detalj vilka typer av hot eller scenarier som är mest kritiska för Arlanda och dess omland. Det skulle exempelvis kunna finnas ett djupare resonemang som berör cyberattacker eller sabotage mot bränsle- och elförsörjning. Det är även möjligt att en sårbarhetsanalys av dessa aspekter skulle kunna ha genomförts eller att det hade funnits ett resonemang kring behovet av en sådan analys.

Utredningen föreslår även olika åtgärder utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Däremot framgår det inte vilka av dessa som är åtgärder som är särskilt prioriterade. Ett sådant resonemang skulle kunna ha bidragit till en djupare förståelse för vilka av dessa åtgärder som bör finansieras först.

Utredaren pekar på att det ur beredskapsskäl finns ett behov av att upprätthålla trafiken på vissa utpekade linjer. Liknande förslag har förts fram i flygplatsutredningen.⁴ Trafikanalys hade då invändningar emot att en del föreslagna linjer även hade tågförbindelser med en restid som understeg tre timmar, vilket därmed hamnade i konflikt med EU:s lufttrafikförordning.⁵ De linjer som nämns i denna utredning uppfyller med råge kraven i EU:s trafikförordning i detta avseende.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Backa Fredrik Brandt. I beredningen av ärendet har också Frida Mattsson och avdelningschef Anna Ullström deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör

⁴ Landsbygds och infrastrukturdepartementet (2023): Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet, DS 2023:3.

⁵ Trafikanalys (2023): Remissvar på Flygplatsutredningen, Utr 2023/17.