

Stockholm-Mälarregionens internationella samband

Handel, migration och transporter

Innehåll

1	Bakgrund	3
2	Internationell handel	4
2.1	Handelsmönster	5
2.2	Stockholm-Mälardalsregionens särart	7
3	Internationell migration	9
4	Internationellt resande	11
4.1	Flygtrafik	13
4.1.1	Mälardalsrådets prioriteringar	15
4.2	Järnväg	16
4.2.1	Mälardalsrådets prioriteringar	17
4.3	Sjöfart	18
4.3.1	Mälardalsrådets prioriteringar	19
5	TEN-T	20
5.1.1	Mälardalsrådets prioriteringar	23
6	Bilaga: Ställningstaganden i Systemanalys 2020	25
7	Källförteckning	26

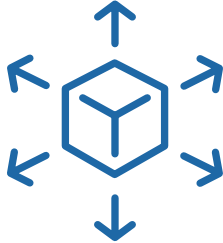
1. Bakgrund

I Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete, "En Bättre Sits", samarbetar ett stort antal intressenter i de sju länen Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro, Östergötland och Gotland för en sammanhållen, hållbar Stockholm-Mälardalenregion med ett transport- och infrastruktursystem som underlättar för människors vardag och bidrar till regionens konkurrenskraft.

Stockholm-Mälardalenregionen påverkas i hög grad av och är nära sammanlänkad med andra länder och regioner. Den internationella handeln, den internationella migrationen och det internationella resandet har över tid ökat i betydelse och förutsätter väl fungerande transporter. Framför allt i ett Europaperspektiv, men också med hänsyn till den växande asiatiska marknaden och det omfattande utbytet med Nordamerika.

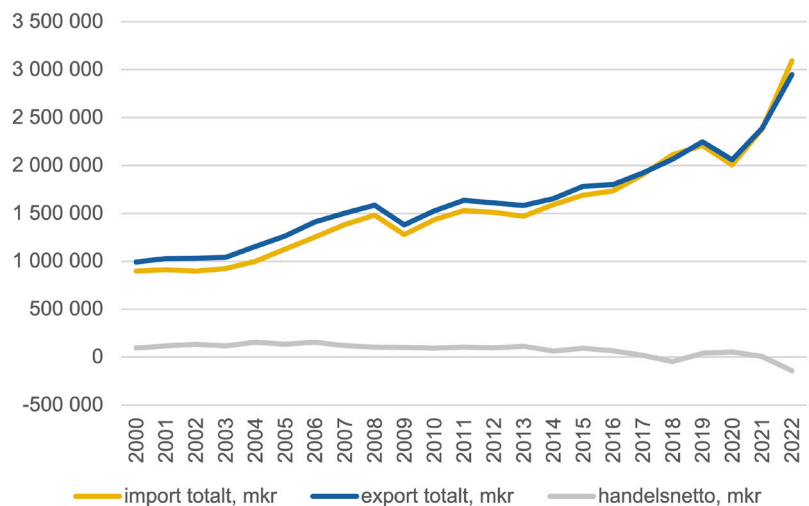
Syftet med den här rapporten är att ge en uppdaterad bild av Stockholm-Mälardalenregionens internationella samband, inklusive den internationella handeln, migrationen och resandet, samt förhållandet till det europapolitiska arbetet med det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Detta som grund till Mälardalsrådets arbete med att under 2023-2024 uppdatera de gemensamma och storregionala politiska ställningstagandena kring utvecklingen av Stockholm-Mälardalenregionens transport- och infrastruktursystem. Tidigare prioriteringar och ställningstaganden har sammanfattats i rapporten samt i bilaga.

2. Internationell handel



Sverige är en starkt omvärldsberoende ekonomi. Såväl varuexporten som varuimporten uppgick till 2 000 miljarder kronor år 2022. Tjänsteexporten uppgick till 950 miljarder kronor och tjänsteimporten till 1 050 miljarder kronor. Värdet av utrikeshandeln var därmed ca 3 000 miljarder kronor både vad gäller export och import, motsvarande omkring 50 procent av Sveriges BNP.¹ Att den svenska kronan tappat markant i värde både mot euron och mot dollarn har bidragit till den kraftiga ökningen av utrikeshandeln, i kronor räknat, efter pandemin (figur 1).

Figur 1. Sveriges utrikeshandel (varor + tjänster), miljoner kronor



Källa: SCB

Stockholm-Mälardalen-regionen utgör ett nationellt nav i det internationella utbytet. Det finns en koncentration av huvudkontor, expertis, finansiella institutioner och internationella förbindelser som gör huvudstadsregionen till en port mot världen för en stor del av landets utåtriktade kontakter. Likväl som en ingång för det utländska intresset att investera i, flytta till eller besöka Sverige.

Den regionala arenan är nära sammankopplad med det nationella sammanhanget och handelsstatistiken i den här rapporten kommer därför i huvudsak utgå från nationella förhållanden. Varuflödesundersökningen kan dock ge viss vägledning vad gäller skillnader i regionala jämfört med nationella mönster (se kapitel 2.2).

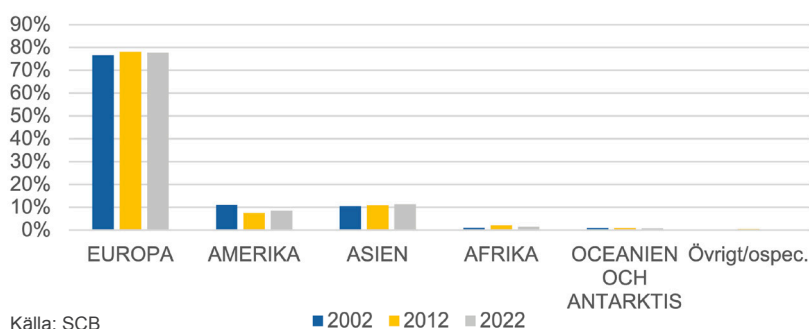
¹ Källa: SCB



2.1 Handelsmönster

Sveriges handelsrelationer domineras starkt av näromgivningen. Europa står för nästan fyra femtedelar av varuhandeln, varav merparten inom EU, och detsamma gäller tjänstehandeln. Handelsmönstret har varit stabilt över tid, men med viss förskjutning mot de växande ekonomierna i Asien, framför allt Kina. Därtill finns en fluktuation i handeln med Amerika som till stor del handlar om växelkursen USD/SEK. Övriga världsdelar är fortsatt försumbara i sammanhanget, trots att Afrika borde ha potential att spela en större roll (figur 2).

Figur 2. Sveriges utrikeshandel med varor (export+import), andel per ländergrupp.



Källa: SCB

Den absoluta näromgivningen, med de nordiska grannländerna samt övriga länder kring Östersjön står för omkring 40 procent av handeln. Det är en nedgång sedan 2017 som främst relaterar till en minskad handel med Ryssland, till följd av sanktioner i spåren av kriget i Ukraina. Största enskilda handelspartners är Tyskland, Norge, USA, Storbritannien, Danmark, Nederländerna och Finland, som tillsammans stod för 56 procent av värdet av den svenska utrikeshandeln 2022, en ökning från 53 procent år 2017. Kina ligger kvar på fyra procents andel och inget annat asiatiskt land kvalar in på listan över Sveriges största handelspartners (tabell 1).

