

Remissvar på rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Vi, Swedavia AB, har tagit del av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden och vi har även bidragit med underlagsmaterial till utredningen under utredningens gång. I detta remissvar kommer vi att övergripande kommentera rapporten och dess slutsatser och i några enskilda sakfrågor utveckla vårt resonemang.

Vår utgångspunkt i detta svar är vårt uppdrag och hur utredningens förslag påverkar förutsättningarna för oss att utföra vårt uppdrag, dvs. att inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Generella kommentarer kring rapporten

Vi anser som helhet att rapporten på ett bra och heltäckande sätt beskriver vikten av att utveckla Arlanda för att säkerställa att Sverige har ett välfungerande transportsystem som knyter samman lokala -och regionala transporter med de mer långväga transporterna. I detta sammanhang är Arlanda avgörande så som nationellt -och internationellt transportnav.

Att flyget spelar en viktig och till och med avgörande roll för att på ett snabbt sätt överbygga långa fysiska avstånd är väl känt. För ett glesbefolkat och avlångt land som Sverige där vår BNP dessutom till mer än 50% består av export av varor och tjänster till andra länder kommer flyget att spela en avgörande roll för Sveriges utveckling även i framtiden, inte minst för den besöksnäring vi har i Sverige.

För att flyget även fortsättningsvis ska kunna spela denna viktiga roll för vårt land och alla de människor som bor, arbetar eller besöker vårt land kommer flyget att behöva utvecklas för att möta framtidens behov av en effektiv och hållbar flygtrafik. Vi anser att rapporten på ett mycket förtjänstfullt sätt lyfter fram just dessa aspekter.

Vi vill på samma sätt som utredaren gör lyfta fram betydelsen av samverkan mellan olika aktörer vid såväl planering och genomförande av utvecklingsinsatser som vid operativ drift för att ge passagerare och transportköpare så goda förutsättningar som möjligt till effektiva transporter. För att utvecklingen av Arlanda ska kunna nå sin fulla potential behövs en samlad och gemensam syn på behovet av och inriktningen för denna utveckling, likt den samling som finns kring exempelvis Kastrup i Köpenhamn.

Flygets klimatomställning är pågående och vi delar utredarens uppfattning att detta arbete bör intensifieras för att nå fossilfrihet till år 2045 i enlighet med den färdplan som Svenska flygbranschen, Swedavia inkluderat, ställt sig bakom. En av de största utmaningarna för att kunna genomföra flygets klimatomställning är bristen på produktionskapacitet för förnyelsebara flygbränslen. Fram till 2045 ser vi att flygplanen kommer att drivas av en mix av biobaserade flygbränslen och elektrobränslen (SAF), elektricitet och vätgas. Utvecklingen inom detta område går idag för långsamt och att tillsätta en flygbränslekommission som kan konkretisera och följa upp planen mot fossilfrihet kan vara en av nycklarna för att kunna nå målsättningen. Vi vill understryka vikten av att det ligger i samhällets intresse att flyget kan nå sina omställningsmål och att det motiverar ett stort engagemang från samhället, även finansiellt, för att möjliggöra omställningen.

Specifika kommentarer kring de förslag som direkt är riktade mot Swedavia

Swedavia AB bör intensifiera arbetet med att minska ledtiderna för passagerare vid Arlanda flygplats, inte minst för passagerare som reser över dagen.

En av våra huvuduppgifter är att på ett så effektivt sätt som möjligt koppla ihop olika transportslag och hålla ledtiderna i de processer som finns på våra flygplatser så korta som möjligt. Vi har under utredningens gång fört ett resonemang med utredaren kring vilka möjligheter som finns att göra detta på Arlanda.

Till skillnad från Bromma, som är en utpräglad point to point flygplats med låg variation av passagerarflöden, ska Arlanda fungera effektivt både som point to point flygplats och transferflygplats samtidigt som variationen i olika passagerarflöden är mycket stor. Det gör det svårt att klara samma ledtider som på Bromma. Däremot arbetar vi kontinuerligt med att reducera ledtiderna för de olika moment som en resenär måste passera innan den sitter på flygplanet, alternativt kan lämna flygplatsen. Bland annat kommer en ny central säkerhetskontroll att invigas under 2023, vilket kommer att reducera ledtiderna i säkerhetskontrollen. Redan under sommaren 2022 invigdes rullband för att minska de tidsmässiga avstånden mellan olika pিরer och gater på terminal 5.

