

[Mottagare]

Stockholm

Ange dnr

Remissvar: Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet (SOU 2025:67)

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 204 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn. Bland våra förbund finns Svenska Flygbranschen som har över 90 medlemsföretag som anställer ca 6800 personer. Våra medlemsföretag representerar bland annat flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt marktjänster, dvs den privata flygsektorn. Detta remissvar sammanfattar Transportföretagens och Svenska Flygbranschens synpunkter. Det finns förbund inom Transportföretagen, såsom Sveriges Bussföretag, som har avvikande synpunkter och lämnar enskilt remissvar.

Förslaget i korthet

Utredningen föreslår en rad åtgärder för att stärka Arlanda flygplats roll som Sveriges internationella huvudflygplats. Fokus ligger på ökad tillgänglighet med kollektivtrafik och andra transportslag, översyn av stationsavgiften, förbättrad samordning, smidigare angöring och flöden, samt Arlandas roll inom totalförsvaret och hållbarhet.

Transportföretagen genom Svenska Flygbranschen, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på betänkandet och vi välkomnar att regeringen gett detta uppdrag som tydligt visar Arlandas betydande roll för Sverige. Svensk flygmarknad har genomgått stora förändringar de senaste åren, inte minst på grund av bristande marknadsförutsättningar. Inrikesflyget är idag bara hälften så stort som 2019 och trenden är fortsatt nedåtgående. Samtidigt har Sveriges återhämtning efter pandemin varit en av de svagaste i Europa. I detta sammanhang har Arlanda en nyckelroll, som navet i svensk flygtrafik och som förutsättning för återväxt och framtida utveckling.

Vi uppskattar utredningen och vill betona att det är väsentligt att åtgärder för att stärka Arlandas konkurrenskraft fokuserar på vad som faktiskt gör skillnad för resenären. Arlanda står i direkt konkurrens med Kastrup och Gardermoen, där tillgänglighet, kostnadsnivåer och upplevelse ofta uppfattas som mer konkurrenskraftiga. För att Arlanda ska kunna hävda sig krävs samordnade, konkreta och genomförbara insatser med tydligt fokus på hela reskedjan – från resenärens egen dörr till gate.

Utifrån detta perspektiv vill Transportföretagen genom Svenska Flygbranschen framföra följande synpunkter.



Sammanfattande synpunkter

- Vi tillstyrker åtgärder som förbättrar tillgången till Arlanda för samtliga transportslag.
- Vi tillstyrker att fjärr- och regionaltåg från södra Sverige leds vidare till Arlanda.
- Vi tillstyrker tillsättandet av förhandlingsperson för nya förutsättningar för Arlandabanan
- Vi tillstyrker att bussterminalen vid terminal 5 tidigareläggs i planeringen.
- Vi tillstyrker att förutsättningarna för taxiverksamhet utvecklas
- Vi tillstyrker förslaget om automatiserad gränskontroll.
- Vi avstyrker införandet av trängselskatt vid Arlanda.
- Vi tillstyrker att Swedavias framtagande av utvecklingsplan sker i samverkan med branschen.
- Vi tillstyrker att Trafikverket ges ett samordnande ansvar för kompetensförsörjning.
- Vi tillstyrker en särskild godsutredning kopplat till Arlanda.

Motiv till synpunkter

Tillgången till Arlanda måste förbättras för samtliga reseslag

Utredningen föreslår ett flertal åtgärder för att förbättra den kollektiva tillgången via väg och järnväg till Arlanda, vilket vi ställer oss positiva till. Arlanda behöver stärka sin konkurrenskraft gentemot Kastrup och Gardermoen, där tillgången med kollektivtrafik i många fall upplevs som smidigare. I det sammanhanget är förslaget att fjärr- och regionaltågstrafik från södra Sverige i ökad utsträckning ska fortsätta till Arlanda särskilt välkommet. Det skulle stärka Arlandas position som nationellt nav och underlätta övergången mellan transportmedel för långväga resenärer.

Nya förutsättningar för Arlandabanan

Svenska flygbranschen välkomnar särskilt förslaget om att genomföra en fortsatt utredning av förutsättningarna kring A-Train och stationsavgiften vid Arlanda C. Stationsavgiften på Arlanda C är ett hinder för en prisvärd och internationellt konkurrenskraftig tillgänglighet via spår. Svenska flygbranschen anser att avgiften bör ses över i syfte att sänkas eller avskaffas eftersom dagens kostnadsnivå bidrar till att Arlanda upplevs som svårtillgänglig i jämförelse med motsvarande flygplatser i Norden och i realiteten gör att Kastrup upplevs mer tillgängligt för södra Sverige ända upp till Mälardalen.

Förändrade förutsättningar för Arlandabanan ger dock förändrad konkurrens som utredningen inte belyser effekterna av. Idag är merparten av den aktuella tågtrafiken på sträckan upphandlad och därmed redan subventionerad med offentliga medel. Bussföretagen och taxibranschen ser att det finns en reell risk att kommersiell tåg- och busstrafik samt taxi på sträckan kan konkurreras ut. Om stationsavgiften tas bort är det avgörande att konkurrensen sker på lika villkor.

Tidigarelagd bussterminal vid terminal 5

Transportföretagen ser ett tydligt behov av att tidigarelägga förbättringarna av busstrafikens angöring, särskilt vid terminal 5. Nuvarande lösning skapar otydlighet och förlängda gångavstånd för resenärer, vilket försämrar upplevelsen. En omDispositionering och upprustning av bussterminalen bör därför genomföras tidigare än vad som nu är planerat.

Förutsättningar för taxi

När det gäller taxi välkomnar vi ambitionen att skapa bättre förutsättningar samt att utredningen identifierat taxibolagens kritik. Transportföretagen delar uppfattningen att Polismyndigheten ska genomföra tätare kontroller av taxiföretagens och förarnas regelefterlevnad och tillstyrker förslaget att Swedavia ställer hårdare krav i avtal för att få trafikera Arlanda och att kravens efterlevnad följs upp.

Transportföretagen tillstyrker förslaget att den nuvarande taxizonen med tillhörande maxpris utvidgas till att omfatta ett större geografiskt område och föreslår att maxpriset ska omfatta hela Stockholms län samt att prisnivån bör differentieras utifrån avstånd, i stället för att vara statisk såsom dagens maxpris. Vi välkomnar även föreslagna åtgärder för att motverka ”svarttaxi”.

Förslaget att Swedavia inför digitala beställningstavlor där resenärer kan boka taxi till fast pris avstyrks. Det är en idé som låter bra i teorin men som bevisats inte fungera i verkligheten. Det har provats vid Stockholms central men övergavs. Utredningen jämför med systemet vid Gardemoen, Oslo, men det har enligt taxibranschen inte heller varit framgångsrikt.

Därtill behövs fortsatt utveckling av gång- och cykelinfrastruktur i området, särskilt i beaktande av Arlandas roll som en av Sveriges största arbetsplatser.

Trängselskatt ett nytt hinder.

Transportföretagen och Svenska Flygbranschen avstyrker införandet av trängselskatt vid Arlanda. En sådan åtgärd skulle, i likhet med stationsavgiften, negativt påverka tillgången till flygplatsen och därmed försämra Arlandas konkurrenskraft gentemot andra nordiska nav.

Vi vill också betona vikten av att samtliga transportslag ges förutsättningar att bidra till flygplatsens tillgänglighet. I utredningen finns en tendens att rangordna transportslagen som är olycklig. Vi menar att det behövs en angöringsstruktur där tåg, buss, taxi, bil, cykel och gång tillåts utvecklas parallellt för att tillmötesgå samtliga resenärer och medarbetare vid flygplatsen.

Angöring, flöden och resenärsinformation måste utvecklas

Utredningen berör i begränsad utsträckning de praktiska frågor som rör orienterbarhet och logistik på flygplatsen. Transportföretagen konstaterar att resenärupplevelsen idag präglas av bristande skyltning, otydliga flöden och svårigheter att välja smidig transport från terminalen. Jämförelser med andra flygplatser i regionen visar att detta är ett utvecklingsområde med hög effekt på resenärens upplevelse och låga kostnader. Swedavia bör ges tydligt uppdrag att förbättra fysisk och digital vägledning.

