

Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet

Åtgärder som stärker konkurrenskraften
för Arlanda flygplats

Slutbetänkande av Utredningen Arlandasamordningen

Stockholm 2025



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2025:67

SOU och Ds finns på [regeringen.se](https://www.regeringen.se) under Rättsliga dokument.

Svara på remiss – hur och varför
Statsrådsberedningen, SB PM 2021:1.

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på [regeringen.se/remisser](https://www.regeringen.se/remisser).

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet

Omslag: Elanders Sverige AB

Tryck och remisshantering: Elanders Sverige AB, Stockholm 2025

ISBN 978-91-525-1281-4 (tryck)

ISBN 978-91-525-1282-1(pdf)

ISSN 0375-250X

Till statsrådet Andreas Carlson

Regeringen beslutade den 20 december 2023 att tillkalla en särskild utredare, som även ska fungera som samordnare, med uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats (dir. 2023:178).

Samma dag förordnades den dåvarande egna företagaren och det tidigare statsrådet Peter Norman som särskild utredare i Utredningen om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats (LI 2023:08). Uppdraget gällde från och med den 8 januari 2024 till och med den 31 maj 2025.

Som sekreterare i utredningen anställdes från den 8 januari 2024 strateg Anders Svensson och från den 15 januari 2024 enhetschef Johan Holmér.

Utredningen har antagit namnet *Arlandasamordningen*. Utredningen överlämnade den 14 november 2024 delrapporten *Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet*. Den 5 mars 2025 överlämnade utredningen delrapporten *Satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom vägområdet*.

Utredningen överlämnar härmed slutbetänkandet *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet, Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats* (SOU 2025:67).

Stockholm den 31 maj 2025

Peter Norman

Johan Holmér
Anders Svensson

Innehåll

Sammanfattning	11
1 Författningsförslag.....	29
1.1 Förslag till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365).....	29
1.2 Förslag till förordning om ändring i järnvägsmarknadsförordning (2022:416)	31
1.3 Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket	34
2 Utredningens uppdrag och arbete.....	37
2.1 Mitt uppdrag	37
2.2 Tidigare rapporter	38
2.3 Ett helhetsperspektiv och tydlig avgränsning	38
2.4 Utredningens tidsperspektiv	39
2.5 Arbetsformer, samverkan och dialog med intressenter	39
3 Viktiga utgångspunkter.....	41
3.1 Transport-, miljö- och klimatpolitiska ramar med mera	41
3.1.1 Transportpolitiken	41
3.1.2 Miljö- och klimatpolitiken	42
3.1.3 Näringspolitiken.....	43
3.1.4 Försvarspolitik och samhällets beredskap.....	43
3.2 Nationell plan för transportsystemet	44
3.2.1 Planeringsprocess och befintlig plan	44

3.2.2	Kommande plan och uppdrag till Trafikverket.....	45
3.3	Andra utredningar och pågående arbeten av relevans	45
3.3.1	Arlandautredningens förslag och remissbehandling.....	45
3.3.2	Flygplatsutredningens förslag och remissbehandling.....	47
4	Omvärldsfaktorer av betydelse.....	49
4.1	Pandemins påverkan på flyget och transportsystemet i övrigt.....	49
4.2	Den svenska flygmarknaden förändras	50
4.3	Den geopolitiska situationen ger nya utmaningar.....	51
4.4	Klimat och omställning.....	52
4.5	Den globala handeln och ekonomin utmanas	53
4.6	EU-lagstiftning förändras på flera fronter.....	54
4.6.1	Gemensam transportmarknad.....	54
4.6.2	Transporteuropeiska transportnätet	55
4.6.3	EU-rättsakter i bredare kontext.....	56
4.6.4	En ny kapacitetsförordning under framtagande.....	56
5	Trafikens förväntade utveckling och regionala strategier ...	59
5.1	Trafikens utveckling.....	59
5.2	Regionala strategier och planer på längre sikt	61
5.2.1	Inledning.....	62
5.2.2	Kommuner, regioner och samarbetsorganisationer inom Arlanda flygplats omland.....	62
5.2.3	Regioner i ett vidare geografiskt område i förhållande till Arlanda flygplats.....	79
5.3	Strategier och planer för markanvändning.....	94
5.3.1	Utvecklad markanvändning i kommuner och regioner	94
5.3.2	Regionala perspektiv på markanvändning i Region Stockholm och Region Uppsala	95

5.3.3	Kommunala perspektiv på markanvändning.....	97
6	Dagens transportsystem	105
6.1	Transportsystemets betydelse.....	105
6.2	Utveckling av transportsystemet på en övergripande nivå...	106
6.3	Tillgänglighet till Arlanda flygplats med olika trafikslag....	109
6.4	Luftfartens utveckling och Arlanda flygplats.....	113
6.4.1	Översiktligt om utvecklingen inom luftfarten och för Arlanda flygplats.....	113
6.4.2	Arlanda flygplats.....	115
6.4.3	Riksentressen vid Arlanda flygplats och dess omland.....	134
6.5	Järnvägstrafikens utveckling.....	138
6.5.1	Översiktligt om utvecklingen inom järnvägsområdet.....	138
6.5.2	Järnvägsnätet i Arlanda flygplats omland	143
6.5.3	Järnvägens kapacitet och trafikering	148
6.5.4	Trafikverkets vidmakthållande- och investeringsverksamhet	160
6.5.5	Brister i järnvägssystemet	169
6.5.6	Roslagsbanan.....	173
6.6	Vägtrafikens utveckling.....	175
6.6.1	Vägnätet i Arlanda flygplats omland	175
6.6.2	Cykel och cykelvägar	184
6.6.3	Personbils- och motorcykeltrafik.....	186
6.6.4	Hyrbilsverksamhet	187
6.6.5	Taxiverksamhet.....	187
6.6.6	Busstrafik	196
6.6.7	Gods- och lastbilstrafik.....	203
6.6.8	Rast- och uppställningsplatser samt parkeringsplatser vid flygplatsen	204
7	Arlanda flygplats omland i ett totalförsvarsperspektiv ..	209
7.1	Ett totalförsvar som bygger på ett starkt och robust samhälle	210

