



EN BÄTTRE SITS



11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Rapport från En Bättre Sits temagrupp
Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft



MÄLARDALSRÅDET

Innehåll

Ställningstaganden	3
Bakgrund	4
Syfte	4
Mål	4
Avgränsning och process	5
Internationell tillgänglighet via järnväg	5
Det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T)	5
Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) 2021–2027	6
Ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar	7
Internationell tillgänglighet via flyg – Arlanda	7
Ett nationellt intresse	8
Arlanda som tillväxtmotor i Stockholm-Mälardalenregionen	9
Flygfraktens roll för den internationella tillgängligheten	9
Storregional tillgänglighet till Arlanda	10
Internationell tillgänglighet via sjöfart	11
Östersjötrafikens omfattning och betydelse	11
Tillgänglighet till färjeterminalerna	13
Isbrytare en förutsättning för internationell tillgänglighet	13
Källförteckning	14
Ledamöter och tjänstepersoner	15

Ställningstaganden

1. Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälarenregionen behöver förbättras, både vad gäller förbindelser mot Norge (Oslo) och kontinenten.
2. Investeringar i järnvägsinfrastrukturen är nödvändiga för att nå gällande internationell standard både för gods- och persontransporter samt för att säkra den framtida tillgängligheten via järnväg.
3. Det ska vara enkelt för resenärer att boka resor mellan EU-länder. Gemensamma biljett- och bokningssystem är ett krav och en förutsättning för att det internationella resandet med tåg ska nå sin fulla potential.
4. Arlanda ska vara Skandinavien ledande flygplats och utgöra ett nationellt intresse.
5. Arlanda har en central betydelse för den nationella och internationella tillgängligheten. Arlandas funktion behöver stärkas med väl fungerade kopplingar mellan inrikes- och utrikestrafiken.
6. God internationell tillgänglighet bidrar till attraktionskraft och möjliggör nya näringslivsetableringar. För svensk konkurrenskraft och tillväxt behövs fler internationella direktförbindelser från Arlanda till strategiskt viktiga marknader i världen.
7. Stora volymer av högvärdigt gods ger förutsättningar för att bibehålla befintliga samt etablering av nya interkontinentala flyglinjer. Detta gynnar både gods- och persontransporter vilket skapar konkurrensfördelar för svenskt näringsliv.
8. Stockholm-Mälarenregionen ska ha god tillgänglighet till Arlanda med kollektivtrafik. Kapaciteten på väg och järnväg behöver framtidssäkras så att den internationella tillgängligheten utvecklas. Nodstäderna ska ha snabba direktförbindelser med spårburen kollektivtrafik till Arlanda.
9. Stora resenärsflöden ställer krav på en effektiv användning av befintlig infrastruktur. Med kollektivtrafik frigörs kapacitet i transportsystemet och bidrar till minskad miljöpåverkan. Därför ska kollektivtrafiken vara det primära transportsättet till och från Arlanda. Transportsystemet ska planeras utifrån kollektivtrafiken för att säkerställa framkomlighet, minskade restider samt effektiva byten mellan transportslag.
10. Infrastrukturen i hamnområdena ska ge förutsättningar för passagerartrafik. Det ska vara enkelt att ta sig till och från hamnen med kollektivtrafik. Lättillgängliga terminaler ger förutsättningar för en god internationell tillgänglighet via sjöfart.
11. En förutsättning för att sjöfarten ska fungera vintertid är ett öppet vatten. Staten behöver säkerställa att det finns en väl fungerande isbrytarflotta.



För att Stockholm-Mälarenregionen även fortsättningsvis ska vara en stark tillväxtmotor för Sverige är den internationella tillgängligheten och konkurrenskraften avgörande.

Bakgrund

Stockholm-Mälarenregionen påverkas i hög grad av och är nära sammanlänkad med andra länder och regioner. Den internationella handeln och det internationella resandet ökar kontinuerligt och förutsätter väl fungerande transporter. Regionen hanterar över 33 miljoner resenärer per år mellan olika internationella destinationer.¹

För att Stockholm-Mälarenregionen även fortsättningsvis ska vara en stark tillväxtmotor för Sverige är den internationella tillgängligheten och konkurrenskraften avgörande. I detta har Arlanda och det trans-europeiska transportnätet (TEN-T) en nyckelroll. Tillsammans med sjöfarten, där Östersjöområdet har en växande betydelse för Sveriges och Stockholm-Mälarenregionens internationella utbyte.

En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de åtta länen Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro, Östergötland, Gävleborg och Gotland. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. Inom ramen för En Bättre Sits har länen enats om gemensamma mål om en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag samt en utvecklad handel och godstransporter i regionen.

Syfte

En Bättre Sits arbetar sedan 2018 med revideringen av den storregionala systemanalysen för transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälarenregionen. Arbetet leds av En Bättre Sits Lilla Gruppen med politisk representation på regional nivå. Under 2019 har arbetet delats in i olika temagrupper med politisk representation på såväl regional som kommunal nivå.

