



Stockholm-Mälardalenregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft

Ställningstaganden från En Bättre Sits temagrupp

Innehåll

Ställningstaganden	3
Bakgrund	4
En systemanalys för Stockholm-Mälardalens regionens transporter	4
Internationell tillgänglighet i Stockholm-Mälardalens regionen	5
Om den här rapporten och fortsatt arbete	6
Avgränsning – Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft	6
Temagruppens process	6
Läsanvisningar	6
Inspel till systemanalysen för Stockholm-Mälardalens regionens transporter 2024	6
Arlanda är ett nationellt intresse för näringslivets utveckling och internationella konkurrenskraft och ska vara Nordens ledande flygplats	7
Därför är detta viktigt	7
Detta behöver göras	11
Det ska finnas en god internationell tillgänglighet via en miljömässigt hållbar sjöfart	12
Därför är detta viktigt	12
Detta behöver göras	14
Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälardalens regionen måste förbättras	15
Därför är detta viktigt	15
Detta behöver göras	17
Källförteckning	18
En Bättre Sits temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft	19

Ställningstaganden

Arlanda är ett nationellt intresse för näringslivets utveckling och internationella konkurrenskraft och ska vara Nordens ledande flygplats

Det ska finnas en god internationell tillgänglighet via en miljömässigt hållbar sjöfart

Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälardalen måste förbättras

Bakgrund



I Stockholm-Mälardalenregionen bor 4,3 miljoner människor som tillsammans bidrar till hälften av Sveriges BNP. Fram till 2050 beräknas befolkningen öka med över 800 000 invånare.¹ 8 av 10 tåg i landet startar eller slutar sin resa i Stockholm. Ett stopp eller en störning i trafiksystemet i Stockholm-Mälardalenregionen får konsekvenser för stora delar av landet.

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

En Bättre Sits-samarbetets transportpolitiska mål

Målet är att skapa ett transportsystem...

- ... där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ökad attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalenregionen
- ... som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälardalenregionen – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- ... där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till transporteffektivitet
- ... där flerkärnighet och en förstordad arbets- och bostadsmarknad främjar regional utveckling

En systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionens transporter

I En Bättre Sits-samarbetet har de sju länen gemensamt identifierat hur Stockholm-Mälardalenregionens transportsystem och transportinfrastruktur ska utvecklas för att bidra till hållbar regional utveckling och för att möta framtidens behov och utmaningar. Inriktningen beskrivs i en politiskt förankrad trafikslagsövergripande systemanalys. Systemanalysen uppdaterades senast 2020 och har titeln ”Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen”.²

Med anledning av omvärldsförändringar och nya utmaningar aktualiserar regionerna i En Bättre Sits-samarbetet systemanalysen. Under år 2023 har det skett ett gediget arbete i tre temagrupper med fokus på Storregional kollektivtrafik, Godstransporter, samt Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Arbetet har

¹ ÖMS (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning – i östra Mellansverige

² Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen

letts av regionala representanter ur samarbetets politiska styrgrupp, men även innefattat kommunal representation från de sju länen. Totalt har ett sjuttioal politiska representanter deltagit i arbetet. Som stöd till deltagarna och för planering av processen har det funnits en bred tjänstepersonsberedning. Syftet har varit att diskutera viktiga vägvalsfrågor kopplat till det storregionala transportsystemets funktionalitet och behov av utveckling för att landa i gemensamma ställningstaganden över läns- och partigränser.

Internationell tillgänglighet i Stockholm-Mälarenregionen

Sverige är en starkt omvärldsberoende ekonomi där värdet av utrikeshandeln (varu- och tjänsteexport och import) är cirka 6 000 miljarder kronor. Stockholm-Mälarenregionen utgör ett nationellt nav i det internationella utbytet och står för cirka 50 procent av landets BNP.³ Stockholm-Mälarenregionens internationella tillgänglighet är därför en förutsättning för välbefindandet i regionen och i förlängningen hela landet. Järnvägen, hamnarna och flyget är alla viktiga delar i ett sammankopplat system.

Internationell tillgänglighet är en central faktor i upprätthållandet av Stockholm-Mälarenregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft och framstående position inom många områden, inte minst för att kunna attrahera och behålla huvudkontor och för besöksnäringen. Koncentrationen av beslutsfunktioner, internationella flygförbindelser, högspecialiserade funktioner och stora evenemang till huvudstadsregionen understryker därtill betydelsen av hög nationell tillgänglighet till denna.⁴

Flera indikationer pekar dock på att den internationella tillgängligheten har försämrats de senaste åren i samband med pandemin och Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Både med anledning av Arlandas förlust av direktflyglinjer till viktiga transferknoder och ekonomiska centrum som Los Angeles, Delhi och Hong Kong, samt med anledning av att ett flertal fartyg tagits bort från Östersjötrafiken. I längden kan det påverka regionens möjligheter att attrahera och behålla viktiga näringslivsfunktioner.⁵

Samtidigt har det pågått en revidering av förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som omfattar alla transportslag och fastställer EU:s politiska åtaganden om ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar. Förordningen ställer krav på utveckling enligt gemensamma standarder i stamnätkorridorerna, men också på utveckling i viktiga och urbana knutpunkter vad gäller exempelvis intermodalitet. Stockholm-Mälarenregionen omfattas av ScanMed-korridoren och uppfyllandet av kriterierna för denne är centralt för utvecklingen av Stockholm-Mälarenregionens internationella tillgänglighet, framför allt avseende tågtransporter till kontinenten och Norge (Oslo).

³ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionens internationella samband

⁴ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen

⁵ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionens internationella samband

Om den här rapporten och fortsatt arbete

Avgränsning – Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Den här rapporten innefattar resultaten från diskussionerna i temagruppen Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft. Arbetet har fokuserat på internationella förbindelser utifrån ett näringslivs- och konkurrenskraftsperspektiv. En avgränsning har gjorts till långväga och gränsöverskridande persontransporter via luft- och sjöfart samt järnväg. Godstransporter har endast berörts då de haft direkt koppling till eller bäring på persontransporterna. Internationella godstransporter i övrigt har hanterats av temagruppen Godstransporter. Vad gäller persontransporter på järnväg har de avgränsats till de långväga transporterna med undantag för tillgängligheten till Arlanda.

Temagruppens process

Temagruppen har under processen haft fem möten från april 2023 till december 2023. Gruppen har därtill gjort ett gemensamt studiebesök. Fokus har varit att vidareutveckla den storregionala samsynen. Processen har varit iterativ och fokuserat på gemensam kunskapsuppbyggnad genom underlag, presentationer och diskussioner kring den internationella tillgänglighetens utmaningar. Gruppen har även diskuterat olika lösningar, det vill säga sådant som behöver göras för att möta utmaningarna. Här har deltagarna även identifierat olika aktörer med rådighet, inklusive kommuner och regioner i Stockholm-Mälardalenregionen själva eller i samverkan med andra.

Läsanvisningar

I den här rapporten redovisas temagruppens gemensamma ställningstaganden för Stockholm-Mälardalenregionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Kapitelindelningen motsvarar de övergripande ställningstagandena. Varje kapitel innefattar mer konkreta ställningstaganden följt av en underbyggande text. I slutet av varje kapitel sammanfattas olika lösningar som temagruppen lyft som viktiga att påtala i sammanhanget, och aktörer med rådighet.

Inspel till systemanalysen för Stockholm-Mälardalenregionens transporter 2024

Ställningstagandena från temagruppen Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft vägs samman med rapporterna från övriga två temagrupper och blir viktiga inspel i arbetet med att aktualisera den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälardalenregionens transportsystem under 2024. I systemanalysen beskrivs behov av utveckling, prioriterade stråk och funktioner sammanvägt ur ett systemperspektiv.

Arlanda är ett nationellt intresse för näringslivets utveckling och internationella konkurrenskraft och ska vara Nordens ledande flygplats

- Tillgängligheten till Arlanda ska vara god för att säkerställa ett konkurrenskraftigt resandeunderlag
- Arlanda ska ha fler internationella direktförbindelser till strategiskt viktiga marknader i världen
- Arlanda ska vara ledande i flygets klimatomställning

Därför är detta viktigt

Arlanda har en särställning som Stockholm-Mälardalens port mot omvärlden och flygplatsen är en garant för både Sveriges och regionens internationella tillgänglighet och konkurrenskraft. Flyget är det dominerande transportslaget för längre utlandsresor och en viktig förutsättning för att kunna upprätthålla och utveckla handelsförbindelser med andra länder. Som transportnod fungerar Arlanda som den främsta flygplatsen för Sveriges inrikes- och utrikesflyg samt för flyggods. Dessutom har flygplatsen kommit att bli en viktig transitlänk för delar av flygtrafiken från Finland. Att Arlanda kan upprätthålla sin primära funktion i transportsystemet och samhället är grundläggande för såväl landets som Stockholm-Mälardalens utveckling. Detta säkerställs genom en kontinuerlig utveckling av flygplatsen vad gäller kapacitet och linjeutbud.⁶

Fram till pandemin hade Arlanda ett resandeunderlag om drygt 2 miljoner resenärer varje månad, för att under april 2020 sjunka till knappt 50 000 resenärer. De senaste åren har det skett en stark återhämtning i flygtrafiken. År 2023 uppgick trafiken till 21,8 miljoner resenärer, jämfört med 25,6 miljoner år 2019.⁷ Över 80 procent av passagerarna på Arlanda är utrikesresenärer och mer än två tredjedelar är fritidsresenärer. Cirka 20 procent är transitresenärer. Arlanda står för omkring 70 procent av alla utrikesresenärer från svenska flygplatser, över 50 procent av allt flyggods och har därmed en särställning som landets viktigaste flygplats.⁸

Arlanda har direktförbindelser till merparten av de största flygplatserna i Europa, men betydligt färre till övriga världsdelar. Genom effektiva anslutningar är tillgängligheten till Mellanöstern/Afrika och Nordamerika ändå relativt god medan tillgängligheten till Asien/Stillahavsområdet och framför allt Latinamerika är sämre.