7.1.1	Totalförsvarsperspektivet och mitt uppdrag	210
7.1.2	Totalförsvarets mål	210
7.2	Organisatorisk struktur	213
7.2.1	Totalförsvaret i Arlanda flygplats omland.....	213
7.2.2	Strategi för utveckling av det civila försvaret i Stockholms län 2024–2026	214
7.3	Totalförsvaret och dess betydelse för Arlanda flygplats	215
8	Analys och förslag till åtgärder	217
8.1	Övergripande bedömning av läget.....	218
8.2	Trafikslagsövergripande åtgärdsbehov	219
8.2.1	Sammanhållen intressegruppering som verkar för Arlanda flygplats bästa.....	220
8.2.2	Förbättra information och biljettsystem	221
8.3	Åtgärdsbehov inom luftfarten och vid Arlanda flygplats...	222
8.3.1	Behov av att utveckla terminalfunktionen.....	223
8.3.2	Behov av att utveckla flygplatsens angöringsfunktion.....	226
8.4	Åtgärdsbehov inom vägsystemet.....	227
8.4.1	Behov av satsningar på väginfrastrukturen.....	227
8.4.2	Aktivt vardagsliv med gång och cykel	234
8.4.3	Förbättrade villkor för biltrafikens hållbara omställning	235
8.4.4	Enklare för resenärerna att använda hyrbil.....	239
8.4.5	Ordning och reda i taxiverksamheten.....	240
8.4.6	Stärkt busstrafik till Arlanda	248
8.4.7	Förutsättningar för godstrafik	255
8.5	Åtgärdsbehov inom järnvägssystemet.....	257
8.6	Omställning till fossilfrihet	271
8.7	Åtgärdsbehov utifrån ett totalförsvarsperspektiv	273
8.8	Ett Arlandapaket med satsning på väg och järnväg	289
8.9	I ett vidare perspektiv.....	292

9	Finansiering av åtgärder i infrastruktur och transportsystem	299
9.1	Finansiella förutsättningar.....	300
9.1.1	Statens anslags- och lånefinansiering	300
9.1.2	Statliga bolag.....	302
9.1.3	Finansiering från andra	304
9.1.4	Skatter och avgifter.....	306
9.2	Analys och förslag.....	312
9.2.1	Inledande resonemang.....	312
9.2.2	Finansiering genom anslag och lån.....	314
9.2.3	Alternativa finansieringskällor.....	315
9.2.4	Förslag till finansiering av ett Arlandapaket	317
10	Konsekvensanalys.....	319
10.1	Påverkan på möjligheter att uppfylla de transport- och klimatpolitiska målen.....	319
10.2	Påverkan på kostnader eller intäkter för staten, kommuner, regioner, företag och enskilda	320
10.3	Samhällsekonomiska konsekvenser	321
10.4	Påverkan på regler.....	323
10.5	Bedömning av konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv...	324
10.6	Bedömning av konsekvenser för totalförsvaret	326
11	Författningskommentar	329
11.1	Förslaget till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365).....	329
Bilagor		
Bilaga 1	Kommittédirektiv 2023:178	331
Bilaga 2	Dialog med intressenter	345
Bilaga 3	Referensförteckning	349

Sammanfattning

Uppdrag att stärka konkurrenskraften för Arlanda flygplats

Jag har regeringens uppdrag att 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 mitt uppdrag är 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. Mitt uppdrag ska slutredovisas senast den 31 maj 2025. Jag uppfattade tidigt i utredningen ett intresse för att mina slutsatser och förslag skulle redovisas löpande under utredningsarbetets gång. Jag redovisade därför mina preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet i mitten av november 2024 och inom vägområdet i början av mars 2025. Detta är mitt slutbetänkande.

Arlanda flygplats har stor betydelse för Sverige

Sverige är ett land med långa avstånd såväl inom landet som till internationella destinationer och marknader som är viktiga för medborgare och näringsliv. Ett tillgängligt, tillförlitligt och hållbart transportsystem, där olika trafikslag samverkar effektivt för medborgare och näringsliv bidrar till ett ökat välbefinnande och högre livskvalitet i hela Sverige.

Luftfarten spelar en viktig roll i transportsystemet genom att det överbryggar långa geografiska avstånd och därmed bidrar till både nationell som internationell tillgänglighet. Sverige hålls ihop

nationellt med Arlanda flygplats som navet för den svenska inrikes och utrikes flygtrafiken.

