

Infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
planering

Per email till:

i.remissvar@regeringskansliet.se och
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2022-10-31

Ref I2022/01350

Remissvar Arlanda flygplats – En plan för framtiden DS 2022:11

Transportföretagen består formellt av sju förbund, varav Transportföretagen Flyg (Svenska Flygbranschen) är ett. Transportföretagen Flyg har över 85 medlemsföretag som anställer ca 5500 personer. Våra medlemsföretag representerar bland annat flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt marktjänster, dvs hela flygsektorn. De flesta av våra medlemsföretag berörs direkt av remissen.

Transportföretagen Flyg har tagit del av DS 2022:11 “Arlanda flygplats - en plan för framtiden” och avger här sitt remissvar.

1. Utgångspunkter för vårt remissvar

a. Flygets betydelse för samhället

Inledningsvis vill vi lyfta fram att flyget är mycket viktigt för Sverige. I ”En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem”¹ från 2017, liksom i många statliga utredningar sedan dess – och även i den föreliggande – slås fast hur viktigt flyget är för Sveriges tillgänglighet, ekonomi, konkurrenskraft och att flyget spelar en viktig roll genom att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter, såväl inrikes som utrikes. Flyget är en del av transportsystemet och måste få utvecklas i samverkan och i takt med andra trafikslag. I förordet till flygstrategin från 2017 skriver dåvarande infrastrukturministern Anna Johansson att förutsättningarna för flygets ska förbättras, samtidigt som åtgärder måste vidtas för att minska flygets klimatpåverkan. Denna slutsats – denna dualism i flygfrågan – är fortsatt gällande enligt vår mening.

Mot bakgrund av flygets centrala betydelse för Sverige och Sveriges ekonomi noterar vi att utredningens konsekvensanalys inte går särskilt djupt vad gäller förslagets konsekvenser för

¹ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/01/regeringen-presenterar-en-svensk-flygstrategi/>



samhällsekonomi och tillgängligheten med flyg i och till och från Sverige för människor och företag. Det anser vi vara en brist i underlaget som gör att vidare analyser kommer att bli nödvändiga. Vi återkommer till det i det följande.

b. Flygets fossilfria omställning

För det andra vill Transportföretagen vara tydliga med att flyget, liksom alla andra branscher, ska ställa om till fossilfrihet. Flera lösningar finns inom räckhåll men då krävs en nationell satsning på ett konkurrenskraftigt svenskt fossilfritt flyg. En satsning som både ska leda till kraftigt sänkta utsläpp och bibehållen eller helst ökad tillgänglighet samt bidra till nya arbetstillfällen och stärkt konkurrenskraft.

Den svenska flygbranschens aktörer är fast beslutna att minska utsläppen i linje med globala, europeiska och nationella klimatmål.

- Vid den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO's generalförsamling som nyligen avslutades i Montreal, beslutade 193 stater – dvs nästan enhälligt – ett nytt långsiktigt mål för minskning av utsläpp det så kallade LTAG (Long-term Aspirational Goal for International Aviation CO2 Emissions Reductions). Samtidigt skärptes det globala marknadsbaserade styrmedlet CORSIA som ska reglera det internationella flygets koldioxidutsläpp.
- Inom den internationella flygtrafiken strävar man efter att minska koldioxidutsläppen till nettonoll före 2050. Det är målbilden både för det internationella flygets organisationer samt de europeiska organisationerna.
- Samtidigt i Europa pågår lagstiftningsarbete inom ramen för EUs Fit for 55 paket med flera förslag på nya och ändrade regler som syftar till att minska flygets utsläpp.
- Den samlade svenska flygbranschen har i sin färdplan inom ramen för Fossilfritt Sverige satt upp ett mål om fossilfritt inrikesflyg till 2030 och att allt flyg som startar vid svenska flygplatser, både in- och utrikes, ska vara fossilfritt 2045. Branschen står bakom färdplanen och välkomnar alla åtgärder som bidrar till dess uppfyllande.

Hållbarhetsfrågor står således högst upp på agendan och branschens aktörer gör nu omfattande investeringar och satsningar för att minska utsläppen. Det handlar bland annat om att förnya flygplansflottan, öka belägningsgraderna, upphandla fossilfritt flygbränsle utöver reduktionsplikten samt underlätta för slutkonsumenter att välja det vid reseköpet. Det handlar även om att göra flygplatsdriften fossilfri och att skapa ett luftrum som möjliggör energieffektivast möjliga flygningar. Vidare handlar det om innovativa forsknings- och utvecklingsinsatser för att skynda på utvecklingen av vätgas och el som framtida energibärare i flygplan, och om utveckling av motorerna för dessa. De svenska aktörerna ligger redan i framkant internationellt när det gäller utvecklingen av hållbarare luftfart. Med rätt utformade stöd och incitament kan denna utveckling accelereras ytterligare och därmed bidra till att miljömålen nås.