Tabell 1. Sveriges största handelspartners

Importandel 2022		Exportandel 2022		Sammanlagd andel	2022	2017
Tyskland	13 %	Norge	10 %	Tyskland	11 %	12 %
Norge	10 %	USA	10 %	Norge	10 %	9 %
Nederländerna	9 %	Tyskland	9 %	USA	9 %	6 %
Storbritannien	7 %	Danmark	7 %	Storbritannien	7 %	7 %
USA	7 %	Finland	7 %	Danmark	7 %	7 %
Danmark	6 %	Storbritannien	7 %	Nederländerna	7 %	6 %
Kina	5 %	Nederländerna	4 %	Finland	6 %	6 %
Finland	5 %	Frankrike	4 %	Kina	4 %	4 %
Belgien	4 %	Kina	3 %	Frankrike	4 %	4 %
Polen	4 %	Polen	3 %	Belgien	3 %	4 %
Frankrike	3 %	Belgien	3 %	Polen	3 %	3 %
Italien	3 %	Italien	2 %	Italien	3 %	2 %
Irland	3 %	Spanien	2 %	Irland	2 %	1 %
Spanien	2 %	Japan	1 %	Spanien	2 %	2 %
Österrike	1 %	Österrike	1 %	Österrike	1 %	1 %

Källa: SCB

Under de fem senaste åren, perioden 2017-2022, har utrikeshandeln ökat med 58 procent – exporten med 53 procent och importen med 62 procent, vilket innebär att handelsnettot försvagats och nu ligger på minus. Tjänstehandel har ökat snabbare än varuhandeln, 65 respektive 54 procent, men värdet av varuhandeln har ökat mer än i tjänstehandeln, 1 422 respektive 790 miljarder kronor. Likväl har tjänstehandelns andel av den totala utrikeshandeln ökat från 31,6 till 33,1 procent.² Den förändrade sammansättningen mot en ökad andel tjänster går hand i hand med motsvarande förändring inom det svenska näringslivet, där Stockholm-Mälardalsregionen står för en växande andel av rikets sysselsättning, förädlingsvärde och utrikeshandel.³

Europa har svarat för drygt tre fjärdedelar och Amerika och Asien för vardera en dryg tiondel av tillväxten i den svenska utrikeshandeln 2017-2022, vilket innebär att de växt i ungefär samma takt. Kina är inte samma tillväxtmotor som tidigare under 2000-talet och har därtill en större betydelse för importen än exporten, dvs Sverige köper mer från Kina än vad som säljs till landet. Till skillnad från USA, som är en starkare export- än importmarknad för svenskt vidkommande och fortsatt viktigare än Kina för svensk utrikeshandel.

Handelshinder, såsom tullar mellan EU, Kina och USA samt nämnda sanktioner gentemot Ryssland, har haft viss inverkan på handelns utveckling och märks främst i ett minimerat utbyte med den sistnämnda. Handelsutbytet styrs dock främst av avståndet till olika länder samt ekonomiernas storlek, där USA och Kina i kraft av sin storlek har framträdande roller trots att de ligger långt ifrån Sverige.

Bilden av Östersjöområdet och Europa som dominerande i Sveriges handelsrelationer kvarstår med all sannolikhet kommande decennier och stärks av en ökad geopolitisk oro. Tillväxten i handeln med Asien har mattats av men potentialen är fortfarande stor. Särskilt i det folkrika Indien, som kan komma att överta en del av Kinas tidigare roll. På kort sikt kan konfliktytor som Taiwan hämma utvecklingen, men på längre sikt är Kina, Indien och Asien i övrigt fortsatt viktiga tillväxtmarknader för Sverige och Stockholm-Mälardalsregionen.

Samtidigt kvarstår USA som en ytterst central aktör i Sveriges och Stockholm-Mälardalsregionens utlandsrelationer, medan Sydamerika, Mellanöstern och Afrika troligtvis fortsätter vara marknader av mindre betydelse. Ur råvarusynpunkt kan de ha stor betydelse, med stora fyndigheter och reserver av exempelvis olja och jordartsmetaller, men givet en lyckad grön omställning i Europa kan beroendet av oljeekonomierna komma att minska i betydelse framöver.

² SCB

³ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalsregionen – nuläge och trender



2.2 Stockholm-Mälardalensregionens särart

Ser vi närmare på Stockholm-Mälardalensregionens internationella varusändningar såsom de framträder genom varuflödesundersökningen⁴ finns flera skillnader jämfört den nationella bilden:

- Asien (Kina) står för en större andel av handeln, framför allt exporten, och har ökat i betydelse sedan 2017. Även Amerika (USA) har en större andel av exporten än i den nationella handelsstatistiken, men bara i värde och inte i vikt vilket indikerar en handel med högvärdiga produkter. Europa väger analogt med detta något lättare för Stockholm-Mälardalensregionens export, framför allt räknat i värde, men något tyngre vad gäller import.
- En större andel av Stockholm-Mälardalensregionens handel är inriktad på Tyskland och Benelux-länderna, framför allt vad gäller värdemässig import från Tyskland, vilket möjligtvis till del kan kopplas samman med att Scania ingår i Volkswagen koncernen och flöden inom denna.
- Norge står för en mindre andel av handeln än i riket, förutom i vikt räknat vad gäller importen. Detsamma gäller i viss mån Finland och kan i båda fallen sannolikt kopplas till råvaruflöden.
- Även Storbritannien har en mindre betydelse än för landet som helhet och har tappat sedan 2017, vilket var en väntad konsekvens av Brexit, dvs Storbritanniens utträde ur EU.

Rysslands anfallskrig i Ukraina har förändrat de geopolitiska förutsättningarna i Östersjöområdet. Handeln i Östersjöområdet, som är nära kopplad till Stockholm-Mälardalensregionen, har minskat eller avstannat. Riktade sanktioner mot Ryssland har fått avsedd effekt och gjort att handeln med EU imploderat. Både varuflöden och resenärströmmar har påverkats av kriget. Flygtrafiken mot Asien har påverkats, då det inte är möjligt att flyga över Ryssland eller Ukraina. Förhoppningar om en ny, landbaserad handelsförbindelse mellan Kina och Europa, ter sig avlägsna.

⁴ Trafikanalys 2021: Varuflödesundersökningen 2021

Tabell 2. Fördelning av utrikes varusändningar till/från Stockholm-Mälardalregionen år 2021

	Avgående till		Ankommande från	
	Kton	MSEK	Kton	MSEK
Europa	75 %	67 %	85 %	83 %
Norge	7 %	7 %	19 %	2 %
Finland	7 %	5 %	9 %	5 %
Danmark	6 %	4 %	7 %	7 %
Tyskland	12 %	10 %	9 %	26 %
Benelux	10 %	9 %	7 %	9 %
Storbritannien	5 %	4 %	7 %	5 %
Italien och Österrike	7 %	6 %	2 %	4 %
Frankrike, Spanien och Portugal	7 %	10 %	6 %	7 %
Övriga Europa	15 %	12 %	20 %	17 %
Asien	14 %	17 %	11 %	9 %
Amerika	6 %	14 %	2 %	8 %
Afrika	5 %	2 %	0 %	0 %
Övriga världen	0 %	0 %	1 %	0 %

Källa: Varuflödesundersökningen 2021

Stockholm-Mälardalregionens internationella handel går direkt från regionen med båt, samt landvägen med väg och/eller järnväg via hamnarna i Göteborg och Skåne eller över Öresund. Därtill med flygfrakt, som är volymmässigt liten men värdemässigt stor.⁵

Att säkerställa tillräcklig kapacitet i dessa förbindelser är av stor vikt för Stockholm-Mälardalregionen. Samtidigt påverkar de varandra, där exempelvis utökad kapacitet på järnväg och/eller fler fasta förbindelser över Öresund samt mellan Danmark och kontinenten kan minska flödena till/från hamnar i Stockholm-Mälardalregionen. Detsamma gäller den trafik som går via Göteborgs hamn, som fyller en viktig roll för regionen men också begränsar den direkta trafiken till regionens hamnar samt tar betydande kapacitet inom den ansträngda landinfrastrukturen i anspråk.

Förbindelserna till Norge, framför allt Osloregionen, är också relevanta. Det finns långtgående planer på förbättrade tågförbindelser mellan huvudstadsregionerna, då de i dagsläget präglas av såväl kapacitetsbrister som långa restider. Detta ligger i linje med ett fullbordande av den ”Nordiska triangeln”, med koppling såväl söderut (ScanMed korridoren) som österut, till Finland och Baltikum.

