

2017-11-21

Näringsdepartementet
N2017/05430/TIF

Dokumentnummer: SDA 2017-01601

Remissvar "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029"

Trafikverkets plan innebär rekordstora satsningar på att bibehålla och utöka kapaciteten och funktionaliteten i transportsystemet. Planen fokuserar i stor utsträckning på väg och järnväg. Detta är naturligt då det är dessa trafikslag som till största delen utgör posterna i den medeltilldelningen som berörs i förslaget. Planen är mycket omfattande. Swedavias remissvar fokuserar på de delar som berör flyget samt de delar som berör väg- och järnväg med påverkan på Swedavias flygplatser. Remissvaret följer delvis förslagets kapitelindelning men innehåller även några avsnitt med övriga synpunkter på förslaget till nationell plan.

Innehåll

Sammanfattande slutsatser.....	2
Flygets roll i transportsystemet med koppling till den nationella planen	3
Förslag på åtgärder per stråk	3
Stockholmsområdet.....	3
Östra Mellansverige.....	4
Norra Sverige	4
Södra Sverige.....	4
Västra Sverige	4
Nya stambanor.....	5
Besöksnäringen	6
Systemperspektiv.....	6
Långsiktig kapacitetsanalys.....	7
De transportpolitiska målen.....	7
Tillgänglighetsmålet.....	7
Målet avseende säkerhet.....	8
Hänsynsmålet avseende miljö och hälsa	8

Sammanfattande slutsatser

- Det är mycket positivt att ökad vägkapacitet genom utökning av antalet körfält på E4 mellan trafikplats Glädjen och Stockholm Arlanda Airport finns med i planen. Projektet är nödvändigt för Arlandas fortsatta utveckling. Swedavia anser att utökningen av körfält är väl underbyggd i gjord åtgärdsvalsstudie och att byggstarten borde tidigareläggas. Detta eftersom behovet av kapacitetsökningen finns redan i dag.
- Swedavia välkomnar att en kapacitetsförstärkning i form av fyrspar mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm finns med i planen. Planläggning för åtgärden behöver starta omedelbart med tanke på de ledtider som investeringar i järnvägsinfrastruktur innebär.
- Från Swedavias perspektiv är det en besvikelse att järnvägsutbyggnaden Borås – Göteborg inte finns med i förslaget till nationell plan. Järnvägen med dess anslutning till Göteborg Landvetter Airport är en strategisk infrastruktursatsning som starkt bidrar till regionens utveckling för såväl pendling och regionalförstoring som för besöksnäringen. Ett alternativ, enligt Trafikverket, för att inrymma bl.a. denna satsning är en utökning av ramen med tio procent.
- Swedavia har hunnit långt i projekteringen av en järnvägsanslutning och station på Göteborg Landvetter Airport. Om järnvägen inte finns med i den nationella planen fram till 2029 innebär det finansiella och operativa osäkerheter för Swedavia utöver de samhällsekonomiska förluster som en uppskjuten järnväg skulle innebära för hela västra Sverige.
- Swedavia välkomnar Trafikverkets övriga prioriteringar avseende nya stambanor, det vill säga ballasterat spår, 250 km/h som dimensionerande hastighet samt att regionförstoring prioriteras framför hopkoppling av ändpunkterna.
- Swedavia upplever att systemperspektivet till stor del saknas i underlaget. Det trafikslagsövergripande perspektivet måste finnas med i all planering för att därmed se hur de olika trafikslagen kan interagera och komplettera varandra.
- Swedavia anser att det inom den nationella planen måste göras en grundlig och långsiktig kapacitetsanalys av väg- och järnvägssystemet i Storstockholm samt av Riksväg 40 mellan Borås - Göteborg.
- Besöksnäringen har ett mycket stort beroende av transportsystemet och nyttjar dessutom ofta flera trafikslag i kombination. Bristande systemperspektiv i kombination med försämrad vägstandard på landsbygd riskerar att minska tillgängligheten för besöksnäringen i delar av landet.