Målen i vår fossilfria färdplan existerar dock inte i ett vacuum utan innehåller ett antal villkor för att målen ska kunna uppnås. Även andra måste bidra och skapa förutsättningar för måluppfyllelse. Flygbranschen behöver precis som alla andra branscher, samverka med, och få stöd av samhällets övriga aktörer – inklusive det allmänna – för att målen i färdplanen ska nås. Det gäller inte minst tillgången på hållbart flygbränsle som måste stimuleras så det finns i tillräckligt stora mängder för att priset ska möjliggöra ett konkurrenskraftigt fossilfritt flyg. Det är mot denna bakgrund Transportföretagen Flyg endast kan stå bakom förslag som tydligt backar upp flygets fossilfria färdplan. Vi återkommer även till detta i det följande.

Uppfylldandet av flygets klimatmål kommer kräva omfattande och långsiktiga miljardinvesteringar för våra medlemmar och den övriga svenska flygnärings. Incitament och långsiktiga spelregler som stöttar och kompletterar dessa privata investeringar är en nyckelfaktor under kommande år.

Vi kan konstatera att det nu är över fyra år sedan som den svenska flygbranschen lämnade in sin färdplan till regeringen avseende ett fossilfritt flyg 2045. Den kanske enskilt viktigaste faktorn för att flyget ska nå målen är att staten bidrar till att få i gång en storskalig inhemsk produktion av hållbart flygbränsle. Transportföretagen Flyg oroas över att mycket lite har hänt på detta område trots att kunskap, teknologi och kostnader till stor del är kända. Detsamma gäller den redan nämnda nationella flygstrategi som presenterades 2017 och som redan då hade kunnat leda till en storsatsning på hållbart flyg med ökad tillgänglighet och konkurrenskraft. Transportföretagen Flyg kan konstatera att regeringen på de allra flesta punkter dessvärre inte genomfört det som lyfts fram i strategin.

c. Pandemin och Rysslands invasion av Ukraina

Svenska flygnärings befinner sig fortfarande i en pandemisvacka. Eurocontrol bekräftar att den svenska flygmarknaden inte hänger med återhämtningen i övriga EU länder. Den svenska återhämtningen ligger när detta remissvar skrivs på ca 76 procent att jämföra med genomsnittet i Europa på 88 procent av 2019 års trafik.² Det är väldigt tydligt att den svenska flygbranschen inte är genom krisen ännu. Detta bekräftas även i Transportstyrelsens passagerarprognos för åren 2022-2028 som nyligen publicerades.³

Dessutom påverkas flygindustrin negativt av Rysslands invasion av Ukraina. Den snabbaste, mest ekonomiska och minst energikrävande flygvägen till Asien är helt blockerad för europeiska flygbolag, energi- och bränslepriserna har stigit kraftigt och den allmänna försvagningen av ekonomin vi ser framför oss är alla faktorer som saktar ner flygets återhämtning och skapar ytterligare osäkerhet.

Flyget är helt klart det transportslag som drabbats hårdast av pandemins negativa effekter på resandet. Transportföretagen Flyg hade före pandemin över 100 medlemmar med ca 10000 anställda. Nu har förbundet ca 85 företag med ca 5500 anställda. Ett av våra inrikesflygbolag är fortfarande i rekonstruktion. Sveriges flyglinjenät – både inrikes och utrikes – är fortfarande klart reducerat och trots positiv utveckling vad gäller trafikens återväxt är det en bra bit kvar innan flyget når tidigare trafik- och passagerarnivåer.

Effekterna av pandemin visar att de oftast är mindre flygbolag och mindre flygplatser som har svårast att återetablera flyglinjer respektive få tillbaka trafiken. Detta drabbar främst mindre destinationer. Fortfarande är det flera regionala flygplatser som står helt utan reguljär flygtrafik efter pandemin. Nya avgiftsökningar riskerar därför att ytterligare pressa mindre flygbolag. Därmed riskerar mindre orter att förbli utan flygtrafik, vilket kommer inskränka på många medborgares möjlighet till tillgänglighet och riskerar försämra utsikterna till företagsetableringar.