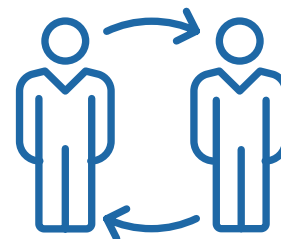
Det är till stor del längs dessa axlar Stockholm-Mälardalregionens internationella handel går och utvecklas, vilket kan motivera utvecklad laddinfrastruktur samt sjöförbindelser i enlighet med detta. De korreponderar även relativt väl med det internationella resandet till/från regionen, som dock i högre grad går med flyg än vad som är fallet för godstransporterna (se kapitel 4). Godset är likväl en viktig komponent i flygtrafikens lönsamhet och kan stå för så mycket som 15-20 procent av de totala intäkterna på vissa förbindelser. Flygets utveckling knyter således an både till ett ökat internationellt resande och till en ökad internationell handel, men där resandet är den stora drivkraften i etableringen av nya förbindelser eller utökad kapacitet på befintliga.⁶

⁵ Mälardalsrådet 2018: Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälardalregionen. Delrapport 2018

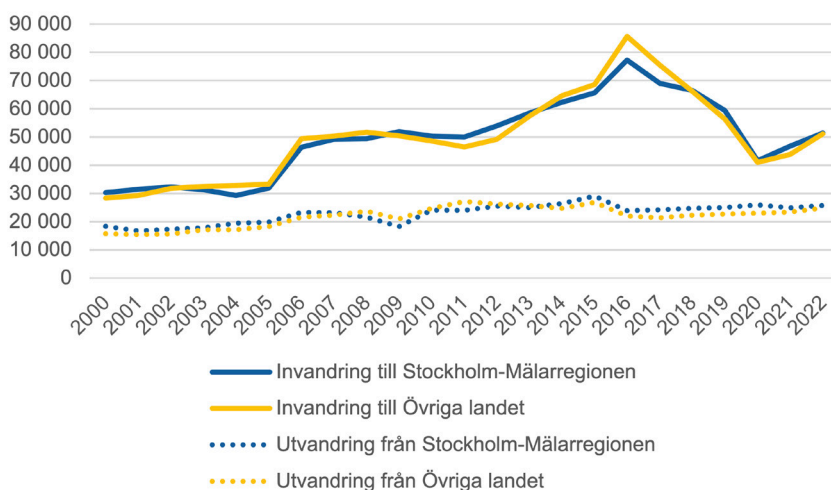
⁶ Mälardalsrådet 2019: En Bättre Sits i Världen

3. Internationell migration

Invandringen till Stockholm-Mälardalen har utvecklats på samma vis som i övriga landet de senaste decennierna. Efter en starkt uppåtgående trend kulminerade den med alla tiders högsta år 2016, för att därefter minska i takt med åtstramningar i invandringspolitiken samt restriktioner under pandemin (figur 3). Invandringen från Mellanöstern och norra Afrika har dominerat de senaste decennierna och stod år 2022 för sex av de tio främsta ursprungsländerna bland utlandsfödda i Stockholm-Mälardalen (tabell 3).



Figur 3. In- och utvandring till Stockholm-Mälardalen och övriga landet



Källa: SCB

Tabell 3. Topp 20 ursprungsländerna bland utlandsfödda i Stockholm-Mälardalen

Födelseland	Antal 2022
Syrien	91 502
Finland	85 212
Irak	82 277
Iran	48 350
Polen	48 239
Somalia	38 150
Turkiet	37 042
Eritrea	32 525
Afghanistan	30 586
Indien	28 982
Tyskland	24 191
Thailand	23 467
Kina	22 619
Bosnien och Hercegovina	19 879
Norge	19 480
Chile	18 397
Storbritannien	17 885
Jugoslavien	16 695
Pakistan	15 131
Etiopien	15 080

Källa: SCB

Trots att invandringen legat på ungefär samma nivå har Stockholm-Mälarenregionen en större andel invånare med utländsk bakgrund (född i utlandet eller har föräldrar som är det) än övriga landet, 29 procent i den förra jämfört 22 procent i den senare. Förklaringen ligger i att det efter ankomst till Sverige sker en betydande sekundärmigration inom landet. Många flyttar vidare till Stockholm-Mälarenregionen, framför allt till Stockholms län där hela 35 procent av invånarna har utländsk bakgrund.⁷

Som framgår av figur 3 flyttar även många från Sverige till utlandet, omkring 25 000 vardera per år från Stockholm-Mälarenregionen respektive övriga landet. Dels sker en återvandring av invandrare till sina ursprungsländer, dels flyttar svenskar till andra länder. Nära 700 000 svenskar bor utanför Sverige, flest i USA, Spanien och Storbritannien med över 100 000 vardera. I Norge bor omkring 40 000. Därefter följer Frankrike med ca 30 000, Tyskland med drygt 20 000 samt Finland, Danmark, Schweiz och Italien med 15 000 till 20 000.⁸

Den internationella migrationen har många dimensioner, men förknippas till stor del med flyktingar och asylinvandring. I det avseendet skapar oroshärder, ekonomiska skillnader och klimatförändringar grund för ett fortsatt starkt invandringstryck till Europa, Sverige och Stockholm-Mälarenregionen. Arbetskraftsinvandring är ett annat uttryck, där en åldrande befolkning och arbetskrafts-/kompetensbrist skapar behov av rekrytering från andra delar av världen. Samtidigt finns en rörelse åt andra hållet, där digitalisering och distansarbete gjort det lättare för fler att förverkliga sina livsdrömmar och bo i annat land utan att för den skull byta arbete.⁹

”Digitala nomader” är ett fenomen som kommit att öka i omfattning, men berör fortsättningsvis en liten del av befolkningen.¹⁰ De flesta människor har en stark platsbundenhet i familjeliv, vänner, barnens skolgång, intressen osv. som gör det svårt att realisera ett liv helt frikopplat från ett vardagligt sammanhang i tid och rum. Det är också det sammanhanget som gör att människor som flyttat har ett behov att hålla kontakten med det tidigare hemlandet. På så vis stärks kopplingarna mellan regioner och länder till följd av den internationella migrationen.

⁷ Källa: SCB

⁸ Svenskar i Världen. Kartläggning 2022

⁹ Trafikverket 2022: Omvärldsanalys 2022

¹⁰ Mälardalsrådet 2022: Pandemins effekter – vad kvarstår?

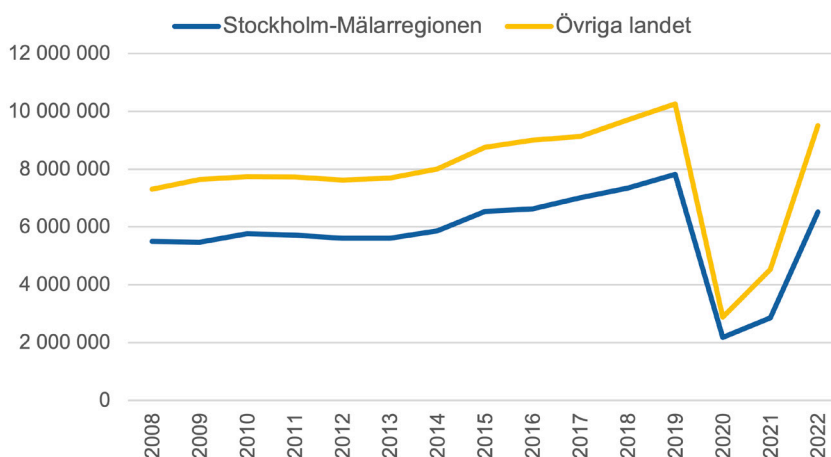
4. Internationellt resande

Stockholm-Mälardalen står för en stor del av landets internationella förbindelser, framför allt genom Arlanda flygplats. Den internationella färje- och kryssningstrafiken spelar också en viktig roll, inte minst i förbindelserna till/från Finland och Baltikum. Totalt hanterade dessa trafikslag omkring 25 miljoner internationella resenärer till/från Stockholm-Mälardalen under 2022.



Under coronapandemin sjönk resandet dramatiskt, till följd av omfattande restriktioner. En kraftig återhämtning skedde under 2022, men något mindre i Stockholm-Mälardalen än i övriga landet. Anledningen står att finna i Stockholm-Mälardalens större tyngd mot internationella affärsresor och konferenser, som släpat efter i återhämtningen. Av landets 16 miljoner utländska gästnätter under 2022 stod Stockholm-Mälardalen för drygt sex miljoner eller 41 procent, vilket är en underrepresentation jämfört regionens andel av rikets befolkning och sysselsättning, som ligger på ca 50 procent (figur 4).

Figur 4. Utländska gästnätter i Stockholm-Mälardalen och övriga landet



Källa: Tillväxtverket

I stort är det samma länder som dominerar de utländska gästnätterna som innan pandemin (tabell 4). En väsentlig skillnad är dock att Asien/Kina släpar efter i återhämtningen, vilket beror på en striktare coronahantering och fler kvardröjande restriktioner jämfört med andra delar av världen. Därtill har flygförbindelserna österut försämrats (se 4.1). USA ligger kvar på tredje plats och har till och med ökat i antal gästnätter 2022 jämfört 2019. Storbritannien har däremot minskat, vilket till del kan bero på Brexit och ett minskat utbyte med landet.

Stockholm-Mälarenregionen har en större andel övernattande besökare från andra kontinenter än Europa, framför allt USA, än övriga landet. Detsamma gäller Finland, vilket är naturligt med tanke på de geografiska förutsättningarna och de utvecklade förbindelserna dit. Med kvardröjande effekter av pandemin och därtill på flygförbindelserna av kriget i Ukraina är det ännu för tidigt att säga om Asien kommer återta sin tidigare starkt uppåtgående trend i regionen. En utvecklad handel och turism tillsammans med en högre levnadsstandard i denna världsdelen har dock potential att fortsätta driva tillväxt kommande decennier.

