

REMISSVAR " FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR PERIODEN 2022 – 2033 OCH 2022 – 2037"

Swedavia kan konstatera att den nationella planen saknar ett trafikslagsövergripande perspektiv och inte alls kopplar ihop samtliga trafikslag på det sätt som krävs. Vi kan vidare konstatera att förslaget i stor utsträckning fokuserar på järnväg och att väginvesteringarna endast utgör en mindre del av de totala investeringarna.

Nedanstående remissvar fokuserar därmed på de delar som berör flyget samt de delar som berör väg- och järnvägsinfrastruktur med påverkan på Swedavias flygplatser. Remissvaret påbörjas med en sammanfattning av våra kärnpunkter, en övergripande del och detaljerar sedan specifika åtgärder och behov kopplade till Swedavias flygplatser.

Sammanfattning

Trafikverkets uppdrag är att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Inför detta förslag till nationell plan har underlag samlats in genom samråd med flera aktörer och myndigheter, däribland Luftfartsverket. Swedavia har dock inte tillfrågats, vilket är olyckligt med tanke på Swedavias ägande, vidmakthållande samt långsiktiga planering av tio flygplatser inom Sverige. Dessa flygplatser, utpekade som riksintressen för kommunikation, bör därmed ingå i ett trafikslagsövergripande förhållningssätt och knyts ihop med övriga trafikslag inom Sverige och Norden.

Våra internationella flygplatser är också utpekade som TEN-T core flygplatser, vilket ställer ytterligare krav på stark tillgänglighet till dessa. I exempelvis EU-kommissionens senaste förslag till förordning om transeuropeiska transportnätverk (TEN-T) stipuleras det att flygplatser i Core-nätverket ska kopplas ihop med den långväga järnvägsnätet, inklusive höghastighetståget, samt med vägnätet innan den 31e december 2030, om inte specifika geografiska eller fysiska hinder omöjliggör detta¹. Vi anser att Trafikverkets prioriteringar frångår från denna princip.

Swedavia saknar därmed ett trafikslagsövergripande perspektiv. Den nationella planen behöver ha som mål att koppla samman alla trafikslag, vilket då också omfattar väg- och järnvägsanslutningar till flygplatser för resenärer, frakt och för de som arbetar på och i flygplatsernas närområde.

Swedavia vill betona följande synpunkter:

- Det behövs en fortsatt satsning på ett konkurrenskraftigt transportnät med internationella flyglinjer och effektiva byten till lokala och regionala transportslag, både för resenärer och för godstrafiken.
- Vid prioriteringar i den nationella planen måste hänsyn tas till flygplatserna och det behov av effektiva, tillförlitliga resor till och från våra flygplatser, och särskild hänsyn ska tas till TEN-T nätverket.
- Det krävs fler satsningar för att stötta elflyget, från forskning till bidrag för ny infrastruktur och den fortsatta elektrifieringen av transportsektorn.

¹ " Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network (COM(2021) 812)."

- Pandemins effekter på flygtrafiken anses inte påverka de långsiktiga flygtrafikprognoserna och bör således ej ha en inverkan på de långsiktiga inriktningar och prioriteringar för transportsektorn
- Vi är bekymrade över de prioriteringar som har gjorts i den nationella planen, där namnsatta samhällsekonomiska effektiva åtgärder på väg har valts bort till förmån för åtgärder på järnväg med lägre eller negativa samhällsekonomiska bidrag.
- Det är direkt skadligt för både Sverige och Norden om våra flygplatser inte blir naturliga och integrerade noder i framtidens transportsystem.
- Swedavia har ansvaret att finansiera och driva flyginfrastruktur, vi anser därför att Trafikverket har det yttersta ansvaret att finansiera och driva väg- och järnvägsinfrastruktur med koppling till våra flygplatser.
- En eventuell tidigareläggning av nerläggningen av Bromma understryker vikten utav av att tidigarelägga investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur kopplat till Arlanda. Annars kommer de existerande kapacitetsbristerna att förvärras.

Övergripande synpunkter

Den Nationella planen har en central roll i den strategiska infrastrukturplaneringen i syfte att skapa samsyn och långsiktighet så att infrastruktursatsningar genomförs på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Trots en ökning med 176,5 miljarder kronor till 799 miljarder kronor har den nationella planen en alltför begränsad investeringsram och satsningar sker främst på järnvägen. Trafikverket har, liksom belyses i förslag till den nationella planen, haft ett mycket begränsat handlingsutrymme att föreslå investeringar i samhällsekonomiskt effektiva objekt. Många objekt som har valts bort föreslås emellertid inrymmas vid en utökad ram om 10% mer medel. Trafikverket påpekar dessutom att nyttorna med dessa bortvalda investeringar är betydande (se bild s.180). Vi vill särskilt citera följande del från s.9:

”Det begränsade utrymmet inom utvecklingsanslaget innebär att ett stort antal kostnadseffektiva åtgärder inte kunnat inrymmas i planförslaget. Det kan inte uteslutas att mer samhällsnyttor hade kunnat skapas för den givna budgeten om vissa av dessa hade kunnat inrymmas i planförslaget”

Att hårda prioriteringar kommer att behövas för att klara av den ekonomiska ramen inser Swedavia är oundvikligt. Prioriteringar ska dock inte leda till lösningar som inte bidrar till ett effektivt utnyttjande av nya investeringar eller med låga samhällsekonomiska värden.

