

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Arlanda, en viktig port för det svenska välståndet SOU 2025:67

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över Arlanda, en viktig port för det svenska välståndet, SOU 2025:67. Region Jönköpings län lyfter främst vikten av att den nationella tillgängligheten måste bli bättre, inte enbart tillgängligheten för Stockholm- och Mälardalsområdet. Investeringar i Arlanda får inte tränga undan andra viktiga investeringar i infrastruktur och det får inte ske på bekostnad av inrikesflyg och regionalflyget som måste stärkas. Generellt är vi positiva till ökad tillgänglighet till Arlanda, så länge det finns en balans mellan utrikes- och inrikestrafik. Sverige är ett stort och avlångt land och flyg har potential att bidra ökad tillgänglighet i hela Sverige, särskilt med hänsyn till de utmaningar tågssystemet står inför som exempelvis investeringbehov, nedläggning av nattågstrafik och punktlighetproblem.

Synpunkter på förslaget

Regeringen måste se investeringar i Arlanda även ur ett nationellt perspektiv och investeringar i Arlanda kan inte ske på bekostnad av regionala satsningar eller tränga ut andra viktiga infrastrukturinvesteringar.

Järnväg och tillgänglighet

För att öka tillgängligheten även för södra Sverige mot Arlanda krävs investeringar i nya stambanor som ger möjlighet till direktanslutning eller enkla byten även från Jönköping för att Arlanda flygplats ska bli mer attraktiv. Nya stambanor skulle både ge en ökad tillgänglighet för hela Sverige och även för Arlanda.

Expressbusslinjer

Direktbussar till Arlanda kan vara ett alternativ jämfört med att resenärer tar den egna bilen, både sett till kostnadseffektiviteten, väg- och parkeringsutrymme och miljöpåverkan. Eventuella linjerna kräver vidare analys och utredning för att hitta former och förvaltare för att kunna konkurrera med biltrafiken.

Inrikesflyg, trafikplikt

En viktig fråga som berör både tillgänglighet och robusthet och säkerhet är hur inrikesflyget ska komma i gång. Sverige är ett stort och avlångt land och med tågtrafikens enorma utmaningar både i underhåll, nedläggning av nattågstrafik och punktlighet måste vi se flyget som en lösning för tillgänglighet till hela landet. Det måste finnas möjlighet att flyga till och från Arlanda med inrikesflyg, även för icke-statliga flygplatser. Det måste finnas en balans mellan inrikes och utrikestrafik på Arlanda.

Under extraordinära situationer, som pandemier och andra kriser, kan inrikes flygtrafik bidra till att alla Sveriges regioner, som Jönköping, bibehåller en nödvändig koppling till landets viktigaste flygplats Arlanda. Samt att regionerna kan bidra till ökad beredskap. För detta krävs en väl underhållen flygplatsanläggning och därför måste dom regionala perspektiven tas med vid investeringar i Arlanda så att inrikesflyget ses som en helhet där alla flygplatser har en roll att spela.

Betydelsen av tillgängliga och effektiva marktransporter till och från Arlanda flygplats förstärks i samband med att inrikestrafiken avvecklas på Bromma. Bromma ska vara helt avvecklad senast 2038. Sverige har genom detta, i Arlanda flygplats, endast ett flygplatsnav för inrikesflyget, för resor till Stockholm och till andra delar av landet eller för utrikes flygresor. Det vore önskvärt med en koppling för inrikesflyg till Bromma under avvecklingsperioden. För det fall stora investering görs i Arlanda och Bromma kan användas som avlastning vore det även önskvärt om avvecklingsperioden ses över. Stora byggnationer skapar alltid belastning och begränsningar i tillgängligheten under byggnationsfasen även om dom är nödvändiga, att kunna avlasta Arlanda och minska både sårbarheten i systemet och intäktsförluster för samtliga flygbolag vore önskvärt.

Finansieringsmodeller

Trängselavgifter och lån kan frigöra resurser för investeringar i infrastruktur. Det vore värdefullt om dessa modeller även studerades för regioner med specifika transportbehov och strukturer, så att finansieringsmodellerna blir objektiva och hållbara.

Investeringarna i Arlanda är av sådan omfattning att de samlade kostnaderna inte kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar för den nationella planen för transportinfrastrukturen. Region Jönköpings län anser därför att om Arlandasatsningarna ska ingå i den nationella planen måste planramen utökas motsvarande, så att andra redan prioriterade investeringar i övriga delar av landet inte trängs undan eller försenas.

Det är av största vikt att investeringarna i Arlanda inte leder till undanträngningseffekter för nödvändiga infrastrukturåtgärder i övriga Sverige. Region Jönköpings län delar uppfattningen att staten ska ta huvudansvaret för finansiering av de stora väg- och järnvägssatsningarna, medan Swedavia bör svara

för investeringar som rör flygplatsens egna anläggningar. För att säkerställa tilltron till den nationella planeringsprocessen är det avgörande att alla delar av landet behandlas likvärdigt och att satsningar på Arlanda sker utan att andra regioners utveckling hämmas.

Investeringar i Arlanda måste bedömas inte enbart utifrån tillgängligheten för Stockholm- och Mälardalsområdet utan även hur de bidrar till ökad nationell tillgänglighet, både norr och söder om Stockholm, samt hur de påverkar övriga investeringar i transportsystemet.

Tommie Ekered
Ordförande Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö