

## **REMISSVAR " INRIKTNINGSUNDERLAG INFÖR TRANSPORTINFRASTRUKTURPLANERINGEN FÖR PERIODEN 2022 – 2033 OCH 2022 – 2037"**

Swedavia kan konstatera att inriktningsunderlaget i stor utsträckning fokuserar på väg och järnväg. Detta är logiskt då det är dessa trafikslag som nästan fullt ut utgör posterna i den medelstilldelning som berörs i underlaget. Nedanstående remissvar fokuserar 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 och utvecklar sedan dessa utifrån inriktningsunderlagets struktur, men slår ihop flera kapitel per punkt för bättre klarhet i vårt remissvar.

### **SAMMANFATTNING**

Trafikverket påpekar att deras 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 denna rapport har samråd skett med flera aktörer och myndigheter, däribland Luftfartsverket som har inkommit med underlag. Swedavia har dock inte tillfrågats, vilket anses 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.

Swedavia bekräftar Trafikverkets hållning om att vi bör vårda det vi har och vill därför påpeka att underlagets beskrivning och analys av flygets och flygplatsernas betydelse för Sveriges transportbehov behöver utvecklas och kompletteras. Swedavia saknar ett trafikslagsövergripande perspektiv. Den nationella planen behöver ha som mål att koppla samman alla trafikslag vilken då omfattar väg- och järnvägsanslutningar till flygplatser för resenärer, frakt och för de som arbetar på och i flygplatsernas närområde.

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. Swedavia saknar också ett samhällsutvecklingsperspektiv med fokus på nytta och samlad nettoeffekt för samhället, särskilt inom projektet ”nya stambanor”. Ett fokus enbart på kostnader leder till fel slutsatser. Järnvägar med tillhörande järnvägsstationer ska, i likhet med vägar och annan transportinfrastruktur, leda till ett effektivt sammankopplat transportsystem i Sverige i syfte att stärka Sveriges framtida konkurrenskraft. Att därför välja bort järnvägsstationer vid stora flygplatser eller att placera dessa i externa lägen för att kunna hålla sig inom en bestämd kostnadsram anser

Swedavia leder till investeringar som ej nyttjar alla de samhällsekonomiska positiva effekterna som finns att hämta.

Sveriges ekonomi är till stor del beroende av utrikeshandel. För att denna ska kunna fungera krävs hög och utvecklad tillgänglighet med flyg. Eftersom flyget i princip fullt ut bekostar sin egen infrastruktur via biljettpriset skapar flyget dessutom tillgänglighet utan att belasta den offentliga finansieringen. 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 som ett centralt och samhällsekonomiskt klokt transportmedel som sammankopplas med de övriga trafikslagen. Flyget har därutöver en tydlig färdplan till 2050 avseende utsläpp och klimatpåverkan.

Swedavia vill betona följande synpunkter som (för fördjupning se efterföljande kapitel):

- Flyget är av stor betydelse för tillgängligheten i vårt avlånga land, vilket bör förstärkas i underlaget, med särskilt fokus på inrikesflyget som utgör en betydande roll för denna tillgänglighet
- 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
- Elflygets framtida möjligheter bör beskrivas utförligare
- Det saknas fortfarande ett transportslagsövergripande perspektiv i samhällsplaneringen
- Underlaget saknar flygtrafikprognoser för utrikestrafiken, vilket försvårar välgrundade inriktningar som möjliggör en bredare transportplanering
- Underlaget omnämner flyggodset höga varuvärde men sätter ej det i perspektiv med väg- och järnvägens godstransporter.
- 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
- Swedavia delar Trafikverkets åsikt att luftfarten inte prioriteras i samhällsplaneringen och att riksintressen är ett viktigt verktyg för att möjliggöra en långsiktig planering.
- Swedavia delar LFV's inspel till inriktningsunderlaget om att det infrastrukturella nivålyft som den pågående utveckling förväntas kräva inte enbart kan finansieras utifrån dagens avgiftssystem och tillskottsfinansiering kan komma att behövas
- Swedavia instämmer med Trafikverket att de åtgärder som tas fram bör medföra ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur och att ett robust och tillförlitligt transportsystem är då avgörande för detta
- Swedavia delar Regeringens beslut om att hållbarhet ska integreras i den samhällsekonomiska nyttan men vill att hänsyn till luftfarten och till våra flygplatser bättre integreras i planeringen och beslutsfattandet i inriktningsunderlaget.

