



Infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
planering

Via E-post

Stockholm 2022.10.31

ref I2022/01350

SAS bedriver idag flygtrafik på 13 flygplatser i Sverige, varav den största delen av trafiken utgår från Arlanda. SAS har under en normal dag cirka 250 avgångar till/från och inom Sverige och står för drygt 30 procent av Sveriges flygkapacitet. SAS bedriver idag trafik inom följande segment: inrikes-, intraskandinavisk- och utrikes-/interkontinentaltrafik. Trafiken bedrivs genom en så kallad nätverksmodell med Arlanda som en av tre skandinaviska hubbar.

Härmed avger SAS sitt yttrande över Ds 2022:11 "Arlanda flygplats – en plan för framtiden"

Sammanfattning

Flyget och Arlanda spelar en avgörande roll för tillgängligheten till, från och inom Sverige. Flygets betydelse har blivit än tydligare under den pandemi som till stora delar lamslagit världen under de senaste åren. Tack vare flyget har viktig samhällsinfrastruktur kunnat upprätthållas och transporter av exempelvis sjukvårdsmaterial kunnat genomföras. Flyget ser nu till att Sverige åter kan kopplas samman med Norden, Europa och övriga världen. Här spelar ett välfungerande Arlanda en avgörande roll.

Som utredningen tar upp fastställde regeringen år 2017 en nationell flygstrategi som fortsatt gäller. I strategin anges att Arlanda ska stärkas som nav och storflygplats och att flygets utveckling ska ske på ett hållbart sätt med målsättning att minska flygets klimatpåverkan i linje med Sveriges övergripande klimatmål

Trots detta, och som SAS tidigare framfört, saknas idag långsiktiga planer för flygets infrastruktur i Sverige i allmänhet och Stockholm i synnerhet. Frånvaron av koppling mellan den svenska regeringens flygstrategi och den praktiska politiken, rapporten från det tidigare Arlandarådet samt den översyn som gjorts gällande svenska flygplatser har skapat stor osäkerhet för den svenska flygbranschen och försvårar möjligheterna att planera för framtiden.

Pandemin har även visat på brister inom de system som finansierar Arlandas och flygets infrastruktur där stora underskott byggts upp och nu ska återbetalas. Detta samtidigt som Arlanda står inför stora investeringsbehov för att kunna ta hand om ökade trafikvolymerna och klara konkurrensen med andra flygplatser.

Flygbolagen som trafikerar Arlanda finansierar, genom Swedavias nätverksmodell för avgifter, även stora delar av Swedavias övriga flygplatser. Detta inkluderar även Bromma där varje passagerare under ett normalår är kraftigt subventionerad av flygbolagen på Arlanda. Detta riskerar att försvåra och försena nödvändiga investeringar i Arlanda eftersom avgifterna då skulle bli allt för höga.

Arlanda är en av tre hubbar i SAS nätverk. Ett starkt och långsiktigt hållbart Arlanda är därför avgörande för SAS och den tillgänglighet som SAS dagligen skapar till, från och inom Sverige.

SAS ser därför med tillförsikt på att den framlagda Arlandautredningen och den efterföljande flygplatsöversynen kan bidra till att en långsiktig strategi för det svenska flyget och dess infrastruktur kan komma på plats.

Nedan följer SAS huvudsakliga synpunkter på utredningen:

För att säkra den viktiga tillgänglighet till, från och inom Sverige som flyget bidrar med behöver Arlanda och den omkringliggande infrastrukturen fortsätta att utvecklas. Detta är centralt för att stärka Arlandas konkurrenskraft som ett transportnav i Norden.

SAS noterar att utredningen tar upp några av de styrmedel som föreslagits eller införts mot det svenska flyget men ser inte att utredningen kunnat påvisa någon koppling mellan införandet av dessa och nyttjandet av flygets infrastruktur.

SAS välkomnar utredningens förslag att Swedavia ska fortsätta arbetet med att förstärka befintlig rullbaneinfrastruktur, utvidga antalet uppställningsplatser samt förbereda för byggnation av en ny rullbana.

SAS anser att de kostnader som riskerar att tillkomma vid en eventuell nedläggning av Bromma flygplats och tillhörande investeringar i Arlanda inte ska bekostas av nuvarande flygplatsanvändare på Arlanda.

SAS tillstyrker förslaget om att regeringen själv bör förbehålla sig rätten att genomföra prövning av ett nytt miljötillstånd.

SAS tillstyrker förslaget om att initiera en Arlandaförhandling för att få till en långsiktig överenskommelse om flygplatsens kringliggande infrastruktur.

SAS anser att utredningens förslag om att göra Bromma till en "fossilfri flygplats" år 2030 är problematisk både ur ett finansiellt, konkurrensmässigt och infrastrukturmässigt perspektiv. Satsningar på infrastruktur för det fossilfria flyget är viktiga och bör inte avgränsas till en enskild flygplats.

