

Ärendenummer
TRV 2025/73354
Motpartens ärendenummer
LI2025/01130

Dokumentdatum
2025-10-15

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Diariet
GD-sekreterare
Verksgemensam styrning
Webb- och projektstöd

Trafikverkets remissvar - SOU 2025:67 Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet

Trafikverket anser generellt att det är en intressant, välskriven och omfattande utredning. Vi anser att det har skett en bra dialog mellan oss och utredarna under utredningstiden. Det faktaunderlag som Trafikverket har lämnat har i stort tagits om hand och beaktats på ett bra sätt.

Många av utredningens förslagna infrastrukturåtgärder ligger i linje med Trafikverkets egna förslag och bedömning. De skulle innebära att en förflyttning avseende kapacitetsutveckling kan göras i ett systemperspektiv, vilket leder till ökad kapacitet, robusthet och redundans. Det är ett omfattande material med många åtgärdsförslag. Det är av stor vikt att regeringen prioriterar bland dessa och avsätter ekonomiska medel om de ska kunna effektueras. Ett par av åtgärderna finns också med i Trafikverkets förslag till Nationell transportplan för perioden 2026-2037 som för närvarande remitteras.

Utredningen tar vidare upp en hel del saker utöver infrastrukturåtgärder där Trafikverket pekas ut som en möjlig ansvarig myndighet, bland annat i form av förslag på kommande regeringsuppdrag. Trafikverket vill vara tydlig med att det krävs prioriteringar i verksamheten och att det bör övervägas att säkerställa att myndigheten även får utökade resurser vid eventuella mer omfattande uppdrag.

Utredaren föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att Trafikverket ska svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftig och långsiktigt hållbart transportsystem. Mot bakgrund av den marknadsmodell som råder, där Trafikverket handlar upp på produkter, tjänster och entreprenader, torde motsvarande modell gälla även för kompetensförsörjningen. Vi har ett offentligt utbildningssystem som har i uppdrag att ta hänsyn till arbetsmarknadens behov, vilket även måste omfatta transportinfrastrukturuområdets kompetensbehov. Trafikverket kan således inte ta ett så långtgående ansvar för kompetensförsörjningen utan föreslår

Ärendenummer
TRV 2025/73354
Motpartens ärendenummer
LI2025/01130

Dokumentdatum
2025-10-15

istället att Trafikverket ska verka för en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom järnvägsområdet, primärt inom myndighetens ansvarsområde som infrastrukturförvaltare, i syfte att förebygga att kompetensbrister uppstår.

Det medför att vi föreslår att ändring i förordningen borde formuleras såhär, i enlighet med förslaget i rapporten för Regeringsbeslut (LI 2024/02410)
Uppdrag till Trafikverket att föreslå åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet, 2024-12-19:

3 b § Trafikverket ska svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska samverka med berörda aktörer. Trafikverket ska verka för en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning inom järnvägsområdet, primärt inom myndighetens ansvarsområde som infrastrukturförvaltare, i syfte att förebygga att kompetensbrister uppstår.

Järnväg

Utredaren föreslår (sammanfattning och avsnitt 10.3) en snabb förändring av förutsättningarna för trafikering av Arlandabanan. Rätten för A-Train att ta ut stationsavgift vid Arlanda C, neka trafikeringsrätt för andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer på Arlandabanan och neka andra rätten att ta upp och släppa av passagerare på sträckan Sthlm C- Arlanda flygplats föreslås upphöra, med kompensation från staten. En ökad frekvens av pendel- och regionaltåg som passerar Arlanda C föreslås också. En eventuell förändring av nuvarande regleringar i Arlandabanan Project Agreement torde kräva omfattande förhandlingar och har betydelse även för det ramavtal om banupplåtelse som för närvarande är under omförhandling. Nuvarande ramavtal gäller till december 2025. Även andra avtal kring Arlandabanan kan utifrån detta behöva omarbetas. Utredarens förslag om omförhandling av Arlandaavtalet ligger dock i linje med Trafikverkets syn, i syfte att skapa långsiktiga planeringsförutsättningar avseende tågtrafik och infrastruktur. Ett tillägg till rapportens förslag om omförhandling, som kan ses som en steg 2-åtgärd, är att också göra Arlanda till en bättre bytespunkt. Det innebär i så fall att stationsavgiften behöver tas bort för de som enbart gör ett byte.