Flygets roll i transportsystemet med koppling till den nationella planen

Trafikverket skriver att utgångspunkten för planen är att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Ett väl fungerande transportsystem gynnar sysselsättning och regional utveckling och har en avgörande betydelse för många samhällsfunktioner. Swedavia kan inte nog understryka flygets roll för att kunna uppfylla de transportpolitiska målen. Flyget i Sverige skapar över 180 000 arbetstillfällen och gör det möjligt att bo och arbeta i hela landet. Som konstateras i underlagsrapporten om luftfart så är Sverige EU:s tredje största land till ytan och det land i EU som har längst mellan landsändarna. Stora delar av Sverige är dessutom glest befolkat vilket gör det dyrt att investera i infrastruktur då resenärs- och godsunderlag är lågt. Här fyller flygförbindelser en kostnadseffektiv och i flera fall helt avgörande roll för tillgängligheten.

Sveriges ekonomi är till stor del beroende av utrikeshandel. För att denna ska kunna fungera krävs hög och utvecklad tillgänglighet med flyg. Eftersom flyget nästan fullt ut bekostar sin egen infrastruktur via biljettpriset skapar flyget tillgänglighet till en låg kostnad för samhället. Flygets i sammanhanget begränsade infrastruktur innebär också att flyget kan hantera upp- och nedgångar i efterfrågan utan att för den skull bli sittande med stora fasta kostnader. I ett land med Sveriges demografi, geografi och ekonomi bör flygets betydelse lyftas fram ännu tydligare i infrastrukturplaneringen som ett centralt och samhällsekonomiskt klokt kollektivt transportmedel på flera sträckor. Offentliga satsningar på biobränsle för flyg skulle även på relativt kort tid kunna minska flygets klimatpåverkan och bidra till att göra flyget till ett långsiktigt hållbart transportmedel.

Förslag på åtgärder per stråk

Stockholmsområdet

Det är mycket positivt att både åtgärder i ökad spårkapacitet genom utbyggnad av Ostkustbanan och vägkapacitet genom utökning av antalet körfält på E4 finns med i planen. Båda projekten är nödvändiga för Stockholm Arlanda Airports fortsatta utveckling. Det är därför viktigt att dessa åtgärder påbörjas så snart som möjligt. Swedavia anser att utökningen av körfält mellan trafikplats Glädjen och Arlanda är väl underbyggd i gjord åtgärdsvalsstudie och att byggstarten borde tidigareläggas, eftersom behovet av kapacitetsökningen finns redan i dag. Trafiksituationen är redan i dag mycket ansträngd med hastighetsnedsättningar, köer och stress. Detta gäller särskilt kring Rosersbergsavfarten och påverkar tillgängligheten till Arlanda negativt. Bland annat försämras busstrafikens utvecklingsmöjligheter på ett olyckligt sätt.

Swedavia vill även framhålla de behov som finns idag och utretts av Trafikverket när det gäller kapaciteten på Ostkustbanan/Arlandabanan från Skavsta by till Arlanda. Utmaningarna för detta avsnitt är väl kända och finns tydligt beskrivna i den samrådshandling som togs fram under 2017 för en eventuell utbyggnad. Några

specifika åtgärder för att lösa denna kapacitetsbrist går inte att utläsa ur förslaget till nationell plan men behöver likväl genomföras i närtid. Swedavia förutsätter att trimningsåtgärder sätts in som en första åtgärd under planperioden och att fortsatt utredning om ökad spårkapacitet sker för att i så stor utsträckning som möjligt hantera framtida trafikbehov.

Swedavia ser positivt på de olika kapacitetshöjande åtgärder som föreslås norr om Stockholm C då de förväntas bidra till ökad kapacitet och större robusthet, vilket även påverkar trafiken till Arlanda positivt. Detta är extra viktigt då trafiken mellan orter i östra Mellansverige och Arlanda med genomgående tåg förväntas öka.

Östra Mellansverige

Swedavia välkomnar att en kapacitetsförstärkning i form av fyrspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm finns med i planen. Denna utbyggnad av Ostkustbanan från Uppsala och söderut till länsgränsen är en mycket välkommen kapacitetsökning som kommer att gynna tillgängligheten och kollektivresandet till Stockholm Arlanda Airport. Planläggning för åtgärden behöver starta omedelbart med tanke på de ledtider som investeringar i järnvägsinfrastruktur medför.

