

Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet. SOU 2025:67

Sammanfattning

- SKR vill framföra att vi ser positivt på den pågående utredningen om statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser. Vi ser ett stort behov av att staten har en helhetssyn på flygplatssystemet av vilket Arlanda är en del.
- SKR anser att statligt ansvar för finansiering bör vara vägledande för de infrastruktursatsningar som föreslås. Investeringar av nationell betydelse bör inte belasta enskilda kommuner eller regioner.
- SKR vill samtidigt understryka att förslag om satsningar på infrastruktur till och från Arlanda behöver hanteras i konkurrens med andra angelägna satsningar i den nationella planen.
- SKR ställer sig tveksam till förslaget om trängselskatt, då dess primära syfte bör vara att minska trängsel – inte att finansiera statlig infrastruktur.
- Med hänsyn till behovet av en hållbar omställning delar SKR uppfattningen om att det är nödvändigt att öka kollektivtrafikandelen till flygplatsen.
- SKR anser att frågan om stationsavgiften måste lösas, och bedömer att en avskaffad avgift är en central åtgärd för att skapa bättre förutsättningar för en ökad andel kollektivtrafik. Samtidigt är det viktigt att en slopad stationsavgift inte resulterar i att det ekonomiska bortfallet då vältras över på kommuner och regioner och riskera leda till nedskärningar i annan kollektivtrafik.

- Arlandas fysiska utformning är även det en nyckelfråga för att skapa god tillgänglighet. SKR konstaterar att denna aspekt inte behandlas i utredningen, och anser att den måste lyftas och hanteras som en central del i arbetet framåt.
- SKR anser att staten bör ta ansvar för att förbättra tillgängligheten på Arlanda och ge Swedavia i uppdrag att åtgärda dessa brister.
- SKR delar utredarens bedömning av att staten bör peka ut samhällsviktiga flyglinjer för allmän trafikplikt när kommersiell trafik försvinner eller kraftigt reduceras.
- Mot bakgrund av utredningens förslag kring Arlanda och samhällsviktiga flyglinjer vill SKR även lyfta behovet av att staten ser över hanteringen av trafikavtalen som helhet.
- SKR vill understryka att de nationella klimatmålen fortsatt ska vara styrande för utvecklingen av transportsystemet.
- SKR vill framhålla att den svenska flygbranschen själva har enats om en färdplan där inrikesflyget ska vara fossilfritt senast 2030 och allt flyg från svenska flygplatser ska vara fossilfritt 2045.

Inledning

Inledningsvis vill SKR framföra att vi ser positivt på den pågående utredningen om statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser. Vi hyser en förhoppning om att denna utredning ska kunna ta ett helhetsgrepp och sammanfoga de många mindre utredningar som genomförts under de senaste åren kring flygplatsernas utveckling. SKR vill framhålla att den svenska flygbranschen själva har enats om en färdplan där inrikesflyget ska vara fossilfritt senast 2030 och allt flyg från svenska flygplatser ska vara fossilfritt 2045. Utvecklingen av flygplatssystemet måste ske i linje med denna målsättning.

Vi ser ett stort behov av att staten har en helhetssyn på flygplatssystemet, där Arlanda är en del. Vi hoppas att den pågående utredningen kan bidra till att samla dessa frågor i en sammanhållen helhet.

SKR begränsar sitt yttrande till mer övergripande frågor och avstår från att kommentera detaljer.

Arlanda flygplats har stor betydelse för Sverige

Syftet med utredningen har varit att ta fram ett underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen samt förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats. Detta i syfte att stärka flygplatsens konkurrenskraft och skapa bättre förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling.

Det är dock avgörande att Arlanda betraktas som ett centralt nav i det svenska flygplatssystemet, med en viktig funktion för resor till och från huvudstaden samt för att säkerställa god internationell tillgänglighet.

Utredaren föreslår ett omfattande investeringspaket, benämnt ”Arlandapaketet”, vilket föreslås ingå i den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2026–2039. Förslaget är dock otydligt vad gäller innehåll, särskilt avseende finansieringsmodeller och ansvarsfördelning mellan stat, region och kommun. SKR anser att statligt ansvar för finansiering bör vara vägledande för de infrastrukturens satsningar som föreslås. Investeringar av nationell betydelse bör inte belasta enskilda kommuner eller regioner.

Arlanda är en nationell angelägenhet, men SKR vill samtidigt understryka att satsningar på infrastruktur till och från Arlanda behöver hanteras i konkurrens med andra angelägna satsningar i den nationella planen. Det är även nödvändigt att de anspråk som finns på Arlanda hanteras på ett samlat och strukturerat sätt.

Utöver detta föreslår utredaren att trängselskatt ska införas och användas som ett finansieringsinstrument. SKR ställer sig tveksam till detta, då trängselskattens primära syfte bör vara att minska trängsel – inte att finansiera statlig infrastruktur.

God tillgänglighet behövs både på samt till och från Arlanda

Arlanda är av nationellt intresse för Sveriges sammanhållning, näringslivets utveckling, internationella konkurrenskraft samt för vår beredskap. Flygplatsen utgör ett centralt nav i det svenska flygplatssystemet, vilket gör det nödvändigt att skapa bättre förutsättningar för dess utveckling.