Tabell 4. Topp 10 utländska gästnätter i Stockholm-Mälarenregionen per hemland

	2022		2019
Tyskland	1 018 461	Tyskland	1 172 490
Norge	997 332	Norge	970 830
USA	791 182	USA	683 407
Danmark	535 134	Danmark	516 529
Nederländerna	391 448	Storbritannien	514 777
Storbritannien	379 325	Nederländerna	384 991
Finland	310 226	Finland	337 090
Frankrike	217 433	Kina	256 367
Schweiz	177 842	Frankrike	238 074
Italien	137 579	Schweiz	225 539

Källa: Tillväxtverket

9 av 10 svenska utlandsresor går till Europa, framför allt grannländerna men Spanien är det främsta resmålet om man ser till resor med minst en övernattning. Den övervägande majoriteten, mer än 80 procent, av utlandsresorna är fritidsresor, som har återhämtat sig starkare än affärsresorna. För de senare finns incitament både bland arbetsgivare och arbetstagare att ersätta åtminstone en del tjänsteresor med digitala möten. Potentialen till inbesparingar i såväl tid som pengar samt ett ökat tryck i klimatfrågan gör att affärsresandet kan komma att ligga kvar på en lägre nivå än innan pandemin. I en undersökning från 2021 ville bara hälften av de svarande att resor i tjänsten ska återgå till det som var före pandemiutbrottet.¹¹

En möjlig utveckling framöver är givetvis att arbetsresorna fortsätter att minska och ersätts av digitala möten i allt högre utsträckning. Men det är också tänkbart att det framför allt är de kortare endagsresorna som kommer minska samtidigt som efterfrågan på längre och mer socialt inriktade arbetsresor med övernattning (till exempel konferenser) kommer vara densamma som före pandemin eller öka.¹²

¹¹ WSP 2021: WSP:s stora mobilitetsstudie 2021. Tredje vägen och framtids scenarier för pendlingstrafiken.

¹² Tillväxtverket 2021: Fakta om svensk turism 2021

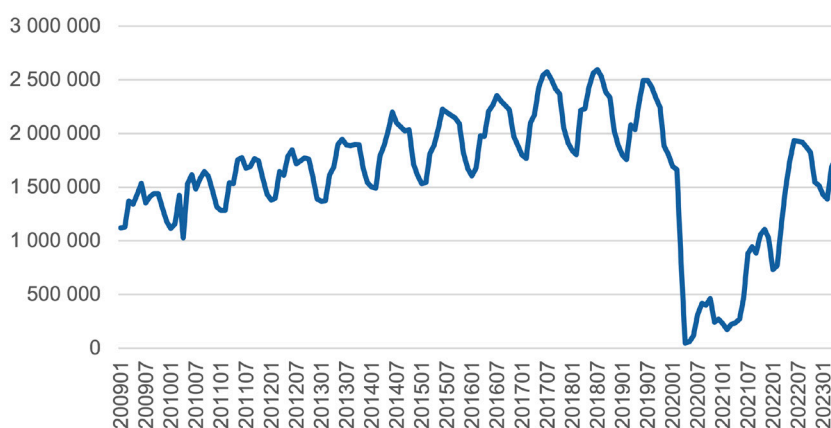
4.1 Flygtrafik

Flyg är det dominerande transportslaget för längre utlandsresor, såväl utgående som inkommande. För resandet till/från de nordiska grannländerna står bil och/eller båt för störst andel, där bilen står för merparten av resorna till/från Norge och färjetrafiken dominerar resandet till/från Finland och Baltikum. Ett fåtal åker tåg.¹³

Det senaste året har det skett en stark återhämtning i flygtrafiken, efter nedgången under pandemin. Från att som lägst ha noterat knappt 50 000 resenärer i april 2020 har antalet flygresenärer på Stockholm Arlanda Airport ökat till 1,5-2 miljoner resenärer per månad. I april 2023 låg volymen på 1,77 miljoner passagerare, vilket motsvarar 83 procent av volymen samma månad 2019, dvs innan pandemin (figur 5). På årsbas uppgick trafiken till 18,4 miljoner resenärer år 2022, jämfört 25,6 miljoner år 2019.

Över 80 procent av passagerarna på Arlanda är utrikesresenärer och mer än två tredjedelar är fritidsresenärer. Arlanda står för omkring 70 procent av alla utrikesresenärer till/från svenska flygplatser, över 50 procent av allt flyggods och har en särställning som landets viktigaste flygplats.¹⁴

Figur 5. Flygresenärer, månadsvis, på Arlanda



Källa: Swedavia

Affärsresorna står för en mindre del av det totala flygresandet, men har stor betydelse för flygbolagens lönsamhet. Ett minskat underlag av tjänsteresenärer till följd av digitala möten riskerar därför att leda till ett minskat utbud på många linjer, vilket då även drabbar privatresenärer men också flygfrakten.¹⁵

Passagerartrafiken förväntas enligt IATA senast år 2025 vara tillbaka på samma nivå som före pandemin och långsiktigt fortsätta att öka.¹⁶ Swedavias och Trafikverkets långtidsprognoser har tidigare pekat på en stark utveckling av flygtrafiken i enlighet med den långsiktiga trenden, pådrivet av ett ökat utlandsresande.¹⁷

¹³ Tillväxtverket 2021: Fakta om svensk turism 2021

¹⁴ Källa: Swedavia

¹⁵ Trafikverket 2022: Omvärldsanalys 2022

¹⁶ IATA, pressmeddelande 10 2022: Le nombre de passagers aériens devrait se rétablir en 2024

¹⁷ Trafikverket 2021: Riksintrasseprecisering för Stockholm Arlanda Airport

På längre sikt är det således möjligt att effekterna av Coronapandemin mer framstår som ett tillfälligt, om än dramatiskt, hack i den uppåtgående kurvan än ett bestående trendbrott i flygresandet.

Samtidigt påverkar de stigande energipriserna, den nyligen införda reduktionsplikten för flygfotogen och de ökade kraven på hållbara flygbränslen kostnadsutvecklingen inom flyget, vilket kan komma att påverka de framtida trafikvolymerna. Prisutvecklingen på utrikesflyg låg i april 2023 på den högsta nivån sedan mätningarna startade för 30 år sedan och ökade snabbare än den genomsnittliga prisutvecklingen enligt konsumentprisindex, dvs inflationen som låg på 10,5 procent.¹⁸

När det gäller flygförbindelser har Stockholm-Mälardalen regionen relativt god täckning av de viktigaste destinationerna, med direktflyg eller byten i Köpenhamn, London, Amsterdam, Frankfurt, München, Istanbul, Dubai, New York, Chicago m fl. strategiska noder. Stockholm Arlanda Airport har ett utbud av omkring 107 direktlinjer, varav 87 är utrikes och 20 är inrikes. Utöver direktlinjerna finns även många charterdestinationer. Med upp till tre avgångar per dag från Linköping City Airport når man stora delar av världen via Schiphol i Amsterdam. Stockholm Skavsta Airport har flera direktflyg till destinationer i Europa, men tappade en stor del av passagerarvolymen i och med Ryanairs beslut att använda Arlanda som strategisk nod. Därutöver finns ytterligare charterflygplatser i regionen.

Tillgängligheten är god framför allt till Europa men även till den amerikanska östkusten. Förbindelserna till den amerikanska västkusten och Asien har däremot försämrats på senare år, efter pandemin, med förlust av direktflyg till viktiga transferknoder och ekonomiska centrum som Los Angeles, Doha och Hong Kong.

Tabell 5. Topp 15 utländska destinationer (länder) för flygresor till/från Arlanda

Destination	In-/utresande 2022
Spanien	1 841 495
Tyskland	1 468 086
Storbritannien	1 235 577
Norge	1 074 764
Danmark	1 021 403
Finland	847 396
Frankrike	789 543
Turkiet	694 677
Nederländerna	673 598
Grekland	650 204
Polen	609 744
Italien	599 920
USA	440 111
Schweiz	405 157
Österrike	342 473

Källa: Swedavia

Om underlag inte finns för direktflyg kan tidseffektiva kombinationer med en mellanlandning eller ett byte vara en framkomlig väg. Detta gäller alla de stora asiatiska ekonomierna, som kan förväntas ta stora kliv i utvecklingen kommande årtionden, men som ännu är för utvecklade, i synnerhet för privatresor, för att annat än undantagsvis motivera direktförbindelser.