## 1 OM MÅL OCH UTMANINGAR I TRANSPORTSYSTEMET

Swedavia anser i likhet med Trafikverket att transportsystemet ska vara inkluderande och tillgodose transportbehovet i lika hög grad för människor med olika förutsättningar i alla delar av landet och vill därför poängtera flygets betydelse för en god tillgänglighet inom landet men också till övriga världen för näringslivet, besöksnäringen och att flyget med detta bidrar till en ökad välfärd genom fler företagsetableringar och fler arbetstillfällen.

Swedavia delar därmed Trafikverkets uppfattning om att en god tillgänglighet är nödvändigt för ett hållbart samhälle, och att denna tillgänglighet ska fortsätta att utvecklas. Swedavia vill emellertid betona att flyget är av stor betydelse för att möjliggöra denna tillgänglighet i vårt avlånga land och att detta bör förstärkas i underlaget. Flyget kommer i framtiden att kunna erbjuda ett effektivt och hållbart sätt att bidra till god tillgänglighet.

Swedavia delar bilden i kapitel 2.3.1. och 2.4.2. om ett fossilfritt transportsystem och arbetar aktivt med att främja och stötta omställningen till fossilfria flyg genom elektrifiering av flygplan samt genom förnybara drivmedel. Swedavia anser dock att flyget i likhet med vägtransporter kommer att vara fortsatt viktigt för att upprätthålla tillgängligheten i hela landet och för att transportera gods med högt varuvärde eller med krav på korta leveranstider. Swedavia anser att elflyget kommer att minska klimatpåverkan samtidigt som nya lokala linjer kan förbättra tillgängligheten och bidra till social hållbarhet i planeringsverksamheten. Vår uppfattning är därför även att elflyget kommer att fungera som ett komplement till kollektivtrafiken i glesbygden. Vi hade därför önskat att elflygets möjligheter hade utvecklats utförligare i underlaget.

Swedavia delar Trafikverkets uppfattning om utmaningen med en minskad klimatpåverkan samtidigt som det finns krav på tillgänglighet till mindre städer och till landsbygden i hela Sverige. Vi önskar att inriktningsunderlaget ännu tydligare lyfter fram inrikesflygets roll. Ungefär 40 flygplatser i Sverige erbjuder daglig reguljär trafik som gör det möjligt för människor att bo och arbeta i hela landet och för företag att etablera sig långt från de stora städerna. Inrikesflyget utgör endast en procent av Sveriges samlade koldioxidutsläpp och den begränsade trafikvolymen gör dessutom att Swedavia och övriga branschaktörer ser en stor potential att fullt ut införa icke fossila bränslen i det svenska inrikesflyget. Swedavia vill belysa att teknikutvecklingen inom flygindustrin och flygtransportsystemet utvecklas mycket snabbt och bidrar kontinuerligt till effektivare resande samt minskad klimat- och miljöpåverkan.

En ytterligare strategisk utmaning som Trafikverket lyfter fram (kapitel 2.3.2. och 2.4.4.) är trafiksystemets robusthet och vikten av att samhället tar ett transportslagsövergripande perspektiv. Swedavia är av uppfattningen att detta perspektiv fortsatt brister i stor del av infrastrukturplaneringen. Transportlagen i Sverige är till stor del kompletterande och nästan varje resa med flyg och tåg

inbegriper minst ett ytterligare transportslag i kedjan från dörr till dörr. Det transportslagsövergripande perspektivet behöver finnas med i all planering. Utgångspunkten får aldrig vara att ställa transportslag mot varandra utan i stället se hur de kan stötta varandra på olika sätt. Detta framhåller Trafikverket som centralt, men vi kan inte se att det fungerar i praktiken i den svenska infrastrukturplaneringen.

