

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av den svenska transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Det nationella basutbudet består av flygplatserna Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Malmö, Bromma Stockholm, Kiruna, Luleå, Umeå, Åre Östersund, Visby och Ronneby.

Övergripande synpunkter

Swedavias flygplatser möjliggör nationell och internationell tillgänglighet för hela Sverige. Vi menar att transportsystemet ska planeras som en helhet där trafikslagen integreras och sammankopplas. Att knyta samman luftfart och marktransporter är av stor vikt för arbetsmarknad och ekonomisk utveckling, besöksnäring, logistik och totalförsvaret med mera.

Vi ser därför positivt på att nationell plan innehåller en rad förslag på namngivna objekt som utvecklar väg- och järnvägssystemets koppling till Swedavias flygplatser. Det visar att flyget och flygplatser har varit en förutsättning bland de analyser, övervägningar och prioriteringar som Trafikverket gjort under arbetet med planen. De namngivna objekten utvecklar möjligheten att resa till och från flygplatsen med alla trafikslag vilket är positivt för flygplatsernas resenärer och anställda.

Det är mycket positivt att ett flertal av Arlandasamordningens förslag finns i nationell plan som namngivna objekt och att de är högt prioriterade. Flera av objekten ser vi som helt nödvändiga för att ytterligare stärka Stockholm Arlanda Airport som ett multimodalt trafiknav och därmed stärka flygplatsens konkurrenskraft. Det är av stor vikt för att utveckla en bärkraftig nationell och internationell flygmarknad i Sverige.

Ett flertal utredningar har genomförts under de senaste åren kopplat till statens ansvar för flygplatssystemet i Sverige. Strax före sommaren tillsattes ytterligare en utredning med ett brett anslag över statens ansvar. Vi ser det som nödvändigt att nationella planens namngivna objekt med bäring på Swedavias flygplatser beslutas om och genomförs för att få ett så effektivt transportsystem som möjligt.

Flygets roll i transportsystemet

Vi noterar att flyget och flygplatser har en mer framträdande roll i nationell plan 2026–2037 jämfört med tidigare planer. Det är mycket positivt att Trafikverket mer tydligt format nationell plan kring alla fyra trafikslag.

För att ytterligare tydliggöra flygets roll menar vi att planens huvudrapport bör inkludera ett avsnitt som övergripande beskriver hur namngivna objekt i planen gynnar koppling mellan väg- och järnvägsnät och flera av Swedavias flygplatser. Flera objekt i planen gör just det, vilket beskrivs i underlagsrapport om namngivna investeringar. En samlad text i huvudrapporten hade lyft fram detta viktiga fokus och tryckt på att våra trafikslag samplaneras på nationell nivå.

Det är värdefullt att Trafikverket noterar utmaningarna som råder inom inrikesflyget. Vi vill särskilt lyfta den negativa inverkan på inrikesflyget som resepolicyer som förhindrar tjänsteresor med flyg har. Utifrån miljöhänsen blir sådant policyinnehåll missriktat eftersom hållbart flygbränsle finns tillgängligt idag. Vår uppfattning är att resepolicyer snarare bör utformas så att tjänsteresor kan genomföras med flyg där så är lämpligt och att dessa tjänsteresor köper hållbart flygbränsle. Att enbart förbjuda flyg som alternativ i resepolicyer försämrar möjligheten att skapa tillgänglighet i hela landet och skapar inte heller några förutsättningar för flyget att ställa om till fossilfria bränslen. Vi ser positiva exempel runt om i landet där kommuner justerar resepolicyer och tillåter flygresor med hållbart flygbränsle.

Vi menar att följande tre områden i den nationella planen har störst potential att stärka flygets förmåga att bidra till Sveriges näringsliv, regioners och landets konkurrenskraft samt långsiktiga utveckling:

- Namngivna objekt som positivt påverkar Arlandas konkurrenskraft
- Namngivna objekt som utvecklar förutsättningarna för flygplatserna i det nationella basutbudet att fungera som multimodala nav
- Icke namngivna objekt som utvecklar, trimmar och förvaltar det omfattande väg- och järnvägsnät som finns inom våra flygplatsers upptagningsområden

Namngivna objekt

Stockholm Arlanda Airport

Stockholm Arlanda Airport är Sveriges största flygplats och har ett betydande antal resenärer samt anställda, fördelade på ett flertal arbetsgivare. Arlanda har också en omfattande logistikverksamhet, en verksamhet som över tid kommer att utökas.

Det är viktigt att väg- och järnvägsanslutningar till Arlanda fortsatt utvecklas för att kunna möta befolknings- och resenärsökningar. Förbättrade väg- och järnvägsanslutningar stärker Arlandas attraktivitet och funktion som multimodalt nav, vilket i sin tur bidrar till att attrahera flygbolag att etablera linjer till och från viktiga och attraktiva flygnav och destinationer.

Det är mycket positivt att flera av Arlandasamordningens åtgärdsförslag har prioriterats och finns med i Nationell plan. Flera av förslagen har Swedavia och andra förespråkat under lång tid, så som:

- E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm
- E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm
- Märsta station och bangårdsombyggnad
- Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering
- Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)
- Stockholm C och Tomtebodas bangård, delen Tomtebodas bangård

Objekten ser vi gör stor verkan i att ytterligare stärka Stockholm Arlanda Airport som ett multimodalt trafiknav, det skapar nytta lokalt, regionalt och för hela landet. Vi menar att både väg- och järnvägssystemet behöver utvecklas för att omhänderta behov och efterfrågan av marktransporter till och från Arlanda.