SAS anser att regeringen bör uppdra till Polismyndigheten att uppdatera infrastrukturen i gränskontrollerna på Arlanda genom implementering av automatiska passkontroller. Detta för att underlätta flöden och möjlighet till transfer.

SAS avstyrker utredningens förslag om att regeringen ska peka ut enskilda flyglinjer som särskilt viktiga utan att allmän trafikplikt införs då detta riskerar att snedvrider konkurrensen mellan aktörer på den svenska marknaden.

SAS tillstyrker utredningens förslag om inrättandet av en flygbränslekommission

Arlanda 2022

I samband med att pandemin slog till verkställde Swedavia förändringar i Arlandas investeringsplaner. Detta skedde i dialog med SAS och övriga flygbolag där bland annat den planerade nya piren och det uppgraderade bagagesystemet sattes på paus. Genom att göra detta kunde nödvändiga besparingar uppnås samtidigt som kritiska investeringar kunde genomföras. När nu den akuta pandemin är över och passagerarna börjat återvända har behovet av en uppdaterad infrastruktur på Arlanda åter blivit högaktuellt.

Sommarens utmaningar på Arlanda har haft stor påverkan, inte bara på aktörerna på Arlanda och våra kunder, utan även påverkat bilden av Arlanda och flyget som transportmedel.

Inrikesflyget på Arlanda har under det senaste året hamnat i en extra utsatt position då utvecklingen av flygplatsen i kombination med de generella utmaningarna inom flyget resulterat i långa köer och ökad väntetid för resenärerna. Detta har gjort att många inrikesresenärer undvikit att resa från Arlanda.

För att Arlanda ska kunna utvecklas till en flygplats för alla resenärer krävs att infrastrukturen möjliggör en smidig resa för såväl inrikes- som utrikesresenärer. SAS noterar därför med glädje att utredningen också utgått från de resenärer som reser över dagen.

Långsiktiga spelregler för Arlanda och Swedavias finansiering

SAS delar utredningens bedömning när det gäller Swedavias finansieringsmodell och den påverkan som pandemin och en förändrad flygmarknad fått. Precis som framförs i utredningen ser SAS att Swedavia kommer få svårt att själva fullt ut finansiera kommande investeringar utan att avgifterna till flygbolagen blir orimligt höga.

För SAS del är det viktigt att Swedavia av ägarna ges förutsättningar att återupprätta en långsiktig utvecklingsplan för Arlanda samtidigt som Swedavias möjligheter att erbjuda konkurrenskraftiga villkor till sina kunder kvarstår.

Kapacitet och rullbanor

En stor utmaning på Arlanda har under de senaste åren varit att infrastrukturen inte kunnat nyttjas optimalt vilket skapat kapacitetsutmaningar. Detta har dels berott på uppdelningen av inrikes- och utrikesflyg mellan terminal 4 och övriga terminaler dels på att befintliga rullbanor inte kunnat nyttjas fullt ut.

Integreringen av terminal 4 och terminal 5 som slutfördes tidigare i år har ökat flexibiliteten gällande användningen av flygplatsens infrastruktur och tagit Arlanda ett steg närmare att bli en modern storflygplats.

SAS delar utredningens bedömning att arbete med parallella inflygningar och en förlängning av befintlig bana 3 är ett naturligt nästa steg mot att säkra nödvändig kapacitet och att infrastrukturen kan nyttjas optimalt. Därtill delar vi utredningens slutsats att Swedavia bör ges i uppdrag att fortsätta planeringen för en ny framtida rullbana så att förutsättningar att hantera framtida kapacitet säkras.

Infrastruktur och automatisering

Arlanda ligger idag efter flera av sina nordiska konkurrenter när det gäller utbyggnad av infrastrukturkapaciteten och automatisering av resenärsprocessen. Detta resulterar i en sämre upplevelse för resenären och gör det svårare för flygbolagen och marktjänstbolagen att effektivisera sin operation.

Exempel på områden där såväl Köpenhamns flygplats som Helsingfors flygplats kommit längre är automatiserad passkontroll och nya generationens säkerhetskontrollutrustning. Båda dessa investeringar möjliggör en mer effektiv användning av hela flygplatsens infrastruktur och skapar en konkurrensfördel för dessa flygplatser.

Swedavia genomför nu flera viktiga investeringar, bland annat ny säkerhetskontroll, men behöver också stöd från andra aktörer för att uppdatera infrastrukturen.

SAS anser därför att regeringen bör uppdra till Polismyndigheten att initiera arbetet med att uppdatera gränskontrollen på Arlanda och införa automatiska passkontroller. Tillsammans med den pågående uppgraderingen av infrastrukturen för säkerhetskontroll i terminal 5 skulle detta bidra till att öka Arlandas effektivitet och förbättra resenärsupplevelsen.

Särskilt viktiga flyglinjer

SAS välkomnar att utredningen lyfter frågan om enskilda flyglinjers betydelse för tillgängligheten inom Sverige och att frånvaron av flyg skulle slå hårt mot flera av Sveriges regioner där alternativa transporter saknas.

