

Anna Anderman
Dnr LI2025/01130

Region Stockholm

STONO 2025.003

Yttrande från Stockholm Nordost avseende Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet, (SOU 2025:67)

Sammanfattning av våra synpunkter

- Stockholm Nordost delar utredarens bild av behovet av effektivare och attraktivare kollektivtrafik mellan Stockholm Nordost och Arlanda och att det krävs skyndsamma åtgärder.
- Stockholm Nordost tillstyrker utredarens föreslagna åtgärder men konstaterar att utredningen brister i att tillräckligt tydligt belysa behovet av en förlängd Roslagsbana särskilt utifrån perspektivet Arlandas marktransporters robusthet och redundans.

Stockholm Nordost är en frivillig sammanslutning av kommunerna i nordost dvs Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Stockholm Nordosts kommuner har över 271 000 invånare. Samarbetet syftar till att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling i regionen, med stark tillväxt och förbättrade kommunikationer i ett sammanhållet system. Stockholm Nordost har sex prioriterade frågor som de driver gemensamt.

- **Roslagsbanan till Arlanda** är en förutsättning för näringslivets fortsatta tillväxt och kompetensförsörjning, både nationellt och regionalt. En utveckling av Roslagsbanan, med förlängning till Arlanda och ny bytespunkt vid Norrortsleden, bidrar till ett mer robust och redundant kollektivtrafiksystem till och från flygplatsen och dess arbetsplatser och skapar förutsättningar för fler hållbara marktransporter samt knyter samman regionala stadskärnor och skapar förutsättningar för en flerkärnig region.
- **Bytespunkt Danderyd och förbättrad framkomlighet på E18** – En bättre kollektivtrafiknod med tunnelbana, Roslagsbana och bussar ger framtida utvecklingsmöjligheter för bytespunkt Danderyd som är en viktig koppling västerut mot Solna, Sundbyberg och Sollentuna. Även åtgärderna på väg 77 behöver genomföras för att kunna avlasta E 18 och Norrortsleden.
- **Bättre framkomlighet på Norrortsleden** behövs för att binda samman regionen. Norrortsleden möjliggör en effektiv kollektivtrafik med buss och knyter ihop regionala stadskärnor. Förbättrad framkomlighet på Norrortsleden kommer att bli nödvändigt när Förbifart Stockholm öppnar och riskerar att ytterligare öka belastningen på en redan ansträngd tvärled.

- **Kapacitetsstark kollektivtrafik** behöver knyta samman de regionala stadskärnorna Täby centrum-Arninge och Kista-Sollentuna-Häggvik och vidare västerut. Idag saknas möjligheten att göra effektiva kollektivtrafikresor mellan dessa målpunkter.
- **Sjötrafik** kan avlasta ansträngd landinfrastruktur och bidra till att utveckla skärgården. Det finns goda möjligheter till utveckling av vattenvägarna både för gods och persontransporter.
- **Regional cykling** och infrastruktur för denna behöver utvecklas som ett komplement till kollektivtrafiken. En viktig del i en utbyggd regional cykelinfrastruktur är att den är trafiksäker och når viktiga mål- och bytespunkter. Då skapas förutsättningar för hållbara val och effektiva resmönster.

Viktigt att prioritera förbättrade marktransporter

Stockholm Nordost delar utredarens bild av behovet av effektivare och attraktivare kollektivtrafik mellan Stockholm Nordost och Arlanda och att det krävs skyndsamma åtgärder.

Stockholm Nordost instämmer i utredarens bedömning att det finns behov av ökade insatser för att vårda den befintliga järnvägen, nyttja kapaciteten i järnvägsnätet på ett effektivt sätt och att förstärka kapaciteten både i stråk och i vissa noder samt att underlätta för resenärerna att resa kollektivt till och från Arlanda. Stockholm Nordost instämmer även i utredarens bedömning att kapaciteten på E4 mellan Stockholm och Arlanda flygplats redan idag, under vissa tider, till stor del har uppnått sin kapacitet och för att möta framtida behov krävs det förbättrad tillgänglighet, robusthet och ett tillförlitligt vägsystem. För Nordostkommunerna omfattar denna kapacitetsbrist även Norrortsleden (väg 265) som kopplar ihop E4 med E18 och det övriga vägsystemet i Stockholm Nordost. Även väg 77 är en viktig transportled. Stockholm Nordost vill också lyfta att det generellt saknas redundans och robusthet för transportsystemet i sin helhet och för att uppnå detta krävs det både underhåll och trimningsåtgärder av befintligt trafiksystem samt ny- och ombyggnad.

