

## Yttrande från Arlandaregionen avseende reviderad länsplan för Stockholms län, perioden 2026–2037

### Arlandaregionens synpunkter i sammanfattning

Arlandaregionen – bestående av Knivsta, Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna och Swedavia – välkomnar länsplanens ambition att stärka transportsystemet i Stockholms län. Planen utgår från relevanta transportpolitiska mål och regionala strategier, vilket ger goda förutsättningar för en hållbar utveckling. Samtidigt konstaterar vi att Arlanda flygplats, Sveriges viktigaste transportnav, inte beaktas tillräckligt. Vi föreslår att Arlandasamordningens slutbetänkande (SOU 2025:67) integreras i planeringen och att särskilda åtgärder prioriteras för att stärka tillgängligheten till och från Arlanda.

### Brister som behöver kompletteras/förtydligas

- **Flyget som trafikslag förbises:** Flyget nämns inte i planeringsförutsättningarna, vilket innebär att viktiga infrastrukturella behov kring Arlanda inte beaktas. Detta påverkar både tillgänglighet och robusthet.
- **Arlanda saknas som objekt:** Trots Arlandas roll som nationell och internationell transporthub saknas flygplatsen som objekt i länsplanen. Vi menar att detta är en stor brist med tanke på dess betydelse för arbetspendling, näringslivets transporter och Sveriges konkurrenskraft.
- **Otillräcklig beredskap:** Arlanda har en viktig roll i både civilt och militärt försvar. Länsplanen bör ta hänsyn till detta och prioritera skyddsobjekt och redundans i transportsystemet.
- **Brist på utredningsmedel:** Flera objekt som skulle kunna stärka Arlandaregionens tillgänglighet saknar planmognad. Medel för fördjupade studier måste tillföras för att dessa ska kunna lyftas in i länsplanen.

### Arlandaregionens rekommendationer och förslag till prioriterade åtgärder i den reviderade länsplanen

- Förtydliga Arlandas roll för nationell och internationell tillgänglighet och integrera slutsatser från Arlandasamordningens slutbetänkande SOU 2025:67 i länsplanen.
- Säkerställ att länsplanen samverkar med nationell plan kring Arlandas utveckling.
- Arlandaregionen föreslår att följande objekt utreds och inkluderas

- BRT Märsta–Arlanda – säker förbindelse Märsta–Arlanda
- Förlängd Roslagsbana till Arlanda
- Samordna länsplan och nationell plan kring objekten breddning av E4, ombyggda och kompletterade trafikplatser vid Hammarby, Arlanda, Märsta och Måby trafikplatser
- Öka upparbetningsgraden och tilldela medel för utredningar.
- Inled kontinuerlig dialog med regionala aktörer och stora arbetsgivare.

## **Arlandaregionens yttrande**

### **På vilket sätt bedömer din organisation att länsplanen bidrar till att stärka länets sammanhängande regionala transportsystem?**

#### **Länsplanen bidrar inte till att stärka den nordliga delen av länet**

Arlandaregionen bedömer att Länsplanen inte bidrar till att stärka den nordliga delen av länet, och inte alls den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta.

Ändå visar Arlandasamordningens slutbetänkande (SOU 2025:679) tydligt vilka åtgärder som sammantaget behövs för att stärka inte bara regionen, utan hela Sveriges välbefinnande och tillväxt genom en långsiktigt hållbar infrastrukturutveckling för transporter till och från Arlanda flygplats. Flera av samordnarens förslag stämmer väl överens med vad Arlandaregionen länge har efterfrågat, sådant som skulle öka redundansen i trafiksystemet och öka kollektivtrafikresandet till och från Arlanda. Länsplanen har inte tagit upp slutbetänkandets slutsatser i sin planering och det saknas utredningsmedel för att fördjupa slutbetänkandets slutsatser.

Eftersom Arlanda saknas som planeringsförutsättning för länsplanen menar Arlandaregionen att länsplanen inte får med objekt som behövs för att stärka denna del av länets sammanhängande transportsystem. Det är Arlandaregionens starkaste kritik mot länsplanen, att länsplanen inte bidrar till att synliggöra och säkerställa Arlanda som transporthub samt de extraordinära behov som därmed uppstår.

