

## Yttrande över Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits lämnar härmed ett gemensamt remissvar avseende rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) (dir.nr. I2022/01350). Remissvaret bygger vidare på En Bättre Sits-samarbetets Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen 2020, samt vad regionerna tidigare yttrat avseende den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalsregionens transportinfrastruktur och Arlanda flygplats. Flera av parterna i respektive region lämnar även egna remissvar med länsspecifika synpunkter som i övrigt hänvisas till.

### Sammanfattning

- Arlandas utveckling är avgörande för den nationella och internationella tillgängligheten för hela landet och särskilt för huvudstadsregionen Stockholm-Mälardalsregionen.
- Den anslutande transportinfrastrukturen ska vara robust och utvecklas med fokus på kollektivtrafik. Mälardalsrådet ser positivt på att sätta ett tydligt mål om minst 60 procent kollektivtrafikandel till och från Arlanda år 2030.
- Trafikverket bör samråda med Mälardalsrådet och andra relevanta lokala och regionala aktörer kring kollektivtrafikfrågor vid framtagande av underlag inför en eventuell Arlandaförhandling. Därtill bör En Bättre Sits-samarbetets storregionala systemanalys användas som underlag.
- Eftersom stationsavgiften, som tas ut för tågresenärer till respektive från Arlanda, grundas på statens avtal med Arlandabanan behöver staten ta ansvar för att den inte fortsatt blir ett hinder för utvecklingen av miljövänliga transporter till flygplatsen.
- Arlanda behöver utvecklas med effektiviserade ledtider och förbättrade förbindelser till Stockholm-Mälardalsregionens noder.
- Mälardalsrådet saknar tydliga förslag på hur godstransporterna vid Arlanda flygplats ska utvecklas, särskilt utifrån det intermodala perspektivet kopplat till Rosersbergs kombiterminal.

### Arlanda flygplats är av regionalt och nationellt intresse

Det är såväl en nationell som storregional och regional tillgång att ha en flygplats med ett omfattande internationellt linjenät och där en mångfald av större flygoperatörer finns etablerade. Arlanda flygplats är av stor betydelse för den nationella tillgängligheten, då den binder samman hela landet med huvudstadsregionen Stockholm-Mälardalsregionen – där koncentrationen av beslutsfunktioner, högspecialiserade funktioner och stora evenemang är hög. Snabba förbindelser till och från hela landet är viktiga. Mälardalsrådet välkomnar därför utredarens förslag om att utveckla Arlanda med effektiviserade ledtider och förbättrade förbindelser till Stockholm, men vill understryka behovet av förbättrade förbindelser till Mälardalsregionens noder och ökad tydlighet om den framtida utvecklingen av flygplatsen. Arlandas funktion behöver därtill stärkas med mer effektiva flöden för inrikesresenären för att

utveckla väl fungerande kopplingar mellan inrikes- och utrikestrafiken samt för att fortsatt utveckla den internationella tillgängligheten.

Arlanda har en central betydelse för den internationella tillgängligheten och behöver stärkas som internationell hub. God internationell tillgänglighet bidrar till attraktionskraft och möjliggör nya näringslivetableringar. För svensk konkurrenskraft och tillväxt behövs, utöver fungerande kopplingar till inrikesflyget, fler internationella direktförbindelser från Arlanda till strategiskt viktiga marknader i världen.

Mälardalsrådet delar utredarens mening att Arlandas fortsatta utveckling är viktig för hela Sveriges konkurrenskraft och internationella tillgänglighet, men understryker att Arlandas utveckling är av särskild vikt för Stockholm-Mälarenregionen. Flygplatsen är både en förutsättning för regionens näringsliv och internationella konkurrenskraft, samtidigt som Arlanda Airport City är en viktig knutpunkt för det inomregionala resandet. Här skapas idag förutsättningar för ca 25 000 arbetstillfällen, som beräknas öka till 50 000 direkta arbetstillfällen 2030. För att möta den positiva utvecklingen krävs ett ökat helhetsperspektiv och en fortsatt nära dialog med både regionala och lokala företrädare i hela Stockholm-Mälarenregionen.