Att integrera inrikes -och utrikestrafik på Arlanda har varit ett strategiskt vägval för att stärka Arlandas navfunktion i det svenska transportsystemet. Vi ser det inte som en framgångsrik strategi att återgå till en separering av inrikes -och utrikestrafik. I stället kommer vi att fortsatt arbeta för att genom olika fysiska och tekniska lösningar kontinuerligt minska ledtiderna i våra processer. Detta kommer att komma alla resenärer till gagn, även de som endast reser över dagen.

I det material som vi levererat till utredningen framgår det att skillnaden i ledtider mellan Arlanda och Bromma inte är så stor som man kan tro. I snitt skiljer sig ledtiderna vid ex.vis ankomst med några minuter mellan Arlanda och Bromma.

Swedavia bör omgående påbörja förberedelserna för att förstärka kapaciteten för taxi- och rullbanesystemet samt för uppställningsplatser vid Arlanda flygplats.

Vi delar utredarens slutsats avseende detta och vill samtidigt påpeka att vi redan har ett pågående arbete för att förstärka så väl taxi -och rullbanekapaciteten samt uppställningsplatser vid Arlanda flygplats.

Vår bedömning är att ytterligare rullbanekapacitet kan komma att behövas i slutet av 2030-talet. Samtidigt vet vi av erfarenhet att ledtiden för att söka nödvändiga tillstånd, projektera, bygga och driftsätta en ny start -och landningsbana kommer att ligga på 15-20 år. För att en rullbana ska kunna stå färdig i slutet av 2030-talet behöver det förberedande arbetet som påbörjats fortsätta.

Kapacitetsutmaningarna för Arlanda kommer däremot inte att i det korta perspektivet ligga på start -och landningsbanan utan i terminal och uppställning av flygplan. För att lösa denna kapacitetsutmaning finns en utvecklingsplan som succesivt kommer att tillföra kapacitet till flygplatsen. Ett exempel på detta är en ny Pir som detaljprojekterats, men som pausats och paketerades i samband med pandemin.

Swedavia bör samla kommersiellt allmänflyg och samhällsviktigt flyg på ett område vid Arlanda flygplats för att säkerställa effektiva förutsättningar för denna flygtrafik vid flygplatsen.

Detta är en fråga som vi pekade på redan i den förra Brommautredningen. Sedan dess har Swedavia tagit fram en reviderad Markanvisningsplan för Arlanda som omhändertar denna fråga. För att realisera denna lösning måste även finansieringen lösas i samverkan med berörda aktörer. För det samhällsviktiga flyget är det viktigt att regeringen ger rätt ekonomiska förutsättningar för deras etablering på Arlanda.

Swedavia bör i den fortsatta utvecklingen av Arlanda flygplats ta hänsyn till ett förändrat klimat.

I samband med att våra Masterplans för våra flygplatser uppdateras kommer klimatanpassning av flygplatserna att utgöra en viktig komponent, så också för Arlanda. Vi delar utredarens uppfattning om att detta är ett viktigt arbete som måste göras för att klara de klimatförändringar som kan komma att ske. För oss handlar det främst om att kunna hantera ett varmare klimat och ökade nederbördsmonster på våra flygplatser.

Swedavia bör successivt anpassa Arlanda flygplats bränsle- och energiförsörjning så att flygplatsen möjliggör för utveckling av fossilfritt flyg.

Vi har identifierat tre strategiska initiativ där Swedavia som bolag behöver göra förflyttningar för att kunna erbjuda de tjänster som våra kunder över tid kommer att efterfråga och samtidigt möta de krav som olika intressenter har på vår verksamhet. Ett av dessa strategiska initiativ är Flygets klimatomställning. Inom ramen för detta strategiska initiativ kommer våra flygplatser att anpassas för att möjliggöra bränsle- och energiförsörjning till de fossilfria flygplan som i framtiden ska trafikera våra flygplatser.

