



2025-10-16

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: LI2025/01130

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet. Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats (SOU 2025:67)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik, 95 % av landets sjötrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av utredningens förslag

Utredarens uppdrag var föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på kort respektive lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats. Syftet med uppdraget var att ta fram underlag 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. Som utgångspunkt för utredningsarbetet har utredaren bland annat haft de transport-, miljö-, klimat-, närings- och totalförsvarspolitiska målen och perspektiven.

Utredaren föreslår bland annat att förutsättningarna för Arlandabanan bör förändras. Han ser flera möjligheter; staten kan köpa aktierna i A-Train AB, en omförhandling kan genomföras inom ramen för nuvarande avtal eller så kan staten säga upp avtalet. För samtliga alternativ behöver aktieägarna eller A-Train kompenseras av staten. Regeringen bör därför utse en förhandlingsperson med uppdrag att för statens räkning analysera för- och nackdelar med de tre alternativen, föra dialog med A-Train AB samt eventuellt vid behov ingå förhandlingar och överenskommelser med A-Train AB som syftar till att åstadkomma förändrade förutsättningar för trafikering på Arlandabanan. Oberoende val av alternativ bör följande rättigheter för A-Train AB upphöra:

- Uttag av stationsavgift för av- och påstigande passagerare vid Arlanda C.

- A-Train AB:s möjligheter att neka trafikeringsrätt för andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer på Arlandabanan.
- A-Train AB:s möjligheter att neka andra rätten att ta upp och släppa av passagerare på sträckan Stockholm Central (Älvsjö– Karlberg/Odenplan) – Arlanda flygplats.

En förändring av dessa exklusiva rättigheter som A-Train AB har i dag kräver enligt utredarens uppfattning att A-Train AB kompenseras av staten.

Dessutom bör regering och riksdag senast inför år 2050 besluta om att den infrastruktur med mera som ägs av Arlandabanan Infrastructure AB överförs till Trafikverket och att det sammantaget blir en statlig infrastrukturförvaltare mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central.

För att öka tillförlitligheten och tillgängligheten i järnvägstrafiken till och från Arlanda flygplats krävs enligt betänkandet ytterligare resurser för underhålls- och vidmakthållandeinsatser för järnvägsnätet mellan Uppsala och Stockholm. Det förebyggande underhållet behöver förstärkas. Utredarens utesluter inte att det kan finnas skäl för en ökad styrning av Trafikverket för att åstadkomma detta i området. Regeringen bör dessutom ge Trafikverket i uppdrag att pröva nya arbetsmetoder och kontraktsutformningar med entreprenörerna för att minimera konsekvenserna (störningar) för tågtrafiken vid vidmakthållandeinsatser.

Utredaren ser behov av att ökade resurser bör säkerställas för drift och vidmakthållande av det statliga vägnätet. Vägnätet bör nyttjas mer effektivt genom användande av ITS-lösningar och inrättande av kollektivtrafikkörfält, som används dynamiskt vid bristande framkomlighet, samt användning av trängselskatter. Trängselskatter bör enligt utredarens uppfattning användas för att påverka användningen i tid och rum, samtidigt som dessa trängselskatter kan bidra i finansieringen av vissa investeringar. Han föreslår dessutom en översyn av trängselskatterna i Stockholm.

Utredaren ser behov av att Swedavia mer förutsättningslöst prövar möjligheten till att utveckla taxiverksamheten vid flygplatsen. Swedavia bör härvidlag inhämta kunskap avseende digitala lösningar från andra flygplatser.

Dessutom föreslår utredaren att

- Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regelefterlevnad avseende taxibolagen och taxiförarna.
- de infrastrukturella förutsättningarna bör utvecklas vid Arlanda flygplats avseende terminalutgångens lokalisering i förhållande till taxiytan,
- fler laddstationer för elbilar och bättre skyltning och vägvisning till taxizonen.
- Swedavia bör ställa krav på att de taxifordon som trafikerar Arlanda flygplats och hämtar upp passagerare har inbyggda system (alkolås) för att bidra till nykterhet i taxitrafiken och en ökad trafiksäkerhet,
- Swedavia bör utveckla avtalsförutsättningarna och ställa krav på att avtalsparterna genomför en daglig behörighetskontroll för yrkestrafik (BKY)
- man ställer krav på ett omsättningskrav för att få bedriva taxiverksamhet vid flygplatsen.
- Tilldelningen av taxifiler för spontantaxi bör alterneras för att åstadkomma en mer konkurrensneutral marknadsplats vid flygplatsen.