⁶ Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalensregionen

⁷ Swedavia (2019; 2022; 2023): Flygstatistik

⁸ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalensregionen 2023 – Nuläge och trender

Konkurrensen är hård inte minst med Kastrup (Köpenhamn) om de kontinentala förbindelserna.⁹ Fram till Rysslands anfällskrig mot Ukraina och EU:s beslut om att stänga luftrummet mot Ryssland var även Vanda (Helsingfors) en konkurrent om de asiatiska förbindelserna.

För att Arlanda ska kunna stärka sin position i konkurrens med övriga flygplatser i Norden behöver attraktiviteten ses ur två starkt sammankopplade perspektiv, resenärens och trafikerande flygbolags. För resenären är det vilka destinationer som kan nå från flygplatsen på ett snabbt, prisvärt och smidigt sätt, men även resan till flygplatsen, som är viktigt. För flygbolagen är marknadsunderlaget, flygplatskapaciteten och trafikeringsvillkoren grundläggande. För att tillgodose och utveckla den internationella tillgängligheten krävs både fler internationella flyglinjer samt väl fungerande kopplingar till inrikesflyget. Hela landet behöver ha god tillgänglighet till Arlanda flygplats, på tider som gör att det går att hinna med anslutande flyg eller möten lokaliserade till Arlanda. För Gotlands del är så inte fallet idag och Gotlands internationella tillgänglighet via Arlanda är bristande. Pandemin visade därtill att det kommersiella utbudet av flygtrafik inte i alla lägen kan tillgodose behovet av transporter till och från Gotland.

Arlanda är navet i Mälardalens och hela Sveriges flygsystem. Vid sidan av Arlandas särställning i den storregionala strukturen och som viktig målpunkt för både arbetspendling och resande, finns ytterligare sju flygplatser i Stockholm-Mälarenregionen som bedriver linjefart och/eller chartertrafik. De regionala flygplatserna har olika karaktär och funktion, vilket stärker flexibiliteten och redundansen i flygplatssystemet som helhet, avseende såväl passagerartrafik som flygfrakt.

Viktig nod i Stockholm-Mälarenregionens transportsystem

Med tiotusentals flygresenärer som reser till eller från Arlanda med marktransporter varje dag är Arlanda en viktig nod i Stockholm-Mälarenregionens transportsystem. Till resandeströmmarna tillkommer de cirka 18 000 personer som arbetar vid flygplatsen och som reser till och från arbetet varje dag.¹⁰ Dessa resenärer är en viktig del för den kompetensförsörjning som krävs för upprätthållandet av en funktionell flygplats och andra flygplatsrelaterade verksamheter som bidrar till Arlandas attraktionskraft. Ungefär hälften av alla anslutningsresor till flygplatsen sker med bil och hälften med kollektivtrafik.¹¹

Det finns redan idag kapacitetsbrist i infrastrukturen på Arlanda flygplats och i den anslutande infrastrukturen, både vad gäller E4:an och Ostkustbanan, samt brist på redundans i denna. En hållbar utbyggnad behöver påbörjas i tid för att hantera framtida

⁹ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionens internationella samband

¹⁰ Trafikverket (2018): Rapport Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda – Underlag till Arlandarådets kansli

¹¹ Swedavia (2023): Resvaneundersökning



trafikvolymerna och samtidigt klara miljömålen. Kapacitetsmässigt pekar aktuella bedömningar på att Arlanda kan behöva byggas ut med en ny rullbana under planperioden till 2050. Om Bromma flygplats avvecklas senast 2038 när dagens Brommaavtal löper ut, accentueras detta behov.

Vägsystemet till Arlanda är hårt belastat och belastas än mer av den förväntade dubbleringen av antalet resande till/från flygplatsen samt Airport Citys och andra näringslivsaktörers planer om mer än en dubblering av antalet arbetstillfällen i flygplatsområdet.¹² Därtill belastas vägsystemet av att logistiknäringen ökar kraftigt i området. Stora resenärskonsten ställer krav på en effektiv användning av befintlig infrastruktur samt höga krav på hållbara och effektiva transporter för både flygresenärer, arbetspendlare och övriga besökare. En avlastning av vägsystemet - framför allt E4 - genom trafikstyrning, ekonomiska styrmedel och överflyttning till kollektivtrafik med buss och på järnväg är avgörande för att hantera tillgängligheten till Arlanda.