Framarbetade ställningstaganden från temagruppen "Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft" tas vidare in i En Bättre Sits arbete med Systemanalys 2020. Till det kommer även underlag från de andra tre temagrupperna "Storregional kollektivtrafik", "Framtidens resande" och "Storregional godsstrategi".

Mål

Inom En Bättre Sits har de medverkande länen beslutat politiskt om gemensamma målsättningar för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft inom ramen för de gemensamma transportpolitiska målen.²

Målet är att skapa ett transportsystem:

- där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet
- där utvecklingen är långsiktigt hållbar - ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
- där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

¹ En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.

² En Bättre Sits Storregional Systemanalys, Mälardalsrådet 2016.

Avgränsning och process

Internationell tillgänglighet- och konkurrenskraft är ett brett område som tangerar frågor inom temagrupperna gods och kollektivtrafik. En avgränsning har därför gjorts, där temagruppen Internationell tillgänglighet- och konkurrenskraft fokuserar på järnväg, flyg och sjöfart. Motiv till detta är:

- Tåget har potential att öka sin andel av det internationella resandet, framför allt mot Norge (Oslo) och kontinenten.
- Flyget är det dominerande transportslaget för längre utlandsresor.
- Färjetrafiken dominerar resandet till och från Finland och Baltikum.³

Därtill har temagruppen arbetat utifrån följande premisser:

- Gods berörs enbart när det finns en direkt koppling till internationella persontransporter.
- Kollektivtrafik inom Stockholm-Mälardalen berörs endast utifrån internationell tillgänglighet, dvs transporter till och från Arlanda samt till färjeterminaler med internationell trafik.
- Befintliga rapporter och kunskapsunderlag används för temagruppens arbete. Resultatet av arbetet blir ett underlag med ställningstaganden för att stärka den internationella tillgängligheten och konkurrenskraften.

Temagruppens arbete har utgått från ett europeiskt perspektiv, kopplat till förutsättningar inom Stockholm-Mälardalen. Kunskapsunderlag, presentationer och diskussioner har gett grunden för de ställningstaganden som finns i detta dokument. Dessa presenteras i de efterföljande avsnitten utifrån transportslag och utan inbördes prioriteringsordning. Varje kapitel inleds med temagruppens ställningstaganden som följs av en underbyggande text.

INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET VIA JÄRNVÄG

1. Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälardalen behöver förbättras, både vad gäller förbindelser mot Norge (Oslo) och kontinenten.
2. Investeringar i järnvägsinfrastrukturen är nödvändiga för att nå gällande internationell standard både för gods- och persontransporter samt för att säkra den framtida tillgängligheten via järnväg.
3. Det ska vara enkelt för resenärer att boka resor mellan EU-länder. Gemensamma biljett- och bokningssystem är ett krav och en förutsättning för att det internationella resandet med tåg ska nå sin fulla potential.

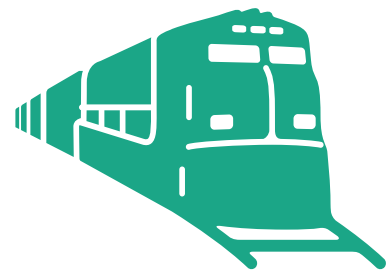
Det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T)

Den 1 januari 2014 trädde den nya förordningen för det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) i kraft. TEN-T omfattar alla transportslag och fastställer EU:s politiska åtagande om ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar, som möjliggör ett effektivt fungerande av EU:s inre marknad.

Stockholm-Mälardalen
hanterar över

33

miljoner resenärer
per år mellan olika
internationella
destinationer.



³ En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.

Det trans-europeiska nätet består av två nivåer; ett övergripande nät, som ska färdigställas till 2050, och ett stomnät, som ska färdigställas till 2030.

Figur 1. Förslag till förlängning av ScanMed-korridoren.
Källa: TENtec, Europeiska kommissionen 2018.



År 2023 ska EU-kommissionen presentera en översyn av TEN-T. Denna översyn har inletts av EU-kommissionen och ett förslag till ny förordning förväntas läggas fram under hösten 2021.⁴ Det transeuropeiska nätet består av två nivåer; ett övergripande nät, som ska färdigställas till 2050, och ett stomnät, som ska färdigställas till 2030. Därtill de högst prioriterade långdistansflödena i Europa, de så kallade stomnätskorridorerna, som definieras inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF).⁵

Ett steg för att förverkliga stomnätet och stomnätskorridoren Scandinavian-Mediterranean (ScanMed) inom Stockholm-Mälardalenregionen är Ostlänken. Ostlänken är första delen av en ny stambana som länkar ihop regionen med Köpenhamn och Hamburg och byggs mellan Södertälje (Järna) och Linköping. Ostlänken ska stå färdig senast år 2035 och kommer att skapa mer kapacitet och snabbare förbindelser i stråket, vilket gynnar utvecklingen av regionen.⁶

Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) 2021 – 2027

CEF är ett finansieringsverktyg för det transeuropeiska transportnätet. CEF är en del av EU:s programperiod för 2014–2020. För att kunna söka medfinansiering för en transportsträcka krävs det att sträckan är med i TEN-T och att den är identifierad i förordningen som styr finansieringsverktyget. I CEF definieras även de nio högst prioriterade sträckorna i det europeiska transportnätet, de så kallade stomnätskorridorerna. I dagsläget täcks endast delar av Sverige in av en sådan korridor: Malmö-Örebro-Stockholm vilka ingår i stomnätskorridoren ScanMed.⁷

Som ett led i arbetet med en ny långtidsbudget för EU för perioden 2021–2027 lade EU-kommissionen fram ett förslag till ny CEF i juni 2018, där bland annat en förlängning av ScanMed-korridoren föreslogs (se Figur 1).⁸ Detta efter att den svenska regeringen ställt sig bakom berörda regioners ambition och i mars 2018 inlämnat en förfrågan att inkludera Botniska korridoren och sträckan Oslo-Stockholm i stomnätskorridoren ScanMed.

Arbetet med att få med nya länkar i korridoren måste vara både långsiktigt och strategiskt då det pågår i flera år. Ett exempel på detta är projektet Botniska korridoren som under lång tid arbetat aktivt på EU-nivå, för att argumentera för sträckans vikt för Europa. Projektets arbete fick genomslag i och med kommissionens ändringar av stomnätskorridorerna i sitt förslag till ny CEF. I detta långsiktiga strategiska arbete har den övergripande tanken varit att koppla samman korridorerna North Sea-Baltic och Scan-

⁴ Förordning (EU) 1316/2013 och (EU) No 283/2014.

⁵ En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.

⁶ Projekt Ostlänken, Trafikverket 2019.

⁷ En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.

⁸ Förordning (EU) 1316/2013 och (EU) No 283/2014.

Med-korridorerna vid svensk-finska gränsen. Däremot inkluderades inte sträckan mellan Örebro-Oslo i EU-kommissionens förslag om ny dragning från 2021, utan kvarstår som en utpekad del av stomnätet.

Stockholm-Mälardalsregionen är i detta sammanhang ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med transportflöden i samtliga väderstreck. Utbyggnaden av järnvägen, utvidgningen av ScanMed- korridoren och uppfyllandet av kriterierna för TEN-T:s stomnät är centralt för Stockholm-Mälardalsregionens internationella tillgänglighet, framförallt avseende tågtransporter till kontinenten och Norge (Oslo).⁹

Ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar

För Stockholm-Mälardalsregionen är det viktigt med ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar. Transportinfrastrukturen måste ses ur ett systemperspektiv när planering görs på nationell och europeisk nivå. Genomförandet av gemensamma standarder i hela TEN-T-nätet gynnar både planeringen av infrastrukturen och skapar förutsägbarhet för trafikeringen.

För trafiken handlar det om ett spårssystem som är likvärdigt i hela systemet, harmoniserade tåglängder för både gods- och persontåg mellan Sverige och Europa samt enkelhet för resenärer att boka tågbiljetter mellan EU-länder. För det senare är robusta datasystem en förutsättning som möjliggör en effektiv och säker delning av information.



INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET VIA FLYG – ARLANDA

4. Arlanda ska vara Skandinavien ledande flygplats och utgöra ett nationellt intresse.
5. Arlanda har en central betydelse för den nationella- och internationella tillgängligheten. Arlandas funktion behöver stärkas med väl fungerade kopplingar mellan inrikes- och utrikestrafiken.
6. God internationell tillgänglighet bidrar till attraktionskraft och möjliggör nya näringslivetableringar. För svensk konkurrenskraft och tillväxt behövs fler internationella direktförbindelser från Arlanda till strategiskt viktiga marknader i världen.
7. Stora volymer av högvärdigt gods ger förutsättningar för att bibehålla befintliga- samt etablering av nya interkontinentala flyglinjer. Detta gynnar både gods- och persontransporter vilket skapar konkurrensfördelar för svenskt näringsliv.
8. Stockholm-Mälardalsregionen ska ha god tillgänglighet till Arlanda med kollektivtrafik. Kapaciteten på väg och järnväg behöver framtidsäkras så att den internationella tillgängligheten utvecklas. Nodstäderna ska ha snabba direktförbindelser med spårburen kollektivtrafik till Arlanda.
9. Stora resenärflöden ställer krav på en effektiv användning av befintlig infrastruktur. Med kollektivtrafik frigörs kapacitet i transportsystemet och bidrar till minskad miljöpåverkan. Därför ska kollektivtrafiken vara det primära transportsättet till och från Arlanda. Transportsystemet ska planeras utifrån kollektivtrafiken för att säkerställa framkomlighet, minskade restider samt effektiva byten mellan transportslag.

⁹ En Bättre Sits i världen, Mälardalsrådet 2019.