- Maxpris bör införas för en vidare taxizon utifrån Arlanda flygplats och därmed täcka ett större geografiskt område jämfört med i dag. Detta kan ske genom en taxizon med ett maxpris eller genom en inre respektive yttre taxizon med olika maxtak.
- Swedavia och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och i möjligaste mån avhysa svarttaxiförare som är inne i terminalen och raggar kunder från området.
- Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med svarttaxi vid hämta- och lämna parkeringarna. Eventuellt skulle detta kunna kombineras med ett förbud för taxibilar vid parkeringen.
- I samband med att kapaciteten på E4 utökas med fler körfält, bör särskilda kollektivtrafikkörfält etableras i båda riktningarna, där bland annat taxibil med passagerare ska ges prioritet.

Utredaren ser behov av att staten tar ett tydligare ansvar för kompetensförsörjningen inom transport- och transportinfrastrukturområdet. Han 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 konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska samverka med berörda aktörer.
- Trafikverket i sitt uppdrag som väghållare och infrastrukturförvaltare för statliga vägar och järnvägar bör säkerställa att man har tillgång till personal, material, entreprenadresurser och arbetsmaskiner i den omfattning som behövs för att upprätthålla ett fungerande statligt väg- och järnvägsnät i olika beredskaps- och krisskeden. Detsamma bör även gälla A-Train AB.

Utredaren bedömer att hans förslag till åtgärder för att förbättra väg- och järnvägssystemet i Stockholm- och Mälardalsregionen kan bli svåra att finansiera inom ramen för nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen. Han ser behov av att regeringen lanserar ett Arlandapakett som innefattar delar av föreslagna infrastrukturåtgärder.

Utredaren föreslår i första hand att regering och riksdag medger en utökad lånefinansiering för dessa investeringsåtgärder, där räntor och amorteringar betalas av i huvudsak med framtida anslag och trängselavgifter. För att minska trängseln på E4 och andra vägar samt för att bidra i finansieringen av kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägsinfrastrukturen föreslår han att en översyn av trängselskatten i Stockholm genomförs och att regeringen möjliggör en höjning av trängselskatten alternativt en utvidgning av trängselskatteområdet i Stockholm. Utredaren ser dessutom möjligheter till att ta ut avgifter för tillhandahållande av tjänster och tjänsteanläggningar vid Tomtebodas bangård samt viss medfinansiering.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Positivt med ett trafikpolitiskt helhetsgrepp om utredningsfrågorna

Svensk Kollektivtrafik ser det som mycket positivt att utredaren, och regeringen delvis i direktiven till utredningen, har lämnat det infrastrukturpolitiska synsättet som varit rådande de senaste decennierna och istället tagit ett trafikpolitiskt helhetsgrepp om utredningsfrågorna utifrån de transport-, miljö-, klimat-, närings- och

totalförsvarspolitiska målen och perspektiven¹. Istället för dagens infrastrukturpolitik behöver Sverige en målstyrd trafikpolitik som tar ett helhetsgrepp om alla de verktyg som riksdag och regering faktiskt har för att uppnå olika samhällsmål som åtgärder på trafikområdet kan bidra till att uppfylla. Skatter, avdrag, avgifter, lagar, regler, fysisk planering och skattefinansiering har mycket större påverkan på uppfyllandet av olika samhällsmål än infrastrukturen.

Analys av effekter på kollektivtrafikandelen saknas

I utredarens tidigare utredning om Arlanda flygplats (Arlandautredningen) föreslogs att det bör finnas kollektivtrafiklösningar för att nå minst 60 procent kollektivtrafikandel till och från Arlanda år 2030. Utredarens bedömning är att denna målsättning är möjlig att nå, men att det kräver omgående åtgärder både i väg- och järnvägsinfrastrukturen och i kollektivtrafikens utbud.² Vi delar denna bedömning. I betänkandet som nu är ute på remiss finns det en rad förslag som kommer att öka kollektivtrafikandelen till och från Arlanda, men vi saknar beräkningar av hur åtgärderna kommer att påverka kollektivtrafikandelen år 2030.

Ändra förutsättningarna för Arlandabanan för att öka kollektivtrafikresandet och öka tillgängligheten till Arlanda

Vi bedömer i likhet utredaren att i järnvägssystemet till och från Arlanda flygplats har betydande utmaningar. Kapaciteten i delar av systemet är till stor del utnyttjad och det finns betydande brister i transporternas tillförlitlighet och robusthet, vilket inverkar menligt på konkurrenskraften för Arlanda flygplats. Det finns behov av ökade insatser för att vårda den befintliga järnvägen, nyttja kapaciteten i järnvägsnätet på ett effektivare sätt och att förstärka kapaciteten både i stråk och i vissa noder samt att underlätta för resenärerna att resa kollektivt med järnväg.³