Vidare är det oerhört angeläget för inrikestrafiken att affärsresenärer har möjlighet att snabbt ta sig genom flygplatsen från flygstol till anslutande trafik och vice versa. Att förbättra detta ligger till stor del inom Swedavias eget mandat, men har inte prioriterats och därför bör staten som ägare ge ett sådant direktiv.

Vi tillstyrker förslaget om införande av automatiserad gränskontroll. Det är en efterfrågad åtgärd från flygbranschen sedan länge och skulle ge direkt positiv effekt på resenärens upplevelse, punktlighet och flygplatsens flöden.

Infrastrukturåtgärder måste prioriteras utifrån effekt och genomförbarhet

Transportföretagen stödjer i huvudsak de föreslagna investeringarna i väg- och järnvägsanslutning. Vi understryker vikten av att planeringen sker med tydlig prioritering, där insatser som har hög effekt på Arlandas tillgänglighet och konkurrenskraft prioriteras först.

Vidare bör åtgärder som kan genomföras på kort sikt ges företräde, i synnerhet sådana som direkt förbättrar resenärens upplevelse. Det är samtidigt centralt att genomförandet inte försämrar tillgången till flygplatsen under byggtiden.

Swedavias ansvar och samordningsroll behöver förtydligas

Utredningen pekar på många insatser där Swedavia förväntas ta ledning, inklusive kollektivtrafiksamordning, investeringsbeslut och angoringsstruktur. Transportföretagen välkomnar att dessa frågor uppmärksammas och understryker behovet av samordning med såväl aktörer i Arlandas omland som inom flygplatsens område. Det behövs en bättre integrering av samhällsplanering och kollektivtrafik i och kring flygplatsen. Samtidigt konstaterar vi att Swedavia är en affärsdriven aktör utan tydligt mandat att hantera denna typ av planeringsprocesser på egen hand. Vi menar därför att staten behöver ta ett större ansvar för strategiska investeringar som har allmän nytta, och att relevanta myndigheter bör ges ett tydligare samordningsuppdrag.

Vi tillstyrker förslaget att Swedavia bör ges i uppdrag att, i nära samverkan med flygbranschen, tåg-, buss- och taxinäringen samt andra berörda aktörer, ta fram en övergripande utvecklingsplan för Arlanda fram till 2040. Det är centralt att planeringen sker i partnerskap snarare än ensidigt, för att säkerställa att samtliga relevanta perspektiv beaktas. Planen bör inkludera tillgänglighet, trafikslagsintegration, digitalisering och resenärsupplevelse.

Finansiering och finansiella förutsättningar

Flera av de föreslagna åtgärderna förutsätter att Swedavia bekostar insatser i och kring flygplatsen. Vi vill understryka att denna modell riskerar att försämra Arlandas konkurrenskraft, eftersom kostnaderna ytterst läggs på passagerarna via avgifter. Investeringar som gynnar allmän tillgång och regional utveckling bör i större utsträckning finansieras via statskassan.

Därtill är det avgörande att Swedavia ges rätt förutsättningar att kunna agera strategiskt för att stärka flygplatsens attraktionskraft. Om Arlanda ska kunna attrahera fler flyglinjer och operatörer behöver Swedavia få ett ökat ekonomiskt utrymme att agera mer offensivt. Ett sänkt avkastningskrav bör därför övervägas, som ett medel för att möjliggöra investeringar i nya linjer och incitament för etablering. Det skulle påtagligt kunna bidra till Arlandas utveckling och återväxten i svensk flygtrafik.

Trafikplikt för samhällsviktiga linjer kräver tydliga kriterier

Transportföretagen välkomnar att tillgängligheten med flyg lyfts för sin samhällsviktiga funktion, men är tveksamma till att utredningen föreslår konkreta linjer som föremål för framtida trafikplikt. En sådan modell riskerar att skapa otydlighet och förväntningar som inte är förankrade i Trafikverkets process. Istället bör tydliga kriterier tas fram för vad som ska utgöra samhällsviktig lufttrafik, därefter bör beslut fattas inom etablerade strukturer.

Vi noterar att förslaget potentiellt kan innebära att upphandlingsprocessen för samhällsviktiga linjer kan gå något snabbare, vilket är välkommet. Samtidigt vill vi understryka behovet av en mer genomgripande reformering av systemet för upphandling av flyglinjer, med syftet att skapa

en mer dynamisk och behovsanpassad modell som bättre speglar förändringar i efterfrågan och regionala förutsättningar.