Den stationsavgift som tas ut för passagerare med pendel-, regional- och fjärrtåg till respektive från Arlanda C, och som grundas på statens avtal med A-Train, medför att kollektivtrafikens konkurrenskraft är svag. Detta ger ett ökat behov av investeringar i väginfrastrukturen och motverkar kraftigt ett hållbart resande till och från Arlanda. För att skapa förutsättningar för att trafikera Arlanda med likartade villkor som övriga järnvägssträckor i Sverige och överflyttning till kollektivtrafik behöver stationsavgiften skyndsamt avvecklas.¹³

Flyget som förutsättning för internationell konkurrenskraft

Stockholm-Mälardalsregionens internationella tillgänglighet är en förutsättning för välbefindandet i regionen och i förlängningen hela landet. Det finns ett ömsesidigt beroende mellan näringslivets utveckling och utvecklingen av internationella direktlinjer.

Affärsresorna står för en mindre andel 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.¹⁴ Flygfrakten är volymmässigt liten, men värdemässigt stor. Merparten av flyggodset går i buken på persontrafikplan, vilket gör flygfrakten till en viktig del av linjernas lönsamhet. Flygfrakten är viktig för många flygbolags ekonomi och kan utgöra 15–25 procent av intäkterna på vissa linjer.¹⁵ Flygfrakten kan därmed vara avgörande för etablering av nya interkontinentala linjer.¹⁶ Exempel på branscher som är beroende av flygfrakt är elektronik och läkemedel.

¹² Region Stockholm och Trafikverket (2023): Arlanda-Märsta En analys av sambanden mellan markanvändning och trafik på regional nivå

¹³ Mälardalsrådet (2023): Yttrande över Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

¹⁴ Trafikverket (2022): Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2022

¹⁵ Mälardalsrådet (2013): PM En Bättre Sits B2 flygplatser (Sweco)

¹⁶ Mälardalsrådet (2020): 11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft – Rapport från En Bättre Sits temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Näringslivet är beroende av goda flygförbindelser till viktiga marknader för att upprätthålla handelskontakter och tillgängligheten till Arlanda är en nyckelfaktor vid internationella företags kontors-etableringar. Att ett kontor placeras i Stockholm-Mälardalenregionen snarare än i en annan huvudstadsregion i norra Europa vilar i många fall på möjligheten till direktförbindelser till och från Arlanda. En frekvent trafik till viktiga hubbar i Europa och direktlinjer till viktiga globala hubbar är på sikt avgörande för regionens förmåga att behålla och attrahera centrala näringslivsfunktioner. Att flygplatsen utvecklas som en tydlig hub för landets flygtrafik är därtill ur ett kompetensförsörjningsperspektiv viktigt för Stockholm-Mälardalenregionens näringsliv, samt kopplat till de nya gröna industrierna.

Flygets klimatomställning

Det finns stora utmaningar kopplade till flygtransporternas utsläpp av växthusgaser. Även om flyget genom teknikutveckling har effektiviserats och minskat utsläppen per flygkilometer spås de totala utsläppen öka till följd av en ökad trafikmängd. Klimatfärdplanen för fossilfritt flyg pekar här ut ett antal nödvändiga åtgärder för att undanröja omställningens hinder, däribland storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle, elflyg med mera.¹⁷ En stor del, mer än hälften, av de flygplatsanknutna utsläppen relaterar dock till anslutande marktransporterna bland passagerare och anställda.¹⁸ En fråga som knyter nära an till den storregionala tillgängligheten till flygplatsen, resenärernas färdmedelsval och möjligheterna att öka kollektivtrafikens andel av det totala resandet.

Flygets omställning är av stor vikt för Stockholm-Mälardalenregionen och hela landet med en geografisk position i Europas utkant. Klimatomställningen är en förtroendefråga för trafikslaget som helhet och därför en förutsättning för fortsatt utveckling av den internationella tillgängligheten. Sverige och Arlanda flygplats behöver därför vara ledande i flygets klimatomställning. Sedan 2020 är Swedavias drift av Arlanda flygplats fossilfri och Swedavia arbetar fortsatt i linje med Flygets Färdplan för fossilfrihet som lanserades 2018.¹⁹ Målet är ett fossilfritt inrikesflyg 2030 och fossilfritt svenskt flyg 2045.

Staten kan i ökad grad engagera sig i flygets omställning, till exempel med ekonomiska styrmedel som inkluderar åtgärder som minskar klimatpåverkan och styr mot energieffektivare flygplan, ökad andel förnybara drivmedel och mer klimatanpassade rutter. En del i detta är även att modernisera luftrummet och därmed stärka möjligheten till effektiva flygvägar och gröna inflygningar.²⁰ Idag saknas emellertid tydlighet kring ansvaret för det svenska luftrummet, vilket flera utredningar har konstaterat. En nationell strategi skulle kunna skapa tydlighet i roller och ansvar samt vägen framåt mot ett modernt och hållbart flyg.