Trots mycket låga trafikvolym under pandemin hölls flygets infrastruktur på marken och i luften helt eller delvis öppet. Detta var ett medvetet val av regeringen för att möjliggöra samhällsviktigt och samhällskritiskt flyg, och för att bidra till samhällets beredskap. Då flygets infrastruktur till största delen finansieras genom avgifter som betalas av det kommersiella flyget har den viktiga balansen

² <https://www.eurocontrol.int/Economics/DailyTrafficVariation-States.html?ectl-public>

³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2022/flygets-aterhamtning-saktar-in/>

mellan kostnads- och intäktssidan påverkats kraftigt. Stora underskott i flygets infrastrukturfinansiering är resultatet. Detta gäller således både på marken – flygplatserna – och i luften – flygtrafikledningen.

Den svenska flygnärings, som fortfarande befinner sig under uppstart efter pandemin, möts nu av stora utmaningar varav en är stora kostnadsökningar. Om regeringen och i förekommande fall EU inte agerar kommer flyget – med sin av pandemin betydligt försvagade ekonomi – behöva betala tillbaka pandemiunderkotten, samtidigt som det måste absorbera de ökade kostnader som Rysslands invasion av Ukraina och flygets klimatomställning medför. I klartext betyder det att framtida passagerare kommer att behöva betala tillbaka underskotten som skapats för att luftfartssystemet hållits öppet under pandemin. Det här förhållandet har inte belysts tillräckligt i utredningen vilket är lite konstigt eftersom det definitivt påverkar flygets förmåga att finansiera befintlig och framtida infrastruktur och andra nödvändiga investeringar som utredningen lyfter fram drivet av omställningen, flygsäkerheten med mera.

I sammanhanget vill vi även lyfta upp situationen att Arlandas användare under pandemin och flygets återstart även fortsatt finansierar infrastrukturen inklusive säkerhetskontrollerna genom avgifter. Den legitima utgångspunkten är att avgifter ska betalas för infrastruktur som man använder och att infrastrukturen självklart ska ”fungera”. Men då måste motsatsförhållandet också gälla dvs. användarna ska inte betala för infrastruktur som man inte använt och ej heller behöva betala fullt pris för fallerande infrastruktur.

d. Elflyg och drönare

Slutligen vill Transportföretagen Flyg kortfattat beskriva den snabba tekniska utvecklingen inom flyget där bland annat batterier och vätgas kommer att bli viktiga energibärare. Det pågår omfattande forskning och utveckling gällande både elflygplan, eVTOL som startar och landar vertikalt samt drönare för kommersiellt/industriellt bruk. Vår bedömning är att flera av dessa nya typer av farkoster kommer vara i drift vid svenska flygplatser redan 2030. Elflygplan, eVTOL och drönare förväntas rita om delar av tillgänglighets- transport- och logistikkartorna och kunna trafikera flygplatser som idag omgärdas av operationella begränsningar som motiveras av strikta buller- och miljökrav. Flygplatser som idag inte har trafik kan med dessa typer av flyg öppna för kommersiellt flyg. Samtidigt kommer nya konventionella flygplatser och VTOL-flygplatser i och kring städerna, befolkningscentra, attraktioner, turistmål och industrier efterfrågas.

Denna utveckling kommer att ställa krav på ny infrastruktur både på marken och i luften. Det kommer i sin tur att innebära ökade kostnader för luftfartssystemet att absorbera. Möjligheterna att skapa ny hållbar mobilitet och nya fossilfria och tystare mobilitetslösningar bedöms vara stora men Transportföretagen Flyg kan konstatera att det offentliga ännu inte meddelat om eller hur man avser att stötta denna uppgradering av luftfartssystemet. Vår bedömning är dagens användare av luftfartssystemet inte ensamt kan förväntas bära infrastrukturkostnaderna för utvecklingen av den nya luftfartseran.

2. Synpunkter och ställningstaganden

a. *Effektiv infrastruktur och funktion*

Till att börja med kan Transportföretagen Flyg konstatera att Arlanda flygplats – En plan för framtiden (DS 2022:11) är ett gediget betänkande där många av förslagen kan välkomnas.

Framför allt uppskattar vi beskrivningen av flygets roll i samhället. Tillgänglighet inom och till och från landet är avgörande för Sveriges företagsklimat och vi delar utredningens bedömning av flygets betydelse för tillväxt, men skulle även lägga till flygets betydelse för att hela Sverige ska leva och kunna delta och bidra. Flyget gör Sverige mindre, mer tillgängligt, och mindre sårbart.

Arlanda flygplats har givetvis en särställning, men samtidigt inte ett ”betydelse-monopol”. Flyget är ett system och samtliga flygplatser utgör viktiga beståndsdelar av systemet. Flyget är inte heller ensamt viktigt utan är en del av ett sammanhållet transportsystem som måste utvecklas tillsammans med planering av väg- och järnvägstrafik samt sjöfart för en hållbar och effektiv transportförsörjning.