I kapitel 2.3.6. och 2.4.6. nämns godstransporter och hur de kan öka sin konkurrenskraft, främst genom ökad pålitlighet, kostnadseffektivitet och att de är kapacitetsstarka. Trafikverket påpekar också att godstransporter består av en kedja som måste beaktas som en helhet. Swedavia delar bilden av ovanstående och av att terminalerna bör vara effektiva samt att alla trafikslag bör miljöeffektiviseras. Sverige är ett exportberoende land och Swedavia instämmer med att väl fungerande godstransporter har stor betydelse för att företagen ska kunna exportera sina varor. Effektiva kopplingar till Sveriges flygplatser är därför av yttersta vikt för de högvärdiga godstransport till och från Sverige. Att använda sig av drönare kan dessutom minska trängseln inom storstadsregionerna genom att avlasta det hårt trafikerade vägtransportnätet samt bidrar till en högre grad av tillförlitlighet inom godstransportsektorn samt bidra till mer hållbara transporter. Swedavia vill också poängtera att stora mängder flyggods transporteras på lastbil till och från kontinenten för att sedan flygas på grund av begränsat linjenät från Sverige. I kapitel 2.3.5. nämns också pandemins påverkan på resandet men Trafikverket nämner dock ej E-handels utveckling både inom konsumentledet och industrin. Mängden fraktflyg har ökat under pandemin och kräver effektiva marktransporter till och från flygplatsen, då fraktkapaciteten har begränsats på grund av färre passagerarplan, som också vanligtvis transporterar frakt. Trafikverket nämner också en anpassning av regelverk och avgiftssystem för de olika trafikslagen och Swedavia har tidigare belyst hur godset tar omvägar via andra länder för att undgå t.ex. tull och införseloms vilket kan negativt bidra till de uppsatta klimat- och miljömål.

Sammanfattat anser Swedavia att bättre kopplingar mellan trafikslagen kan åstadkommas genom effektivare bytespunkter och effektivare omlastningar mellan trafikslagen, både för persontrafik och godstrafik.

## 2

### **OM ATT MÖJLIGGÖRA EN BREDARE TRANSPORTPLANERING OCH TRAFIKENS FRAMTIDA UTVECKLING**

Swedavia delar Trafikverkets syn att det krävs en bredare transportplanering med en hög grad av samordning och samverkan mellan olika myndigheter och aktörer. I de urval av åtgärder som tas upp saknas däremot exempel på flygens roll och möjligheter. Elektrifiering av flyget skulle kunna nämnas samt hur flygplatser kan bidra till effektivare godstransporter samt dess strategiska funktion i godstransportssystemet och i transeuropeiska transportnätverket (TEN-T).

Swedavia vill också poängtera att en bredare transportplanering möjliggörs endast om det tillgängliga underlaget är fullständigt nog för att kunna besluta om

välgrundade inriktningar att följa. Det är därför bekymmersamt att trafikprognoserna i inriktningsunderlaget är främst om väg och järnväg. Prognoser för luftfart saknas delvis då endast inrikestrafiken har tagits upp. För Swedavias flygplatser utgör utrikestrafiken den betydande delen av det totala person- och godstransportarbetet och därmed av transportbehovet till- och från flygplatserna. Att endast trafikprognoser för inrikes lufttrafik visas, både i detta underlag och i underlagsrapporten 2020:187 ”Trafikprognoser – En underlagsrapport till inriktningsunderlaget” som hänvisas till i fotnoten är beklagligt och medför en underskattning av de behov som skapas vid några av Sveriges viktigaste noder för kommunikation och där utrikestrafiken är omfattande.

Flygets godstransporter omnämns endast i ord med påpekandet att den har ett högt varuvärde dock utan att visas i tillhörande tabell tillsammans med väg och järnväg. Det torde därför vara intressant att kunna visa de olika transportslagens totala varuvärden per år jämsides med godstransportarbetet för att kunna ta fram väl avvägda inriktningsunderlag för Sveriges framtida satsningar inom transportsektorn.

Trafikverket nämner också i kapitel 4.4. att flygbranschen har drabbats hårt under pandemin och att man räknar med en lång återhämtningstid innan passagerarantalet är tillbaka på tidigare nivåer. ”Lång” ska i detta sammanhang utläsas som några år och bör således ej inverka på de prioriteringar som görs inom den långsiktiga infrastrukturplaneringen och de åtgärder som bör göras för att möta upp marktransportbehovet till- och från våra flygplatser. Swedavia ser en fortsatt tillväxt av flygtrafiken till år 2038 och vidare i de prognosscenarier som internt har tagits fram.

Swedavia delar emellertid Trafikverkets åsikt att luftfarten ibland inte prioriteras i samhällsplaneringen och understryker därmed behovet av riksintresset. Riksintresset är ett av flygplatsens viktigaste verktyg för att möjliggöra en långsiktig utveckling. Detta gäller samtliga våra flygplatser, men blir extra tydligt på Arlanda som har en unik och avgörande roll som nav för Sveriges nationella och internationella flygförbindelser. För att Arlanda fortsatt ska kunna fullfölja uppdraget att säkerställa nödvändig tillgänglighet krävs att begränsade markområden reserveras för flygplatsens utveckling. Samtidigt har verksamheten, i likhet med hamnar, vägar och järnvägar, en stor påverkan på omgivande bebyggelse i form av exempelvis bullerförorening. Det är därför mycket svårt att identifiera en annan plats i Stockholmsområdet där en ny storflygplats kan etableras.