Konkurrensen är därtill hård med Kastrup/Köpenhamn, Gardermoen/Oslo och Vanda/Helsingfors, som alla har ett likvärdigt trafikutbud och passagerarunderlag som Arlanda.¹⁹ Det är angeläget för Stockholm-Mälardalsregionen att Arlanda klarar konkurrensen och utvecklar sina marknadsandelar, men flygplatsen har en mindre effektiv terminalstruktur än de övriga.²⁰ Därtill är de stora problemen inom SAS ett orosmoln med oklar utgång för Arlandas vidkommande.

Flygplatserna konkurrerar inte bara om resenärer utan även om kapacitet i fråga om större flygplan och tätare avgångar. Dessa är faktorer som skapar skalfördelar och gör flygplatsen än mer attraktiv för nya etableringar. Det är viktigt för den framtida utvecklingen med långdistanslinjer till USA och Asien samt kombinationer av dessa med mellanlandning i Skandinavien.

I sammanhanget spelar också tillstånd att flyga kortaste vägen över Ryssland en viktig roll som möjliggörare, men som idag är uteslutet till följd av kriget i Ukraina. För att dra största möjliga nytta av flygplatsen och maximera resandeunderlaget är därtill de anslutande transporterna på väg och järnväg av stor betydelse.

Det krävs tillräcklig och effektiv kapacitet i alla avseenden för att nå målet att Arlanda ska bli den ledande flygplatsen i Skandinavien. En position som i dagsläget innehas av Kastrup.

4.1.1 Mälardalsrådets prioriteringar

Mälardalsrådets ståndpunkt är att staten behöver ta ett ansvar för utvecklingen av det svenska flygplatssystemet ur ett helhetsperspektiv – där Arlanda flygplats har en särställning och därför kräver en tydlig plan för framtiden²¹. Arlandas utveckling gynnas av att de större städerna i regionen får snabba direktförbindelser, framför allt med spårburen kollektivtrafik, till flygplatsen. Det förutsätter kapacitetsförstärkning i både väg och järnväg till och från Arlanda och ställer höga krav på hållbara och effektiva transporter för flygresenärer, arbetspendlare och övriga besökare. De passageraravgifter som tas ut för tågresenärer till respektive från Arlanda får inte bli ett hinder för utvecklingen av miljövänliga transporter till flygplatsen. En förhandling behöver inledas skyndsamt för att avveckla stationsavgiften. Arlandas funktion behöver stärkas med väl fungerade kopplingar mellan inrikes- och utrikestrafiken.²²

¹⁹ News Øresund (2023): Kraftig ökning av antalet passagerare på Kastrup och Arlanda – men ännu inte i nivå med 2019

²⁰ SLL/TRF 2015, Stockholmsregionens internationella kontakter och utbyte

²¹ Mälardalsrådet (2023): Yttrande över Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

²² Mälardalsrådet (2022): Remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033

Nationell Plan 2022-2033 svarar delvis upp mot behoven kopplat till Arlanda. Tillgängligheten till flygplatsen ökar genom utbyggnaden av Ostlänken och Förbifart Stockholm, men uteblivna investeringar i väginfrastrukturen närmast Arlanda riskerar bli en flaskhals som minskar tillgängligheten till flygplatsen.²³ Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats, där hänsyn tas till samhällsutvecklingen i övrigt som kan påverka behovet av resor och godstransporter i regionen runt Arlanda flygplats.

Mälardalsrådet anser att den anslutande transportinfrastrukturen ska vara robust och utvecklas med fokus på kollektivtrafik. Det är positivt att sätta ett tydligt mål om minst 60 procent kollektivtrafikandel till och från Arlanda år 2030. Arlanda behöver utvecklas med effektiviserade ledtider och förbättrade förbindelser till Stockholm-Mälardalsregionens noder.²⁴ Eftersom stationsavgiften, som tas ut för tågresenärer till respektive från Arlanda, grundas på statens avtal med Arlandabanan behöver staten ta ansvar för att skyndsamt inleda en förhandling i syfte att avveckla avgiften. Stationsavgiften medför idag att kollektivtrafikens konkurrenskraft är svagare än utan stationsavgift, vilket ger ett ökat behov av investeringar i väginfrastrukturen och kraftigt motverkar ett hållbart resande till och från Arlanda.²⁵

Arlanda har en central betydelse för den nationella och internationella tillgängligheten, ska vara Skandinavien ledande flygplats och utgöra ett nationellt intresse. 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. Stora volymer av högvärdigt gods ger förutsättningar för att bibehålla befintliga samt etablering av nya interkontinentala flyglinjer. Det gynnar både gods- och persontransporter vilket skapar konkurrensfördelar för svenskt näringsliv.

4.2 Järnväg

Den internationella tillgängligheten med tåg omfattar förbindelser mot kontinenten och mot Norge. Tågets marknadsandel för resor till länder på kontinenten är marginell och varierar mellan 0 och 1 procent, men ligger högre för resor till Norge, Danmark och norra Tyskland.²⁶ För resor mellan Stockholm och Oslo har marknadsandelen legat på 10-15 procent.²⁷

Medan persontrafiken på järnväg i Sverige har fördubblats sedan början av 1990-talet har utvecklingen inom utrikesresor

²³ Mälardalsrådet (2022): Yttrande över Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

²⁴ Ibid

²⁵ Mälardalsrådet (2023): Mälardalsrådet (2023): Yttrande över Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

²⁶ Trafikverket 2020: Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa. Marknad och ekonomi för nattåg till kontinenten

²⁷ Trafikverket 2017: Åtgärdsvalsstudie Stockholm-Oslo

med tåg varit den motsatta. Det är svårt att få information och köpa biljett, dåliga förbindelser och ofta dyrare än att flyga.²⁸

Ännu på 1980-talet var det ganska vanligt att åka tåg till kontinenten, då det var förhållandevis bekvämt och flyget jämförelsevis dyrt. Efter att både tåget och flyget avreglerades har emellertid den senare i stort sett tagit över marknaden. Flyget har blivit billigare och är avsevärt snabbare. Det är svårt för tåget att konkurrera när restiden överstiger 3-5 timmar, vilket gäller alla tågförbindelser från Stockholm-Mälardalsregionen till kontinenten.²⁹

Klimatfrågan ökar dock trycket på att resenärer ska välja tåg istället för flyg. Efter en långvarig nedåtgående trend och hot om nedläggning ökade resandet med nattåg till kontinenten innan pandemin. Det fanns också en snabbt ökande efterfrågan på InterRail-kort. Antalet tågresor mellan Sverige och Europa beräknades då uppgå till ca 100 000 på årsbas.³⁰

Den fasta förbindelsen via Fehmarn Bält, som är planerad att stå klar 2029³¹, innebär att kapaciteten med dagtåg mellan Sverige/Danmark och Tyskland ökar radikalt och restiden halveras. Då kan tåget bli ett reellt alternativ för en större del av de resor som görs mellan Sverige och Europa.³²

4.2.1 Mälardalsrådets prioriteringar

Mälardalsrådet anser att järnvägen är viktig för att skapa nationell och internationell tillgänglighet med tåg. Men för att tåget ska kunna vara ett reellt alternativ för internationella resor krävs attraktiva trafikupplägg och harmoniserade biljett- och bokningssystem. Här kan staten ta en roll att upphandla långväga nattågstrafik och att samverka på EU-nivå kring biljett- och bokningssystem.³³

Nationell Plan 2022-2033 bidrar till TEN-T-förordningens mål och krav inom järnväg. Exempelvis utbyggnaden av ERTMS, som är ett av målen inom EU för att uppnå driftskompatibilitet inom unionen. Mälardalsrådets ståndpunkt är dock att införandet av ERTMS ska ske med eftertänksamhet i dialog med regionala företrädare. När det gäller ny infrastruktur finns såväl Norrbotniabanan som nya stambanor Stockholm–Göteborg/Malmö angivna i TEN-T-förordningen som planerad infrastruktur som ska vara färdigställd 2030 respektive 2050. Nationell plan 2022-2033 omfattar dessa investeringar, men har sedermera stoppats av regeringen vad gäller nya stambanor i södra Sverige utöver Ostlänken.³⁴ Berörda sträckningar i södra Sverige har därtill lyfts bort från förslaget till revidering av EU:s stomnätsskorridorer.