Frågan om Arlandas framtida utveckling är viktigt för Stockholmsregionen men även för hela landet. Om hela Sverige ska vara ett attraktivt land att investera och starta företag i måste flyget tillsammans med de andra trafikslagen skapa de rätta förutsättningarna. Nyindustrialiseringen vi just nu bevittnar, där vi välkomnar hela världen att tillsammans med oss utveckla och tillverka framtidens hållbara teknik i Sverige, står på förutsättningen att vi har goda förbindelser och god tillgänglighet inom och till och från landet. Det har kommenterats gång på gång hur viktigt det är för Sverige som ett export- och importberoende land i utkanten av Europa att kunna erbjuda god åtkomst marknader och kompetens. Vår bedömning är att detta kommer bli allt viktigare i framtiden.

Även om frågan om Arlandas långsiktiga utveckling är stor och komplex så anser Transportföretagen Flyg att flera av områdena har behandlats i ett antal utredningar under de senaste åren och att det nu till stor del handlar om att agera snarare än att fortsätta att utreda. Det är i sammanhanget en besvikelse att Arlandarådets rapport inte publicerades eftersom vi förlorat dyrbar tid att utveckla och stärka Arlanda och flygets infrastruktur.

Flygets roll för Sverige är viktig att påpeka vilket görs förtjänstfullt i utredningen men detta måste också speglas fullt ut i de åtgärder som genomförs. Vikten av långsiktighet i infrastrukturplaneringen kan inte heller betonas tillräckligt. Transportinfrastrukturen i Sverige har under flera år präglats av ryckighet avseende den långsiktiga inriktningen i ett antal större projekt. Nu bör regeringen ta möjligheten att besluta om en långsiktig inriktning för Arlanda, inklusive en kraftsamling avseende transporter till och från till flygplatsen för både passagerare, anställda på flygplatsen och andra besökare till Arlanda.

Transportföretagen Flyg anser i det sammanhanget att betänkandet har ett så brett perspektiv att det är svårt att avgöra vad som är betänkandets huvudfokus i fråga om Arlandas fortsatta utveckling. Transportföretagen Flyg anser att det är fyra fokusområden som är viktigast att hantera. Dessa är:

- Terminalkapacitet och resenärsprocesser.
- Taxi- och rullbanekapacitet.
- Luftrumsutformning.
- Väg- och järnvägsanslutningar.

De senaste årens turbulens i trafikutvecklingen gör att Transportföretagen Flyg anser att det inte bör läggas allt för mycket vikt vid framtida prognoser då träffsäkerheten i dessa riskerar att vara låg. Arlanda är en internationell storflygplats som ska säkra tillgänglighet inom och till och från Sverige. Transportföretagen anser att ett antal åtgärder behöver genomföras på Arlanda oavsett ökningstakt och exakta framtida volymer. Det räcker med att konstatera att vi ser en långsiktig ökning av antalet resenärer och flygplansrörelser för att motivera flera av de insatser som föreslås i utredningen.

Transportföretagen Flyg stöder även fullt ut förslaget att Arlanda snarast måste få en modern gränskontroll samt i övrigt använda biometrisk lösningar som börjar bli standard på storflygplatser runt om i världen. Det handlar även om implementering av övrig ny teknologi och automatiserade lösningar i resenärsprocessen för att förenkla och snabba upp flöden. Redan idag har Arlanda kommit efter många av sina konkurrenter.

Digitalisering och automatisering skapar möjligheter men också hot på grund av cyberterrorism, sabotage med mera. Utvecklingen av Arlanda behöver fullt ut nyttja ny teknik men med tillräcklig redundans för att klara störningar. Det är viktigt att detta område beaktas när alltmer av flygplatsdriften blir digital och uppkopplad.

Transportföretagen Flyg välkomnar även skrivningarna om klimatanpassning. Klimatrelaterade fenomen i form av till exempel kraftiga regn och stormar får inte medföra störningar som hade kunnat undvikas.

Vidare välkomnas förslaget om att Arlanda ska ha en särställning i flygplatssystemet och att regeringen ska förbehålla sig rätten att tillåtlighetspröva verksamheten och därmed ta både miljöskyddsmässig, arbetsmarknadspolitisk och regionalpolitisk hänsyn.