I det storregionala transportpolitiska samarbetet i En Bättre Sits finns en enighet om att Arlanda har en avgörande betydelse för den internationella tillgängligheten och som tillväxtmotor.

Ett nationellt intresse

Det finns inget annat trafikslag som erbjuder de möjligheter som flyget gör när det gäller att tillgodose behovet av långväga affärs- och privatresor. Arlanda har en särställning som landets primära flygplats för såväl inrikes- som utrikesflyg och är en utpekad nod i det transeuropeiska transportnätverkets stomnät.¹⁰ I det storregionala transportpolitiska samarbetet i En Bättre Sits finns en enighet om att Arlanda har en avgörande betydelse för den internationella tillgängligheten och som tillväxtmotor.¹¹ Flygplatsen är även ett riksintresse. Att den kan upprätthålla sin primära funktion i transportsystemet och samhället är grundläggande för såväl regionens som landets utveckling.¹²

För att Arlanda ska stärka sin konkurrenskraft måste flygplatsen bli effektivare och mer tillgänglig för resenärer, flygbolag och andra aktörer som finns på flygplatsen. För att tillgodose och utveckla den internationella tillgängligheten krävs både fler internationella flyglinjer samt väl fungerande kopplingar till inrikesflyget. En del i utvecklingen kan vara nya mindre flygplan med längre räckvidd och lägre bränsleförbrukning som kan ge förutsättningar för fler direktlinjer. För att stärka Arlandas funktion som nod, behöver också flyget, som en del av tranpostsystemet, utvecklas i samverkan med andra transportslag i syfte att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i sin helhet.¹³

Enligt Swedavias prognoser för 2050 förväntas antalet passagerare fördubblas på Arlanda flygplats, främst till följd av ett ökat utrikesresande.¹⁴ Oavsett omfattningen av passagerarökningen, måste en hållbar utbyggnad av både Arlanda flygplats och kringliggande infrastruktur påbörjas i tid för att hantera framtida trafikvolymerna och samtidigt klara miljömålen. Redan i dag finns kapacitetsbrist, främst vad gäller uppställningsplatser för stora flygplan, men även andra delar av infrastrukturen är ansträngda. På sikt finns behov av utökad kapacitet både vad gäller rullbanor och terminaler.¹⁵ Därtill behövs en ökad kapacitet för anslutande vägar och järnvägar, framför allt på E4:an och Ostkustbanan samt en förbindelse till Ostlänken mellan Järna-Stockholm.¹⁶

Samtidigt finns växande utmaningar kopplade till flygtransporternas utsläpp av växthusgaser och buller som behöver hanteras. Även om flyget genom teknikutveckling har effektiviserats och minskat utsläppen per flygkilometer spås de totala utsläppen öka till följd av en ökad trafikmängd. Flygets ökande utsläpp innebär en stor utmaning för landets högt ställda ambitioner för klimatet och miljön. Klimatfärdplanen för fossilfritt flyg pekar här ut ett antal nödvändiga åtgärder, däribland storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle och elflyg.¹⁷

Swedavia jobbar därtill aktivt med att fasa ut fossila bränslen ur sin verksamhet och flygplatsen är klimatneutral avseende koldioxidut-

¹⁰ Förordning (EU) 1316/2013 och 1315/2013.

¹¹ En Bättre Sits Storregional Systemanalys, Mälardalsrådet 2016.

¹² En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, Näringsdepartementet N2017:2.

¹³ Ibid.

¹⁴ Långtidsprognos 2019-2050, Swedavia 2019.

¹⁵ Stockholm Arlanda Airport Masterplan, Swedavia 2018.

¹⁶ Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda, Trafikverket 2018:160.

¹⁷ Färdplan för fossilfri konkurrenskraft, Flygbranschen 2018.

släpp från den egna verksamheten.¹⁸ En stor del, mer än hälften, av de flygplatsanknutna utsläppen relaterar dock till anslutande marktransporterna bland passagerare och anställda.¹⁹ En fråga som knyter nära an till den storregionala tillgängligheten till flygplatsen, resenärernas färdmedelsval och möjligheterna att öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet.

Arlanda som tillväxtmotor i Stockholm-Mälardalenregionen

Näringslivet i Stockholm-Mälardalenregionen, men också nationellt, är starkt beroende av Arlanda för utrikeshandel och utbyten med övriga världen. För näringslivet är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter avgörande för att kunna utvecklas i en allt mer globaliserad och konkurrenspräglad ekonomi.²⁰

Besöksnäringen växer kraftigt i Sverige och är också beroende av god internationell tillgänglighet. Genom att stärka tillgängligheten till Arlanda inom Stockholm-Mälardalenregionen kan besöksnäringen fortsätta utvecklas.²¹ Flyget dominerar även svenskarnas mer långväga utlandsresor, där privatresandet utgör två tredjedelar av resandet via Arlanda.²²