²⁸ Trafikverket 2020: Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa. Marknad och ekonomi för nattåg till kontinenten

²⁹ Ibid

³⁰ Ibid

³¹ Femern.com (2023): The tunnel

³² Trafikverket 2020: Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa. Marknad och ekonomi för nattåg till kontinenten

³³ Mälardalsrådet (2022): Remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033

³⁴ Regeringen (2022:02416): Uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg, snarast avsluta projektet Hässleholm–Lund samt pausa projektet Göteborg–Borås

Nationell Plan 2022-2033 omfattar även en fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo med avseende på kapacitetsproblem och långa restider.³⁵ Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att tillsammans med norska Jernbanedirektoratet utreda förutsättningarna för att etappvis utveckla järnvägen på stråket Stockholm–Oslo samt lämna förslag på hur åtgärderna kan finansieras. En möjlighetsstudie har presenterats som bekräftar att kapacitetsförstärkningar mellan Oslo–Arvika och på Värmlandsbanan kan minska restid och öka resandeunderlag, men att investeringskostnaderna samtidigt är höga.³⁶

Mälardalsrådet ser det som positivt att stråket Stockholm–Oslo utreds, men anser att avgränsningen till enbart delen Karlstad till riksgränsen inte är i linje med den överenskommelse som finns mellan Trafikverket och aktörer i stråket om fortsatt hantering efter ÅVS Stockholm–Oslo som genomfördes 2017.³⁷

Mälardalsrådet anser att Trafikverkets uppdrag att utreda stråket Oslo–Stockholm även bör inkludera att analysera delmarknaderna och de regionala nyttor och potential till samhällsutveckling som finns bland annat i form av integrerade arbets- och bostadsmarknader. Att stråket Stockholm–Oslo går längs Mälärbanan, där det är tätbefolkat och det finns flera nodstäder, är en självklarhet för att uppnå önskvärda nyttor längs stråket. Det skulle även vara en fördel ur ett systemperspektiv då en dragning norr om Mälaren inte skulle innebära ytterligare belastning på det idag starkt kapacitetsbegränsade snittet Järna–Stockholm.³⁸

4.3 Sjöfart

Stockholm–Mälarenregionen har utvecklade färjeförbindelser med Finland, Baltikum och Polen. Trafiken bedrivs till stor del med 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/Nådendal, Helsingfors och Åland i Finland, Tallinn och Paldiski i Estland, Ventspils i Lettland samt Gdansk i Polen.

För flera linjer är möjligheten till skattefri försäljning genom anlop till Åland, som ur skattehänseende räknas som utanför EU, en viktig del av lönsamheten. Framför allt trafiken till Finland kan sägas vara beroende av Ålands skatteundantag, som således också är av betydelse för Stockholm–Mälarenregionens internationella förbindelser.

³⁵ Mälardalsrådet (2022): EBS Systemanalys 2020 vs NP 2022-2033. Behov kontra utfall (ej publ.)

³⁶ Jernbanedirektoratet och Trafikverket (2022): Mulighetsstudie Oslo–Stockholm

³⁷ Mälardalsrådet (2022): Remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033

³⁸ Ibid

Östersjötrafiken drabbades mycket hårt av pandemin och de stränga inresanderegler som framför allt Finland tillämpade, men även till del kompenserade genom statsstöd. Trafiken har dock återhämtat sig och så även rederiernas lönsamhet. Det är emellertid inte troligt att en fullständig återhämtning kommer att ske i närtid, då flera fartyg tagits bort från trafiken. Däribland Viking Lines Mariella och Amorella som sålts till Italien samt Rosella som sålts till Grekland.³⁹ Tallink har i sin tur chartrat ut flera fartyg som flyktingboende eller för trafik på andra rutter.⁴⁰ Det är oklart om eller när dessa fartyg kommer att återgå i reguljär trafik.

Samtidigt har det nya fartyget Viking Glory tagits i trafik på rutten Stockholm-Åbo och Finnlines har två nybyggen på gång till rutten Kapellskär-Nådendal, som med en kapacitet om 1100 passagerare vardera fördubblar antalet platser vad gäller persontransporter. Rederiet har tidigare främst varit inriktad på godstransporter, men vill nu även öka sin andel av passagerartrafiken mellan Sverige och Finland.⁴¹ Nybyggena kompenserar delvis de andra rederiernas nedskärningar och på längre sikt är det möjligt att kapaciteten på Östersjön helt återställs.

Sammankopplingen av Stockholm-Mälardalsregionen med Finland och Baltikum, som i huvudsak bygger på sjöfart, är viktig att återställa, vilket även kan komma att ske inom ramen för Nato. Säkerhetspolitiken kan förväntas ta stor plats i Östersjöregionen kommande år, där Stockholm-Mälardalsregionen är av militärstrategiskt stor betydelse.

4.2.1 Mälardalsrådets prioriteringar

För att vintersjöfarten ska kunna säkerställas anser Mälardalsrådet att den befintliga isbrytarflottan behöver ersättas med nya isbrytare innan 2030 samt att budgetering för detta bör ske inom ramen för den nationella transportplanen.⁴² Genom Nationell Plan 2022-2033 fördelar regeringen 3 440 miljoner kronor till Sjöfartsverket för nyanskaffning av två nya isbrytare. Efter att isbrytarnas kapacitet och prestanda har säkerställts i operativ drift kommer regeringen med stöd av Sjöfartsverket åter att utvärdera vilken kapacitet och eventuellt ytterligare investeringsbehov som är nödvändiga för en fortsatt väl fungerande isbrytarservice.⁴³

Mälardalsrådet anser därtill att infrastrukturen i hamnområdena ska ge förutsättningar för passagerartrafik. Det ska vara enkelt att ta sig till och från hamnar med kollektivtrafik. Lättillgängliga terminaler ger förutsättningar för en god internationell tillgänglighet via sjöfart.

³⁹ Yle (2022): Viking Line säljer M/S Amorella – köparen finns i Medelhavet

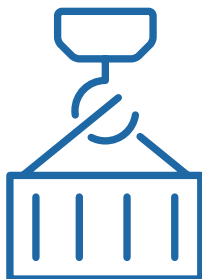
⁴⁰ Tallink Silja Line, pressmeddelande 28 juli 2022.

⁴¹ Yle (2022): Finnlines satsar och nyanställer: "Vår fraktkapacitet ökar och nu vill vi också locka nya passagerare mellan Nådendal och Kapellskär"

⁴² Mälardalsrådet (2022): Remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033

⁴³ Regeringsbeslut (2022:01294): Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033

5. TEN-T



Hållbara och effektiva transporter är viktiga för att koppla samman regioner och länder och därmed föra samman marknader och människor och bidra till ekonomisk verksamhet, utveckling och tillväxt. Sammanhållning och konkurrenskraft kräver också smidiga förbindelser mellan alla EU-medlemsstater.⁴⁴

Det transeuropeiska transportnätverket (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. Det transeuropeiska nätet består av 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. År 2023 ska EU-kommissionen presentera en översyn av TEN-T. Denna översyn har inletts av EU-kommissionen och ett förslag till ny förordning har lagts fram under 2021.

Connecting Europe Facility (CEF) är ett finansieringsverktyg för det transeuropeiska transportnätet. 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. Sverige ingår i stomnätskorridoren ScanMed (se Figur 6).