Utredaren föreslår vissa ändringar i järnvägsmarknadslagen, järnvägsmarknadsförordningen och Trafikverkets instruktion (avsnitt 1.1-1.3 och 10.4). En ny EU-förordning om kapacitet på järnväg är för närvarande under förhandling och avses ersätta delar av SERA-direktivet. Då denna EU-

Ärendenummer
TRV 2025/73354
Motpartens ärendenummer
LI2025/01130

Dokumentdatum
2025-10-15

förordning bland annat kan komma att innehålla regler om kapacitet för militära och andra samhällsviktiga transporter kan det vara av värde att söka överensstämmelse mellan reglerna. Av utredaren föreslagna förändringar tycks vara i linje med hittillsvarande utkast till EU-förordning och är dessutom angelägna för att bringa klarhet i rättsläget vad gäller denna typ av transporter. Trafikverket föreslås bemyndigas att efter samverkan med berörda myndigheter fastställa mer detaljerade riktlinjer kring vilka transporter som ska räknas till denna kategori. Föreslagna författningsändringar kan tillstyrkas i sin helhet.

Med anledning av pågående utredning kring prioriteringsbehov i infrastrukturen inom Trafikverket och uppstartade dialoger med aktörer från branschen, bör konkreta lagändringsförslag gällande Järnvägsmarknadslagen (2022:365) eller Järnvägsmarknadsförordning (2022:41) inte föreslås utifrån ett begränsat perspektiv. Konkreta lagförändringsförslag bör även beakta pågående utredningsarbete av Trafikverket i samråd med aktuella branschaktörer, där även exempelvis Europeiska kommissionens presenterade förslag till ny övergripande strategi och järnvägskapacitetsförordning (TTR - Timetabling and Capacity Redesign for Smart Capacity Management).

Trafikverket ser gärna att ett förtydligande görs av texten om godstrafik på spåren på sidan 157, andra stycket, se förslag i kursivt:

”I Arlandas omland ser Trafikverket större kapacitetsbegränsningar för godstrafiken på Ostkustbanan *mellan Stockholm och Skavstaby där problemen är som störst på grund av den omfattande persontågstrafiken*. Det går inte att köra godstrafik på Arlandabanan eftersom banunderbyggnaden enbart är konstruerad och byggd för persontåg, *utan godståg måste trafikera via Märsta. För att nå Arlanda flygplats skulle ett nytt anslutningsspår från Ostkustbanan krävas*. Godstrafiken på stråket Stockholm–Uppsala har primärt kombi- och postterminalerna i Rosersberg som målpunkt. Vid terminalen i Brista lossas flygbränsle från godståg som utgår från Gävle hamn.”

Tabellen 6.7 på sid 159 med viktiga tjänsteanläggningar bör förtydligas med att Fyrislund är UL:s bussdepå och att SL:s bussdepå i Märsta läggs till.

I rapporten använts namnet Uppsala Södra genomgående. Transportstyrelsen har tagit beslut om att stationen ska heta Bergsbrunna. Namnet bör därför justeras i rapporten, alternativt beskrivas som ”Uppsala Södra/Bergsbrunna”.

Ärendenummer
TRV 2025/73354
Motpartens ärendenummer
LI2025/01130

Dokumentdatum
2025-10-15

Väg

Trafikverket vill göra ett förtydligande på sidan 231 gällande additionskörfältet vid Häggvik. Det är en befintlig brist redan i dag, inte bara efter Förbifart Stockholm öppnar, då den prognostiseras att förvärras.

Trafikverket instämmer i att det kan behövas stärkt tvärgående- och direkt busstrafik till Arlanda från delar av regionen. Ansvar för att utveckla upphandlad busstrafik ligger hos Regionen Stockholm genom Trafikförvaltningen (TF). Trafikverket är en självklar part i ett sådant arbete som viktig väghållare, men i detta fall är Trafikverket inte den enda väghållaren som berörs och en utvecklad trafik måste involvera alla berörda väghållare. Trafikförvaltningen har tillsammans med Trafikverket, inom ramen för ÅVS (Åtgärdsvalsstudie) Expressbuss, utvecklat utredningsmetodik och samverkansformer för att utveckla busstrafiken i stomlinjenätet, det s.k. expressbussnätet, vilka skulle kunna tillämpas även för dessa linjer. Det förutsätter dock att dessa linjer ska upphandlas och inte drivas av kommersiell aktör, vilket inte är tydligt i förslagen.

I utredningen föreslås att trängselskattesystemet skulle kunna utökas till att omfatta Stockholm-Arlanda (E4:an). Syftet skulle vara att motverka trängsel och finansiera utbyggnader i vägsystemet. Längre fram i rapporten nämns även att man bör göra en översyn av trängselskattesystemet. Trafikverket anser att trängselskatt är ett bra och effektivt styrmedel för att öka framkomligheten i trängseldrabbade stråk. Om trängselskatten i närtid ska finansiera infrastruktur, utöver det som redan beslutats, bör det göras genom en utökning av trängselskatteområdet snarare än höjning i befintliga snitt. Detta för att trängselskatten fortsatt ska vara ett samhällsekonomiskt effektivt styrmedel. Alla eventuella justeringar/förändringar av trängselskatten måste utgå från väl genomarbetade analyser.