#### **Så kan länsplanen stärka den nordliga delen av länet**

Arlandaregionen vill lyfta målområde 12 i att RUFS 2050 som handlar om Stockholms internationella tillgänglighet. För att klara behovet av bostäder och tillväxten i regionen, inklusive Uppsala län, krävs kraftigt ökade medel i både länsplan och nationell plan så att infrastruktursatsningarna går i takt med utvecklingen i Arlandaregionen. Även upparbetningsgraden måste öka så att mer medel kan tillföras i kommande planering.

Helhetsbedömning av utvecklingen kring Arlanda har gjorts i Arlandasamordningens slutbetänkande (SOU 2025:679) men slutsatserna har inte fått genomslag i länsplanen. Det får

stora konsekvenser för denna del av regionen, men på sikt även för Arlandas möjlighet att konkurrera med andra huvudstäders flygplatser.

Trafikverket har i nationell plan förstått allvaret och har därför lagt in både E4:ans breddning och ombyggda trafikplatser såväl som ombyggd Märsta station i planeringen för länet. Länsplanen måste svara med utredning och planering av objekt som möter dessa förslag till nationella investeringar. Det handlar till exempel om att på sikt fortsätta utbyggnaden av Roslagsbanan till Arlanda så att Stockholms östra delar integreras med det intensiva stråket mellan Uppsala- Stockholm och börja planera för resor på tvären. Vidare behöver det skapas en busstation på östra sidan om Märsta station och anläggas en säker förbindelse mellan Arlanda och Märsta för att stärka robustheten i trafiksystemet. De objekt som inte utretts med samhällsekonomisk bedömning måste få medel till det så att de kan lyftas till länsplaneobjekt.

## **På vilket sätt bedömer din organisation att länsplanens inriktning (styrande förutsättningar och vägledande principer) är tillräckligt tydliga och relevanta som grund för länsplanens prioriteringar?**

Det finns styrande förutsättningar och vägledande principer för att prioritera planeringen kring Arlanda med omland, ändå saknas Arlanda i länsplanen.

### **Arlandasamordningens slutbetänkande måste arbetas in i länsplanen**

De vägledande principer och konkreta åtgärdsförslag som beskrivs i slutbetänkandet (SOU 2025:67 Arlanda port till Sveriges välstånd) saknas i länsplanen. Denna statliga utredning gäller Arlandas framtid och innehåller vägledande principer som måste gälla som förutsättningar även för Länsplanen. Arlandaregionen anser att slutbetänkandets slutsatser måste arbetas in i länsplanen för att fungera som en länsplan för hela länet och för Sverige.

### **Länsplanen har tydliga förutsättningar men har inte prioriterat Arlanda**

Det är positivt att Förslag till reviderad länsplan utgår från de transportpolitiska målen, de regionala målsättningarna i RUFS 2050 och målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län 2035. Där ges förutsättningar att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Även länsplanens sex vägledande principer är bra men leder ändå inte till att länsplanen tar upp åtgärder som med ett nationellt perspektiv och synsätt på trafikplanering för Stockholm, även skapar nytta utanför länet.

RUFS 2060 har varit på granskning. Arlandaregionen har även i den processen lyft Arlandas viktiga roll för såväl regional, nationell och internationell tillgänglighet, vilket har gjort att den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta har särskilda förhållningssätt utpekade. Ett av dessa är

målområde 12 som just handlar om att Stockholm ska ha en tydlig identitet och en god internationell tillgänglighet. Ändå lyfts inte Arlanda som objekt i länsplan 2026-2037.

### **Flyg som trafikslag saknas genomgående i planeringsförutsättningarna**

Gemensamt för flera av länsplanens styrande förutsättningar och vägledande principer är att flyget som trafikslag saknas nästan helt, trots att det är en del av transportsystemet. Slutsatser för vad det innebär i infrastruktursattningsbehov och prioriteringar saknas därmed också i Förslag till länsplan.

### **Styrande förutsättningar och vägledande principer finns men får inte genomslag**

Sammantaget menar Arlandaregionen att länsplanen har en bra inriktning och att det finns styrande förutsättningar och vägledande principer som borde kunna leda till att länsplanen pekar ut länsintressanta kostnads- och tidseffektiva åtgärder som stärker tillgängligheten till Arlanda.