Bra internationella flygförbindelser är också centralt om Stockholm-Mälardalenregionen ska behålla och fortsätta attrahera globala aktörers huvudkontor. Det handlar inte bara om antalet destinationer utan även om frekvensen på avgångarna. Fler avgångar möjliggör en större flexibilitet för resenären som även bidrar till att resor kan genomföras över dagen.²³

Flygfraktens roll för den internationella tillgängligheten

Flygfrakten hanterar omkring en procent av de globala varuflödena, men representerar över en tredjedel av den globala handeln i värde-termer.²⁴ Flygfrakten är viktig för många flygbolags ekonomi och kan utgöra 15–25 procent av intäkterna på vissa linjer.²⁵ Flygfrakten kan därmed vara avgörande för etablering av nya interkontinentala linjer. Exempel på branscher som är beroende av flygfrakt är elektronik och läkemedel, därtill den snabbt ökande e-handeln.

För näringslivet spelar flyget en avgörande roll för behovet av snabba, långväga transporter av högvärdigt gods och kritiska reservdelar. För många av företagen i Stockholmsregionen är Arlanda flygplats mycket viktig eller helt avgörande för verksamheten. Arlanda hanterar nära 60 procent av all flygfrakt i landet vilket motsvarar ca 250 000 ton per år.²⁶ Nedläggning av linjer kan få stora konsekvenser i produktionsbortfall och försämrade konkurrensvillkor för svenskt näringsliv. Att behålla och få nya interkontinentala linjer till Arlanda är därför en central fråga för Stockholm-Mälardalenregionens attraktivitet.

**Flygfrakten
hanterar omkring
en procent
av de globala
varuflödena, men
representerar över
en tredjedel av den
globala handeln i
värdetermer.**

¹⁸ Miljörapport Stockholm Arlanda Airport, Swedavia 2017.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Flyget och företagen, SNS Förlag 2016.

²¹ Ett land att besöka - En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring (SOU 2017:95).

²² En Bättre Sats i Världen, Mälardalsrådet 2019.

²³ En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, Näringsdepartementet N2017:2.

²⁴ Flyget och företagen, SNS Förlag 2016.

²⁵ PM En Bättre Sats B2 flygplatser, Sweco 2013.

²⁶ Storregional godsstrategi, delrapport, Mälardalsrådet 2018.



Storregional tillgänglighet till Arlanda

Flyget är en del av transportsystemet och måste utvecklas i samverkan med övriga trafikslag för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i sin helhet.²⁷ För en väl fungerande internationell nod krävs det god tillgänglighet till Arlanda med kapacitet för såväl inrikesflyg som väg- och järnvägskapacitet för gods- och persontransporter. Det behövs en effektiv kollektivtrafik på både väg och järnväg som kan bära den stora volymen resenärer samt en fungerande tillgänglighet för övrig trafik.

Under 2018 hade Arlanda 26,8 miljoner passagerare, varav cirka 20 procent så kallade transitpassagerare, resenärer som inte lämnar flygplatsområdet med marktransporter. Det innebär att i genomsnitt 60 000 flygresenärer reser till eller från Arlanda med marktransporter varje dag. Ungefär hälften av alla anslutningsresor till flygplatsen sker med bil och hälften med kollektivtrafik.²⁸ Denna fördelning gäller även arbetsresorna för de cirka 18 000 personer som arbetar på flygplatsen, där hälften åker med bil som parkeras på området och hälften med kollektivtrafik.²⁹

Vägsystemet till Arlanda är redan idag hårt belastat. Den förväntade dubbleringen av antalet resande till och från flygplatsen samt Airport City Stockholms planer om mer än en dubbling av antalet arbetstillfällen i flygplatsområdet kommer bidra till ytterligare belastning.³⁰ Dagens vägkapacitet behöver därför öka samtidigt som den tillgängliga kapaciteten behöver användas effektivare.

Den sammanlagda belastningen på vägsystemet av väntad utveckling riskerar att leda till överbelastning. Det kommer att krävas åtgärder för ökad vägkapacitet, och kapaciteten behöver användas effektivare. Det är också väsentligt att området planeras så att kollektivtrafiken blir ett möjligt och attraktivt alternativ för det stora flertalet resor.

En avlastning av vägsystemet - framförallt på E4:an - genom trafikstyrning, ekonomiska styrmedel och överflyttning till kollektivtrafik med buss och på järnväg är avgörande för att på längre sikt hantera tillgängligheten till Arlanda. För att klara en överflyttning från väg till järnväg och en hållbar trafikutveckling i perspektiven 2040 och än mer 2070 behöver järnvägssystemet utvecklas både avseende infrastruktur och trafik, men påverkas av avtalet för Arlandabanan. En utvecklad trafikering med pendeltåg och möjligheten att utnyttja tillgänglig kapacitet i regionaltågen mellan Stockholm C och Arlanda är åtgärder där avtalet ger begränsningar.³¹

Den stationsavgift som passagerare med pendel-, regional- och fjärrtåg måste betala vid av- och påstigning vid Arlanda C motverkar ett hållbart resande till Arlanda. Stationsavgiften medför att kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen försvagas, vilket riskerar leda till ett ökat behov av investeringar i väginfrastrukturen till Arlanda.