För att öka och stärka tillgängligheten till Arlanda och stimulera kollektivtrafikresandet med tåg till och från Arlanda, både när det gäller utbudet i form av fler och frekventare tågavgångar och efterfrågan i form av sänkta biljettpriser behöver stationsavgiften (147 kronor per avstigande och påstigande resenär i pendeltågstrafiken) tas bort. Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom utredarens förslag om att ändra förutsättningarna för Arlandabanan⁴ genom att statens köper aktierna i A-Train AB, en omförhandling kan genomföras inom ramen för nuvarande avtal eller att staten säger upp avtalet. Oberoende av val av alternativ överstiger den samhällsekonomiska nyttan vida statens kostnader för genomförande av förändringarna.⁵

Vi ställer oss även positiva till att utse en förhandlingsperson som för statens räkning ska analysera för- och nackdelar med de tre alternativen, föra dialog med A-Train AB samt eventuellt vid behov ingå förhandlingar och överenskommelser med A-Train AB som syftar till att åstadkomma förändrade förutsättningar för trafikering på Arlandabanan.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig dessutom bakom förslaget om att A-Trains AB:s nedanstående rättigheter ska upphöra oberoende av val av alternativ:

- Uttag av stationsavgift för av- och påstigande passagerare vid Arlanda C.
- A-Train AB:s möjligheter att neka trafikeringsrätt för andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer på Arlandabanan.

¹ S. 12

² S. 61

³ S. 15

⁴ S. 16-17

⁵ S. 322, 17

- A-Train AB:s möjligheter att neka andra rätten att ta upp och släppa av passagerare på sträckan Stockholm Central (Älvsjö– Karlberg/Odenplan) – Arlanda flygplats.

Vi anser att dock A-Trains AB:s rättigheter ska upphöra så snart som möjligt. I samband med att förutsättningarna för Arlandabanan förändras är det viktigt att utbudet av tågtrafik ökar i olika relationer som passerar Arlanda.

För att järnvägsnätet ska användas mer effektivt, anser vi i likhet med utredningen att regering och riksdag senast inför år 2050 bör besluta om att den infrastruktur med mera som ägs av Arlandabanan Infrastructure AB överförs till Trafikverket och att det sammantaget blir en statlig infrastrukturförvaltare mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central.⁶

Svensk Kollektivtrafik vill i detta sammanhang understryka att det är mycket viktigt att staten inte ska ingå avtal och fatta beslut om koncessioner som innebär att kollektivtrafikens kostnader ökas och kollektivtrafikens andel av resandet hålls nere för att inte motverka minskningen av klimatutsläppen, hindra utvecklingen mot vidgade arbetsmarknads-regioner och försvåra för möjligheterna att minska trängseln och köerna i infrastrukturen.

Öka punktligheten för att stärka förtroendet för järnvägen

Svensk Kollektivtrafik delar utredarens bedömning att det finns ett betydande förtroende- och tillförlitlighetsproblem inom den svenska järnvägen. Ett förtroende- och tillförlitlighetsproblem som riskerar innebära att resenärer inte vågar lita på den enskilda tågförbindelsen och att man ska komma fram i tid för att hinna med ett flygplan från Arlanda flygplats. Det finns därför en risk att det, trots stora satsningar på att förbättra tillgängligheten med järnväg, inte kommer resultera i en sådan ökad efterfrågan på tågresande så som prognoserna visar⁷ – på grund av hur allmänheten och näringslivet upplever kvaliteten i tågtrafiken. Det kan i förlängningen innebära ifrågasättande av större satsningar i järnvägssystemet. Därför anser Svensk Kollektivtrafik i likhet med utredningen att det finns skäl att förstärka underhållet och vidmakthållandet av järnvägsinfrastrukturen i Sverige för att förbättra kvaliteten och tillförlitligheten.

För att öka tillförlitligheten och tillgängligheten i järnvägstrafiken till och från Arlanda flygplats, krävs det ytterligare resurser för underhålls- och vidmakthållandeinsatser för järnvägsnätet och att det förebyggande underhållet förstärks. Dessutom anser vi, liksom utredaren, att det kan behöva prövas om Trafikverket bör ges i uppdrag av regeringen att som infrastrukturförvaltare och beställare vid val av arbetsmetoder i en högre grad bör värdera tillvägagångssätt som minimerar konsekvenserna för tågtrafiken samtidigt som det stödjer ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av järnvägsinfrastrukturen.⁸

Använd vägnätet mer effektivt genom att inrätta kollektivtrafikkörfält

För att vägnätet ska användas mer effektivt behövs det andra åtgärder än de rent infrastrukturella. Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till utredarens förslag att kollektivtrafikkörfält och ITS-lösningar bör inrättas för att vägnätet ska användas mer effektivt och öka kapaciteten på vägarna⁹. Branschens erfarenhet är att dynamiska kollektivtrafikkörfält skapar osäkerhet, trafiksäkerhetsrisker och inte fullt ut löser

⁶ S. 262, 16-17

⁷ Trafikverket bedömer i sin senaste prognos att resandet till Arlanda flygplats kommer fortsätta att öka fram till år 2040. Störst utveckling bedöms ske för tågtrafiken, som enligt prognosen bedöms öka med cirka 60 procent jämfört med år 2017. S. 13.