Förslaget till nationell plan bidrar således positivt till ökad kapacitet i stråket Stockholm-Arlanda-Uppsala. Åtgärder bortanför Uppsala såsom satsningar på Dalabanan bidrar också. Däremot kvarstår brister i transportsystemet till Arlanda från väster och öster. Dessa behöver utredas vidare för att kunna omhändertas i kommande planering.

Norra Sverige

Swedavia konstaterar att Norrbottenbanan mellan Umeå och Skellefteå finns med i planen. Däremot anser Swedavia det vara angeläget att upprätta en järnvägsplan mellan Skellefteå och Luleå. Så länge det inte finns någon järnvägsplan så ligger det ett brett stråk hela sträckan mellan Skellefteå och Luleå. Detta stråk går delvis genom Luleå Airports yta. Planeringen är nödvändig för att skapa bra stationslägen och för att möjliggöra det byggande och den planering som Swedavia önskar göra på Luleå Airport. Denna problematik behöver hanteras i planen.

Södra Sverige

I södra Sverige hänger infrastrukturplaneringen till stor del ihop över Öresund till Köpenhamn. Swedavia anser dock att det är olyckligt att det i förslaget till nationell plan inte finns någon enda åtgärd som syftar till att förbättra tillgängligheten vad avser kollektivt resande till Malmö Airport. Flygplatsen är ett komplement till Copenhagen Airport och både en betydande in- och utrikesflygplats i södra Sverige. Tillgängligheten till flygplatsen brister och det finns enligt Swedavia ett långsiktigt behov av en spårbunden lösning till flygplatsen. I nuvarande förslag är det dock glädjande att sträckan Svedala – Börringe byggs ut till motorväg.

Västra Sverige

Se avsnitt "Nya Stambanor".

Nya stambanor

Swedavia är både förvånade och bekymrade över att Trafikverket lämnat järnvägssträckan Göteborg – Borås utanför de satsningar som föreslås påbörjas innan 2029. Sträckan är en av Sveriges största pendlingssträckor men saknar i dagsläget en fungerande järnvägsförbindelse för snabb, säker och effektiv pendling. Mitt i stråket ligger Göteborg Landvetter Airport. Flygplatsen är västra Sveriges internationella transportnod samt en viktig inrikesflygplats. Runt flygplatsen är en betydande logistikverksamhet på väg att växa fram vilket tillsammans med ett fullt utbyggt Airport City bedöms sysselsätta över 10 000 anställda utöver de 4 000 som redan arbetar på flygplatsen. Flygplatsen är redan idag Sveriges tredje största arbetsplats utanför tätort. En snabb järnväg med förbindelse till flygplatsen har varit och är en av grundförutsättningar för Swedavias, Härryda kommuns och regionens satsningar på och omkring Göteborg Landvetter Airport. Swedavia har lång planeringshorisont och betydande investeringar planerade på flygplatsen med direkt koppling till järnvägen. Att järnvägsanslutningen nu inte finns med i planförslaget innebär finansiella och operativa osäkerheter för Swedavia och för planeringen av flygplatsområdet. Detta utöver den negativa påverkan på tillgängligheten som en utebliven järnväg innebär. Dessutom hindrar det omställningen från bil till kollektivresande vilket är önskvärt av flera skäl kopplade till de transportpolitiska målen.

Swedavia konstaterar samtidigt att ett alternativ, enligt Trafikverket, för att inrymma bl.a. denna satsning är en utökning av ramen för den nationella planen med tio procent.

I planen anges väg- och järnvägsnoder som är utpekade som ingående i EU:s Transeuropean Network (TEN-T). I den nationella planen finns dock inte med att Göteborg Landvetter Airport inom TEN-T är en av EU utpekad så kallad Core Airport vilket bland annat innebär att flygplatsen ska ha hög prioritet när det gäller järnvägsanslutning och intermodalitet.

Att järnvägen Göteborg – Borås inte finns med i planen begränsar även möjligheterna att öka tillgängligheten till och inom Västsverige. Det kommer att försvaga konkurrenskraften för näringslivet och begränsa besöksnäringens möjligheter att locka fler besökare till Sverige. Effekterna av flygplatsen som tillväxtmotor för västra Sverige kommer därmed också att begränsas.