Göteborg Landvetter Airport

En ny järnväg mellan Göteborg och Borås med station under flygplatsen bedömer vi har positiv och mycket stor inverkan på Landvetters långsiktiga utveckling. En ny station medför förbättrad tillgänglighet genom kapacitetsstarka och snabba marktransporter och stärker flygplatsens attraktivitet för flygbolag, resenärer och arbetstagare. Tågtrafik till flygplatsen medför hållbara marktransporter, sänkta utsläpp och mildrad trängseln i vägsystemet

Malmö Airport

Det namngivna objektet E65 Svedala – Börringe innebär en förbättrad anslutning till Södra Sturupsvägen och flygplatsen. En ny trafikplats medför förbättrad kapacitet och trafiksäkerhet i vägnätet. Detta är även viktigt då Skånetrafiken under 2026 kommer att införa busstrafik mellan Svedala och flygplatsen.

I och med den kommande busstrafiken till flygplatsen är det också positivt att nationell plan innehåller förbättringar av Ystadbanan.

Kiruna Airport

Vid en flytt av järnvägsstation till nytt läge nära Kiruna centrum följer behov av förbättrade vägkopplingar mellan flygplatsen, järnvägsstationen och centrum.

Namngivna objekt vid 10 % mer medel**Göteborg Landvetter Airport**

Vi bedömer att Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet bör prioriteras och ingå i nationell plan. Vi instämmer i Trafikverkets analys att motet är hårt ansatt under rusningstrafik vilket drabbar både bil- och busstrafik och därmed flygplatsens resenärer och anställda. Eftersom objektet är samhällsekonomiskt lönsamt och bidrar till kapacitet och höjer trafiksäkerheten finns goda skäl att inkludera åtgärden som ett namngivet objekt i slutlig nationell plan.

Icke namngivna objekt, trimningsåtgärder, drift och underhåll

Planens fokus på drift och underhåll i väg- och järnvägsnätet är bra eftersom det är samhällsnyttiga åtgärder som upprätthåller funktion i befintliga trafiksystem. Vidare är det positivt att beloppsgränsen för trimningsåtgärder höjs. Swedavias flygplatser har stora upptagningsområden och vi bedömer att trimningsåtgärder, drift- och underhåll i de områdena gör nytta för vägtrafiks tillgänglighet. Vi hoppas att icke-namngivna åtgärder även kommer riktas till vägnät i flygplatsernas upptagningsområden för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Exempel på möjliga trimningsåtgärder kan vara fullt utbyggd trafikplats Måby vid Arlanda och ytterligare infarter till Luleå, Umeå och Landvetters flygplatser. Samtliga förslag bidrar till förbättrade vägtrafikflöden och trafiksäkerhet samt ökad kapacitet och redundans. Möjliga trimningsåtgärder på järnväg kan vara ombyggnation av korsningspunkterna mellan Arlandabanan och Ostkustbanan vid Skavstaby och Myrbacken. Flera av förslagen är eventuellt föremål för länsplaner, alternativt för medfinansiering från länsplaner. Förslagen kan med fördel utredas i samverkan och genomföras inom rätt plan.

Prioritering och rangordning av namngivna objekt

Det är positivt att Trafikverket delger metod för rangordning av åtgärder samt beskrivning av de kriterier som är grund för denna rangordning. Det borgar för mer insyn i Trafikverkets arbete samtidigt som samverkan och arbetsprocess underlättas. Att ett systemperspektiv med alla fyra trafikslag finns med i arbetet med rangordning är bra och visar att aspekter utöver samhällsekonomi spelat in i Trafikverkets arbete.

Totalförsvaret och krisberedskap

Nationell plan adresserar viktiga åtgärder kring totalförsvaret, beredskap och militär rörlighet. För att Sverige ska möta åtaganden kring värmlandstöd och totalförsvarets upprustning är ett välfungerande och intermodalt transportsystem, som är integrerat med våra grannländer, en nödvändighet. I detta sammanhang spelar Swedavias flygplatser en viktig roll som noder i transportsystemet och som beredskapsflygplatser. Vissa av flygplatserna har funktioner kopplade till Försvarsmakten och totalförsvaret. Nationell plan bör på ett tydligare sätt beskriva flygplatsernas roll för försörjningskedjor och logistik för totalförsvarets behov. Ett intermodalt och samplanerat transportsystem är viktigt både för civila och militära behov.

Övrigt

Vi tycker fortsatt att det är beklagligt Trafikverket valde västlig dragning för Norrbotniabanan i Luleå. Genom att välja bort östlig dragning förloras möjligheten att koppla järnvägen till Luleå Airport vilket innebär att flygplatsen fortsatt enbart har koppling till vägnätet.

Swedavia menar att Roslagsbanans förlängning till Arlanda är en viktig framtidssatsning som förbättrar tillgängligheten från kommuner som idag saknar direkt spårförbindelse till flygplatsen. Samtidigt tillförs robusthet till spårsystemet med ny koppling mellan centrala Stockholm och Arlanda. Det är vår förhoppning att Trafikverket kan bidra till att planeringen av förlängningen kan fortsätta, trots att Roslagsbanan inte ingår i den statliga infrastrukturen.

En förbättrad infrastruktur mellan Märsta och Arlanda medför en attraktiv resmöjlighet för resenärer och anställda samtidigt som robustheten i trafiksystemet vid störningar på Arlandabanan förbättras. Det är även här vår förhoppning att Trafikverket kan bidra till att planering av en sådan utveckling.

Jonas Abrahamsson
VD