## **Stockholm-Mälarenregionen ska ha god tillgänglighet till Arlanda med kollektivtrafik**

Med kollektivtrafik frigörs kapacitet i transportsystemet och bidrar till minskad miljöpåverkan. Därför ska kollektivtrafiken vara det primära transportsättet till och från Arlanda. Nodstäderna i Stockholm-Mälarenregionen ska ha snabba direktförbindelser med spårburen kollektivtrafik till Arlanda – detta gynnar både Arlandas utveckling och bidrar till en storregional funktionell arbetsmarknad.

Mälardalsrådet instämmer i utredarens förslag att den anslutande transportinfrastrukturen ska vara robust och utvecklas med fokus på kollektivtrafik. Mälardalsrådet ser även positivt på att sätta ett tydligt mål om minst 60 procent kollektivtrafikandel till och från Arlanda år 2030. Samtidigt bör noteras att bebyggelseutvecklingen i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta i form av tillkommande arbetsplatser, bostäder och verksamheter är avgörande för vilken kollektivtrafikandel som är relevant att nå. Flygresenärernas och övrigt resande i området (arbetande, besökare etc.) belastar samma vägar och spår och påverkar därmed varandra. För att marknadsandel målet ska vara relevant understryker Mälardalsrådet att det bör innefatta allt resande till och från Arlanda och den regionala stadskärnan, inte bara flygresenärernas resande.

## **Samråd med berörda parter krävs kring behovet av infrastrukturinvesteringar**

Investeringar i järnvägsinfrastrukturen är nödvändiga för att nå gällande internationell standard för gods- och persontransporter samt för att säkra den framtida tillgängligheten via järnväg. Samarbetet inom En Bättre Sits vilar på en gedigen och stabil grund kring samsynen om behovet av att stärka tillgängligheten till Arlanda med framför allt järnväg till och från hela Mälarenregionen. Mälardalsrådet välkomnar därför utredarens uppmaning att Trafikverket bör samråda med åtminstone Mälardalsrådet och andra relevanta lokala och regionala aktörer kring kollektivtrafikfrågor vid framtagande av underlag inför en eventuell Arlandaförhandling.

Att i ett gemensamt arbete utgå från ett systemperspektiv, där samspelet mellan olika satsningar, investeringar och trafikslag utreds, främjar den internationella tillgängligheten i Mälarregerionen och stärker regionens utveckling. I Stockholm-Mälarregerionen har flera olika underlag, såsom En Bättre Sits storregionala systemanalys, tagits fram som beskriver hur tillgängligheten till Arlanda bör förbättras. Mälardalsrådet hänvisar vidare till systemanalysen och förordar att den ska användas som underlag i en eventuell Arlandaförhandling.

### **Staten måste ta ansvar för stationsavgiften**

Transportsystemet ska planeras utifrån kollektivtrafiken för att säkerställa framkomlighet, minskade restider samt effektiva byten mellan transportslag. Stora resenärflöden ställer krav på en effektiv användning av befintlig infrastruktur samt höga krav på hållbara och effektiva transporter för både flygresenärer, arbetspendlare och övriga besökare. Eftersom stationsavgiften, som tas ut för tågresenärer till respektive från Arlanda, grundas på statens avtal med Arlandabanan behöver staten ta ansvar för att den inte (fortsatt) blir ett hinder för utvecklingen av miljövänliga transporter till flygplatsen.

En förhandling behöver inledas skyndsamt för att avveckla stationsavgiften. Detta är avgörande för att nå målet om 60 procent kollektivtrafikandel till år 2030 och för att skapa förutsättningar för att trafikera Arlanda med likartade villkor som övriga järnvägssträckor i Sverige. Stationsavgiften medför idag att kollektivtrafikens konkurrenskraft mot är svag, vilket ger ett ökat behov av investeringar i väginfrastrukturen och kraftigt motverkar ett hållbart resande till och från Arlanda.

### **Arlandas godstrafik behöver inkluderas**

Mälardalsrådet saknar tydliga förslag på hur godstransporterna vid Arlanda flygplats ska utvecklas i den plan för framtiden som presenteras – särskilt utifrån det intermodala perspektivet kopplat till Rosersbergs kombiterminal.