Transportföretagen Flyg är dock tveksamma till utredningens förslag om att peka ut enskilda linjer av samhällsintresse. Intentionen kan tyckas god men detta kan variera över tid och vara svårt att dra gränserna vad som ska anses vara en samhällsnyttig linje eller ej. Vi har dessutom en konkurrensutsatt marknad i grunden och fokus bör snarare vara att säkerställa ramvillkor som gör det möjligt att upprätthålla kommersiell trafik i största möjliga mån. Vid kraftiga trafikneddragningar, bland annat på grund av oförutsedda externa händelser, bör beslut om trafikplikt kunna ske utifrån enskilda fall och linje för linje.

b. Avgifter och kostnader

Transportföretagen Flyg är kritisk till förslaget om kraftigt höjda avgifter i peak. Grundorsaken till att det är trångt i peaktid är att det är då människor vill och behöver att resa. Arlanda har och kommer att ha en trafikstruktur där merparten av resorna kommer att gå morgon och eftermiddag/kväll för att möta efterfrågan. Att med hjälp av priset försöka flytta trafik över dygnet riskerar att påverka tillgängligheten negativt. Vidare så riskerar det att leda till en kraftig fördyring för de bolag som trafikerar Arlanda när efterfrågan är som störst och som i praktiken inte har någon möjlighet att flytta trafik till andra tiden på dygnet. Vill Arlanda fortsatt vara attraktivt för nätverksbolag är det ännu viktigare att erbjuda hög och attraktiv kapacitet i peak.

Snarare än att arbeta med avgifter och andra pålagor för att försöka styra om trafiken för att passa in i nuvarande kapacitet menar Transportföretagen Flyg att det i stället krävs ett antal fysiska åtgärder i form av:

- Förstärkta av-och påfarter i taxibanesystemet.
- Förlängning av bana 3.
- Fler uppställningsplatser.
- Parallella mixade operationer.

Transportföretagen Flyg har även en farhåga att utvecklingen av Arlanda riskerar att bli kostsam och att det inte finns tillräckligt utrett hur den ska finansieras. Luftfartens finansiering bygger i grunden på att användarna finansierar infrastrukturen via avgifter. Ökade kostnader har historiskt belastat flygplatsens användare (framför allt flygbolagen) och troligtvis kommer detta att gälla även framöver. Därmed gäller det att ha en tät och konstruktiv dialog för att hantera utvecklingen på ett sätt som är hållbart för alla parter. Samma sak gäller utredningens resonemang kring ökad upplåning (troligtvis med relativt högt ränteläge), alternativt delvis privatisering. Transportföretagen Flyg vill vara tydliga med att detta skulle kräva ingående analyser av hur det skulle påverka avkastningskrav och flygplatsavgifterna på sikt.

Det går troligtvis att utveckla Arlanda till en ytterst väl fungerande storflygplats men det måste ske på ett ekonomiskt hållbart sätt för alla inblandade. Flygbolagen verkar på en hårt konkurrensutsatt marknad och måste dessutom klara av att absorbera flera ökande kostnader, bland annat hänförligt till klimatomställningen, stigande myndighetsavgifter och återbetalningen av de stora underskott som ackumulerats under pandemin i flygets infrastrukturfinansieringssystem, samt det allmänt ökande kostnadsläget.

Transportföretagen Flygs bedömning är att det behövs en djupare analys av ekonomin i det svenska flygplatssystemet efter pandemin innan beslut tas i finansieringsfrågan. Vidare bör ekonomin för Swedavias flygplatser redovisas transparent så att flygplatsernas användare och allmänheten får möjlighet att bedöma om nuvarande ordning är framtidssäkrad. Vi förväntar oss att pågående flygplatsutredningen analyserar detta i mer detalj.

Slutligen anser Transportföretagen Flyg att det viktigt med attraktiva villkor och arbetsförhållanden för medlemsföretagen och deras personal, i detta fall primärt flygbolagen. Kostnaderna behöver ligga på en rimlig nivå och Arlanda måste även tillgodose tillgång till kontor och serviceutrymmen och i övrigt vara en attraktiv miljö för flygbolagen att verka i. Samma princip gäller de viktiga marktjänstföretagen.

c. Ökad kapacitet i luften och på marken

Transportföretagen Flyg välkomnar skrivningarna om att snarast utreda möjligheten att införa så kallade parallella mixade operationer vilket skulle kunna öka den totala kapaciteten i peak. Som konstateras i utredningen krävs en modernisering av luftrummet i Sverige och runt Arlanda. Transportföretagen Flyg anser att tempot i arbetet kan öka och att det är viktigt att de förslag som tas fram verkligen genomförs så snabbt som möjligt.