Trafikverket delar bilden att bl.a. genom ökade vidmakthållandeinsatser, effektivare nyttjande av infrastrukturen och kapacitetsförstärkning i väg och järnväg görs infrastrukturen mer robust och uthållig. När det gäller åtgärder inom väg och järnväg som rör Arlanda och dess omland är detta framför allt åtgärder som stärker civilförsvaret. Att kollektivtrafiken eller den civila transportinfrastrukturen på och runt Arlanda skulle ha signifikant betydelse för militär mobilitet och därmed den militära delen av totalförsvaret är inte sannolikt enligt vår bedömning.

Taxiverksamheten vid flygplatsen bör enligt utredaren ges nya förutsättningar; dessa förslag tillstyrks i sin helhet.

Ärendenummer
TRV 2025/73354
Motpartens ärendenummer
LI2025/01130

Dokumentdatum
2025-10-15

Godstrafik

På s 256, sista stycket innan ”mitt förslag”, beskrivs att det i närområdet runt Arlanda flygplats händer mycket och att tillgängligheten till Arlanda flygplats och Rosersbergs kombiterminal är av vikt. Det beskrivs också att det med ökade godsflöden till området kan uppkomma nya kapacitets- och tillgänglighetsproblem. Detta ligger till grund för utredarens förslag om behovet av utredning av tillgänglighet för godstransporter till området. Trafikverket anser att det är oklart vilka brister som utredare syftar på och vilket vägnät som avses. Det är oklart om man avser en särskild aspekt av utvecklingen av godstrafiken till området som skulle generera nya brister eller om man avser den generella utvecklingen i stort, t.ex. om det avser kapacitet i vägnätet eller begränsningar för vissa typer av trafik (t.ex. BK4 eller långa fordonståg). Det är också oklart om de tillgänglighetsproblem som hänvisas till skiljer sig från de generella tillgänglighetsproblem som förekommer på E4 under högtrafik. Trafikverket efterfrågar alltså en tydligare beskrivning av vilka brister som avses och därmed en tydligare grund för frågeställningen som föreslås utredas vidare.

Trafikverket avser att under 2026 påbörja en åtgärdsvalsstudie om behov av rastplatser längs med det större infartslederna i Stockholms län, med fokus på näringslivets behov. I enlighet med praxis för åtgärdsvalsstudier kommer olika intressenter att engageras i utredningsprocessen. I och med Trafikverkets medverkan i det storregionala godstransportrådet Stockholm/Mälardalen finns det också ett naturligt gränssnitt för informationsutbyte och samverkan. Det är viktigt att utredningen blir tydligare med att Trafikverket inte ensam är ansvarig för samordning och utveckling av rastplatser, även om vi så klart ska vara en aktiv part i arbetet.

Vidare vill Trafikverket påtala behovet av att särskilja mellan uppställningsbehovet för den passerande, långväga godstrafiken och angöringstrafiken till målpunkter i t.ex. Arlandas och Rosersbergs omland. Trafikverkets fokuserar på genomfartstrafiken, där kör- och vilotidsreglerna och mängden tunga lastbilar ska styra behovet av rastplatser. Trafikverket bedömer att det primära ansvaret för angöring i tätorter, inklusive industri- eller andra verksamhetsområden, ligger på kommunerna samt näringslivets aktörer. En god tillgänglighet till uppställningsplatser i omlandet runt Arlanda/Rosersberg, som berör både genomfarts- och angöringstrafik, förutsätter precis som utredningen konstaterar att flera parter engageras i frågan. Samordningen av rast- och uppställningsfrågan kan till viss del hanteras inom ramen för planerad åtgärdsvalsstudie, dvs. utifrån ett regionalt perspektiv kan dagens behov utvärderas, men det är viktigt att övriga parter tar ansvar för uppställnings- och parkeringskapacitet vid utveckling av Arlanda, Rosersberg och andra transportintensiva områden i regionen.

Ärendenummer
TRV 2025/73354
Motpartens ärendenummer
LI2025/01130

Dokumentdatum
2025-10-15

Rapporten beskriver vikten av att hålla Gävle hamn öppen/isfri vilket är bra, men att endast ha en hamn för omlastning bedöms vara sårbart. Vi saknar därför ett resonemang om en alternativ hamn för lossning av flygbränsle från fartyg till tåg.