Vi vill understryka att även detta arbete behöver genomföras i samverkan med flera olika aktörer, ex.vis elnätsbolag och flygbränslebolag.

Swedavia bör i närtid ta initiativ till fördjupade markundersökningar för att få bättre underlag för att bedöma behovet av och kostnaderna för sanering av markområdet vid Bromma flygplats.

Vi har idag en nära dialog med Trafikverket, som bekostar dessa undersökningar, och Stockholms stad. När dessa fördjupade markundersökningar skall genomföras är en fråga som behöver fortsatt dialog mellan Swedavia, Trafikverket och Stockholm Stad.

Specifika kommentarer på vissa av de övriga förslagen

Transport- och infrastrukturförsörjning till och från Arlanda flygplats

Vi är positiva till utredarens förslag att regeringen bör tillsätta en Arlandaförhandling under ledning av Stockholms läns landshövding. För att Arlanda ska fungera optimalt som nationellt transportnav är det viktigt att kopplingen mellan flygplatsen och väg -och järnvägsnät utvecklas. I detta perspektiv vill vi även lyfta fram att flygplatsen inte bara är ett viktigt transportnav för resenärer. Flygplatsen och den kringliggande flygplatsstaden utgör även ett betydande arbetsplatsområde med fler än 20 000 arbetsplatser. Antalet arbetsplatser beräknas även öka i snabbare takt än resenärsutvecklingen ger upphov till utifrån de exploateringsplaner som finns för området. Detta är en utveckling som man ser runt om i världen kring större navflygplatser. Det är därför viktigt att det tas höjd för denna utveckling när väg -och järnvägssystemet till, från och inom området ska dimensioneras.

Infrastrukturfrågan är viktig, men lika viktigt är det att kollektivtrafiken utvecklas för att på ett effektivt och ändamålsenligt sätt kunna försörja detta trafiknav och arbetsplats. Idag uppfattas prisnivån för de resenärer som väljer tåget till Arlanda som väldigt hög, även i ett internationellt perspektiv. Vår uppfattning är därför att det är lämpligt att hitta en annan finansieringslösning för A-banan så att resenärer och anställda inte belastas med orimliga kostnader. Vi ställer oss därför bakom utredarens förslag om att initiera en förhandling med A-train om att sänka avgifterna för de passagerare som använder denna transportmöjlighet. Vi har svårt att se logiken med att just järnvägen till Arlanda ska finansieras med passageraravgifter när det övriga järnvägsnätet finansieras genom anslag i statsbudgeten. För att klara att nå ett mål om 60% kollektivtrafik till 2030 är en ny finansieringslösning av järnvägen till Arlanda helt avgörande.

Energiförsörjning av Arlanda flygplats och flygtrafiken vid flygplatsen

Vi delar utredarens uppfattning om att Sverige behöver ta fram en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov så att flyget ska kunna utvecklas i linje med klimatmålen. Att tillsätta en "flygbränslekommission" kan lösa några av de utmaningar som idag finns.

På Arlanda finns redan idag möjligheten att tanka SAF och till 2035 kommer det även att finnas en infrastruktur för att tillhandahålla andra hållbara bränslen, så som el eller vätgas beroende på efterfrågan från flygbolagen.

Framtiden för Bromma

Från 2030 ska inrikesflyget vara fossilfritt, enligt den färdplan som flygbranschen ställt sig bakom. Mot bakgrund av detta förstår vi logiken i utredarens förslag att Bromma från och med den 1 januari 2030 endast ska få användas av fossilfritt flyg. Vi har som tidigare nämnts en tydlig ambition att skapa förutsättningar för alla våra flygplatser att hantera framtidens flygplan med alternativa bränslen och drivlinor. Samtidigt finns det en del utmaningar med utredarens förslag.