¹⁷ Flygbranschen (2018): Färdplan för fossilfri konkurrenskraft

¹⁸ Swedavia (2017): Miljörapport Stockholm Arlanda Airport

¹⁹ Flygbranschen (2018): Färdplan för fossilfri konkurrenskraft

²⁰ Mälardalsrådet (2023): Yttrande över Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Detta behöver göras

→ Tillgängligheten till Arlanda ska vara god för att säkerställa ett konkurrenskraftigt resandeunderlag

- Regeringen och Trafikverket behöver säkerställa god kapacitet på järnväg och väg, för att möta regionernas ambitioner om hög tillgänglighet med kollektivtrafik till Arlanda. Fokus behöver vara på förbindelser till/från Stockholm C samt snabba direktförbindelser till/från nodstäderna med spårburen kollektivtrafik.
- Staten behöver skyndsamt inleda en förhandling med A-Train i syfte att avveckla stationsavgiften vid Arlanda C.
- Regeringen behöver återigen peka ut flygtrafiken till/från Gotland ut för allmän trafikplikt, i det fall den kommersiella trafiken av någon anledning upphör eller kraftigt reduceras.
- Swedavia behöver säkerställa snabba och effektiva kopplingarna mellan inrikes- och utrikestrafiken.

→ Arlanda ska ha fler internationella direktförbindelser till strategiskt viktiga marknader i världen

- Regeringen och staten behöver ta ett samlat och långsiktigt ansvar för Arlandas utveckling och konkurrenskraft för att öka förutsättningarna för fler internationella direktförbindelser.
- Regionerna i Stockholm-Mälardalen behöver i ökad grad samverka med Swedavia utifrån en mer lokal kännedom om näringslivets behov och förutsättningar, exempelvis genom engagemang i Connect Swedens verksamhet.
- Regionerna behöver ta ett ansvar för en näringslivsutveckling som kan skapa ett ökat underlag för direktförbindelser till strategiskt viktiga marknader.

→ Arlanda ska vara ledande i flygets klimatomställning

- Staten behöver engagera sig i flygets klimatomställning, till exempel med ekonomiska incitament och innovationsfrämjande för att underlätta och röja undan hinder för omställningen.
- Staten behöver möjliggöra för investeringar som skyndar 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.
- Regeringen och Trafikverket behöver säkerställa god kapacitet på järnväg och väg för att möjliggöra ökad tillgänglighet med kollektivtrafik för pendlare som arbetar vid flygplatsen och i dess omgivande geografi.
- Regionerna arbetar för ökad andel kollektivtrafik till och från Arlanda för att säkerställa hållbara resekedjor och tillgängligheten.

Det ska finnas en god internationell tillgänglighet via en miljömässigt hållbar sjöfart

- **Sjöfartens omställning till hållbarhet måste accelereras**
- **Tillgängligheten till hamnarna med kollektivtrafik ska vara god**
- **Framkomliga farleder behöver säkerställas**

Därför är detta viktigt

Stockholm-Mälardalregionen har internationella 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, Riga och Ventspils i Lettland samt Gdansk i Polen.²¹

Östersjötrafiken drabbades mycket hårt av pandemin och de stränga inresanderegler som framför allt Finland tillämpade (även om de till viss del kompensades genom statsstöd). Som följd av detta har flera av de stora rederierna som verkar till och från Stockholm-Mälardalen i Östersjön sett över sina verksamheter och affärsupplägg, samt påskyndat sedan tidigare planerade förändringar. Syftet har varit att effektivisera och anpassa verksamheterna till rådande förutsättningar, men också att ta höjd för framtida tillväxt. En del av fartygsflottorna, framför allt äldre fartyg, har bytts ut. Däribland Viking Lines Mariella och Amorella som sålts till Italien samt Rosella som sålts till Grekland.²² De har tagit in det nya fartyget Viking Glory som satts in i trafik på rutten Stockholm-Åbo. Tallink har i sin tur chartrat ut flera fartyg som flyktingboende eller för trafik på andra rutter.²³ Trots ett antal färre fartyg har passagerar- och fraktvolymerna fortsatt att öka.²⁴

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

²¹ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalregionens internationella samband

²² Yle (2022): Viking Line säljer M/S Amorella – köparen finns i Medelhavet

²³ Tallink Silja Line (2022): Tallink Grupp chartrar ut två fartyg till Nederländerna – svensk besättning varslas om arbetsbrist. Pressmeddelande 28 juli

²⁴ Sjöfartstidningen (2023): Starka kvartalsrapporter för Viking Line och Tallink

främst varit inriktad på godstransporter, men vill nu även öka sin andel av passagerartrafiken mellan Sverige och Finland.²⁵ Nybyggna kompenserar delvis de andra rederiernas nedskärningar och på längre sikt är det möjligt att kapaciteten på Östersjön helt återställs.

Sammankopplingen av Stockholm-Mälarenregionen 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-Mälarenregionen är av militärstrategiskt stor betydelse.

Stockholm-Mälarenregionens internationella färjeförbindelser är därtill viktiga både för besöksnäringen och handeln i Östersjöområdet. Kryssningstrafiken beräknades före pandemin bidra med en ekonomisk effekt på totalt nästan 2 miljarder kronor och 1 100 arbetstillfällen.²⁶ 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.²⁷

Samtidigt har färjeterminalerna i Stockholm-Mälarenregionen generellt svaga kopplingar till anslutande kollektivtrafik, trots stora passagerarvolym. Internationellt trafikerade hamnar med passagerartrafik bör ha en fungerande kollektivtrafikförsörjning, även Kapellskär och Grisslehamn. 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.