Tillgängligheten till och från Arlanda är en angelägen fråga som behöver lösas. I dagsläget finns betydande utmaningar kopplade till tillgängligheten, både vad gäller väg- och järnvägsförbindelser. Med hänsyn till behovet av en hållbar omställning delar SKR uppfattningen om att det nödvändigt att öka andelen kollektivtrafikresor till flygplatsen. Arlanda skiljer sig från andra nationella knutpunkter genom en hög andel bil- och taxiresor, medan

kollektivtrafikens andel är låg. Det finns dock hinder som måste hanteras för att möjliggöra denna förändring. SKR vill understryka att de nationella klimatmålen fortsatt ska vara styrande för utvecklingen av transportsystemet. Val av transportsätt bör alltid motiveras utifrån både tillgänglighet och miljöhänsyn.

Regionerna ansvarar för att bedriva och utveckla kollektivtrafik till Arlanda, men begränsas i dagsläget av avtalet med A-train, som ger bolaget rätt att neka andra aktörer trafikeringsrätt eller rätt att ta upp och släppa av passagerare. Därtill tillkommer en stationsavgift som andra operatörer tvingas ta ut av sina resenärer, vilket hämmar utvecklingen och påverkar resenärerna negativt. SKR anser att frågan om stationsavgiften måste lösas, och bedömer att en avskaffad avgift är en central åtgärd för att skapa bättre förutsättningar för en ökad andel kollektivtrafik. Samtidigt är det viktigt att en slopad stationsavgift inte resulterar i att det ekonomiska bortfallet då vältras över på kommuner och regioner och riskera leda till nedskärningar i annan kollektivtrafik.

En viktig aspekt som behöver uppmärksammas är tillgängligheten inom flygplatsen, särskilt för inrikestrafiken. I dagsläget är avstånden mellan terminaler samt från säkerhetskontroll till gater långa, vilket försvårar snabba och effektiva förflyttningar. Att inrikesflyget, som tidigare trafikerade Bromma, nu ofta hanteras via så kallade "remote gates" med busstransporter på flygplatsen innebär ytterligare restid och försämrad tillgänglighet.

SKR anser att staten bör ta ansvar för att förbättra tillgängligheten på Arlanda och ge Swedavia i uppdrag att åtgärda dessa brister. Inrikesflyget har särskilda behov av smidiga och tidsbesparande transporter både inom flygplatsområdet och till och från Arlanda. Detta är avgörande för att upprätthålla konkurrenskraften och tillgängligheten i hela landet och internationellt.

Utöver förbättrad spårbunden anslutning finns även behov av att se över busstrafikens angöring till Arlanda för snabba och smidiga transporter för passagerare. I dagsläget är busshållplatsen placerad vid Terminal 4, medan utgången från flygplatsen sker vid Terminal 5, vilket leder till långa transfertider och bristande tillgänglighet.

Arlandas fysiska utformning är därmed även det en nyckelfråga för att skapa god tillgänglighet. SKR konstaterar att denna aspekt inte behandlas i utredningen, och anser att den måste lyftas och hanteras som en central del i arbetet framåt.

Statens ansvar vid avsaknad av kommersiell flygtrafik

För att säkerställa god tillgänglighet i hela Sverige och möta totalförsvarets behov i alla delar av landet är det nödvändigt att staten tar ett tydligt ansvar. Utredaren föreslår att regeringen bör identifiera samhällsviktiga inrikes flyglinjer och införa allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas, särskilt om den kommersiella flygtrafiken upphör eller reduceras i sådan omfattning att det skapar betydande hinder. Utredningen lyfter att ett utbud med färre än två till tre dubbelturer, särskilt mellan Arlanda och norra Sverige, är otillräckligt. Även Arlanda är beroende av att det finns inrikes flyglinjer för att de i sin tur ska kunna upprätthålla sin verksamhet och utvecklas.

Sverige är ett glest befolkat land med långa avstånd, vilket har visat sig göra det allt svårare att upprätthålla kommersiella inrikesflyglinjer. Det finns en reell risk att sådana linjer läggs ned när den kommersiella grunden försvinner. SKR delar därför utredarens bedömning att staten bör peka ut samhällsviktiga flyglinjer för allmän trafikplikt när kommersiell trafik försvinner eller kraftigt reduceras under en förutbestämd nivå.

Trafikavtalen – det system där staten finansierar allmän trafikplikt för flyg, Gotlandsfärjan, tåg och busslinjer – är alla en grundläggande förutsättning för att säkerställa tillgänglighet i hela landet. Mot bakgrund av utredningens förslag vill SKR även lyfta behovet av att staten ser över hanteringen av trafikavtalen som helhet. Trots ökade kostnader över tid har statens anslag minskat, vilket innebär att kostnader i allt högre grad vältras över på regioner och kommuner. Detta är särskilt problematiskt då trafikavtal ofta är fleråriga, medan statens anslag beslutas årligen.

SKR ser därför ett stort behov av att staten tar ett större ansvar och säkerställer att anslagen till trafikavtalen är långsiktiga och anpassade till de fleråriga åtaganden som krävs för att upprätthålla tillgängligheten i hela landet oavsett trafikslag.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Henriksson
Ordförande