²⁷ En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, Näringsdepartementet N2017:2.

²⁸ Resvaneundersökning, Swedavia 2018.

²⁹ Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda, Trafikverket 2018:160.

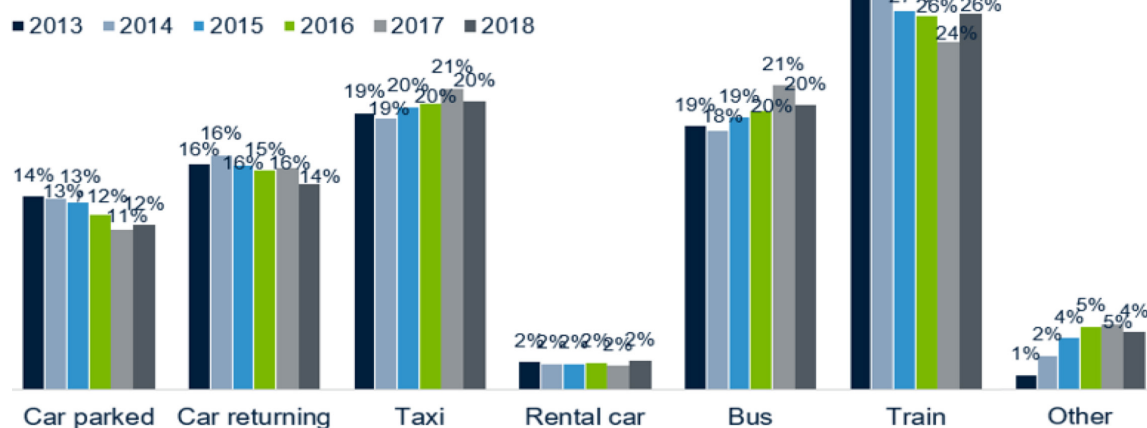
³⁰ Delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen, Arlandaregionen 2016.

³¹ Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda, Trafikverket 2018:160.

Då stationsavgiften grundas på statens avtal för Arlandabanan behöver staten ta ett ansvar för att minska avgiftens negativa påverkan på kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Utöver åtgärder för en förstärkt kapacitet i kollektivtrafiken krävs även åtgärder för att öka efterfrågan. Incitament behöver skapas genom styrmedel och en ökad attraktivitet för kollektivtrafiken. Ytterligare styrmedel för att minska bilresandet, utöver de som redan finns idag, skulle däremot enligt analyser bli orimligt höga. Detta kan i sin tur påverka attraktiviteten för flygplatsen och arbetsplatsområdet.³²

Figur 2. Färdmedelsfördelning för flygresenärer, historisk utveckling mellan åren 2013-2018. Statistiken avser avgående resenärer från Arlanda.
Källa: Resvaneundersökning, Swedavia 2018.

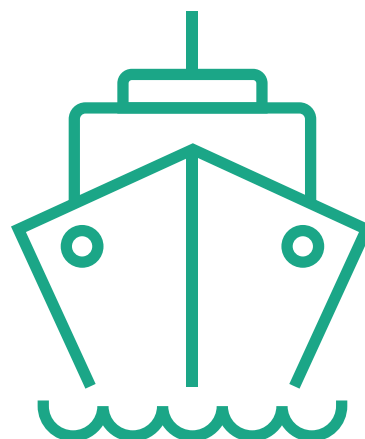


INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET VIA SJÖFART

10. Infrastrukturen i hamnområdena ska ge förutsättningar för passagerartrafik. Det ska vara enkelt att ta sig till och från hamnen med kollektivtrafik. Lättillgängliga terminaler ger förutsättningar för en god internationell tillgänglighet via sjöfart.
11. En förutsättning för att sjöfarten ska fungera vintertid är ett öppet vatten. Staten behöver säkerställa att det finns en väl fungerande isbrytarflotta.

Östersjötrafikens omfattning och betydelse

Stockholm-Mälardalenregionen har internationella färjeförbindelser med Finland, Baltikum och Polen. Trafiken bedrivs till stor del genom en kombination av kryssning, reguljär passagerartrafik och godstransporter och går från hamnarna i Stockholm, Nynäshamn, Kapellskär och Grisslehamn, samtliga i Stockholms län. Reguljär trafik finns till Åbo, Helsingfors och Åland i Finland, Tallinn och Paldiski i Estland, Riga och Ventspils i Lettland samt Gdansk i Polen.³³



³² Ibid.

³³ En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.

Färjeförbindelserna är också viktiga för utrikeshandeln och då framför allt den växande handeln i Östersjöregionen.