När det gäller markinfrastrukturen anser vi att Arlanda måste kunna erbjuda en smidig reseupplevelse för alla typer av resor där resan ”dörr-till-dörr” står i fokus. Detta är en stor utmaning, innefattar många aktörer och bör ha hög prioritet i närtid.

Transportföretagen Flyg välkomnar en Arlandaförhandling kring marktransporterna. Samtidigt kan vi konstatera att frågan kring förstärkt väg- och järnvägskapacitet har utretts tidigare och att det finns ett antal relativt färdiga förslag från Trafikverket. Här handlar det snarare om att säkra finansiering och

byggstart genom att snarast få med dessa projekt i Trafikverkets nationella plan. Transportföretagen Flyg anser att ökad väg- och järnvägskapacitet behövs tidigare än vad som ligger i utredningens förslag. Att förbättra för kollektivtrafikens möjligheter – inklusive busstrafikens anslutningspunkter – vid Arlanda måste vara en hög prioritet.

Transportföretagen Flyg är tveksamma till att målet med en Arlandaförhandling ska vara att nå ett procentuellt mål om kollektivtrafikandel. Det bör snarare handla om att göra kollektivt resande så attraktivt att fler har möjlighet att välja detta. Ett stort antal resenärer har start- och slutpunkt på ställen där det inte nödvändigtvis är ekonomiskt försvarbart att bygga ut kollektivtrafiken till Arlanda. Vägbyråns trafik tar snabba steg mot fossilfrihet och Transportföretagen Flyg anser att det är viktigt att även säkerställa den långsiktiga möjligheten att ta sig snabbt och effektivt med bil och buss till och från Arlanda.

Transportföretagen Flyg stöttar förslaget om att inom ramen för de juridiska förutsättningarna snarast inleda förhandling med A-Train för att ta bort passageavgiften. Sänkta priser kommer att vara centralt för att nå målet om ökat kollektivresande och Transportföretagen anser även att man bör undersöka möjligheterna att lösa avtalet i förväg. Transportföretagen Flyg menar att förutsättningarna för all kollektivtrafik till Arlanda måste förbättras.

d. Bromma flygplats

Utredningen ger Brommafrågan stor betydelse när det gäller förutsättningarna för Arlandas utveckling. Transportföretagen Flyg kommenterade redan som svar på utredningen Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (DS 2021:25) att en förtida nedläggning av Bromma inte är motiverad. Vi står fast vid det ställningstagandet. De långsiktiga utmaningarna för Arlanda är tillräckligt stora även utan hänsyn tagen till den komplexitet som det innebär att flytta över trafiken från Bromma.

Transportföretagen Flyg observerar att det finns det en outredd kostnads- och finansieringsfråga för det fallet att trafiken och verksamheterna på Bromma skulle flyttas över till Arlanda (så kallad ”Brommafiering” av Arlanda). Det är en svaghet i utredningen. Kapacitetsfrågan i Stockholmsområdet är också något som bör analyseras noggrannare för att bevara god tillgänglighet där målet bör vara att skapa förutsättningar för tillräcklig infrastrukturkapacitet för flyget i Stockholmsregionen oavsett antal flygplatser.

Vidare anser Transportföretagen Flyg att målet för flygets fossilfria omställning är ett övergripande mål: flyget är ett system, och flygets klimatmål ett systemmål. Utöver det kan det finnas utrymme att vissa flygplatser omfattas av succesivt striktare miljökrav än andra flygplatser. Det kan med fördel gälla stadsnära flygplatser. Men det bör utredas vidare om finansieringen av en sådan differentiering kan lösas helt eller delvis utanför normala brukaravgifter särskilt i nuvarande läge där av tidigare angivna skäl flygets avgifter förväntas gå upp.

Transportföretagen Flyg ser en trend mot mindre farkoster på lång sikt, delvis drivet av elektrifiering och/eller vätgas. Detta leder till ökat antal rörelser med olika prestanda vilket kan bli en betydande utmaning för Arlanda att hantera. Detta behöver utredas mer i detalj och har en tydlig koppling till diskussionen om flygplatserna i Stockholmsregionen. Utredningen konstaterar att det är ett relativt komplicerat regelverk som styr fördelningen av start- och landningstider om trafik ska flyttas från Bromma till Arlanda. Med tanke på att merparten av trafiken på Bromma är koncentrerad till peaktid så kommer det oundvikligen att uppstå trängselproblematik under morgon och eftermiddag/kväll om

trafiken ska flyttas över. Vi finner det inte tillräckligt utrett hur detta kan komma att påverka flygkapaciteten i Stockholmsområdet och tillgängligheten till och från regionen.