## **Finns det något i inriktningen som din organisation anser behöver förtydligas, utvecklas eller kompletteras för att bättre stödja val av åtgärder och vägleda vid genomförandet av planen?**

### **Förtydliga Arlanda flygplats roll för internationell och nationell tillgänglighet**

Länsplanen behöver förtydligas angående Arlanda flygplats roll för Sverige och regionen. Storregionala, för att inte säga nationella synsätt att se på nyttor måste få genomslag även på länsnivå. Komplettera länsplanen med en nationell och internationell tillgänglighetsbedömning för att utreda vilka åtgärder som bäst svarar mot samhällsekonomisk nytta.

Rollen och förslag till åtgärder beskrivs i flera dokument. Till exempel Slutbetänkande för Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67) som pekar ut Arlanda som väsentlig för Sveriges välstånd. Slutbetänkandet menar att Arlanda har tappat i konkurrenskraft och att det finns stora brister i transportsystemet kring Arlanda. I slutbetänkandet föreslås åtgärder såväl under planperioden 2026–2037 som för den efterföljande perioden.

Tillgänglighet finns även med i Funktionsmålet för länsplanen, och är ett av de transportpolitiska målen som säkerställer att transportsystemet ger god tillgänglighet, kvalitet och användbarhet för alla medborgare och bidrar till näringslivets utveckling över hela landet. Även av den anledningen borde Arlanda kommit med som objekt i länsplanen.

RUFS har målområde 12 om att Stockholm ska ha en tydlig identitet och en god internationell tillgänglighet. Trots detta har åtgärder som förbättrar Arlandas tillgänglighet inte prioriterats. Att de regionala stadskärnorna binds samman är en viktig strategisk inriktning i RUFS 2050 och har också mål om att restiderna med kollektivtrafik mellan de regionala stadskärnorna och till Arlanda ska vara konkurrenskraftiga med bilens restider.

Även omsorgen om att öka robustheten i transportsystemet kring flyget som transportslag borde ha kommit med efter lärdomarna från urspårningen på Arlandabanan 2023. Förutom tillgänglighet är behovet av att skapa robusthet i ett skört trafiksystem en av huvudanledningarna till att Arlandaregionen förespråkar en BRT mellan Arlanda-Märsta.

### **Beredskap och klimatanpassning**

Under de senaste fem åren har det skett stora förändringar i vår omvärld och det säkerhetspolitiska läget har förändrats. Sveriges regioner, kommuner och många andra aktörer arbetat just nu aktivt med att höja beredskapen inom flera områden. Sverige har gått med i Nato vilket också ställer nya krav på infrastruktur och tillgänglighet. Arlanda har en stor betydelse för såväl det militära som det civila försvaret. Det ställer särskilda krav på till- och fråntransporter vid Arlanda och på redundansen i transportsystemet både på väg och järnväg runt flygplatsen. Det går inte att se att dessa perspektiv och behov har tagits med eller fått genomslag i länsplanen.

Arlandaregionen menar att sett ur beredskapsperspektiv måste skyddsobjekt prioriteras i länsplanen. Det är särskilt kännbart i och med att trafiksituationen på väg är akut redan idag.

Beredskap borde genomsyra förslag till reviderad länsplan.

### **Genomförandet av länsplanen**

Upparbetningsgraden för de namngivna objekten i tidigare länsplaner har varit låg.

Arlandaregionen konstaterar att det saknas medel för att kunna prioritera nya länsplaneobjekt utifrån kommande befolkningsutveckling och tillhörande resebehov. Länsplanen och Stockholmsregionen behöver ytterligare medel för att kunna komma ikapp med andra lokala och regionala objekt som nu inte kommer med.

Utöver det behövs medel som ska kunna gå till trimmings- och klimatanpassningsåtgärder som länet så väl behöver utifrån dagens behov.

## **På vilket sätt bedömer din organisation att länsplanens objekt stödjer prioritering av kollektivtrafik och investeringar för en förbättrad cykelinfrastruktur i regionen?**

### **Prioritera kollektivtrafik till Arlanda**

För att verkligen stödja kollektivtrafikanvändandet i norra delen av länet, anser Arlandaregionen att länsplanen behöver innehålla samt prioritera objekt som ökar tillgängligheten via kollektivtrafik till Arlanda.