Swedavia välkomnar Trafikverkets övriga prioriteringar avseende nya stambanor, det vill säga ballasterat spår, 250 km/h som dimensionerande hastighet samt att regionförstoring prioriteras framför hopkoppling av ändpunkterna.

Besöksnäringen

Besöksnäringen beskrivs relativt fragmenterat och alltför begränsat i den nationella planen. Swedavia anser att planen tydligare behöver belysa och hantera det mycket stora beroende som besöksnäringen har av ett väl fungerande transportsystem, både runt städer och på landsbygd. Den nationella planen lyfter fram att det mindre vägnätet i Sverige riskerar försämrad standard under planperioden. En betydande del av den svenska besöksnäringen använder och är beroende av det mindre vägnätet. Försämrad vägstandard riskerar att minska tillgängligheten för besöksnäringen i delar av landet. Besökare som reser med flyg inom eller till och från Sverige måste kunna ta sig på ett snabbt och säkert sätt till och från sin slutdestination.

Även när det gäller besöksnäringen är det av mycket stor vikt att den nationella planen utgår från möjligheten till ett sömlöst resande med största möjliga samordning mellan trafikslagen (se avsnitt "Systemperspektiv" nedan). Systemperspektivet är lika viktigt för besöksnäringen som för arbetspendling eller andra reseanledningar. En betydande del av besöksnäringen utgörs av släkt- och vänbesök. Samtliga prognoser tyder på att detta resande kommer att öka kraftigt i framtiden.

Systemperspektiv

Swedavia anser att det trafikslagsövergripande systemperspektivet har ett alltför begränsat utrymme i den nationella planen. Detta torde vara en av de mer centrala delarna i den långsiktiga transportplaneringen. Planen hanterar i huvudsak de olika trafikslagen vart och ett för sig och Swedavia inser att så måste ske när det gäller planeringen av vissa specifika utpekade åtgärder. Swedavia ser dock en stor potential i att öka systemperspektivet då en stor del av de resor som görs inom samt till och från Sverige innebär nyttjande av två eller fler trafikslag. Flyget har dessutom en tendens att lämnas utanför det trafikslagsövergripande perspektivet. Detta leder till att systemperspektivet brister och att den svenska transportinfrastrukturen inte nyttjas optimalt. Detta gäller både ur ett resenärsperspektiv och ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Utgångspunkten får aldrig vara att ställa trafikslag mot varandra utan i stället se hur de kan stötta varandra på olika sätt. Detta framhåller Trafikverket som centralt men Swedavia kan se brister i hur det fungerar i praktiken i den svenska infrastrukturplaneringen. Swedavia anser att flyget ska hanteras som kollektivtrafik utifrån definitionen att flera resenärer reser tillsammans. På så vis skulle det troligtvis bli enklare att samordna den långsiktiga planeringen av samtliga trafikslag. Swedavia investerar mångmiljardbelopp i sin infrastruktur de närmaste åren och det är nödvändigt att den anslutande transportinfrastrukturen möter upp för att skapa effektiva och sammanhållna resor.

Swedavia bedömer också att digitalisering och ny teknologi kan komma att förändra resenärprocessen på ett genomgripande sätt. Detta ställer ännu högre krav på flexibilitet och samordning av trafikslagen för ett optimalt utnyttjande och ett sammanhållet transportsystem.

Långsiktig kapacitetsanalys

Swedavia vill särskilt belysa behovet av en riktigt långsiktig kapacitetsanalys av väg- och järnvägssystemet i Storstockholm. Swedavia ser inte att detta område finns med i den nationella planen men anser att en sådan analys bör utföras i närtid och därmed även ges resurser via den nationella planen.

En sådan trafikslagsövergripande analys är viktig för att påpeka brister och behov av åtgärder i relation till Arlandas långsiktiga utvecklingsmöjligheter men även i relation till hela Stockholmsområdets långsiktiga framväxt.

Swedavia ser även att en liknande långsiktig analys behöver göras för vägkapaciteten på Riksväg 40, inklusive framkomlighet för bussar. Detta särskilt i skenet av att järnvägen Borås – Göteborg via Landvetter riskerar att fördröjas. Swedavia ser även att transportarbetet de senaste åren har ökat mer än tidigare prognostiserat. Detta förstärker ytterligare behovet av en långsiktig kapacitetsanalys.