Transportföretagen Flyg har svårt att följa logiken kring utredningens föreslagna tidplan för utvecklingen av Bromma där flygplatsen endast skulle tillåtas hantera helt fossilfri flygtrafik efter 2030 fram till avveckling 2035. Vår bedömning är att de investeringar som krävs om fönstret för den fossilfria driften endast är cirka fem år är svåra att motivera. Dessutom är vår bedömning att det inte kommer att finnas tillgång till el(hybrid) flyg med tillräckliga prestanda och i tillräcklig mängd redan 2030. Att kräva hundra procent fossilfria bränslen vid en enskild flygplats kommer heller inte fungera konkurrensmässigt och eventuellt inte heller regulatoriskt. Flyget är ett system, och flygets klimatmål ett systemmål.

Transportföretagens Flyg kan emellertid se att Bromma på sikt utvecklas till en helt fossilfri flygplats. Och dessutom en flygplats där det utsläppsfria och tystare eldrivna flyget premieras och gradvis ökar i takt med den tekniska utvecklingen. Detta måste självklart ske i takt med den tekniska utvecklingen men med målet: så stor andel eldrivet flyg, så fort som praktiskt möjligt. I samband med det bör man hitta en modell där ett stort antal bostäder kan byggas samtidigt som långsiktig flygverksamhet finns kvar. Sanering av Bromma, vilket föreslås i utredningen, bör inte belasta Swedavia eller nuvarande verksamheter och är endast nödvändigt för delar av ytan om viss flygtrafik får fortsätta långsiktigt.

Bromma har i dagsläget en omfattande flygplansservice- och underhållsverksamhet som hanterar både nationella och internationella kunder och dess flygplan och helikoptrar. En stor del, av underhållsverksamheten hanterar samhällsviktigt flyg, inte sällan av tidskritisk natur där verksamheten är en förutsättning för att hålla farkoster i luften. Vid en eventuell flytt till Arlanda är det direkt samhällskritiskt att denna verksamhet försäkras goda villkor.

Det är förenat med utmaningar att integrera samhällsviktigt flyg på en slotkontrollerad flygplats eftersom olika prioriteringar gäller för olika typer av operationer; akuta och andra tidskritiska transporter måste samsas med reguljär trafik som också har tider att passa. Vid en flytt av verksamheten från en slotkontrollerad flygplats till en annan slotkontrollerad flygplats ökar utmaningarna. Även allmänflyget riskerar att få alltför stora begränsningar och fördyringar på Arlanda. Utredningen har inte enligt vår uppfattning analyserat detta tillräckligt djupt och Transportföretagen Flyg ställer sig därför tveksam till en flytt av dessa verksamheter till Arlanda under nuvarande omständigheter.

I sammanhanget bör det noteras att det är relativt få storstadsområden av Stockholms storlek som endast har en flygplats. Flygtrafik är en diversifierad verksamhet där den kommersiella passagerar- och fraktrafiken med större flygplan oftast hanteras på en huvudflygplats medan övrig flygtrafik hanteras på en sekundär flygplats. I detta finns även en inbyggd redundans för den mest kritiska flygtrafiken. Transportföretagen Flyg välkomnar förslaget om att flera myndigheter ska se över behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet. Transportföretagen vill dock påminna om att det endast är några år sedan som stockholmsregionens flygplatskapacitet utreddes och att en hel del kunskap och underlag redan finns tillgängligt i denna fråga.

e. Arlandas roll i flygets klimatomställning

Utredningen föreslår en flygbränslekommission och en nationell flygbränsleplan. Det är bra att frågan lyfts och vi ställer oss principiellt positiva till förslagen. Samtidigt anser vi att mycket redan har utretts

och att problemställningarna är väl kända vid det här laget. Nu måste prioriteringen vara att få i gång storskalig inhemsk produktion av hållbara flygbränslen till ett rimligt pris för flyget.

Arlanda är en central fysisk plats för tankning av fossilfritt flygbränsle samt på längre sikt för laddning av elflygplan och tankning av vätgas. Tillgången till energi/bränsle är dock delvis utanför Arlandas rådighet då det är en nationell angelägenhet som är större än Arlandafrågan i sig. Frågan har även koppling till reduktionsplikten i Sverige och EU, flygets roll i EU-ETS med mera. Transportföretagen Flyg är alltså tveksam till hur mycket denna fråga bör kopplas specifikt till Arlanda som plats.