Vi har själva genomfört en utredning av Bromma utifrån vårt affärsmässiga perspektiv och där kommit fram till att en förtida avveckling av Bromma är möjlig. Samtidigt pekar vi på att Bromma skulle kunna fungera utmärkt som en pilot för framtidens fossilfria flyg. För att möjliggöra detta krävs betydande investeringar i energiförsörjning till Bromma och exempelvis laddinfrastruktur. Vissa av dessa investeringar kan säkerligen, efter en nedläggning av Bromma, tas över och nyttiggöras av andra intressenter. Samtidigt ser vi att många av investeringarna är av en karaktär som inte med enkelhet låter sig nyttjas för andra ändamål än för flyget. Det innebär att investeringarna måste vara avskrivna innan flygplatsen slutligen upphör med sin verksamhet. Utredaren föreslår att Bromma ska stängas 2035, vilket kan ge en avskrivningstid för dessa investeringar på så kort tid som 5 år. Vår bedömning är att det blir mycket svårt att motivera sådana investeringar med så kort avskrivningstid och att kostnaderna för detta, som belastar brukarna, skulle bli så höga att investeringarna inte kommer att kunna användas. Således delar vi inte utredarens förslag i denna del.

En annan försvårande omständighet är att Bromma idag har såväl inrikes som utrikestrafik. Att begränsa fossildrivna flygplan på Bromma redan år 2030 skulle troligen vara det samma som att begränsa internationell flygtrafik på denna flygplats. Vår bedömning är att det skulle kräva en djupare juridisk analys utifrån EU- och konkurrensrättsliga regler för att säkerställa om och hur en sådan begränsning kan genomföras i praktiken. En sådan begränsning förutsätter också att flygplan tillåts ha 100% SAF i sina tankar. Idag är inblandningen begränsad till 50%.

Utifrån vårt perspektiv är Brommas framtid primärt en politisk fråga och vi kommer att fullgöra vårt uppdrag i att driva Bromma till dess att annat beslut tas.

Swedavias ekonomiska förutsättningar

Utredaren konstaterar i sin utredning bland annat att Swedavia kommer att behöva betydande kapitaltillskott i syfte att finansiera framtida investeringar och att bolagets ekonomiska förutsättningar, som en konsekvens av pandemin och den kollapsade flygmarknaden, väsentligen förändrats. Därmed har investeringstakten av planerade kapacitetshöjande åtgärder bromsats in eller stoppats tills vidare. För vår del handlar detta också om att marknadens efterfrågan påverkats kraftigt och att behoven av tillkommande kapacitet därmed flyttats fram avsevärt.

Utredaren föreslår att ett verktyg för att minska Arlandas investeringströskel är att staten ger Swedavia investeringsgarantier genom att låta bolaget låna upp kapital via Riksgälden, men att det krävs kommersiella argument för att en statlig finansiering av en flygplats skall accepteras i enlighet med EUs statsstödsregler. Dessa argument kan, enligt utredaren, bli lättare om bolaget också har privata ägare. Ett sätt att få in privata delägare i Swedavia är att bolagisera den kommersiella verksamheten inom bolaget.

Huruvida staten vill släppa in privata delägare i Swedavia eller ej är en fråga för vår ägare. Vi vill däremot upplysa om att det finns särskilda regler för konsultation av avgiftssättningen gentemot flygbolag som opererar på flygplatsen. Vi arbetar i en så kallad "single til" som omfattar så väl den kommersiella som den flygoperativa verksamheten och därmed har den kommersiella verksamheten stor påverkan på avgiftssättningen och därmed Swedavias konkurrenskraft. Oavsett Swedavias ägarstruktur är det vår uppfattning att såväl flygplatsnätverket som de kommersiella verksamheterna bör hållas ihop för att säkra konkurrenskraftiga flygplatsavgifter gentemot flygbolagen och därmed skapa så goda förutsättningar som möjligt att kunna konkurrera med kringliggande huvudstadsflygplatser.

Avslutande kommentarer

Som tidigare nämnts anser vi att utredningen som helhet mycket väl beskriver vikten av att utveckla Arlanda för att säkerställa att Sverige har ett välfungerande transportsystem. För oss som huvudman för både Arlanda och Bromma är det viktigt att den inriktning som regeringen väljer för dessa, och andra flygplatser, har en politisk förankring och långsiktig inriktning som ger oss så goda förutsättningar som möjligt att leverera på det uppdrag som vi har, att möjliggöra för människor att mötas.

Vi står till förfogande för det fortsatta arbetet med att utforma en plan för Arlanda, en plan för framtiden.

Stockholm Arlanda 2022-10-31



Jonas Abrahamsson

VD Swedavia AB