Det råder stora osäkerheter kring den framtida utvecklingen med hänsyn till bland annat trafikens återhämtning efter pandemin, förändringar på den svenska flygmarknaden, den geopolitiska situationen och säkerhetsläget, utvecklingen för den globala ekonomin samt omställning till fossilfrihet och utveckling av transportsystemet. Jag bedömer trots det att antalet passagerare i luftfarten fortsatt kommer att öka både på nationell nivå och för Arlanda flygplats. Min preliminära bedömning är att antalet flygpassagerare som trafikerar Arlanda kan komma att öka från 23 miljoner år 2024 till omkring 40 miljoner flygpassagerare kring år 2050.

För att Arlanda flygplats och transportsystemet i flygplatsens omland ska bidra till en god tillgänglighet för medborgare och näringsliv krävs att både flygplatsen och transportsystemet i övrigt har en tillförlitlig och robust infrastruktur med tillräcklig kapacitet. Det finns därför brådskande behov av att utveckla såväl funktionen vid flygplatsen som funktioner i den övriga infrastrukturen och transportsystemet för att denna bytespunkt och nod ska fungera på ett effektivare och mer tillgängligt sätt i framtiden och därmed bidra till att konkurrenskraften för Arlanda flygplats stärks.

Transportsystemet har samtidigt flera utmaningar ur ett miljö-, klimat-, trafiksäkerhets- och robusthetsperspektiv. Transportsystemet behöver ställas om och det kommer att krävas åtgärder inom de olika trafikslagen och vid intermodala bytespunkter och noder för att åstadkomma detta.

Utgångspunkter för mina förslag

Jag har som utgångspunkt för utredningsarbetet bland annat utgått från de transport-, miljö-, klimat-, närings- och totalförsvarspolitiska målen och perspektiven. Jag har även beaktat förslagen i mina tidigare utredningar, Arlandautredningen¹ respektive Flygplatsutredningen² och de synpunkter som lämnats från remiss-

¹ Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet, Arlanda flygplats – en plan för framtiden, Ds 2022:11.

² Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3.

instanser. Därtill har fyrstegsprincipen varit vägledande för mina slutsatser och förslag.

Jag har till stöd för mina bedömningar haft olika prognoser och scenarier som underlag. Jag bedömer att det generellt sett förväntas ske en ökning av transportarbetet inom de olika trafikslagen och att ökningen av transportarbetet kommer vara högre i Stockholms- och Mälardalsområdet än för genomsnittet i Sverige. Jag bedömer att hela Mälardalen och framför allt Stockholm och Uppsala kommer att integreras alltmer med hänsyn till befolkningsutvecklingen och den förtätning av bostäder och arbetsplatser jag ser kommer att ske.

En förtätning i området bidrar till ökad efterfrågan på kollektivtrafik

I Stockholm och Uppsala län bor det i dag cirka 2,9 miljoner invånare, cirka 27 procent av Sveriges befolkning. I ett vidare omland, i de regioner (län) som är medlemmar i Mälardalsrådet, bor det cirka 5,2 miljoner invånare vilket nästan motsvarar hälften av Sveriges befolkning.

Befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling bidrar till ökat resande och transporter. Enligt befolkningsprognoser från Region Stockholm och Region Uppsala förväntas befolkningen öka i dessa två län och tillsammans ha en folkmängd på nära 3,6 miljoner invånare år 2050. Jag bedömer att det kommer att ske en stark befolkningstillväxt och förtätning avseende bostäder och arbetsplatser i området Uppsala – Arlanda – Stockholm och att arbetsmarknaden kommer att vidgas ytterligare. Det kommer att ställa krav på utveckling av både infrastruktur och transportsystem för att möta samhällets behov för framtiden. Statliga åtgärder som samplaneras med andra åtgärder skulle kunna bidra till att en sådan utveckling kommer till stånd snabbare, vilket sannolikt skulle bidra till en effektivare process och ökad samhällsekonomisk nytta.

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. Denna utveckling ställer krav på kapacitet i infrastrukturen och på transportsystemets funktion. Vägtransporterna bedöms öka i en högre takt

i storstadsregionen Stockholm-Uppsala jämfört med den bedömning som görs på nationell nivå (25 procent). Det kommer, enligt min uppfattning, att bli särskilt viktigt att verka för att fler ska kunna nyttja kollektiva transporter i framtiden.

Det finns utmaningar i transportsystemet

Det råder många begränsningar och brister i transportsystemet som behöver hanteras. Samtidigt förväntas efterfrågan på transporter att öka, såväl inom flygtrafiken som i väg- och järnvägs-systemet. Jag ser därför behov av olika åtgärder under den kommande planperioden 2026 – 2037, men även för perioden därefter.

Jag har haft ett tidsperspektiv i mitt arbete i riktning emot år 2050. I mitt arbete har jag försökt att fånga både kort- som långsiktiga åtgärdsbehov. Jag har utgått från fyrstegsprincipen och ser behov av åtgärder inom alla de fyra olika stegen. Trots detta, bedömer jag att det kommer att krävas betydande investeringsåtgärder för att möta de framtida behoven.

Jag har valt att ha en trafikslagsövergripande ansats i mitt utredningsarbete. Det innebär bland annat att jag redovisar bedömningar och förslag avseende alla fyra trafikslagen.