Prioriteten bör vara att få in mer och mer fossilfritt bränsle i det svenska flyget i linje med flygbranschens fossilfria färdplan. Det innebär att mer och mer fossilfritt bränsle görs tillgängligt på bland annat Arlanda i den volym som krävs för att nå uppsatta mål. Fossilfritt bränsle hanteras dock i befintlig infrastruktur på Arlanda och distributionen och tillgängliggörandet bör i inte sig vara ett stort problem.

Elförsörjning och vätgashantering på flygplatsen kan utgöra en långsiktig utmaning men detta bör snarare ingå i Swedavias löpande verksamhet att hantera.

Vår slutsats är – som redan klargjorts – att den fossilfria omställningen har och ska ha högsta prioritet för luftfarten. Detta är dock en nationell och internationell fråga som primärt inte bör hänföras till utvecklingen av en enskild flygplats. Dessutom är flygets klimatmål som redan påpekats ett systemmål.

För Arlandas fortsatta utveckling bör fokus bland annat vara kapacitet i luften, i terminaler och i angringen, effektiva och automatiserade passagerarprocesser samt attraktiva villkor för flygbolagen. Detta ska givetvis ske på ett sätt som uppfyller utsläppskraven men den frågan hör enligt Transportföretagen Flyg hemma en nivå över utvecklingen av Arlanda som flygplats.

f. Konkurrensen mellan Arlanda och andra storflygplatser

Åren innan pandemin hade Arlanda en sämre passagerarutveckling jämfört med både de övriga huvudstadsflygplatserna i Norden och flera av Europas övriga huvudstadsflygplatser. Hittills under 2022 kan vi konstatera att Arlanda haft en något långsammare återhämtning än Copenhagen Airport och Oslo Airport. Regeringen har flera gånger uttryckt att Arlanda ska bli Nordens ledande flygplats men de åtgärder som krävs för detta har dessvärre uteblivit. Transportföretagen Flyg kan inte nog understryka vikten av den tillgänglighet som Arlanda skapar för Sverige.

Flygbolagen verkar på en avreglerad, internationell och konkurrensutsatt marknad. Allt fler flygbolag har även en svagare anknytning till en specifik flygplats eller ett specifikt land än vad som varit fallet historiskt. Det innebär att flygplatser inte längre kan ta flygbolags- och linjeetableringar för givet. I stället handlar det om att, i hård konkurrens, erbjuda attraktiva villkor för flygbolagen samt i övrigt erbjuda en attraktiv marknad med effektiva och kostnadseffektiva marktransporter samt smidiga passagerarprocesser. I konkurrens med andra flygplatser behöver Arlanda bland annat kunna erbjuda attraktiva start- och landningstider, tillgång till kostnadseffektiva marktjänster, en sammanhållen verksamhet i terminalsystemet, adekvata kontor och serviceutrymmen, smidiga tillståndsprocesser och mycket mer.

Att utveckla Nordens ledande flygplats kräver en kraftsamling där signalen från ägaren behöver vara tydlig och långsiktig. Det faktum att Arlanda verkar på en konkurrensutsatt marknad gör det ännu mer kritiskt att satsningar och åtgärder är samordnade hos samtliga inblandade, från Staten till Swedavia samt samtliga regioner, kommuner och företag som alla är en del av Arlandas långsiktiga utveckling.

Utöver detta tillkommer vikten av attraktiva nationella ramvillkor avseende flygplatsavgifter, skatter och övriga stöd och incitament för de flygbolag som avser att utveckla flygtrafik på Arlanda. I detta sammanhang är Transportföretagen Flygs bedömning att hållbarhetsaspekten kommer att bli alltmer central under kommande år.

Sverige är det land i EU som har längst mellan landsändarna. Därmed fyller Arlanda en mycket viktig funktion för att erbjuda transfermöjligheter till stora delar av landet. Genom fler direktlinjer till utlandet möjliggör Arlanda för resenärer att med ett enda byte kunna ta sig till och från hela Sverige och ut i världen. För ett utrikeshandelsorienterat, utåtriktat och öppet land som Sverige kan denna möjlighet inte nog understrykas. För utländska företag som utvärderar att etablera eller utöka verksamhet i Norden är tillgång till effektiva flygförbindelser en av de viktigaste faktorerna. Vi kan se hur både Finland, Norge och Danmark under lång tid satsat strategiskt på sina huvudstadsflygplatser. En liknande kraftsamling har dessvärre inte skett i Sverige vilket förklarar varför Arlandas attraktivitet minskat jämfört med grannländerna.

Transportföretagen Flyg står till Infrastrukturdepartementets förfogande för ytterligare frågor eller förtydliganden angående vårt remissvar, eller andra flygfrågor.

Med vänliga hälsningar,

Transportföretagen Flyg

Fredrik Kämpfe
Branschchef