Årligen reser drygt tolv miljoner människor med färjor till och från Stockholms hamnar.³⁴ Enbart från Värtahamnen ankommer och avgår varje dag passagerarfärjor med en kapacitet om över 12 500 sängplatser. Resenärerna kommer framför allt från Finland och Baltikum, men via vattenvägen kommer även allt fler internationella besökare från bland annat Kina, som Helsingfors har utvecklade flygförbindelser till.³⁵ Även om det till stor del handlar om dagsbesök medför dessa resenärer ändå ett rejält tillskott för besöksnäringen i regionen. Färjetrafiken inbringar årligen fem miljarder kronor till Stockholmsregionen och sysselsätter cirka 4 100 personer per år.³⁶

För många inflyttade är färjetrafiken ett viktigt alternativ för att hålla kontakten med anhöriga. Detta gäller inte minst Finland, men i ökande grad även Polen och Baltikum. Finland är därtill sedan länge ett populärt resmål bland svenska turister och på senare år även den estniska huvudstaden Tallinn. För linjerna till Finland och Estland är möjligheten till skattefri försäljning genom anlop till Åland, som ur skattehänseende räknas som utanför EU, en viktig del av lönsamheten.³⁷

Färjeförbindelserna är också viktiga för utrikeshandeln och då framför allt den växande handeln i Östersjöregionen.³⁸ Exempelvis transporteras över 80 procent av den icke bulkrelaterade frakten mellan Sverige och Finland av passagerarfartygen. En viktig del av rederiernas verksamhet och lönsamhet består av att frakta gods mellan framför allt Sverige och Finland/Baltikum. I detta ingår även en stor mängd transittrafik mellan länderna.³⁹

Sjöfarten står för en betydligt större del av sina infrastrukturkostnader än övriga trafikslag. Via farledsavgifter, som rederierna betalar när de trafikerar svenska hamnar, bekostas underhåll, muddring, isbrytning av farleder och dessutom myndighetskostnaderna för Sjöfartsverket. 2018 infördes en helt ny modell för uttaget av farledsavgifter vilket för många rederier innebär ökade kostnader. De nya farledsavgifterna bedöms slå särskilt hårt mot den internationella kryssnings- och färjetrafiken.⁴⁰ Även för godstransporterna har farledsavgifterna en negativ påverkan. Trafikanalys uppger i sin rapport att de har svårt att se hur det nya systemet skulle kunna bidra till det övergripande målet om att flytta långväga lastbilstransporter till sjöfart. För vissa utpekade delar såg Trafikanalys att avgiftsmodellen dessutom skulle kunna innebära en risk för överflyttning till väg från sjöfart.⁴¹

Sjöfarten är idag inne i en omvandling där traditionell tjockolja överges till förmån för bränslen som är bättre för såväl närmiljö som för klimat. Dessa bränslen måste finnas tillgängliga i kvantitet och till ett pris som gör det möjligt att använda dem istället för mindre miljövänliga alternativ. Därtill är det viktigt att säkerställa att kapacitet för el finns i hamnar såväl för landanslutning som för laddning av fartyg.⁴²

³⁴ Sveriges största passagerarhamn, Stockholms Hamnar 2018

³⁵ Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm. Stockholms handelskammare 2017:01.

³⁶ Ibid.

³⁷ En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019.

³⁸ Ibid.

³⁹ Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm. Stockholms handelskammare 2017:01.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation, Trafikanalys, rapport 2018:12.

⁴² Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm. Stockholms handelskammare 2017:01.

Tillgänglighet till färjeterminalerna

Färjetrafiken utgår till stor del från hamnar i centrala Stockholm och utvecklas i en riktning mot större fartyg och därmed större gods- och passagerarvolym. Detta leder under vissa tider till en hög belastning på vägnätet med trängsel och kapacitetsbrister. Samtidigt har färjeterminalerna i Stockholm-Mälardalen generellt svaga kopplingar till anslutande kollektivtrafik, trots stora passagerarvolym.⁴³ Detta utgör ett problem för den internationella tillgängligheten via sjöfart, men också upplevelsen av Stockholm-Mälardalen som besöksmål.

Situationen är särskilt bristfällig för funktionshindrade. Terminalmiljöerna är stökiga, otillgängliga och det saknas faciliteter för att ta emot resenärerna. Skyltningen och kommunikationerna från terminalerna in till staden är undermålig och resenärerna tvingas många gånger att promenera hela sträckan.⁴⁴

Rederierna tar ett stort ansvar för de anslutande landtransporterna. Till hamnar i Stockholmsområdet bussar exempelvis Viking Line in passagerare från drygt 60 orter i landet, varav en stor del är från Stockholm-Mälardalen. Därtill finns transittrafik från centrala Stockholm.⁴⁵ De andra rederierna har liknande lösningar. Det ersätter dock inte en fungerande kollektivtrafikförsörjning, utan bör ses som ett komplement.