⁸ S. 258, 17

⁹ S. 19, 228

framkomlighetsproblemen. Vi förespråkar därför fasta kollektivtrafikkörfält istället för de dynamiska kollektivtrafikkörfält som utredaren föreslår bara ska användas vid framkomlighetsproblem. Kapacitet och kollektivtrafikkörfält på berörd vägsträcka har redan utretts ett flertal gånger. Svensk Kollektivtrafik är negativ till att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att genomföra en utredning kring dynamiska kollektivtrafikkörfält. Vi anser att Trafikverket ska få i uppdrag att införa kollektivtrafikkörfält, inte utreda ytterligare en gång.

Minska vardagsbrottsligheten i taxibranschen

För att minska vardagsbrottsligheten inom taxibranschen i samband med resor till och från Arlanda behövs en rad olika åtgärder. Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till utredarens förslag att Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen genomför mer noggranna myndighetskontroller av taxibolagens och taxiförarnas regelefterlevnad, att Swedavia bör ställa krav på att de taxifordon som trafikerar Arlanda flygplats och hämtar upp passagerare har alkoholås, att Swedavia bör utveckla avtalsföresättningsarna och ställa krav på att avtalsparterna genomför en daglig behörighetskontroll för yrkestrafik (BKY), att maxpris bör införas för en vidare taxizon utifrån Arlanda flygplats och därmed täcka ett större geografiskt område jämfört med i dag till gagn för resenärerna, att Swedavia och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och i möjligaste mån avhysa svarttaxiförare som är inne i terminalen och raggar kunder från området och att Swedavia bör använda tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med svarttaxi vid hämta och lämna parkeringarna.¹⁰

Tydligare statligt ansvar för kompetensförsörjningen på transport och transportinfrastrukturuområdet

På transport- och transportinfrastrukturuområdet finns det flera yrken där det råder kompetensbrist. Svensk Kollektivtrafik anser därför i likhet med utredningen att staten bör ta ett tydligare ansvar för kompetensförsörjningen inom transport- och transportinfrastrukturuområdet. Vi ställer oss positiva till förslaget om att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att 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 samt att Trafikverket ska samverka med berörda aktörer. Detta uppdrag bör som utredningen skriver fastslås i Trafikverkets instruktion. Rent praktiskt handlar det om att visa att det är attraktivt att arbeta med transportinfrastruktur, ordna så att det finns tillräckligt med utbildningsplatser (särskilt inom områden där det råder kompetensbrist) och att ordna så att det finns möjlighet att få praktik och anställning hos företag och organisationer i branschen.

Vi ställer oss även positiv till förslaget om att Trafikverket i sitt uppdrag som väghållare och infrastrukturförvaltare för statliga vägar och järnvägar bör säkerställa att man har tillgång till personal, material, entreprenadresurser och arbetsmaskiner i den omfattning som behövs för att upprätthålla ett fungerande statligt väg- och järnvägsnät i olika beredskaps- och krisskeden. Detsamma bör även gälla A-Train AB.¹¹

Finansiering utanför de ekonomiska ramarna för infrastrukturplaneringen

Kostnaderna för utredningens förslag till väg- och järnvägsinvesteringar uppgår till cirka 45 miljarder kronor, exklusive statens kostnader för att förändra förutsättningarna kring Arlandabanan. Svensk Kollektivtrafik delar utredningens bedömning att förslagen kan bli

¹⁰ S.21-22

¹¹ S. 26, 284, 288



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

svåra att finansiera inom ramen för nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen. Vi anser att infrastruktur till och från Arlanda behöver hanteras i konkurrens med andra angelägna satsningar i den nationella planen. Staten bör ta ansvar för att förbättra tillgängligheten på Arlanda och ge Swedavia och Trafikverket i uppdrag att åtgärda dessa brister. Vi ställer sig däremot bakom förslagen om att regering och riksdag i första hand medger en utökad lånefinansiering för dessa investeringsåtgärder, där räntor och amorteringar betalas av i huvudsak med framtida anslag. Däremot ställer vi oss tveksamma till att intäkter från trängselskatterna i Stockholm bör kunna användas för att bidra i finansieringen av kapacitetsförstärkningar i infrastrukturen.¹²

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

¹² S. 26-27, 289, 19