Förslaget om att regeringen ska peka ut enskilda flyglinjer som särskilt viktiga utan att det utfärdats en allmän trafikplikt riskerar dock att snedvrider konkurrensen och skapa en osäkerhet gällande förutsättningarna att bedriva trafik på linjerna.

SAS anser istället att regeringens fokus bör vara att säkerställa likvärdiga och konkurrenskraftiga villkor för hela det svenska flyget och därigenom skapa förutsättningar för god tillgänglighet med flyg.

Finansiering av Arlanda och flygets infrastruktur

Att flygets (och Arlandas) infrastruktur finansieras med avgifter från flygplatsanvändarna som nyttjar infrastrukturen glöms ofta bort i den allmänna debatten. Idag finansierar

Arlandas flygbolag dessutom Swedavias övriga nätverk, inklusive Bromma vilket är ett utfall av den nätverksmodell Swedavia arbetar enligt. När pandemin slog till började omfattande underskott att uppstå inom de system som finansierar flygets infrastruktur. De offentliga stöd som i olika former tillgängliggjorts under pandemin har varit nödvändiga för att inte systemen ska fallera men då pandemin blivit långvarig kan vi konstatera att underskotten under 2022 fortsatt att byggas på samtidigt som tillfälliga pandemistöd tagits bort.

Svenska flyget står därför inför stora utmaningar när dessa system ska återgå till balans samtidigt som stora investeringsbehov kopplade till flygets infrastruktur föreligger.

För att klara detta krävs en översyn av finansieringsansvaret för kommande investeringar kopplat till såväl Arlanda som Bromma samt av Swedavias nätverksmodell för flygplatsavgifter.

Bromma flygplats

Som utredningen fastslår finns flera utmaningar i det fall regeringen beslutar att gå vidare med en nedläggning av Bromma flygplats och flytta trafiken till Arlanda. SAS välkomnar utredningens begäran om att regeringen ska tydliggöra synen på Bromma flygplats. SAS anser att prioriteringen för regeringen bör vara att skapa förutsättningar för nödvändig infrastrukturkapacitet för flyget i Stockholmsregionen oavsett antal flygplatser.

Vad gäller möjligheterna att flytta över trafiken från Bromma till Arlanda ser SAS fortsatt utmaningar i första hand avseende inrikestrafiken som är extremt beroende av attraktiva slottider och att kunna flyga när affärsresenärerna vill resa.

SAS välkomnar att utredningen lyfter de många framsteg som nu görs inom flygets omställning och att möjligheten att börja flyga fossilfritt inte är särskilt avlägsen. Att peka ut en enskild flygplats för den fossilfria trafiken anser SAS skulle riskera att snedvrider konkurrensen och försvåra flygets omställning generellt.

SAS har som målsättning att produktion motsvarande hela vårt skandinaviska inrikesflyg år 2030 ska genomföras med hållbart flygbränsle och vi står bakom flygets målsättning om att uppnå fossilfritt flyg 2045. SAS uppmanar därför regeringen att tillsammans med flygbranschen skapa förutsättningar för flygets omställning oberoende av flygplats.

Styrmedel för Arlanda och det svenska flyget

SAS har tillsammans med svenska flygbranschen satt upp tydliga mål och åtaganden gällande vårt arbete med att minska flygets klimatpåverkan. Det handlar dels om att kraftigt öka andelen hållbara drivmedel som används dels att fortsätta investera i marknadens mest utsläppsnåla flygplan och att erbjuda våra kunder och samarbetspartners att vara med och bidra till att göra omställningen möjlig. I Sverige har även våra flygplatser tagit ett stort ansvar för att minska sin egen klimatpåverkan och

stötta flygbolagen i deras omställningsarbete. Frånvaron av långsiktighet och tydlig koppling mellan nationella och EU-gemensamma styrmedel riskerar att försvåra flygets omställning och försämra svenska flygplatser och flygbolags konkurrenskraft.

När det gäller frågan om "peak pricing" har SAS tidigare avstyrkt förslaget och ifrågasatt nyttan av ett sådant styrmedel. Snarare än att frigöra kapacitet skulle modellen riskera att snedvrider konkurrensen till nackdel för de bolag som verkar med Sverige som hemmamarknad. Därtill skulle tillgängligheten till mindre regionala flygplatser riskera att försämrats om kostnaderna för att upprätthålla en fungerande tidtabell blir för hög.

Sverige är beroende av välfungerande infrastruktur för såväl flyg som andra transportmedel. Flyget och Arlanda behöver inkluderas i regeringens långsiktiga infrastrukturplanering i syfte att skapa långsiktiga förutsättningar för Swedavia och flygplatsanvändarna att bidra till Arlandas fortsatta utveckling och därmed en ökad tillgänglighet till, från och inom Sverige.

SAS står tillförogande vid behov av ytterligare information eller förtydliganden.

För SAS räkning,

Rikard Steinholtz
Head of Public Affairs and Infrastructure Sweden
SAS