Flygplats och luftfart

Swedavia AB har genomfört flera utvecklingsinsatser de senaste åren, bland annat inrättande av en ny säkerhetskontroll och en ny marknadsplats vid Terminal 5. Jag ser behov av ytterligare åtgärder, vilket också i stort stämmer överens med Swedavias utvecklingsplaner. Jag bedömer att flygplatsen på sikt behöver klara av att ta emot fler passagerare och att angöringsfunktionen för marktransporter behöver förbättras. Jag ser även behov av utvecklad samverkan vid flygplatsen och en moderniserad gränskontroll där Polismyndigheten bland annat bör införa digitala och automatiska gränskontroller för att skapa kortare ledtider för flygpassagerarna, samtidigt som förutsättningar för inre säkerhet kan förbättras. En effektivare gränskontroll kan även bidra till att öka Arlanda flygplats attraktivitet som transferflygplats.

Inrikestrafikens utveckling utgör ett hot mot tillgängligheten i Sverige. Det finns därför behov, enligt min uppfattning, att Regeringen pekar ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer med allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras.

Järnväg och tågtrafik

Jag kan konstatera att det i järnvägssystemet till och från Arlanda flygplats råder betydande utmaningar. Kapaciteten i systemet är i delar till stor del utnyttjad och det finns betydande brister i transporternas tillförlitlighet och robusthet, vilket inverkar menligt på konkurrenskraften för Arlanda flygplats.

Jag bedömer att 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.

Väg och vägtrafik

Jag kan konstatera att vissa avsnitt av det svenska vägsystemet har kapacitetsutmaningar med hänsyn till de trafikprognoser jag tagit del av. Ett sådant kritiskt vägavsnitt är E4 mellan Stockholm och Arlanda flygplats. Kapaciteten i systemet är redan under vissa tider till stor del utnyttjad och det förekommer trängsel redan i dag. Det inverkar menligt på konkurrenskraften för Arlanda flygplats.

Det kommer, enligt min mening, att krävas betydande investeringsåtgärder för att möta de framtida behoven. Jag bedömer att det är nödvändigt och brådskande att säkerställa tillräckliga resurser för drift och underhåll av vägnätet, att de statliga vägarna nyttjas mer effektivt och att kapaciteten förstärks både i stråk och i vissa noder för att förbättra tillgänglighet, robusthet och tillförlitlighet i vägsystemet.

Hamnar och sjöfart

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.

Trafikslagsövergripande åtgärder

Jag föreslår att de organisationer som i dag arbetar för Arlanda flygplats bästa försöker finna en organisation som på ett mer kraftfullt sätt försöker arbeta för Arlanda flygplats (steg 1).

Berörda kollektivtrafikmyndigheter i Mälardals- och Stockholmsregionen bör förbättra marknadsföringen av resor med kollektivtrafik till Arlanda, för såväl buss som för tåg (steg 1).

De berörda regionerna bör pröva möjligheterna till ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar en länsgräns. Det bör bli ännu smidigare och enklare för resenärerna att få information om och att köpa resor till och från Arlanda flygplats, särskilt om resan är länsöverskridande (steg 1).

Företrädare för järnvägsbranschen behöver bli bättre på att informera om och marknadsföra järnvägen som transportmedel (steg 1).

Jag ser därtill 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. Allt i syfte för att underlätta tillvaron för resenärerna. Berörda aktörer bör ta initiativ till ett utvecklat samarbete (steg 1).

Åtgärder inom järnvägssystemet

Nya förutsättningar behövs för Arlandabanan

Jag föreslår att förutsättningarna för Arlandabanan bör förändras (steg 2). Jag 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. Oberoende vägval är den samhällsekonomiska nyttan vida överstigande statens kostnader för genomförande av förändringarna. 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 syftande till att åstadkomma förändrade förutsättningar för trafikeringsrätt 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 min uppfattning att A-Train AB kompenseras av staten.

Därtill 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 (steg 2).

Satsning på vidmakthållande

För att öka tillförlitligheten och tillgängligheten i järnvägstrafiken till och från Arlanda flygplats krävs enligt min uppfattning ytterligare resurser för underhålls- och vidmakthållandeinsatser för järnvägsnätet mellan Uppsala och Stockholm. Det förebyggande underhållet behöver förstärkas. Jag utesluter inte att det kan finnas skäl för en ökad styrning av Trafikverket för att åstadkomma detta i området.

Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att pröva nya arbetsmetoder och kontraktsutformningar med entreprenö-

terna för att minimera konsekvenserna (störningar) för tågtrafiken vid vidmakthållandeinsatser (steg 2).

Behov av kapacitetsförstärkningar i järnvägssystemet

Utöver åtgärderna som beskrivits ovan ser jag även behov av att vidta ett flertal åtgärder för att förstärka kapaciteten och öka tillgängligheten (steg 3–4) i vissa noder och länkar i järnvägssystemet, bland annat med hänsyn till att järnvägsstråket mellan Uppsala–Stockholm är en del av ett större järnvägsnät. Jag föreslår:

Tabell 1 Förslag till åtgärder i järnvägsinfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026–2037	År 2038–2049
Fyrspåret Uppsala – Länsgränsen (Myrbacken)	X	
Signalåtgärder mellan Solna – Skavstaby	X	
Märsta station och bangård	X	
Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm C – Tomtebodas bangård	X	X
Plattformsförlängning och signalåtgärder vid Arlanda C	X	
ERTMS i Stockholmsområdet	(X)	X

För genomförande av plattformsförlängning och signalåtgärder vid Arlanda C krävs att staten kommer överens med A-Train AB om genomförande av åtgärden.