Flygfrakten är volymmässigt liten, men värdemässigt stor och har på senare år ökat till följd av en snabbt växande e-handel. Arlanda hanterar nära 60 procent av all flygfrakt i landet. 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. Coronapandemin har därtill visat på värdet av fungerande logistikkedjor för flyggodset.

### **Gotlands särskilda behov ska beaktas**

Gotland är som helt beroende av en väl fungerande sjö- och luftfart för resor och transporter till fastlandet. Trafiken till och från fastlandet är därför en avgörande utvecklingsfråga för ön. Färje- och flygtrafiken måste ge en god tillgänglighet genom res- och transporttider, turtäthet och kapacitet som svarar mot de behov som finns på Gotland. Knutpunkterna på fastlandet behöver fungera effektivt med smidiga förbindelser till andra målpunkter. Därför är utredarens förslag om att utveckla Arlanda med effektiviserade ledtider och förbättrade förbindelser till Stockholm viktiga också för Gotlands utveckling. Regelbundna flygtransporter till och från Gotland är samhällskritisk verksamhet och liksom utredaren öppnar för bör flygtrafiken till respektive från Gotland återigen pekas ut som en linje som kan bli aktuell för allmän trafikplikt.

## Övriga synpunkter

### **Fördjupade analyser ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv**

Det är en stor brist att utredaren inte fått tid på sig att även analysera beredskaps- och totalförsvarsperspektivet fullt ut. Mälardalsrådet håller därför med utredaren om att en djupare utredning behöver göras. Däremot bör utredningen inte enbart beröra "Stockholmsområdet", som utredaren föreslår, utan utredningen bör göras utifrån det geografiska området Stockholm-Mälardalsregionen för att klargöra vilken roll flygplatser i angränsande län till Stockholm kan ha ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv.

### **Klimatvinster vid modernisering av luftrummet**

För att internalisera flygets samhällsekonomiska kostnader pekar utredaren på att det behövs styrmedel som inkluderar åtgärder som minskar klimatpåverkan och styr mot effektivare flygplan, ökad andel förnybara drivmedel och mer klimatanpassade rutter. Mälardalsrådet vill i detta sammanhang tillföra att en viktig del i detta är att modernisera luftrummet och därmed stärka möjligheten till effektiva flygvägar och gröna inflygningar.

Det saknas tydlighet kring ansvaret för det svenska luftrummet, vilket flera utredningar har konstaterat. Mälardalsrådet välkomnar utredarens förslag att regeringen bör ge förslag på en myndighet som får ett sektorsansvar och blir ansvarig för långsiktig planering av luftrummet, den operativa driften och kommunikationen gällande flygtrafik. Aktörerna som bedriver flygtrafik eller flygplatser behöver tydligt ansvarsutkrävande och enkla informationsflöden för att verksamheterna ska kunna få förutsättningar att säkra trafiken, driften och kapaciteten på flygplatserna. Det skulle ge effektivare flygtrafik och klimatvinster.

### **Utpekandet av nya flyglinjer för allmän trafikplikt**

Mälardalsrådet stödjer utredarens förslag att regeringen pekar ut ytterligare inrikes flyglinjer som kan bli aktuella för allmän trafikplikt. För Stockholm-Mälardalsregionens funktion som motor för den ekonomiska utvecklingen i Sverige är det viktigt med en god tillgänglighet till och från hela landet. En utökad trafikplikt för inrikes flygtrafik behöver sättas i sammanhang med statens hela engagemang i den nationella kollektivtrafiken. För att uppnå ett sömlöst resande behöver samverkan ske med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

### **Investeringar för en fossilfri flygplats ska göras i Arlanda**

Förslaget om att tillsätta en kommission som tar sig an uppdraget med att arbeta för fossilfritt flyg ligger helt rätt i tid med tanke på pågående och framtida klimatförändringar. Investeringar bör läggas på att skynda på utvecklingen av Arlanda flygplats med målbild att göra Arlanda till en av världens första fossilfria flygplatser 2045, i enlighet med Swedavias arbete mot målen i Flygbranschens Färdplan för fossilfri konkurrenskraft.

## MÄLARDALSRÅDET

Kristoffer Tamsons (M)  
Ordförande

Maria Nimvik Stern  
Generalsekreterare