Inom de namnsatta vägätgårderna som har åsidosatts i planförslaget och som nämns som kandidater vid en utökad ram ryms många åtgärder som Swedavia har lyft i flera remissvar och yttrande till Trafikverket. Dessa åtgärder behövs för att säkerställa tillförlitliga resor till våra flygplatser. Med hänsyn till flygets stora samhällsnytta vill vi understryka att staten kraftigt behöver prioritera och underlätta för en snabb omställning vad gäller flygets klimat- och miljöpåverkan. Swedavias flygplatser är sedan 2021 fossilfria. Nu återstår att möjliggöra för hållbara flygbränslen samt att säkerställa hållbara marktransporter till och från flygplatsen. Trafikverket äger ett stort ansvar för det senare och Swedavia vill fortsätta stötta och vara behjälpligt med den expertkunskap vi har inom resor kopplade till våra flygplatser.

En eventuell tidigareläggning av nerläggningen av Bromma understryker vikten utav av att tidigarelägga investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur kopplat till Arlanda. Annars kommer de existerande kapacitetsbristerna att förvärras.

Swedavia delar dessutom Trafikverkets syn om att de nya vanor och den ökade digitala mognad som pandemin skapat, sannolikt inte kommer att nämnvärt ändra de mycket

långsiktiga utvecklingar inom resor och transporter som har präglat våra samhällen sedan flera århundranden (s.47). Av denna anledning är det av ytterst vikt att säkerställa goda kopplingar samt arbeta för förbättrade hållbara resmöjligheter med högre tillförlitlighet och tillgänglighet till våra flygplatser.

Swedavia anser i likhet med Trafikverket att mer satsning behövs inom forskning och innovation inom elektrifiering av luftfarten (s.66) och vill belysa att även annat stöd, i synnerhet stöd eller bidrag för ny infrastruktur kopplat till elflyg på eller i anslutning till flygplatserna behövs för att främja elektrifieringen av luftfarten. De investeringar som krävs för att möjliggöra de första kommersiella elflyg är omfattande och kan bli svåra att bäras i sin helhet av de aktörer som avser bedriva elflygstrafik under de första åren av kommersiell trafik, innan vi ser större volymer av elfarkoster.

Investeringar kopplade till våra flygplatser

Stockholm Arlanda Airport:

Fyrspår Uppsala - Länsgräns

Utbyggnaden av järnvägen från två till fyra spår mellan Uppsala C och länsgränsen bör prioriteras och tidigareläggs i den nationella planen, inte minst för att förbättra tillförlitligheten för de kollektiva resorna mellan Stockholm Arlanda Airport och Uppsala C samt Stockholm C.

Vi ser även att förbättrings- och trimningsåtgärd längs med sträckan tas med i den nationella planen. Dessa är bland annat förbättrade tågstationer längs med sträckan och förbättrade resecentrum för smidigare byten mellan transportslagen.

Även befintlig infrastruktur kring Arlanda bör utnyttjas till fullo och att de begränsningar som skapas av Arlandabanans avtalskonstruktion låses upp.

Väg E4 mellan Stockholm och Uppsala

Swedavia vill uttrycka sin oro att inga kapacitetshöjande investeringar för stråket Häggvik - Arlanda finns med i huvudförslaget, och att endast vid en utökad ram på 10 procent så kan två namngivna investeringar inrymmas i planen. Det fortsatte tillväxten och ökade trafikarbetet i Region Stockholm kommer att fortsätta belasta trafiklederna mellan tätorterna och flygplatsen, med allt större risker för bristande tillgänglighet, tillförlitlighet och trafiksäkerhet för stråket. Bristande tillgänglighet till Stockholm Arlanda Airport, inte minst genom redundansvägar, får konsekvenser för Sveriges ekonomi som är till stor del beroende av utrikeshandel. För att denna ska kunna fungera krävs hög och utvecklad tillgänglighet med flyg, och att transportstråken till och från flygplatsen erhåller den kapacitet samt redundansen som krävs för en väl fungerande internationell flygplats.

Vi vill därför att Trafikverket ser över möjligheterna till att bygga ut flera körfält mellan trafikplats Häggvik och trafikplats Arlanda samt bygger ut trafikplats Måby till en fullständig trafikplats. Kapacitetsbrister uppmärksammas redan idag vilket påvisar ett akut utbyggnadsbehov.