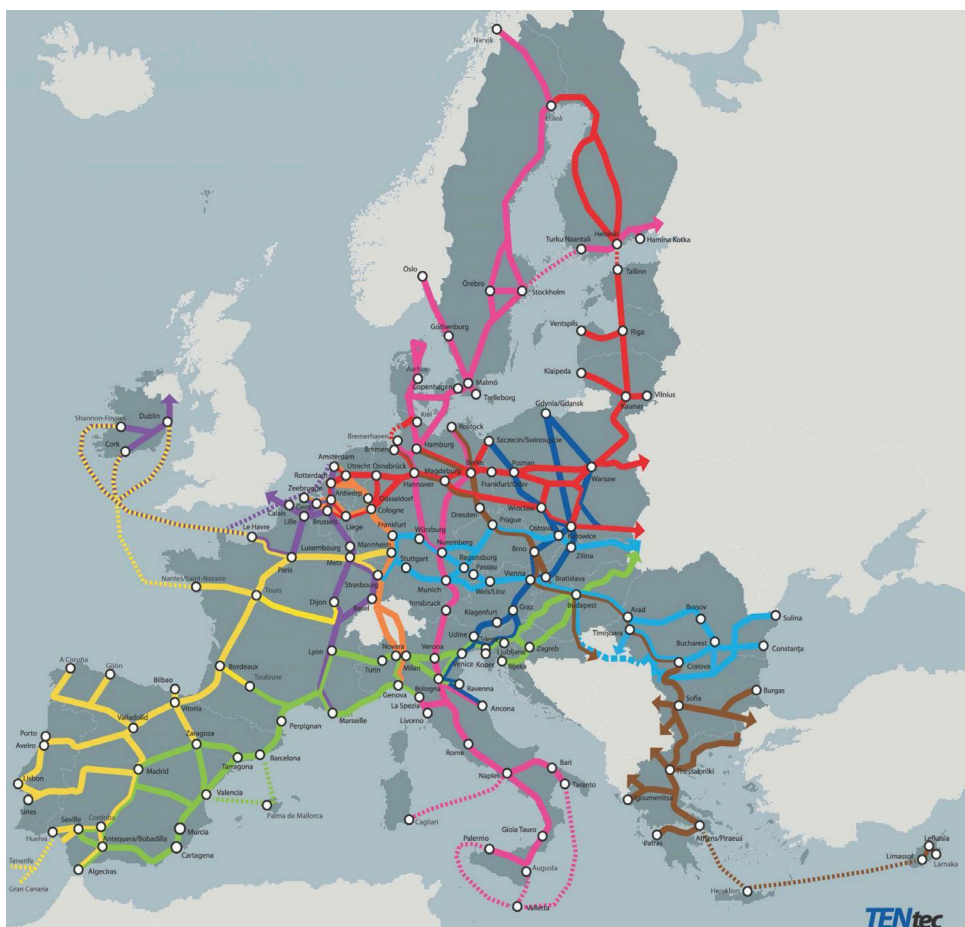
SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN CORRIDOR

ScanMed är en nord-sydlig axel inom TEN-T som sträcker sig från Finland och Norge genom Sverige, Danmark, Tyskland, Österrike och Italien till Malta. Stomnätskorridoren förbinder Nordeuropa, det industriella hjärtat av Tyskland och norra Italien med Medelhavet, Skandinavien, Östersjön och Nordsjön. Korridoren har även en betydande roll i förbindelserna med den afrikanska kontinenten, via Medelhavshamnar, samt Amerika och Asien, via hamnar i Nordsjön, samt tidigare med Ryssland, via Östersjöns hamnar och Finland.

Källa: The Scandinavian-Mediterranean Corridor 2018

⁴⁴ Europeiska revisionsrätten (2020): EU:s stomvägnät: kortare restider men nätet är ännu inte helt funktionsdugligt

Figur 6. Det europeiska stornätet inklusive de utvidgade stornätetskorridorerna (definierade i CEF-förordningen)



Källa: Europeiska kommissionen (2023): Trans-European Transport Network (TEN-T)

Viktiga TEN-T-noder i Stockholm-Mälarenregionen är järnvägsterminalerna i Hallsberg och Stockholm (ingår i stornätet) samt flygplatserna i Stockholm (Arlanda och Bromma), Nyköping, Visby och Örebro, där dock endast Arlanda ingår i stornätet. Bland hamnarna ingår Stockholms hamn i stornätet medan hamnarna i Köping, Västerås, Kapellskär, Nynäshamn, Södertälje, Oxelösund, Gotlands hamnar, Norrköping, Grisslehamn och Gävle ingår i det övergripande nätet.

Förutom dessa knutpunkter identifierar TEN-T-förordningen även Stockholm, Göteborg och Malmö som urbana noder i Sverige, vilka antas ha en särskild roll i utvecklingen av TEN-T-nätet. De urbana noderna ska enligt förordningen tillhandahålla sammankopplingar mellan alla transportslag för passagerare och gods, förbindelser mellan noder inom noden, förbindelser mellan långdistanstransporter och lokal-regional trafik samt för stadslogistik inklusive logistik- och distributionscentraler.

MULTIMODALA TRANSPORTER I NORRKÖPING

Ostlänken inkluderar åtgärder för multimodal integration i de urbana noderna längs järnvägen. Ett projekt, från augusti 2015 till augusti 2018, med en budget om ca 2,5 miljoner euro har beviljats 1,2 miljoner euro från EU (CEF). Syftet har varit att identifiera saknade länkar och flaskhalsar mellan transportslagen inom TEN-T i Norrköpings nod. Bland annat har en hållbar urban mobilitetsplan (SUMP) för Norrköping och den omgivande regionen utvecklats, som ett verktyg för integrerad transportplanering.

Källa: CEF Transport 2014-SE-TA-0074-S

Transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälarenregionen fyller till stor del riktlinjerna för TEN-T, såväl det övergripande nätet som stomnätet. Den infrastruktur som ännu inte uppfyller TEN-T-standard anges nedan i urval och måste åtgärdas med hänsyn till helheten i det europeiska transportsystemet.

- Ostkustbanan mellan Stockholm-Uppsala och vidare norrut, som behöver uppgraderas för att förbättra förbindelserna med mellersta och norra Sverige.
- Ostlänken, som omfattar nya dubbelspår för höghastighetståg mellan Stockholm/Järna och Linköping, för att i förlängningen bättre koppla samman Stockholm, Malmö och Göteborg samt förbättra förbindelserna till Danmark och Tyskland.
- Infrastrukturen mellan Stockholm och Nynäshamn behöver uppgraderas för att förbättra tillgängligheten mellan modala knutpunkter i Stockholm. Både järnvägen och väginfrastrukturen som Tvärförbindelse Södertörn. Insatser här är av särskild vikt för Stockholms nya hamn Norvik.
- För att fullt uppnå godstransportnytta inom Stockholm-Mälarenregionen och nyttja de satsningar som gjorts i hamnar, farleder och kanaler i Mälaren måste en ny Hjulstabro byggas.
- Kapacitetsförstärkningar behöver göras på E4 norr om Förbifart Stockholm för att förstärka tillgängligheten till Arlanda (del av stomnätet).
- E18: Kapacitetsökning på sträckan Köping-Västjädra, för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Hallsbergs bangård, som måste byggas ut sammanhållet och med ett systemperspektiv för att längre (750 meter) och tyngre tåg ska kunna köras enligt kraven för TEN-T-nätet.
- Järnvägen mellan Hallsberg-Degerön, som behöver uppgraderas för att skapa bättre förutsättningar för gods på järnväg.

Vid sidan av svenska initiativ är Fehmarn Bält-förbindelsen och Brenner Base-tunneln⁴⁵ de två enskilt viktigaste projekten inom ScanMed-korridoren.

Fehmarn Bält-förbindelsen⁴⁶ utgörs av en 17,6 km lång tunnel för järnväg och motorväg, mellan Danmark och Tyskland, med tillhörande uppgradering av bland annat järnvägen mellan Rødbyhavn och Ringsted. Förbindelsen syftar till att främja gränsöverskridande flöden av varor, tjänster och människor

⁴⁵ Brenner Base Tunnel 2018

⁴⁶ Årsrapport Fehmarn Belt 2018

mellan Danmark och Tyskland. När tunneln står klar, enligt plan år 2029, ökar Stockholm-Mälardalsregionens tillgänglighet till den viktiga tyska marknaden. En tågresa från Stockholm till Hamburg kommer ta ca 7 timmar, jämfört med 11-12 timmar idag.⁴⁷ Samtidigt ger den fasta länken också bättre förbindelser mellan norra Tyskland och Köpenhamn/Malmö, Göteborg och Oslo. Detta kommer att påverka person- och godsflöden och till viss del rita om kartan vad gäller flödenas omfattning, riktning och karaktär på olika länkar.

Brenner-rutten, inklusive tillträdesvägarna i södra Tyskland, Österrike och norra Italien, är en stor flaskhals i transittrafiken genom det alpina området, där ca 40 procent av godstransporterna passerar Brenner-passet. Brenner Base-tunneln ska ta bort denna flaskhals.⁴⁸ Tillsammans med Gotthard-tunneln i Schweiz och järnvägsförbindelsen mellan Lyon och Turin, ska Brenner Base-tunneln tillhandahålla järnvägslinjer med hög kapacitet för alpina transitflöden. Tunneln kommer att bli ca 64 km lång och planeras öppna 2032.

