

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

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits lämnar härmed ett gemensamt remissvar avseende betänkandet Ds 2023:3 Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (dir.nr. LI2023/01786). Remissvaret bygger vidare på En Bättre Sits-samarbetets Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen 2020, samt vad regionerna tidigare yttrat avseende den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalsregionens transportinfrastruktur, Arlanda flygplats och Gotlands särskilda förutsättningar. Flera av parterna i respektive region lämnar även egna remissvar med länspecifika synpunkter som i övrigt hänvisas till.

Sammanfattning

Arlanda flygplats har en särställning i det svenska flygplatssystemet. De sju regionerna i Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete ser därför, liksom Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson, ett stort värde i att se betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3) i kontexten av Peter Normans tidigare promemoria ”Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)”. Därav följer Mälardalsrådets vilja att framföra följande:

- 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 framtiden
- Arlandas utveckling är avgörande för den nationella och internationella tillgängligheten för hela landet och särskilt för Stockholm-Mälardalsregionen.
- Arlandas anslutande transportinfrastruktur ska vara robust och utvecklas med fokus på kollektivtrafik.
- 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.
- Arlanda behöver utvecklas med effektiviserade ledtider och förbättrade förbindelser till Stockholm-Mälardalsregionens noder.
- Mälardalsrådet saknar fortsatt tydliga förslag på hur godstransporter med flyg ska utvecklas i landet, framförallt vid Arlanda flygplats och utifrån det intermodala perspektivet.
- Flygtrafiken till respektive från Gotland bör, liksom utredaren föreslår, pekas ut som en linje som kan bli aktuell för allmän trafikpikt.

Arlanda flygplats är av regionalt och nationellt intresse

Det är såväl en nationell som storregional och regional tillgång att ha en flygplats med ett omfattande internationellt linjenät och där en mångfald av större flygoperatörer finns

etablerade. Arlanda flygplats är av stor betydelse för den nationella tillgängligheten, då den binder samman hela landet med huvudstadsregionen Stockholm-Mälardalsregionen – där koncentrationen av beslutsfunktioner, högspecialiserade funktioner och stora evenemang är hög. Snabba förbindelser till och från hela landet är viktiga.

För att hela landets flygplatssystem ska utvecklas ser Mälardalsrådet det som angeläget att staten är tydlig om och tar ett ökat ansvar för Arlandas utveckling ur ett helhetsperspektiv. Detta gäller exempelvis utvecklingen av effektiviserade ledtider och förbättrade förbindelser till Stockholm, samt av förbättrade förbindelser till Mälardalsregionens noder. Arlandas funktion behöver därtill stärkas med mer effektiva flöden för inrikesresenären för att utveckla väl fungerande kopplingar mellan inrikes- och utrikestrafiken samt för att fortsatt utveckla den internationella tillgängligheten.

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

Mälardalsrådet delar utredarens mening att Arlanda har en särställning för Sverige och att dess fortsatta utveckling är viktig för hela landets konkurrenskraft och internationella tillgänglighet, men understryker att Arlandas utveckling är av särskild vikt för Stockholm-Mälardalsregionen.

Stockholm-Mälardalsregionen ska ha god tillgänglighet till Arlanda med kollektivtrafik

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

Mälardalsrådet instämmer i utredarens tidigare slutsats att den anslutande transportinfrastrukturen ska vara robust och utvecklas med fokus på kollektivtrafik. Flygresenärernas samt övrigt resande i området (den växande befolkningen, arbetande, besökare etc. i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta) och i det storregionalt och nationellt viktiga stråket Stockholm-Arlanda-Uppsala belastar samma vägar och spår och påverkar varandra. Ett helhetsperspektiv krävs därmed även för utvecklingen av kollektivtrafiken till och från Arlanda.

Systemperspektiv och samråd med berörda parter krävs kring behovet av infrastrukturinvesteringar

Investeringar i järnvägsinfrastrukturen är nödvändiga för att nå gällande internationell standard för gods- och persontransporter samt för att säkra den framtida tillgängligheten till Arlanda flygplats via järnväg. Samarbetet inom En Bättre Sits vilar på en gedigen och stabil grund kring samsynen om behovet av att stärka tillgängligheten till Arlanda med framför allt järnväg till och från hela Mälardalsregionen.