Förlängd Roslagsbana upp till Arlanda

Vi vill belysa de möjligheter som en förlängd Roslagsbana till Stockholm Arlanda Airport kan ge för regionen, särskilt för tillgängligheten till flygplatsen och möjligheten till fler effektiva hållbara resor för våra resenärer samt de som arbetar på flygplatsen eller inom flygplatsstaden många och diverse företag. Ett större krafttag behövs tas för att fördjupa denna fråga och påbörja arbetet med förlängningen. Vi önskar att Trafikverket tillsammans med Swedavia och övriga intressenter fortsätter att utreda frågan.

Göteborg Landvetter Flygplats:

Nya stambanor Göteborg-Borås

Swedavia arbetar aktivt med att förbereda Göteborg Landvetter Airport för den nya stambanan och för att möjliggöra en attraktiv mötespunkt för tåget, flyget och övrig kollektivtrafik. Vi arbetar för att erbjuda en hållbar sömlös resa från dörr till dörr vilket innebär att stärka andelen hållbara resor till och från flygplatsen, bland annat med tåg. Swedavia ser allvarligt på den försening av den pågående planlägningsprocess för delen genom Härryda kommun. Swedavia vill därför lyfta följande:

- ett förtydligande kring den förväntade färdigställande av etappen Göteborg – Borås för att effektivt kunna planera våra insatser på flygplatsen.
- att korridorsvalet skyndsamt fastställs och reduceras i bredd då denna agerar hämmande på flygplatsens utveckling.
- att ett integrerat stationsläge vid flygplatsen fastställs för vi ska kunna påbörja vår fysiska planeringsprocess men också för att vi är bekymrade över de olika utspel kring kostnadsreduceringar för projektet, vilket kan leda till borttagande av stationer längs sträckan, i synnerhet vid flygplatsen.

Vi vill betona att det är direkt skadligt för både Sverige och Norden om varken Göteborg Landvetter Airport eller Stockholm Arlanda Airport blir naturliga och integrerade noder i framtidens transportsystem, samt strider mot EU-kommissionens förslag om TEN-T nätverket.

Riksväg 40 mellan Göteborg och Borås

Swedavia har deltagit i flera utredningar och i åtgärdsvalsstudier för riksväg 40, och flera åtgärder togs fram för att förbättra tillgängligheten samt tillförlitligheten för resorna till och från flygplatsen. I likhet med Stockholm Arlanda Airport saknas redundansvägar till Göteborg Landvetter Airport samt att tillfartsvägarna till flygplatsen är redan idag ansträngda. Swedavia vill därför se kraftfulla satsningar på vägnätet som gynnar framkomligheten för resor till och från flygplatsen, samt förbättrar tillförlitligheten för resorna i stråket. Åtgärderna som är aktuella för att avlasta samt utöka kapaciteten i Flygplatsmotet bedöms vara av den omfattningen att de bör spelas in som ett namngivet objekt i nationell plan. Nya investeringar i riksväg 40 är dessutom särskilt viktiga vid en möjlig försening av den nya stambanan mellan Göteborg och Borås, vilket kommer att senarelägga en förflyttning av resenärer från vägfordonstrafik till tåget.

Malmö Airport:

E65, Svedala – Börringe

Swedavia ser positivt på arbetet med att förbättra och utöka väg E65, särskilt med den nya trafikplatsen söder om flygplatsen. Flygplatsens kopplingar till regionen behöver dock förbättras och fler satsningar måste göras för att stärka möjligheterna till hållbara resor från närområdet. Vi efterfrågar en samlad utredning eller åtgärdsvalsstudie med fokus på flygplatsens roll och möjligheter för regionen. Vi vill särskilt lyfta att spårbunden trafik till flygplatsen bör utredas, vilket skulle skapa kraftigt förbättrad tillgänglighet för denna.

Vi vill se satsningar för tillgängligheten för hållbara resor kopplade till Malmö Airport som är i paritet med de satsningar som planeras av Trafikverket för Köpenhamn Kastrup flygplats.

Luleå Airport:

Norrbottniabanan

Swedavia arbetar aktivt med att förbereda Luleå Airport för en möjlig koppling till tåget. Swedavia har tidigare lämnat synpunkter kring korridorsval för järnvägen och vill åter igen påpeka möjligheterna och vinsterna för resenärerna och för regionen med en tågstation som kopplas ihop med flygplatsen. Vi önskar även att planprocessen accelereras, inte minst genom att korridorens

bredd avgränsas vid flygplatsen, i syfte att kunna utveckla och planera den mark som idag blockeras av korridorrens markanspråk. **Ronneby Airport:**

Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning (etapp 1)

Swedavia är positivt inställd till investeringarna i Blekinge kustbana. Vi vill också påpeka möjligheterna att anlägga ett nytt stationsläge strax söder om Ronneby Airport, vilket skulle möjliggöra nya kopplingar mellan flygplatsen och regionen, samt vidareutveckla nodpunkten mellan flygplatsen och den närliggande trafikplatsen. Vi ser gärna att Trafikverket utreder frågan vidare med berörda intressenter och vi bidrar gärna med vår kunskap och vår tid.

Stockholm Arlanda 2022-02-23

Jonas Abrahamsson

VD, Swedavia AB

John.nilsson@swedavia.se

Tel: 076-495 18 10