Förbättrat utbud av järnvägstrafik

Möjligheten att öka frekvensen avseende pendel- och regional-tågtrafiken som passerar Arlanda Central behöver realiseras genom dialog och förhandling. För att nyttan med förändrade förutsättningar för Arlandabanan ska komma till stånd krävs att aktörerna har möjlighet att utöka turutbudet i olika relationer som passerar Arlanda Central. Enligt min uppfattning bör detta vara ett villkor för förändring av förutsättningarna för Arlandabanan och de beslut eller uppgörelser som krävs med A-Train AB eller dess aktieägare. Beroende på val av alternativ avseende Arlandabanan, se ovan, krä-

ver detta förhandlingar med regionala företrädare före alternativt parallellt med dialog och förhandling med A-Train AB.

Jag föreslår att tågbolagen bör pröva möjligheten att för tågtrafik från södra och västra Sverige trafikera Stockholm C, Arlanda C med Uppsala C som slutstation i stället för som i dag med i huvudsak Stockholm C som slutstation. Det kommer att innebära tillgänglighetsförbättringar till och från Arlanda flygplats (steg 1).

Bättre förutsättningar för godstrafik

Jag föreslår att Trafikverket får i uppdrag att utveckla förutsättningar för godstrafik i Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal. Ambitionen bör vara att skapa bättre förutsättningar för att bedriva godstrafik på järnväg i området (steg 2).

Åtgärder inom vägsystemet

Väginfrastrukturen bör vårdas och utvecklas

Jag ser behov av att ökade resurser bör säkerställas för drift och vidmakthållande av det statliga vägnätet (steg 2). Vägnätet bör nyttjas mer effektivt genom användande av ITS-lösningar och inrättande av kollektivtrafikkörfält, som används dynamiskt vid bristande framkomlighet (steg 2), samt användning av trängselskatter (steg 1). Trängselskatter bör enligt min uppfattning användas för att påverka användningen i tid och rum, samtidigt som dessa trängselskatter kan bidra i finansieringen av vissa investeringar. Jag föreslår en översyn av trängselskatterna i Stockholm.

Kapaciteten i vägsystemet behöver förstärkas med en rad olika åtgärder, se tabell nedan (steg 3–4). Kollektivtrafikkörfält bör inrättas i samband med att E4 breddas (steg 2).

Regeringen bör omgående ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planerings- och förberedelsearbetet vad gäller breddning av E4 Häggvik–Rotebro. Regeringen bör även ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur dynamiska kollektivtrafikkörfält kan nyttas på effektivaste sätt (steg 1).

Tabell 2 Förslag till åtgärder i väginfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026–2037	År 2038–2049
Väg 265 Additionskörfält Häggvik	X	
E4 Häggvik–Rotebro (till 4+4 körfält)	X	
E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, kap.förstärkning	X	
E4 trafikplats Måby	X	
E4 Glädjen–Arlanda (till 3+3 körfält)	X	
Väg 905 Måbyleden	X	
Ombyggnation av Väg 268/E4 – Grana	X	
E4 Trafikplats Hammarby	X	
E4 Rotebro–Glädjen (till 4+4 körfält)		X

Bättre förutsättningar för gång och cykling

Sigtuna kommun och Swedavia bör säkerställa att gång- och cykelvägarna till och från Arlanda flygplats bör kunna användas på ett tryggt och trafiksäkert sätt året runt. Dessa cykelvägar kan vid behov vara skyddade för väder och vind (steg 2).

Swedavia bör se till att det finns möjlighet till cykelparkering med tak eller väderskydd vid alla terminaler och övriga platser där personer rör sig frekvent, exempelvis vid viktiga arbetsplatser inom flygplatsområdet (steg 2).

Incitament för ökad trafiksäkerhet och omställning av biltrafiken

Swedavia bör införa bom med alkolås vid sina parkeringsutfarter för att bidra till nykterhet i biltrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta kräver bland annat utvecklad verksamhet och samarbete med Polismyndigheten.

Kapaciteten för elladdning av bilar vid Swedavias parkeringar bör finnas i en sådan tillräcklig omfattning att det bidrar till omställningen av biltrafiken (steg 2). Swedavia bör även underlätta för sina passagerare att få en samlad bild av parkeringsmöjligheterna vid och runt Arlanda flygplats, det vill säga även för andra parkeringsbolag (steg 1).

Ett parkeringsråd bör inrättas med representanter för Swedavia och övriga parkeringsbolag/ansvariga i Arlanda flygplats närområde för att samverka kring gemensamma frågor (steg 1).

Enklare för resenärerna att använda hyrbil

Jag föreslår att den lokala kundtjänsten för hyrbilsföretagen vid Arlanda flygplats flyttas till eller placeras i nära anslutning till terminalbyggnaderna och att upphämtning och återlämning av hyrbilar vid flygplatsen lokaliseras till de terminalnära parkeringshusen (steg 2).

Vidare föreslår jag att Swedavia bör ställa miljökrav på hyrbilsfordonen som lämnas ut vid flygplatsen och att kraven bör motsvara de miljökrav som Swedavia ställer på taxiverksamheten samt att samtliga hyrbilar som lämnas ut vid flygplatsen senast år 2030 bör drivas med fossilfri el eller vätgas (steg 1).

Taxiverksamheten bör ges nya förutsättningar

Jag 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. Jag ser dock ett antal möjligheter att utveckla förutsättningarna för taxiverksamheten på kort sikt, vilket presenteras nedan.

Jag föreslår att Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regelefterlevnad avseende taxibolagen och taxiförarna (steg 1).