Swedavia vill betona att digitalisering, teknisk utveckling och automatisering kommer att bidra till miljönyttor inom luftfarten. Utvecklingen kommer dock inte att ersätta behovet av effektiva anslutningar till stambanorna och till kapacitetsstarka vägtransportnoder för att det framtida transportsystemet ska kunna nå full potential och att resan optimeras till fullo.

En ökad internationalisering så som beskrivs i kapitel 3.8. kan medföra möjligheter men också risker för Sveriges tillgänglighet till omvärlden. Det är viktigt att säkerställa ett konkurrenskraftigt transportnät med internationella flyglinjer och effektiva byten till regionala och lokala transportslag för att attrahera företag samt stärka besöksnäringen.

Swedavia delar dessutom LFV's inspel till inriktningsunderlaget i kapitel 6.2.6.6. om att det infrastrukturella nivålyft som den pågående utveckling förväntas kräva inte enbart kan finansieras utifrån dagens avgiftssystem och tillskottfinansiering kan komma att behövas.

Trafikverket omnämner flera risker, däribland risker med elektrifieringen av transportsektorn och Trafikverket betonar särskilt risken med utbyggnaden av laddinfrastruktur och att det offentliga bör ta ett aktivt ansvar för utbyggnaden och driften av denna. Swedavia vill påpeka att en liknande risk finns för de långa ledtider inom utbyggnaden av kraftnätet om denna ska möta upp elektrifiering av luftfarten och de höga effektbehov som kan stundtals krävas.

### 3

## **OM EFFEKTER, SAMHÄLLSEKONOMISK EFFEKTIVITET OCH HÅLLBARHET I PLANERINGSRAMEN OCH OM ATT VÅRDA DET VI HAR**

Swedavia kan konstatera att det är bekymmersamt att effekterna av inriktningarna så som visas i tabellen i kapitel 7.2.1. är mycket lägre när hänsyn tas till kostnaden av de nya stambanorna. Swedavia vill därför åter poängtera vikten av att de nya stambanorna samhällsnytta maximeras med centrala stationslägen som knyter ihop olika transportsystem däribland luftfart. Tidigare utredningar har gjorts för Landvetter flygplats och bör användas i Trafikverkets inriktningsunderlag.<sup>1</sup>

Swedavia delar Regeringens beslut om att hållbarhet ska integreras i den samhällsekonomiska nyttan (kap.7.3), men vill att hänsyn till luftfarten och till våra flygplatser bättre integreras i planeringen och beslutsfattandet i inriktningsunderlaget. De prioriteringsgrunder som nyttjas vid val av åtgärdstyper, bland annat nya stambanorna, bör ta hänsyn till de positiva effekterna som flyget har för social hållbarhet, tillgänglighet och indirekta ekonomiska effekter. Swedavia arbetar också aktivt med flygets klimatomställning och anser att flyget kommer att i framtiden kunna bidra till att stödja Trafikverkets uppsatta klimatmål. Att flyget i så hög grad bortses från de möjligheter den kan ge bidrar till underutnyttjade möjligheter och till felaktiga avvägningar och prioriteringar bland de åtgärdspaket som presenteras i inriktningsunderlaget. Swedavia är av den mening att de samlades effekterna för flyget bör arbetas in i de olika inriktningarna och planeringsramarna.

<sup>1</sup> <http://media.forhandling.sverigeforhandlingen.se/2015/11/Swedavia-Nyttoanalys-151001.pdf>



Swedavia instämmer med Trafikverket att de åtgärder som tas fram bör medföra ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur och att ett robust och tillförlitligt transportsystem är då avgörande för detta. Swedavia uttrycker därför sin oro över att underhållet är eftersatt både inom väg- och järnvägssidan, vilket också negativt påverkar transportsystemets miljö- och klimatavtryck.

Stockholm Arlanda 2021-01-20

-----  
Fredrik Jaresved  
Strategichef, Swedavia AB

[John.nilsson@swedavia.se](mailto:John.nilsson@swedavia.se)

Tel: 076-495 18 10