Att i ett gemensamt arbete utgå från ett systemperspektiv, där samspelet mellan olika satsningar, investeringar och trafikslag utreds, främjar den internationella tillgängligheten i Mälardalen och stärker regionens utveckling. I Stockholm-Mälardalen har flera olika underlag, såsom En Bättre Sits storregionala systemanalys, tagits fram som beskriver hur tillgängligheten till Arlanda bör förbättras. Mälardalsrådet hänvisar vidare till systemanalysen och förordar att den ska användas som underlag vid samråd om transportinfrastrukturens och flygplatsens utveckling. Mälardalsrådet ställer sig därtill positiv till utredarens förslag att luftfarten och flygplatssystemet lyfts in tydligare i nationell plan för transportsystemet – den långsiktiga inriktningen för statens insatser behöver vara tydlig för alla trafikslag ur ett systemperspektiv.

Utredaren föreslår förordningsändring gällande Länstransportplanerna och vad dessa kan användas till. Mälardalsrådet ser behov av en översyn av förordningen utifrån vikten av systemperspektiv vad gäller åtgärder – för en effektiv och trovärdig tillämpning av fyrstegsprincipen behöver steg 1- och 2-åtgärder kunna tillämpas och finansieras inom såväl nationell- som regionala transportinfrastrukturplaner på samma sätt som steg 3- och 4-åtgärder.

Staten måste ta ansvar för stationsavgiften vid Arlanda

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

En förhandling behöver inledas skyndsamt för att avveckla stationsavgiften. Detta är avgörande för att skapa förutsättningar för att trafikera Arlanda med likartade villkor som övriga järnvägssträckor i Sverige. 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.

Arlandas godstrafik behöver inkluderas

Mälardalsrådet saknar fortsatt tydliga förslag på hur godstransporter med flyg ska utvecklas i landet, framförallt vid Arlanda flygplats och utifrån det intermodala perspektivet.

Flygfrakten är volymmässigt liten, men värdemässigt stor och har på senare år ökat till följd av en snabbt växande e-handel. Arlanda hanterar nära 60 procent av all flygfrakt i landet och i Stockholm-Mälardalen hanterar även Örebro flygplats en del flygfrakt. Flygfrakten är en viktig del av vissa långväga flyglinjers lönsamhet. Stora volymer av högvärdigt gods ger förutsättningar för att bibehålla befintliga- samt etablering av nya interkontinentala flyglinjer. Detta gynnar både gods- och persontransporter vilket skapar konkurrensfördelar för svenskt näringsliv. Coronapandemin har därtill visat på värdet av fungerande logistikdjur för flyggodset.

Gotlands särskilda behov ska beaktas

Gotland är som ö helt beroende av en väl fungerande sjö- och luftfart för resor och transporter till fastlandet. Trafiken till och från fastlandet är därför en avgörande utvecklingsfråga för ön. Regelbundna flygtransporter till och från Gotland är samhällskritisk verksamhet och liksom utredaren öppnar för bör flygtrafiken till respektive från Gotland återigen pekas ut som en linje som kan bli aktuell för allmän trafikplikt.

Färje- och flygtrafiken måste ge en god tillgänglighet genom res- och transporttider, turtäthet och kapacitet som svarar mot de behov som finns på Gotland. Knutpunkterna på fastlandet behöver fungera effektivt med smidiga förbindelser till andra målpunkter. Utveckling av Arlanda med effektiviserade ledtider och förbättrade förbindelser till Stockholm är viktiga också för Gotlands utveckling.

Klimatvinster vid modernisering av luftrummet

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

Det saknas tydlighet kring ansvaret för det svenska luftrummet, vilket flera utredningar har konstaterat. Betänkandet pekar på att en nationell strategi skulle kunna skapa tydlighet i roller och ansvar samt vägen framåt mot ett modernt och hållbart flyg. Mälardalsrådet välkomnar förslaget i detta betänkande att regeringen bör ta fram en nationell strategi samt utredarens tidigare förslag att regeringen bör ge förslag på en myndighet som får ett sektorsansvar och blir ansvarig för långsiktig planering av luftrummet, den operativa driften och kommunikationen gällande flygtrafik. Aktörerna som bedriver flygtrafik eller flygplatser behöver tydligt ansvarsutkrävande och enkla informationsflöden för att verksamheterna ska kunna få förutsättningar att säkra trafiken, driften och kapaciteten på flygplatserna. Det skulle ge effektivare flygtrafik och klimatvinster.

Investeringar för en fossilfri flygplats ska göras i Arlanda

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

MÄLARDALSRÅDET

Jens Sjöström (S)
Ordförande

Maria Nimvik Stern
Generalsekreterare