De infrastrukturella förutsättningarna bör utvecklas vid Arlanda flygplats avseende terminalutgångens lokalisering i förhållande till taxiytan (steg 3), fler laddstationer för elbilar (steg 2) och bättre skyltning och vägvisning till taxizonen (steg 1).

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 trafik-säkerhet (steg 1).

Swedavia bör utveckla avtalsförutsättningarna och ställa krav på att avtalsparterna genomför en daglig behörighetskontroll för yrkes- trafik (BKY) samt att man ställer krav på ett omsättningskrav för att få bedriva taxiverksamhet vid flygplatsen (steg 1). Tilldelningen av taxifiler för spontantaxi bör alterneras för att åstadkomma en mer konkurrensneutral marknadsplats vid flygplatsen (steg 1). Till detta finns behov av att införa en dynamisk skyltning av dessa taxifiler för spontantaxi (steg 1).

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. Detta kan ske genom en taxizon med ett maxpris eller genom en inre respektive yttre taxizon med olika maxtak (steg 1). Jag föredrar det senare då jag bedömer att den genomsnittliga prisnivån blir mer gynnsam för passagerarna.

Digitala tavlor där resenärer kan beställa en taxi med önskade attribut till ett fast pris skulle kunna utgöra ett komplement till övriga möjligheter att beställa taxi vid flygplatsen (steg 2).

För att motverka att svarttaxiförare är inne i terminalen och raggar kunder föreslår jag att åtgärder vidtas som försvårar verksamheten för dessa aktörer. Swedavia och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och i möjligaste mån avhysa dessa personer från området (steg 1). Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med svart-taxi vid hämta och lämna parkeringarna (steg 1). Eventuellt skulle detta kunna kombineras med ett förbud för taxibilar vid parkeringen (steg 1).

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 (steg 1).

Busstrafiken bör utvecklas för att bidra till bättre tillgänglighet

Ett förstärkt expressbusskoncept i tvärstråkslinjer med högre komfort och tidtabeller som anpassas till både flygresenärer och de som arbetspendlar bör inrättas. Jag föreslår följande nya eller förstärkta expressbusslinjer: Nacka–Arlanda, Täby–Arlanda, Arninge–Vallentuna–Arlanda, Norrtälje–Rimbo–Arlanda, Sigtuna–Märsta–Arlanda, Märsta–Arlanda samt Bålsta/Kungsängen/Kallhäll/Barkarby–Arlanda (steg 2).

Trafikverket bör tillsammans med berörda regioner och kommuner genomföra åtgärdsvalsstudier för att skapa en gemensam helhetsbild kring dessa förslag och vilka förutsättningar som krävs, till exempel avseende infrastruktur och hållplatslösningar, för att det ska bli hållbara åtgärder i längden (steg 2).

Precis som för taxiverksamhet bör Swedavia ställa krav på de bussfordon som trafikerar Arlanda flygplats och som lämnar av och hämtar upp passagerare att de har inbyggda system (alkolås) för att bidra till nykterhet i taxitrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta bör gälla såväl den vanliga kollektivtrafiken som charterbussar och buss- och skytteltrafik från parkeringsplatser och hotell i Arlanda flygplats närområde.

Förutsättningar för godstrafik behöver förbättras

Jag föreslår att Trafikverket tillsammans med Godstransportrådet Stockholm-Mälardalen, berörda kommuner och regioner, representanter för åkerier och speditörer samt övriga delar av näringslivet bör analysera behovet av ytterligare rast- och uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland. Jag ser behov av åtgärder i norra Stockholmsområdet, men dessa behov behöver preciseras genom en god dialog och samverkan mellan berörda aktörer (steg 2).

Trafikverket bör tillsammans med samma intressenter även utreda behoven av tillgänglighet för godstransporter till Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal (steg 2).

Åtgärder vid flygplatsen

Swedavia bör verka för att aktörerna vid Arlanda flygplats ställer sig bakom en gemensam vision och målbild för flygplatsens utveckling (steg 1). Swedavia bör även verka för att utveckla dialog och samverkan med olika aktörer på flygplatsen, såväl företag som arbetstagarorganisationer, för att skapa bättre förutsättningar för att utveckla flygplatsverksamheten (steg 1).

Polismyndigheten och Swedavia bör formalisera sin samverkan vid Arlanda flygplats. En överenskommelse bör tecknas mellan parterna som tydliggör en gemensam inriktning och målbild samt förutsättningar för samverkan och utveckling av gränskontrollverksamheten och passagerarflöden vid flygplatsen (steg 1).

Regeringen bör ge Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda, Göteborg och Malmö flygplatser. Regeringen bör tydlig-

göra de ekonomiska ramarna i regleringsbrevet för Polismyndigheten (steg 4).

Swedavia bör pröva möjligheten att tidigarelägga utvecklingsinsatserna för en förbättrad angöringsfunktion, så att en bättre lösning för bland annat taxi och buss, och därmed resenärerna, kan erbjudas så snart som möjligt (steg 4).

Omställning till fossilfrihet

Flygbränslets omställning till fossilfrihet är avgörande för luftfartens utveckling. På kort och medellång sikt är el och särskilt biobränsle dagens realistiska alternativ för att uppnå klimatmålen. Det föreligger en uppenbar risk att produktionen av biobränsle inte ökar i tillräcklig omfattning. Jag ser, precis som jag lyft fram i mina tidigare utredningar, behov av att åtgärder vidtas.