Flygtrafik

Trafikverket ställer sig bakom förslaget att regeringen bör införa allmän trafikplikt för samhällsviktiga linjer, som idag har kommersiell flygtrafik och där rimliga transportalternativ saknas, för det fall den kommersiella trafiken skulle upphöra eller reduceras kraftigt. Trafikverket har tidigare när förslag lagts fram om allmän trafikplikt på samhällsviktiga, idag kommersiella linjer (ref. Ds 2023:3), starkt avrått regeringen från att införa allmän trafikplikt på linjerna omgående. En allmän trafikplikt är ett ingrepp i marknaden och ska endast införas om det är nödvändigt. Men vi delar huvudsakligen riskbedömningen och stödjer förslaget att regeringen pekar ut vilka linjer det handlar om. Om den kommersiella trafiken av någon anledning skulle upphöra och den därför ska upphandlas av Trafikverket så kommer regeringen att behöva tillskjuta medel för detta (eller så måste annan trafik prioriteras bort).

Trafikverket stödjer förslaget att vi bör få regeringens uppdrag att löpande analysera trafikutvecklingen och pröva behovet av en eventuell trafikupphandling för att säkra att den allmänna trafikplikten efterlevs på de samhällsviktiga flyglinjerna. Detta förutsätter att ett sådant uppdrag anses lämpligt med hänsyn till andra myndigheters uppdrag, t.ex. Transportstyrelsens uppdrag om marknadsövervakning och Trafikanalys uppdrag om regelbundna beskrivningar av utveckling inom transportområdet.

Trafikverket delar bilden av att "Arlanda flygplats är beroende av flygbränsle för att kunna försörja flygtrafiken och luftfarkosterna med bränsle. Bränsle som i dag kommer till flygplatsen via bland annat sjöfart, lossning vid hamn och järnvägstransporter. För att säkerställa denna försörjning behöver vi ha en förmåga att hålla farleder och hamnar öppna även under hårda vintrar." Då tillgång till flygbränsle är väsentlig för alla flygplatser av betydelse för såväl tillgängligheten i fredstid som vid högre beredskap och ytterst krig, med avseende på regionala, nationella och internationella flygtransporter, har förslaget bäring också på andra flygplatser och robustheten för hela transportsystemet.

Trafikverket delar även bilden om behov av att samverka mellan exempelvis flyg och tåg utvecklas, till exempel när det gäller biljettsamverkan mellan tåg och flyg till och från Arlanda flygplats. Det finns flera exempel på samarbeten mellan flyg- och tågoperatörer i Europa (såsom i Tyskland vad gäller

Ärendenummer
TRV 2025/73354
Motpartens ärendenummer
LI2025/01130

Dokumentdatum
2025-10-15

samarbeten mellan Lufthansa och Deutsche Bahn och projekt i exempelvis Holland, Italien och Österrike som rör intermodala lösningar mellan flygbolag och tågoperatörer) och därmed råder en trend på kontinenten vad gäller utvecklingen av sådana samarbetsformer.

Utredaren föreslår att kommuner, regioner och Swedavia AB delvis finansierar de åtgärder som föreslås, vilka i förlängningen ska belasta skattebetalare respektive passagerare, kunder och brukare vid Arlanda. Det framgår dock inte klart vilka typer av finansieringsmodeller och -behov som kommer i fråga kopplat till uppräknningen "passagerare, kunder och brukare vid Arlanda". Trafikverket ser därför ett behov av att tydliggöra hur finansieringsmöjligheterna ser ut på luftfarts området, som till stor del är användarfinansierad genom avgifter.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit bitr avdelningschef Lennart Kalander, verksamhetsområde Planering. Samråd har bland annat skett med Håkan Persson, Katarina Wiglert, Sofia Heldemar, Sofia Lindblad och Jenny Kihlberg, verksamhetsområde Planering, Christina Norström, central funktion Juridik och planprövning, Karin Tufvedsson, central funktion HR, samt Mathias Bonnevier och Dennis Waltzer, verksamhetsområde Trafik.

I den slutliga handläggningen har planeringsdirektör Ulrika Geeraedts, och Ann-Sofi Granberg, senior utredningsledare Verksgemensam styrning deltagit.

Roberto Maiorana

Kontaktuppgifter:
Lennart Kalander
Bitr. avdelningschef Samhällsplanering och genomförande

lennart.kalander@trafikverket.se
Direkt: 010-123 75 38
Mobil: 079-099 28 45

Trafikverket
Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda Vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2025/73354
Motpartens ärendenummer
LI2025/01130

Dokumentdatum
2025-10-15

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/73354, Motpartens ärendenummer LI2025/01130, Dokumentdatum 2025-10-15, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.