De internationellt trafikerade hamnarna med passagerartrafik bör ha en fungerande kollektivtrafikförsörjning. Det behöver också finnas fungerande trafiklösningar för de passagerare som reser med bil. Det är angeläget att utveckla terminallägena för att de ska upplevas både välkomnande och funktionella för alla resenärer.

Isbrytare en förutsättning för internationell tillgänglighet

De färjor som trafikerar Östersjön är isklassade men kan under stränga vintermånader vara i behov av hjälp från isbrytare för att ta sig fram i farlederna. Av Sveriges fem statliga isbrytare togs fyra i bruk på 1970-talet och den femte år 1988. En studie som Sjöfartsverket har gjort visar att den befintliga flottan behöver ersättas med fem nya isbrytare innan 2030 för att vintersjöfarten ska kunna säkerställas i framtiden.⁴⁶ I dagsläget kan endast en av de befintliga isbrytarna göra en 31 meter bred isränna, vilket förutsätts bli standard i framtiden. Kostnaden för att köpa nya isbrytare beräknas till 1,1–1,3 miljarder per fartyg.⁴⁷ Det är angeläget att staten avsätter tillräckligt med resurser för att framtidssäkra den internationella tillgängligheten med sjöfart även under vintertid.

Av Sveriges

5

statliga isbrytare
togs fyra i bruk på
1970-talet och den
femte 1988.

⁴³ Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm. Stockholms handelskammare 2017:01.

⁴⁴ Viking Line, presentation 15 november 2019.

⁴⁵ Anslutningsbussar, Viking Line 2019.

⁴⁶ Projekt Isbrytare 2020, Sjöfartsverket, 2017.

⁴⁷ Ibid.

Källförteckning

Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda, Trafikverket 2018:160
Anslutningsbussar, Viking Line 2019
Delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen, Arlandaregionen 2016
En Bättre Sits i Världen, Mälardalsrådet 2019
En Bättre Sits Storregional Systemanalys, Mälardalsrådet 2016
En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem, Näringsdepartementet N2017:2
Ett land att besöka - En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring (SOU 2017:95)
Flyget och företagen, SNS Förlag 2016
Färdplan för fossilfri konkurrenskraft, Flygbranschen 2018
Förordning (EU) 1316/2013
Förordning (EU) 283/2014
Kampen om kajerna. En rapport om sjöfarten i Stockholm. Stockholms handelskammare 2017:01
Långtidsprognos 2019-2050, Swedavia 2019
Miljörapport Stockholm Arlanda Airport, Swedavia 2017
PM En Bättre Sits B2 flygplatser, Sweco 2013
Projekt Isbrytare 2020, Sjöfartsverket, 2017
Projekt Ostlänken, Trafikverket 2019.
Resvaneundersökning, Swedavia 2018
Stockholm Arlanda Airport Masterplan, Swedavia 2018
Storregional godsstrategi, delrapport, Mälardalsrådet 2018
Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation, Trafikanalys, rapport 2018:1
Sveriges största passagerarhamn, Stockholms Hamnar 2018
TENtec, Europeiska kommissionen 2018
Viking Line, presentation 15 november 2019

En Bättre Sits temagrupp

Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Ledamöter

Johan Örjes (C), Region Uppsala, ordförande
Jens Sjöström (S), Region Stockholm, vice ordförande
Fredrik Ahlstedt (M), Uppsala kommun
Muharrem Demirok (C), Linköpings kommun
Peter Evansson (S), Knivsta kommun
Meit Fohlin (S), Region Gotland
Urban Granström (S), Nyköpings kommun
Leif Gripestam (M), Region Stockholm
Karl Henriksson (KD), Huddinge kommun
Olof Holst (M), Sigtuna kommun
Jacob Högfeldt (M), Strängnäs kommun
Tomas Högström (M), Region Västmanland
Fredrik Åberg Jönsson (V), Region Gävleborg
Magnus Lagergren (KD), Region Örebro län
Ullis Sandberg (S), Örebro kommun
Martin Tollén (S), Region Östergötland
Karin Wanngård (S), Stockholms stad
Anders Wigelsbo (C), Sala kommun

Tjänstepersoner

Jessica Cedergren, Region Västmanland, sammankallande
Dino Keljalic, Region Örebro län, sammankallande
Fredrik Elgh, Swedavia
Jenny Emerén, Handelskammaren Mälardalen
Sofia Heldemar, Trafikverket Stockholm
Tomas Holmlund, Trafikverket Öst
Tove Holmström, Linköpings kommun
Johan Lindsten, Swedavia
Katharina Staflund, Region Uppsala
Lars Sundblad, Sigtuna kommun
Christian Udin, Nyköpings kommun
Josefin Årevall, Region Stockholm

En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de åtta länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland, Gotland och Gävleborg. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. 2018-2020 uppdateras den Storregionala Systemanalysen för transportinfrastruktursystemet i Stockholm-Mälarenregionen. En Bättre Sits temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft lämnar följande underlagsrapport med 11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft.



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, innovation, kompetensförsörjning, maritim samverkan och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälarenregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.