



Länsstyrelsen
Värmland

Samhällsbyggnad
Emil Jessen
010-22 47 311

YTTRANDE

Datum
2022-10-31

Sida
1(3)
Referens
Dnr. 400-5568-2022

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över rapport, Ds 2022:11, Arlanda – En plan för framtiden

Ert diarienummer I2022/01350

Beskrivning av ärendet

Rapporten är resultatet av uppdraget att ta fram en plan för utveckling av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Direktivet har varit att rapporten ska ha sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och fyrstegsprincipen samt vara i linje med klimatmålen. Detta innebär bland annat att planen ska bidra till omställningen till fossilfritt flyg.

Infrastrukturdepartementet har nu sänt rapporten på remiss för yttrande.

Sammanfattning

Länsstyrelsens synpunkter kan sammanfattas enligt punkterna nedan.

- Rapporten visar på ett tydligt vis vikten av att Arlanda bidrar till att säkerställa tillgänglighet till huvudstadsområdet och internationella flyglinjer för de delar av landet som har en svag infrastruktur i övrigt.
- Länsstyrelsen anser att uppdragets inriktning vad avser uppnåendet av miljö- och klimatmål kan förbättras betydligt och rapportens förslag behöver konsekvensbedömas grundligare.
- Rapporten behöver förtydliga målkonflikten mellan ambitionen att göra Arlanda attraktivt och återgå till förpandemiska resenärsvolymerna å ena sidan och att se möjligheten att minska antalet resande för minskad klimatpåverkan å andra sidan.
- Prognoser för resande med flyg är som rapporten visar ytterst osäkra men visar på en svag återgång efter pandemins minskningar. Det speglar att utvecklingen står vid ett vägskafl och kräver ett politiskt val. Vilken prognos som politiken väljer att understödja kommer påverka möjligheten att nå uppsatta miljö- och klimatmål. Möjligheten att nå dessa mål påverkar hur klimatrelaterade kostnader faller ut, vilket också

behöver ingå i de samhällsekonomiska värderingar som görs av alternativ. Detta behöver förtydligas.

Länsstyrelsens synpunkter

Säkerställ tillgängligheten på landsbygden

Länsstyrelsen delar rapportens slutsatser att flyg är en viktig del av transportsystemet för nationellt och internationellt flyg och att tillgängligheten till delar av landet med svag övrig infrastruktur måste säkerställas för att inte motverka utjämnandet av regionala geografiska skillnader i landet.

Överensstämmelse med uppdragets miljömässiga ramar

Arlanda som föregångare

Rapporten redogör för flera åtgärder för att göra Arlanda mer attraktiv för en miljöanpassad flygflotta. Länsstyrelsen förutsätter att alla större ombyggnader av landets största och viktigaste flygplats ska innebära att flygplatsen utvecklas till en föregångare och driver på utvecklingen mot ett fossilfritt flyg och inte hindrar densamma. Flyg med minsta klimatpåverkan som vill trafikera flygplatsen ska ha alla möjligheter att göra det. Utvecklingen måste samtidigt kunna hantera den del av flygflottan som inte har möjlighet att ställa om lika snabbt. Det kan gälla såväl transport-, räddnings- och serviceflyg, specialflygplan som Försvarsmaktens eller linjeflyg från mindre flygplatser i landet med svagare omställningstakt.

Oklara prognoser

Av rapporten framgår att nedgången av flygrörelser i Sverige började redan före pandemiåren. Under våren 2020 var antalet passagerare 98% färre än samma tid år 2019. Även om viss återhämtning har skett uppges i rapporten att antal passagerare fortfarande är halverat. Det råder delade meningar om återhämtningen i Europa men Swedavia spår en återhämtning i Sverige någon gång mellan 2025 och 2027. Transportstyrelsen och Trafikverket tror på en svagare återhämtningstakt med återställda nivåer om uppåt 10 år.

Det framgår inte av rapporten vilka större infrastruktursatsningar som kan påverka efterfrågan på flyg över tid, som har räknats med i de prognoser som använts. Det gäller framförallt satsningar på snabbare tåg inom landet, men också från exempelvis Norge såsom vid en utbyggnad av sträckan Oslo-Stockholm med potential att överflytta ca 1 miljon årliga flygresenärer till tåg. Eftersom rapporten behandlar tidshorisonter framåt 2035 gällande Bromma flygplats och dess avveckling, så bör även andra framtida förändringar i infrastrukturen ingå i beräkningarna.

Om pandemin inte längre är ett stort hinder för flygresandet så kan det tyda på att det rent funktionella behovet är stabiliserat och att resebeteendet för övriga resenärer är förändrat. Länsstyrelsen menar att ett förändrat resandemönster ska ses som en möjlighet att stabilisera flyget på nuvarande nivå snarare än att aktivt sträva efter full återhämtning till tiden före minskningen. Att se och aktivt verka för denna möjlighet är det bästa sättet att beakta de utgångspunkter om att följa den klimatpolitiska handlingsplanen och att uppnå

uppsatta miljömål och internationella åtaganden som beställaren av rapporten har uttryckt.

Målkonflikter

Rapporten ger en teknikoptimistisk bild av flygbranschens omställning till ett fossilfritt bränslesystem till år 2045 i enlighet med klimatlagen. Konkurrensen om bioråvaran är stor och i dagsläget betalade under 2021 flygbranschen reduktionspliktavgift istället för att uppnå reduktionsplikten på 0,8 % fossilfritt bränsle. Detta är några indikatorer som talar för att en omställning kommer bli komplicerad och kostsam, och förmodligen kostsam till den grad att det påverkar efterfrågan på flyg, vilket i sin tur minskar behovet av utökad kapacitet på Arlanda. Stora osäkerheter finns därmed i systemet och det blir en fråga för politiken att välja vilken utveckling man vill stimulera.

I detta sammanhang är det enligt Länsstyrelsen olyckligt att uttrycka en önskan om att öka Arlandas attraktivitet. Länsstyrelsen föreslår därför att den plan för Arlandas utveckling som rapporten beskriver hellre ska uttryckas som att Arlanda ska vara en modern och funktionell flygplats med hög tillförlitlighet som inte bidrar till att stimulera ett ökat transportarbete med flyg. På så vis minskar målkonflikten i uppdraget.

Konsekvenser

Rapportens konsekvensanalys kan enligt Länsstyrelsen stärkas vad gäller miljö- och klimatkonsekvenser. Den miljökonsekvens som nämns är att vid en stängning av Bromma flygplats så kommer 40 000 färre personer påverkas av flygbuller. Stängningen är dock inget som planen i sig styr över, förutsätter eller ens förordar. Om utökningen av antalet flygrörelser vid Arlanda medför någon ökning av buller vid bostäder framgår inte, men får antas ske i någon mån. Klimatkonsekvenserna beskrivs i första hand bero på teknikutvecklingen i flygbränslesektorn och i vilken mån persontransporterna till Arlanda i större utsträckning kan ske med kollektivtrafiken på personbilens bekostnad. Länsstyrelsen vill lyfta att minskning av antalet flygrörelser torde ha störst inverkan på mängden klimatpåverkande utsläpp, vilket borde framgå tydligare.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av Landshövding Georg Andrén med plan- och infrastrukturhandläggare Emil Jessen som föredragande. I beslutet har också avdelningschef Marcus Wihk och enhetschef Samhällsbyggnad Anna Nordlander medverkat.