Exempel på objekt som främjar Arlandas utveckling beskrivs i SOU 2025:67 Arlanda port till Sveriges välstånd till exempel BRT mellan Arlanda-Märsta. Arlandaregionen vill särskilt lyfta även Roslagsbana till Arlanda som exempel på objekt som behöver prioriteras framgent. För att

möjliggöra denna åtgärd i framtiden behöver länsplanen avsätta medel för utredningar som säkrar genomförandet. Regionen bör också avsätta medel i kommande utredningsbudgetar alternativt länsplanepengar för att samordna med pågående och planerad utbyggnad av Arlanda.

## **Finns det namngivna objekt som din organisation anser borde ha prioriterats annorlunda i förhållande till länsplanens inriktning?**

### **Arlanda flygplats saknas i Länsplan 2027-2037**

Arlandaregionen anser att några av länets viktigaste åtgärder som rör Arlanda saknas och därför inte har prioriterats. Länsplanen missar därför de stora behov av infrastrukturåtgärder som finns i den norra delen av länet och kring Arlanda flygplats.

Länsplanen behöver ta hänsyn till samordningsvinster mellan förslaget i nationell plan om utbyggnad av E4 mellan trafikplats Glädjen och trafikplats Hammarby samt utbyggnad av trafikplatser längs nämnda sträcka. Ny trafikplats vid Hammarby finns inte med i planen trots att åtgärden har bedömts vara lönsam enligt Trafikverkets samlade effektbedömning och att ett genomförande av trafikplatser bör samordnas med breddning av E4, enligt förslag i nationell plan.

Följande objekt måste utredas och bli delar av ett större regionalt Arlandapakett nu när staten har prioriterat objekt för ökad tillgänglighet till Arlanda:

- Förlängd Roslagsbana till Stockholm Arlanda Airport.
- Förstärkt koppling mellan Märsta och Arlanda samt kringliggande flygplatsstad genom utbyggd trafikinfrastruktur och kollektivtrafiklösningar.

## **Finns det andra typer av ej namngivna investeringar som din organisation anser borde ha prioriterats annorlunda i förhållande till länsplanens inriktning?**

Arlandaregionen stödjer förslaget att inleda en Arlandaförhandling om ny infrastruktur. Medlen till "Utrymme för framtida investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur" skulle exempelvis också kunna användas till en Arlandaförhandling.

Det finns goda skäl att prioritera arbetet med att komma till rätta med den låga upparbetningsgraden. Arlandaregionen anser att medlen för åtgärder på det statliga vägnätet måste vara mycket högre för att komma tillrätta med bristen på medel för ökad kapacitet i systemet.

I länsplan nämns depåer och annat som tillkommer för att förbättra kollektivtrafikens villkor. Arlandaregionen menar att även grön omställning behöver nämnas. Det borde tillkomma laddstationer för godstrafik och bussar samt planeras för elförsörjning i samarbete med regionala

elbolag. Över huvud taget behöver näringslivets behov av transporter synas mer i länsplanen. Både i form av det pendlingsbehov som genereras och i form av det behov av gods- och kollektivtrafiktransporter som tillväxt leder till.

När det inte utpekats medel för fördjupade utredningar ser Arlandaregionen att även dessa områden kommer att åsidosättas i den regionala planeringen.

### **Övriga synpunkter och kommentarer på länsplanen?**

Arlandaregionen ser ett behov av ökad samverkan med regionala organ såsom Arlandaregionen, STONO och Region Stockholm. Kontinuerlig dialog behöver inledas med stora arbetsgivare såsom Swedavia, sjukhus och universitet, även utanför länet, för samsyn i frågor som rör arbetspendling och tillförlitlighet till kollektivtrafiken.

För Arlandaregionen,

Matilda Hübinette  
Kommunstyrelsens ordförande  
Knivsta kommun

Thor Övrelid  
Oppositionsråd  
Knivsta kommun

Mattias Askerson  
Kommunstyrelsens ordförande  
Sigtuna kommun

Marie Axelsson  
Oppositionsråd  
Sigtuna kommun

Mathias Bohman  
Kommunstyrelsens ordförande  
Upplands Väsby kommun

Oskar Weinmar  
Oppositionsråd  
Upplands Väsby kommun

Johan Skog  
Kommunstyrelsens ordförande  
Vallentuna kommun

Jerri Bergström  
Oppositionsråd  
Vallentuna kommun

Fredrik Elgh  
Head of Public Affairs  
Swedavia AB