5.1.1 MÄLARDALSRADETS PRIORITERINGAR

Mälardalsrådet stöder EU-kommissionens utveckling av grön mobilitet och förslaget till ny TEN-T-förordning som lades fram 2021, men önskar behålla huvudsakligt fokus på utveckling av transportinfrastrukturen. Uppdelningen i två nät med olika tidsramar anses vara en bra planeringsmodell, med sikte på 2040 för det utökade stomnätet. Modellen med ansvariga korridorsamordnare och korridorrelaterade möten är en framgång, varför Mälardalsrådet varken vill ändra mandatet eller inriktningen av arbetet i den nya förordningen.⁴⁹

Det är välkommet att Stockholm och Hallsberg fortsättningsvis är noder i ScanMed samt att Eskilstuna, Linköping, Norrköping, Södertälje, Uppsala, Västerås och Örebro tillkommer som urbana noder. Alla län i En Bättre Sits-samarbetet måste omfattas av TEN-T:s stomnät. Mälardalsrådet välkomnar därtill att TEN-T-nätet kompletteras med järnvägssträckan genom Sörmland (Ostlänken), samt Tvärförbindelse Södertörn till Norvik/Nynäshamn. Havets motorvägar bör integreras i och värderas lika högt inom TEN-T som övrig landinfrastruktur. Stockholms nya hamn Norvik måste inkluderas i korridoren, liksom stråket Oslo-Stockholm – med den viktiga trafiken på Svealandsbanan och Mälärbanan.⁵⁰

Tillförlitliga, effektiva och hållbara transporter till och från Stockholm-Mälardalsregionen är avgörande för såväl regionens som Sveriges och anslutande europeiska regioners konkurrenskraft. Minskad rörlighet är inte ett alternativ om konkurrenskraften i unionen ska upprätthållas. Att rätt prioriteringar görs inom transportinfrastrukturen är en förutsättning för att nå klimatmålen inom Parisavtalet. Längs TEN-T-stråken behövs

BLUE BALTICS

Blue Baltics är ett projekt som syftar till att etablera infrastruktur för bunkring av flytande naturgas (LNG) i hamnar i Tyskland, Litauen, Sverige och Estland. För Stockholm-Mälardalsregionens vidkommande är åtgärder i Nynäshamns hamn aktuella. Här har planen varit att uppgradera LNG-terminalen för omlastning och bunkring för cirka 4,7 miljoner euro, med 1,5 miljoner euro i CEF-stöd. Blue Baltics som helhet har beviljats totalt ca 15 miljoner euro i CEF-stöd mellan mars 2016 till juni 2019.

Källa: 22-SE-TG-Green goods hub

GREEN GOODS HUB

Green goods hub är ett projekt som syftar till att möjliggöra hållbar godslogistik och grön lasthantering i Södertälje genom att utveckla Södertälje hamn. Projektet bidrar till att förbättra de inre vattenvägarna i regionen. Det har rekommenderats en finansiering om ca en miljon euro inom ramen för CEFs utlysning 2022.

Källa: 22-SE-TG-Green goods hub

⁴⁷ 2018: www.femern.com och Trafikverket 2020: Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa.

⁴⁸ Brenner Base Tunnel (2023)

⁴⁹ Mälardalsrådet (2022): Remissvar avseende EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet

⁵⁰ Ibid

IMPLEMENTERING AV ERTMS

European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett signalsystem för järnväg som EU har beslutat ska införas i medlemsländerna. Implementering av ERTMS är en viktig hörnsten för att uppnå driftskompatibilitet i det europeiska järnvägsnätet. I Sverige innebär det ett skifte till ett standardiserat och digitalt signalsystem som erbjuder större flexibilitet. Enligt Trafikverkets tidsplan kommer en successiv utbyggnad och ett införande av ERTMS att fortgå en bit in på 2040 talet. Fastställandet av Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 innebär dock förändringar i tilldelningen av medel till ERTMS. Trafikverket analyserar hur beslutet ska omsättas i myndighetens verksamhetsplanering.

Källa: Trafikverket 2023

en utbyggnad av hållbara bränslen och drivmedel, som biobränslen och en infrastruktur för elladdning. Genom öppenhet för nya tekniska lösningar, digitaliseringens potential och framväxten av nya transportmedel gynnas fler innovativa, effektiva och hållbara transportlösningar.⁵¹

Mälardalsrådet efterfrågar även en beskrivning av hur Trafikverket avser arbeta för att utveckla infrastrukturen för att nå målen i TEN-T utöver den beskrivning som finns av tidplan för införandet av ERTMS. Den nya TEN-T-förordningen har ett tydligt fokus på omställningen av transportsystemet och ett flertal nya krav på och ansvarsområden för medlemsstaterna. För att lyckas uppnå de uppsatta kraven i tid behövs stöd och vägledning från staten och relevanta myndigheter vad gäller exempelvis regeltolkning, möjligheter att söka extern finansiering och måluppfyllelse. När beslut om ny TEN-T-förordning är fattat bör Trafikverket också ges i uppdrag att utreda och redovisa vilka investeringar som bör prioriteras och när i tid de ska vara genomförda för att nå de europeiska kraven på infrastrukturen i TEN-T-nätet.⁵²

⁴⁵ Mälardalsrådet (2022): Remissvar avseende EU-kommissionens paket för effektiv och grön mobilitet

⁴⁶ Mälardalsrådet (2022): Remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033


Bilaga: Ställningstaganden i Systemanalys 2020

Nedan följer en lista på 11 gemensamma ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft som hänvisas till i Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen.

1. **Den internationella tillgängligheten med tåg** för Stockholm-Mälardalenregionen behöver förbättras, både vad gäller förbindelser mot kontinenten och mot Norge (Oslo).
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 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-Mälardalenregionen 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 hamnar 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.**

Källförteckning

- Brenner Base Tunnel (2018)
- Brenner Base Tunnel (2023)
- Europeiska kommissionen (2023): Trans-European Transport Network (TEN-T)
- Europeiska revisionsrätten (2020): EU:s stomvägnät: kortare restider men nätet är ännu inte helt funktionsdugligt
- Femern.com (2023): The tunnel
- IATA, pressmeddelande 10 (2022): Le nombre de passagers aériens devrait se rétablir en 2024
- Jernbanedirektoratet och Trafikverket (2022): Mulighetsstudie Oslo-Stockholm
- Mälardalsrådet (2018): Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarenregionen. Delrapport 2018
- Mälardalsrådet (2019): En Bättre Sits i Världen
- Mälardalsrådet (2020): 11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft
- Mälardalsrådet (2022): EBS Systemanalys 2020 vs NP 2022-2033. Behov kontra utfall (ej publ.)
- Mälardalsrådet 2022: Pandemins effekter – vad kvarstår?
- Mälardalsrådet (2022): Remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033
- Mälardalsrådet (2022): Yttrande över Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)
- Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionen – nuläge och trender
- Mälardalsrådet (2023): Yttrande över Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)
- News Øresund (2023): Kraftig ökning av antalet passagerare på Kastrup och Arlanda – men ännu inte i nivå med 2019
- Regeringsbeslut (2022:01294): Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033
- Regeringen (2022:02416): Uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg, snarast avsluta projektet Hässleholm–Lund samt pausa projektet Göteborg–Borås
- SCB, statistikdatabasen
- SAS (2023-05-17): Pressmeddelande Utrikesflyg 33 procent dyrare än för ett år sedan
- The Scandinavian-Mediterranean Corridor 2018
- SLL/TRF (2015), Stockholmsregionens internationella kontakter och utbyte
- Svenskar i Världen (2022). Kartläggning 2022
- Swedavia, trafikstatistik
- Tallink Silja Line (2022), pressmeddelande 28 juli 2022.
- Tillväxtverket (2021): Fakta om svensk turism 2021
- Trafikanalys (2021): Varuflödesundersökningen 2021
- Trafikverket (2017): Åtgärdsvalsstudie Stockholm-Oslo
- Trafikverket (2020): Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa. Marknad och ekonomi för nattåg till kontinenten
- Trafikverket (2021): Riksintresseprecisering för Stockholm Arlanda Airport
- Trafikverket (2022): Omvärldsanalys 2022
- WSP (2021): WSP:s stora mobilitetsstudie 2021. Tredje vågen och framtidsscenarioer för pendlingstrafiken.
- Yle (2022): Finnlines satsar och nyanställer: "Vår fraktkapacitet ökar och nu vill vi också locka nya passagerare mellan Nådendal och Kapellskär"
- Yle (2022): Viking Line säljer M/S Amorella – köparen finns i Medelhavet
- Årsrapport Fehmarn Belt 2018



Mälardalsrådet koordinerar det transportpolitiska samarbetet En Bättre Sats, som omfattar de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Länen arbetar tillsammans för en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag, en utvecklad handel samt godstransporter i regionen.

Stockholm-Mälardalenregionen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Rapporten beskriver Stockholm-Mälardalenregionens internationella samband.



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

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