Inga fler tappade år

- *Stockholm Nordost tillstyrker utredarens föreslagna åtgärder men konstaterar att utredningen brister i att tillräckligt tydligt belysa behovet av en förlängd Roslagsbana särskilt utifrån perspektivet Arlandas marktransporters robusthet och redundans.*

Stockholm Nordosts förbindelser till och från Arlanda idag är undermåliga. Utredningens förslag om att förbättra kapaciteten enligt föreslagna och planerade åtgärder på E4 och i järnvägsnätet ger förbättringar i trafiksystemet som helhet, men saknar generellt redundans och ger inga nämnvärda förbättringar avseende tillgänglighet för nordostsektorn. Utredaren har i sin analys och i sina förslag till åtgärder bedömt att för att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem behöver därtill en omställning till ökad järnvägstrafik vara en del av lösningen. Stockholm Nordost anser att med Roslagbanan utbyggd till Arlanda förbättras internationell, nationell och regional tillgänglighet. En utbyggd spårkapacitet till Arlanda kommer att ge redundans i trafiksystemet, stärka beredskapsförmågan samt öka möjligheter att resa till och från Nordostsektorn samt centrala Stockholm.

Stockholm Nordost vill se ett mer aktivt ställningstagande kring Roslagsbanan till Arlanda och en tydlig inriktning om att Region Stockholm behöver prioritera att starta upp och driva arbetet framåt.

Roslagsbanan till Arlanda har en högre samhällsnytta än många andra uppstartade projekt. Denna nytta finns beskriven i flera rapporter om Roslagsbanans samhällsekonomiska nytta¹. Potentialen med Roslagsbanan till Arlanda är dock större än det som går att visa i olika utredningar. En sådan förändring som Roslagsbanan medför kommer förändra strukturer och resande över tid. Med Roslagsbanan till Arlanda kopplas hela Stockholm Nordost ihop med övriga Stockholm och Mälardalen och nationellt. Roslagsbanan är, likt pendeltågen, en del av det radiella stomnätet i Stockholmsregionen.

Stockholm Nordost bedömer att både staten och Region Stockholm bör uppmärksamma möjligheterna till stärkta marktransporter via Roslagsbanan till Arlanda. Det är viktigt att utvecklingsarbetena och pågående planläggning på Arlanda inte påverkar menligt möjligheten att i framtiden ansluta Roslagsbanan på ett effektivt sätt till flygplatsområdet.

Busstrafiken bör utvecklas för att bidra till bättre tillgänglighet

Stockholm Nordost instämmer i behovet av förstärkta expressbusslinjer från bland annat Nordostsektorn. Det är dock en utmaning att skapa tillförlitlig kollektivtrafik i ett vägnät som idag under vissa tider nästan är nyttjat till kapacitetsgränsen. Framkomligheten på Norrortsleden är i nuläget ansträngd och när Förbifart Stockholm öppnar för trafik år 2030 kommer trafiken samt trängseln öka ytterligare och åtgärder i vägnätet för ökad kapacitet är nödvändiga.

Det är tydligt att kollektivtrafiken inte är tillräckligt effektiv i nuläget och i första skedet bör Region Stockholm erbjuda förbättrade kollektiva förbindelser via attraktiva bussresor men på sikt bedömer Stockholm Nordost att det krävs spårförbindelse mellan Stockholm Nordost och Arlanda. Vägsystemet kommer trots förstärkningsåtgärder inte kunna erbjuda tillräcklig kapacitet.

Finansiering av åtgärder

Utredningen presenterar ett antal åtgärder som är identifierade och planerade av infrastrukturhållare samt Region Stockholm till en omfattning av cirka 45 miljarder kronor. Kostnaderna för utredarens åtgärdsförslag visar på att det behövs en samordning, prioritering och samverkan mellan aktörer som ansvarar för kollektivtrafik och transportinfrastruktur. Detta för att skapa förutsättningar för ett trafikslagsövergripande systemperspektiv där

¹ [Stono.se/arkiv/utredningar och rapporter/Roslagsbanan till Arlanda, lägesrapport december 2018](https://stono.se/arkiv/utredningar%20och%20rapporter/Roslagsbanan%20till%20Arlanda,%20lägesrapport%20december%202018)
[Stono.se/arkiv/utredningar och rapporter/Roslagsbanan till Arlanda- nyttanalytisk studie, WSP, 2024-02-27](https://stono.se/arkiv/utredningar%20och%20rapporter/Roslagsbanan%20till%20Arlanda-nyttanalytisk%20studie,%20WSP,%202024-02-27)
https://stono.se/Download/Arkiv/2018_70%20Roslagsbanan%20till%20Arlanda%20-%20C3%A4gesrapport%20december%202018.pdf

effekter och nytta av åtgärder kan jämföras och prioriteras. Ansvaret för detta arbete behöver tydliggöras.

Stockholm Nordost anser att åtgärderna ska finansieras via statliga och regionala medel.

Erik Andersson, Ordförande Stockholm Nordost 2025