Jag har tidigare föreslagit en aktörssammansatt biobränslekommission som värderar och föreslår konkreta åtgärder för storskalig nordisk produktion av fossilfritt flygbränsle. Regeringen har i linje med detta förslag gett en bokstavsutredare i uppdrag att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas. Jag ser mycket positivt på detta initiativ.

Den handlingsplan som utredaren ska ta fram med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjöfarten och luftfarten behöver vara uthållig, eftersom frågan är komplex och kommer att kräva både tid och resurser att genomföra. Jag bedömer därför att det statliga åtagandet behöver vara långsiktigt.

Åtgärder i ett totalförsvarsperspektiv

Mina föreslagna åtgärder inom väg och järnväg kommer sammantaget att stärka totalförsvarets behov; genom ökade vidmakthållandeinsatser, effektivare nyttjande av infrastrukturen och kapacitetsförstärkning i väg och järnväg. Det kommer att göra infrastrukturen mer robust och uthållig. För att undvika trängselproblem och minskad tillförlitlighet samt för att möta totalförsvarets behov är det enligt min bedömning brådskande att genomföra flera av åt-

gärden i de infrastrukturobjekt jag pekat ut inom både väg- och järnvägsområdet. Med en förstärkt kollektivtrafik både med buss och tåg, som gynnar totalförsvaret, förstärks tillgängligheten både till och från Arlanda flygplats och inom hela Arlandas omland (steg 1–4).

Regeringen bör peka ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer med allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Åtminstone flyglinjerna Stockholm–Kiruna, Stockholm–Luleå, Stockholm–Umeå, Stockholm–Östersund samt Stockholm–Visby bör omfattas av ett sådant beslut. Trafikverket 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 (steg 2).

Jag föreslår att regeringen tillser att Sjöfartsverket ges tillräckliga förutsättningar för att bedriva isbrytning så att farlederna till Gävle hamn hålls öppna, alternativt att Sjöfartsverket ges möjlighet att prioritera isbrytning i de farleder som har betydelse för bränsletransporterna till Arlanda flygplats (steg 2).

Jag föreslår att regeringen ger Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatisk och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda flygplats (steg 4).

Jag ser behov av att infrastrukturförvaltaren ska kunna vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning på järnväg för att möjliggöra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter för ett totalförsvarsändamål med hänsyn till Sveriges nationella säkerhet. Infrastrukturförvaltaren bör även utforma sina prioriteringskriterier, vilka kan användas om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas, på ett sådant sätt att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av gods-transporter, särskilt internationella sådana, och militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsändamål. Trafikverket bör, som beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet efter samverkan med Försvarsmakten, närmast berörda civilberedskapsmyndigheter och aktörer inom järnvägsbranschen ges bemyndigande att fastställa mer detaljerade riktlinjer av vad som bör kunna anses vara nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsperspektiv (steg 2).

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att upphandla och tillhandahålla kritiskt material för väg- och järnvägsinfrastruktur, om det efterfrågas, för andra infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer inom järnvägsområdet och för väghållare. En förutsättning är att det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Dessa tjänster bör baseras på den långsiktiga självkostnaden (steg 2).

Jag ser behov av att staten tar ett tydligare ansvar för kompetensförsörjningen inom transport- och transportinfrastrukturområdet. Jag 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 (steg 2).

Trafikverket bör i sitt uppdrag som väghållare och infrastrukturförvaltare för statliga vägar och järnvägar därför 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 (steg 1–2). Detsamma bör enligt min uppfattning även gälla A-Train AB.

Regering och riksdag behöver säkerställa utökade ekonomiska ramar för ett Arlandapaket

Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra väg- och järnvägssystemet i Stockholm- och Mälardalsregionen, som i flera fall är nödvändiga och brådskande, kan bli svåra att finansiera inom ramen för nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen.

Jag ser behov av att regeringen lanserar ett Arlandapaket som innefattar delar av föreslagna infrastrukturåtgärder ovan. Det är åtgärder som bidrar till att effektivisera nyttjandet av infrastrukturen och stärka kapaciteten i noder och stråk. Dessa åtgärder uppgår till en betydande kostnad, men jag bedömer att nyttan för samhället överstiger detta. Dessa åtgärder är av stor betydelse för Stockholm- och Mälardalsregionen och för Sverige som helhet. De bidrar till ökad tillförlitlighet, kapacitet och tillgänglighet till såväl

Arlanda flygplats som Stockholms- och Mälardalsregionen och till övriga Sverige. Genomförande och finansiering av dessa åtgärder behöver därför säkerställas.

Kostnaderna för mina förslag till väg- och järnvägsinvesteringar i uppgår till cirka 45 miljarder kronor exklusive statens kostnader för att förändra förutsättningarna kring Arlandabanan.

Därutöver ser jag behov av vidmakthållande i vägar och järnvägar i Arlanda flygplats omland motsvarande åtskilliga miljarder kronor under perioden 2026–2037 och motsvarande nivåer även därefter. Det är svårt att dra en tydlig gräns för Arlanda flygplats omland och jag väljer därför att uttala behovet lite mer övergripande. Det behövs dock ökade resurser jämfört med i dag.

Jag ser möjligheter med anslagsfinansiering, men jag 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 jag att en översyn av trängselskatten i Stockholm genomförs och att regeringen möjliggör en höjning av trängselskatten alternativt en utvidgning av trängselskatteområdet i Stockholm. Jag ser vidare möjligheter till att ta ut avgifter för tillhandahållande av tjänster och tjänsteanläggningar vid Tomtebodabangård samt viss medfinansiering.