Sjöfarten är idag inne i en omvandling där traditionell tjockolja överges till förmån för bränslen som är bättre för såväl närmiljö som klimat. Dessa bränslen måste finnas tillgängliga i tillräcklig kvantitet och till ett konkurrenskraftigt pris. Därtill är det viktigt att säkerställa landströmsförsörjning, det vill säga att kapacitet för el finns i hamnar för såväl landanslutning som för laddning av fartyg.

En ökande underhållsskuld skapar större behov av reinvesteringar i farleder, kanaler och slussar för att säkerställa sjöfartens funktionalitet. 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. För att vintersjöfarten ska kunna säkerställas i framtiden behöver därför den befintliga flottan ersättas med nya isbrytare innan 2030.²⁸ För den internationella tillgängligheten via Stockholm-Mälarenregionens hamnar är det därtill viktigt med neutrala konkurrensförhållanden avseende avgifter, styrmedel och regelverk för hamnar.

²⁵ Yle (2022): Finnlines satsar och nyanställer: "Vår fraktkapacitet ökar och nu vill vi också locka nya passagerare mellan Nådendal och Kapellskär"

²⁶ Stockholms hamnar (2018): De internationella kryssningspassagerarnas betydelse för Stockholmsregionen

²⁷ Mälardalsrådet (2020): 11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft – Rapport från En Bättre Sits temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

²⁸ Sjöfartsverket (2017): Projekt Isbrytare 2020

Detta behöver göras

→ Sjöfartens omställning till hållbarhet måste accelereras

- Svenska kraftnät tillsammans med regionnätägare behöver ta ansvar för elförsörjning och nätkapacitet, och hamnägare behöver möjliggöra landströmsförsörjning.
- Goda exempel på hållbar sjöfart behöver tas tillvara. Här behöver exempelvis Sjöfartsverket och Trafikverket ta ett gemensamt ansvar för att sprida kunskap om samt möjliggöra implementering av innovativa lösningar.
- Kommunerna och markägare behöver i tidiga skeden av mark- och bebyggelseplaneringen beakta sjötrafikens förutsättningar för att inte bygga bort framtida behov eller funktioner.
- Regeringen och riksdagen behöver engagera sig i och skapa incitament för sjöfartens omställning.
- Hamnägare behöver möjliggöra att ta emot s.k. grå- och svartvatten (tvätt- och avloppsvatten) från både kryssningsfartyg och färjor, så att detta inte släpps ut i internationellt vatten i Östersjön.
- Regioner och kommuner behöver tillsammans med hamnägarna ta ett samlat ansvar för att söka EU-finansiering för projekt som kan bidra till sjöfartens omställning
- Hamnägare behöver arbeta med miljödifferentering av hamnavgifter.

→ Tillgängligheten till hamnarna med kollektivtrafik ska vara god

- Regionerna behöver ta ansvar för att sammanlänka hamnarna med det storregionala kollektivtrafiksystemet på väg och järnväg.

→ Framkomliga farleder behöver säkerställas

- Staten behöver säkerställa att förnyelsen av isbrytarflottan fortgår.
- Staten behöver förstärka och upprätthålla öppna farleder samt neutrala konkurrensförutsättningar för hamnarna.

Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälardalen måste förbättras

- Tillräcklig kapacitet måste säkerställas och restiden förbättras för stärkta förbindelser med tåg till kontinenten
- Kopplingen mot Norge (Oslo) måste stärkas och restiden med tåg kortas
- Möjligheterna att resa med tåg mellan och genom europeiska länder måste förbättras

Därför är detta viktigt

Sveriges största handelspartners är Tyskland, Norge, USA, Storbritannien, Danmark, Nederländerna och Finland, som tillsammans stod för 56 procent av värdet av den svenska utrikeshandeln 2022.²⁹ Detta ställer krav på god internationell tillgänglighet med tåg både mot kontinenten och Norge (Oslo).

Medan persontrafiken på järnväg i Sverige har fördubblats sedan början av 1990-talet har utvecklingen inom utrikesresor med tåg varit den motsatta. 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.³⁰ För resor mellan Stockholm och Oslo har marknadsandelen legat på 10-15 procent.³¹ Internationella erfarenheter visar att restider har påverkan på tågets marknadsandelar. Med en restid på under tre timmar, då restiden med tåg blir konkurrenskraftig mot flyg, mellan Stockholm och Oslo bedöms att cirka 1 miljon resenärer överflyttas till tåg från flyg varje år.³²

Den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälardalen behöver förbättras, både vad gäller förbindelser mot kontinenten och mot Norge (Oslo). Stockholm-Mälardalen utgör ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med transportflöden i samtliga väderstreck. Utbyggnaden av järnvägsinfrastrukturen, utvidgningen av ScanMed-korridoren mot Oslo och norra Sverige samt uppfyllandet av kriterierna för TEN-T:s stomnät är viktigt för Stockholm-Mälardalens internationella tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft.