Kompetensförsörjning kräver samverkan och strategi

Transportföretagen tillstyrker förslaget om att Trafikverket ges ett samordnande ansvar för luftfartens kompetensförsörjning. Det är ett steg i rätt riktning att samla ansvar hos en myndighet med god sektoröverblick. Samtidigt vill vi betona att Trafikverkets roll och uppdrag i på det här området i så fall behöver tydliggöras och konkretiseras, inte minst i förhållande till andra myndigheter som i dag har ansvar inom utbildnings- och kompetensförsörjningsområdena.

Trafikverkets nuvarande resurser och kapacitet för ett samordnande kompetensförsörjningsuppdrag torde vara begränsade. En förutsättning för att rollen ska kunna fyllas effektivt är att uppdraget tydligt avgränsas, finansieras och utformas i dialog med branschen.

Godsutredning – ett välkommet initiativ

Transportföretagen ställer sig positiva till förslaget om en särskild godsutredning kopplat till Arlanda. Flygplatsen utgör en central logistiknod för både passagerar- och godstrafik, och effektiva godsflöden är avgörande för handel, försörjningsberedskap och svenska företags konkurrenskraft. En samlad genomlysning av godshantering, infrastruktur, tillståndprocesser och samverkan mellan aktörer kan bidra till ett mer robust och effektivt system. Det är också viktigt att beakta synergier mellan gods- och passagerarflöden i den fortsatta utvecklingen av Arlanda.

En sådan utredning bör även inkludera en granskning av Tullverkets nuvarande tolkning och tillämpning av EU-regelverket för lågvärdesförsändelser, som av branschen uppfattas som striktare än i jämförbara länder och därmed riskerar att hämma en konkurrenskraftig logistikverksamhet vid Arlanda.

Hållbarhet – stark grund men fortsatt utveckling behövs

Transportföretagen noterar att utredningen inte lämnar några specifika förslag kopplat till hållbarhet. Det kan, förutom att utredningar om tillgång på SAF (Sustainable Aviation Fuel) pågår, förklaras av att Arlanda redan är en av världens ledande flygplatser inom området, både vad gäller den egna verksamheten och möjligheterna som erbjuds till kunder. Swedavias arbete med fossilfri drift, programmet för hållbart flygbränsle samt tillhandahållande av SAF till operatörer, är föredömligt. Men en begränsande faktor är att SAF-producenter inte får leverera direkt till flygplatsen. I dagsläget utgör AFAB (Arlanda Flygbränslehantering AB) en mellanhand. Det behöver ses över för att öka användningen av SAF på Arlanda.

Som komplement till förslaget om att säkra inflödet av flygbränsle via Gävle hamn anser vi det särskilt angeläget att Sverige – i samverkan med övriga nordiska länder – ökar den inhemska produktionen av hållbart flygbränsle. Detta är en avgörande fråga för flygets långsiktiga omställning och konkurrenskraft.

Avslutningsvis

Transportföretagen och Svenska Flygbranschen ser positivt på utredningens ambition att förstärka Arlandas roll för Sverige. Det är oerhört angeläget att gå från ord till handling. För att åtgärderna ska få effekt behövs bättre förankring i resenärens vardag och en skarp prioritering av det som ger hög effekt på tillgänglighet, upplevelse och konkurrenskraft. Konkurrensen med

andra nordiska nav är reell, och en fungerande helhet av resan till, från och genom Arlanda är avgörande för flygets utveckling i Sverige.

Med tanke på det pressade läget på svensk flygmarknad är det av yttersta vikt att utredningens förslag omsätts i konkret handling utan dröjsmål. Tiden för analys är förbi – nu krävs åtgärder som gör faktisk skillnad för Arlandas konkurrenskraft och svensk luftfart som helhet.

Transportföretagen/Svenska Flygbranschen ställer sig till förfogande för fortsatt dialog i frågan.

Fredrik Kämpfe, branschchef Flyg

Victoria Barrsäter, näringspolitisk expert

Transportföretagen/Svenska Flygbranschen