Jag föreslår att investeringen i en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Swedavias flygplatser i Göteborg, Malmö och Stockholm (Arlanda flygplats), utöver ett mindre EU-bidrag, finansieras med anslag alternativt genom lån och där Polismyndigheten får framtida anslag för amortering och betalning av räntor.

Jag föreslår vidare att kommuner, regioner och Swedavia AB i övrigt finansierar de förslag till åtgärder som finns i mitt förslag. I förlängningen belastar detta skattebetalarna respektive passage- rare, kunder och brukare vid Arlanda flygplats.

Möjliga åtgärder i ett vidare perspektiv

Jag ser flera möjliga åtgärder i infrastrukturen på längre sikt. De åtgärdsområden som nämns nedan ska inte ses som ett förslag från min sida, utan det ska ses som något som kan aktualiseras på sikt och där det finns behov av att genomföra utredningar vid behov. Dessa åtgärdsområden är:

- utvecklad busstrafik eller BRT-lösningar,
- ytterligare järnvägskapacitet i Uppsala,
- Aroslänken eller andra järnvägsförbindelser i öst-västlig riktning i Arlanda flygplats omland,
- behov av ett större systemperspektiv – efter 2050 (exempelvis Skavstaby och Myrbacken korsningspunkter, fler spår vid Arlanda C, sexspårsuppbyggnad mellan Tomtebodavägen och Skavstaby),
- Roslagsbanan med förlängning till Arlanda.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att göra en systemanalys som inkluderar en analys av förutsättningar, behov och konsekvenser av en sexspårsutbyggnad i Stockholmsområdet.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365)

Härigenom föreskrivs att det i järnvägsmarknadslagen (2022:365) ska införas två nya paragrafer, 7 kap. 19 a och 21 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

19 a §

Prioriteringskriterierna ska vara utformade så att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana. De ska också vara utformade så att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av transporter för totalförsvarsändamål, det vill säga militära och andra samhällsviktiga transporter.

7 kap.

21 a §

Infrastrukturförvaltaren ska vid särskilda behov utifrån ett totalförsvarsperspektiv kunna vidta alla nödvändiga åtgärder, inklusive åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning, för att möjliggöra nödvändiga

*militära och andra samhällsviktiga
transporter.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

1.2 Förslag till förordning om ändring i järnvägsmarknadsförordning (2022:416)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägsmarknadsförordningen (2022:416)

dels att 5 kap. 3 och 9 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 7 kap. 9 §, och närmast före 7 kap. 9 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

3 §

En infrastrukturförvaltare ska så snart som möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå till följd av ett oplanerat banarbete som beror på en sådan störning i järnvägstrafiken som avses i 7 kap. 21 § järnvägsmarknadslagen (2022:365).

En infrastrukturförvaltare ska så snart som möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå till följd av ett oplanerat banarbete som beror på en sådan störning i järnvägstrafiken som avses i 7 kap. 21 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) *eller till följd av behov av tillgång till infrastrukturkapacitet för nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter enligt 7 kap. 21 a § järnvägsmarknadslagen (2022:365).*

5 kap.

9 §

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om

1. redovisning och bokföring enligt 3 kap. 1 och 2 §§ järnvägsmarknadslagen (2022:365),

2. kapacitetstilldelning,

2. kapacitetstilldelning, *inklusive förfarande och krav på infrastrukturförvaltaren att lämna information om möjligheten att vidta åtgärder som inte är förenliga med*

tidigare beslut om kapacitetstilldelning och som är hänförliga till totalförsvarets behov av infrastrukturkapacitet för nödvändiga militära eller andra samhällsviktiga järnvägstransporter,

3. beskrivning av järnvägsnät,
4. beredskapsplaner,
5. avgiftssamarbete enligt 8 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen,
6. analyser av marknadssegment enligt 8 kap. 6 § i samma lag och krav på offentliggörande av sådana analyser,
7. tillhandahållande, redovisning och bokföring av tjänster enligt 9 kap. i samma lag,
8. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina tillträdesvillkor och avgifter, och
9. i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra än järnvägsföretag som ansöker om tillträde till en tjänst.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap.

*Särskilda uppgifter för
Trafikverket i egenskap
av beredskapsmyndighet*

9 §

Trafikverket får, utifrån de definitioner som gäller för fredstida krissituationer respektive samhällsviktig verksamhet enligt förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap, besluta om vad som ska anses vara nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter i fredstid och vid höjd beredskap och som ska kunna prioriteras högre än järnvägstrans-

porter enligt tidigare beslut om tilldelning av kapacitet.

Trafikverket får fatta beslut efter samråd med Försvarmakten, berörda beredskapsmyndigheter, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra som kan ansöka om infrastrukturkapacitet.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Härigenom föreskrivs att det i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska införas tre nya paragrafer, 3 b §, 6 a § och 12 e § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 b §

Trafikverket ska svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhälls-ekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska samverka med berörda aktörer.

6 a §

Trafikverket ska ha förmåga och kunna erbjuda och tillhandahålla kritiskt material för väg- och järnvägsinfrastruktur till andra infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare.

Trafikverket ska ingå avtal om sådana tjänster, om de efterfrågas, med andra infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare om det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

12 e §

Trafikverket ska löpande följa upp och utvärdera trafikutvecklingen för inrikes kommersiell linjefart samt för de samhällsviktiga flyglinjer som pekats ut av regeringen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.