²⁹ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalens internationella samband

³⁰ Trafikverket (2020): Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa. Marknad och ekonomi för nattåg till kontinenten

³¹ Trafikverket (2017): Åtgärdsvalsstudie Stockholm-Oslo

³² Oslo-Sthlm 2.55 (2017): Oslo-Stockholm Nyttöanalys 2040

Den fasta förbindelsen via Fehmarn Bält, som är planerad att stå klar 2029, innebär att kapaciteten med dagtåg mellan Sverige/Danmark och Tyskland ökar radikalt och att restiden halveras. Då kan tåget bli ett reellt alternativ för en större andel av de resor som görs mellan Sverige och kontinenten. Det är viktigt att Sverige skapar möjligheter för hela landet att dra nytta av den förbättringen, vilket kräver löpande investeringar i järnvägsnätet genom Sverige längs de prioriterade TEN-T-stråken.³³

På kort sikt, och för långväga tågresor där restiden överstiger tre till fem timmar kan nattåg vara ett alternativ. Ett alternativ för vilket det finns en snabbt ökande efterfrågan. Det har dock saknats bra tågförbindelser mellan Sverige och Tyskland, och nattåg är svåra att få lönsamma i konkurrens med låga flygpriser.³⁴ På uppdrag av den förra regeringen har Trafikverket upphandlat nattågstrafik på sträckan Stockholm-Hamburg. Enligt avtalet med SJ är utgångspunkten för trafiken är att den ska gå 244 dagar per år under perioden augusti 2021-juli 2025, med möjlighet till förlängning i två år.³⁵ Samtidigt pågår en juridisk översyn av gränskontroller, däribland id-kontroller, som kan komma att påverka trafiken.³⁶

För Stockholm-Mälardalenregionen 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 infrastruktursystemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen. För trafiken handlar det om ett spårssystem som är likvärdigt i hela systemet, harmoniserade tåglängder mellan Sverige och Europa, samt enkelhet för resenärer att boka biljetter för tågresor mellan EU-länder.

Det är idag svårt att få information och köpa tågbiljetter, dåliga förbindelser och ofta dyrare än att flyga.³⁷ Klimatfrågan ökar dock trycket på att resenärer ska välja tåg istället för flyg. Men för att tåget ska kunna vara ett reellt alternativ för internationella resor krävs attraktiva trafikupplägg och harmoniserade biljett- och bokningssystem.

³³ Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälardalenregionens internationella samband

³⁴ Trafikverket (2020): Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa. Marknad och ekonomi för nattåg till kontinenten

³⁵ Regeringen (2020): Uppdrag att genomföra en upphandling av nattågstrafik genom Sverige och Danmark som bidrar till att det upprättas internationella nattågsförbindelser med dagliga avgångar från Sverige till andra europeiska länder (I2020/02006/TP), samt Trafikverket (2022): Upphandling av nattågstrafik till Europa (slutrapport)

³⁶ Regeringen (2023); Tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar. Remiss överlämnad till Lagrådet 23 november, samt SJ (2023): Nytt lagförslag hotar SJ-resor till Köpenhamn, Oslo och Berlin. Pressmeddelande 16 oktober

³⁷ Trafikverket 2020: Underlagsrapport till Nattågstrafik till Europa. Marknad och ekonomi för nattåg till kontinenten

Detta behöver göras

→ Tillräcklig kapacitet måste säkerställas och restiden förbättras för stärkta förbindelser med tåg till kontinenten

- Staten behöver säkerställa att tillräcklig kapacitet finns i Sverige när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar för att kunna möta utvecklingen och dra nytta av den nya förbättringen.
- Regeringen behöver ta initiativ till att utreda alternativa finansieringsformer för att åstadkomma ökad internationell tillgänglighet med järnväg.

→ Kopplingen mot Norge (Oslo) måste stärkas och restiden med tåg kortas

- Regeringen behöver ge Trafikverket i uppdrag att fortsätta utreda åtgärder och olika finansieringsformer för att öka kapaciteten och korta restiderna mot Norge (Oslo).

→ Möjligheterna att resa med tåg mellan och genom europeiska länder måste förbättras

- Staten behöver ta en roll i att främja långväga tågtrafik till destinationer i Europa.
- Sverige behöver samverka på EU-nivå för lagstiftning kring järnvägsoperatörernas delande av biljettinformation till bokningsplattformar för att underlätta för resenären vid bokning av gränsöverskridande tågresor.
- Regionala kollektivtrafikmyndigheter behöver delta i samverkan kring biljett- och bokningssystem.
- Sverige behöver arbeta för ett tydligare operatörsansvar för sammanhängande resor på EU-nivå, likt lagstiftning som redan finns för flygoperatörer.
- Staten behöver säkerställa att ScanMed-korridoren anpassas för att uppfylla TEN-T-förordningens kriterier för stomnätet.
- Regeringen behöver skapa förutsättningar för de urbana knutpunkterna att utvecklas i enlighet med kraven i TEN-T-förordningen, exempelvis genom en finansiering via stadsmiljöavtal eller annan medfinansiering.
- Regionerna och kommunerna behöver utveckla kollektivtrafiken i TEN-T-förordningens urbana knutpunkter för god anslutning till det transeuropeiska transportnätet.