De transportpolitiska målen

I den nationella planen skriver Trafikverket att åtgärderna ska bidra till att nå de transportpolitiska målen. Swedavia konstaterar att luftfarten i samt till och från Sverige har en nyckelroll för att de transportpolitiska målen ska kunna uppfyllas. Därmed vill Swedavia belysa den svenska luftfartens roll i detta sammanhang vilket Swedavia tycker bör framgå tydligare i skrivningarna i den nationella planen.

Tillgänglighetsmålet

- *medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet*

Som beskrivits tidigare i dokumentet är stora delar av Sverige helt beroende av väl fungerande luftfart. Punktlighet och regularitet är dessutom högre inom flyget än inom tågtrafiken och något som behöver vägas in i framtida infrastrukturplanering.

- *kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften*

Sverige är ett stort land till ytan och ett av världens mest utrikeshandelsorienterade länder. Flyget, både för passagerare och gods, är en absolut förutsättning för att kunna uppfylla detta mål.

- *tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder*

Se ovanstående.

- *transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning*

Flyget erbjuder ledsagning från landside på avreseflygplats till landside på ankomstflygplats utan någon tillkommande kostnad för den enskilde resenären. Det gör att flyget i flera fall är det enda fungerande transportslaget för personer med funktionsnedsättning. Kostnaden för detta ingår i flygplatsavgiften enligt ett EU-direktiv och belastas samtliga passagerare via biljettpriset. Enbart på Arlanda genomförs över 50 000 ledsagningar per år.

- *barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet*

Flyget har ett unikt system för ensamresande barn. Mellan 5-11 år är systemet obligatoriskt men går att använda frivilligt för äldre barn. Detta innebär att barn från fem års ålder kan resa både in- och utrikes i ett helt slutet system med id-kontrollerade överlämningar vid avgång och ankomst.

Målet avseende säkerhet

Det transportpolitiska målet avseende säkerhet innebär att antalet omkomna och allvarligt skadade ska minska fortlöpande. Här bidrar det kommersiella flyget med en total måluppfyllelse då ingen person har omkommit i kommersiell svensk in- eller utrikestrafik de senaste 25 åren.

Hänsynsmålet avseende miljö och hälsa

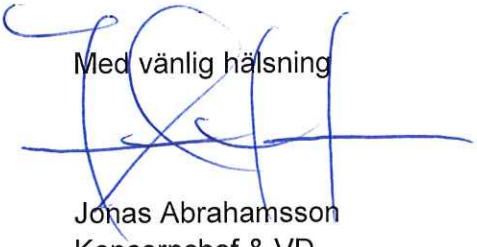
Detta mål ska nås via ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. Swedavia delar fullt ut detta mål. Svensk luftfart har under lång tid ökat sin energieffektivitet kraftfullt. Luftfarten har dessutom mycket goda förutsättningar att bryta sitt beroende av fossila bränslen. Detta då icke fossilt bränsle för flyg fungerar med dagens motorer och dagens bränsleinfrastruktur och går redan i dagsläget att blanda upp till 50 procent med befintligt fossilt bränsle. Potentialen bedöms vara god att på längre sikt ytterligare öka inblandningsgraden.

Här anser Swedavia att Trafikverket i den nationella planen bör trycka hårdare på statens roll för att få till stånd en storskalig produktion, utveckla finansiella verktyg och därmed närma sig ett konkurrenskraftigt pris för det icke fossila bränslet.

Swedavia köper från och med 2016 biobränsle motsvarande samtliga anställdas flygresor. Swedavia anser att samma krav kunde ställas på offentliga verksamheter i Sverige samt att staten bör undersöka avdragsmöjligheter för privata företag som fullt ut köper biobränsle för sina tjänsteresor. Detta skulle vara en åtgärd som innebär att de faktiska utsläppen minskar utan att det har någon negativ påverkan på tillgänglighet och mobilitet. För flygets del är det centralt att åtgärder som vidtas

har som syfte att begränsa utsläppen men inte att begränsa resande och tillgänglighet då detta skulle innebära avsevärda negativa samhällsekonomiska effekter.

Med vänlig hälsning



Jonas Abrahamsson
Koncernchef & VD