Källförteckning

Flygbranschen (2018): Färdplan för fossilfri konkurrenskraft

Mälardalsrådet (2013): PM En Bättre Sits B2 flygplatser (Sweco)

Mälardalsrådet (2020): 11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft – Rapport från En Bättre Sits temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Mälardalsrådet (2020): Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen

Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionen 2023 – Nuläge och trender

Mälardalsrådet (2023): Stockholm-Mälarenregionens internationella samband

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

Oslo-Sthlm 2.55 (2017): Oslo-Stockholm Nyttöanalys 2040

Regeringen (2020): Uppdrag att genomföra en upphandling av nattågstrafik genom Sverige och Danmark som bidrar till att det upprättas internationella nattågsförbindelser med dagliga avgångar från Sverige till andra europeiska länder (I2020/02006/TP)

Regeringen (2023): Tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar. Remiss överlämnad till Lagrådet 23 november

Region Stockholm och Trafikverket (2023): Arlanda-Märsta En analys av sambanden mellan markanvändning och trafik på regional nivå

SJ (2023): Nytt lagförslag hotar SJ-resor till Köpenhamn, Oslo och Berlin. Pressmeddelande 16 oktober

Sjöfartstidningen (2023): Starka kvartalsrapporter för Viking Line och Tallink

Sjöfartsverket (2017): Projekt Isbrytare 2020

Stockholms hamnar (2018): De internationella kryssningspassagerarnas betydelse för Stockholmsregionen

Swedavia (2017): Miljörapport Stockholm Arlanda Airport

Swedavia (2019; 2022; 2023): Flygstatistik

Swedavia (2023): Resvaneundersökning

Tallink Silja Line (2022): Tallink Grupp chartrar ut två fartyg till Nederländerna – svensk besättning varslas om arbetsbrist. Pressmeddelande 28 juli

Trafikverket (2017): Åtgärdsvalsstudie Stockholm-Oslo

Trafikverket (2018): Rapport Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda – Underlag till Arlandarådets kansli

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

Trafikverket (2022): Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys 2022

Trafikverket (2022): Upphandling av nattågstrafik till Europa (slutrapport)

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

ÖMS (2023): Framskrivningar av befolkning och sysselsättning – i östra Mellansverige



En Bättre Sits temagrupp


Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Ledamöter

Andreas Svahn (S), Region Örebro län, ordförande
Cecilia Linder (M), Region Uppsala, vice ordförande
Hugo Andersson (C), Region Östergötland
Cecilia Askerskär Philipsson (M), Region Örebro län
Meit Fohlin (S), Region Gotland
Urban Granström (S), Nyköpings kommun
Joakim Gustafsson (SD), Region Östergötland
Gustav Hemming (C), Region Stockholm
Karl Henriksson (KD), Huddinge kommun
Olov Holst (M), Sigtuna kommun
Kemal Hosu (S), Örebro kommun
Jacob Högfeldt (M), Strängnäs kommun
Mathias Lindow (L), Region Stockholm
Mariette Nicander (M), Region Gotland
Erik Pelling (S), Uppsala kommun
Janeth Persson (SD), Region Västmanland
Helena Proos (S), Region Uppsala
Annsofi Ramevik (S), Region Östergötland
Johan Skog (M), Vallentuna kommun
Eva Ullberg (S), Järfälla kommun
Elisabeth Unell (M), Västerås stad
Kenneth Östberg (S), Region Västmanland

Tjänstepersoner

Siv Living, Region Västmanland, sammankallande
Anna Anderman, Arlandaregionen
Oskar Axelsson, Handelskammaren Mälardalen
Heléne Bermell, Trafikverket Region Öst
Torben Buzas Eliasson, Nyköpings kommun
Tomas Ståvbom, Stockholms Handelskammare
Sanna Edling, Västerås stad
Fredrik Elgh, Swedavia
Per Elvingson, Örebro kommun
Emma Hammarbäck, Region Uppsala
Tove Holmström, Linköpings kommun
Ola Kahlström, Uppsala kommun
Jenny Kihlberg, Trafikverket Region Stockholm
Micaela Nordin, Region Sörmland
David Stenergard, Stockholms Handelskammare
Karin Wallin, Region Örebro län
Anders Wilandson, Region Stockholm



En Bättre Sits är det transportpolitiska samarbetet mellan de sju länen Stockholm, Sörmland, Uppsala, Västmanland, Örebro, Östergötland och Gotland. Arbetet koordineras av Mälardalsrådet. Under 2022-2024 uppdateras den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälardalenregionens transportsystem. En Bättre Sits temagrupp Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft lämnar denna rapport med gemensamma ställningstaganden som underlag till det fortsatta arbetet.



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.