

CONNECT SWEDEN

Dir.nr. I2022/01350

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Sammanfattning av Connect Swedens synpunkter på förslaget (Förslag som utgör tillägg eller justeringar till utredningen markeras i fet text.)

- Connect Sweden välkomnar utredningen och dess slutsatser. Det har länge saknats en genomarbetad färdplan för Arlandas utveckling. Underlaget utgör en god grund för vidare diskussion och i viss mån beslut.
- Connect Sweden delar utredarens uppfattning om att arbetet med miljötilståndet för en ytterligare rullbana bör inledas omgående. Därför tycker vi det är bra att Swedavia redan 2020 påbörjade förberedelsearbetet för en miljötilståndsansökan.
- Connect Sweden uppfattar att det finns betydande behov av vidare investeringar i kapacitet i infrastrukturen runt Arlanda. Den modell som utredaren föreslår med att Trafikverket tar fram ett underlag som sedan ligger till grund för en "Arlandaförhandling" är god. **Det bör dock undersökas om finansiering kan hittas utanför nationell plan, givet frågans akuta karaktär.**
- Connect Sweden ställer sig bakom bedömningen om att man bör undersöka olika alternativ för att minska Arlandas investeringströskel för att möjliggöra nödvändiga kapacitetshöjande åtgärder både på kortare och längre sikt.
- Connect Sweden välkomnar förslag om en mer ordnad hantering av Bromma. **Att sätta ett givet årtal för stängning är dock inte möjligt. Bromma bör integreras i Arlanda så snart det är säkerställt att Arlanda har långsiktig kapacitet att hantera Brommas trafik.**
- Connect Sweden välkomnar särskilt de förslag gällande omställning av flyget som utredaren presenterar. En kommission bör tillsättas som skyndsamt tar fram en färdplan med etappmål.
- Connect Sweden anser att det nu är viktigt att få en bred uppslutning om utredningen och dess slutsatser. Om möjligt bör en politisk överenskommelse träffas där partier från de politiska blocken förbinder sig att genomföra förslaget efter vidare utredning och arbete, oaktat hur eventuella regeringsförhandlingar faller ut efter valet 2022 eller senare.

Bakgrund

Den 15 februari 2022 tillsattes en utredning med uppdrag att ta fram en färdplan för utvecklingen av Arlanda flygplats. Till utredare utsågs Peter Norman. Utredningen kom till efter ett krav från riksdagen om en komplettering av den utredning av Brommas stängning som tillsattes år 2021.

Arlandas framtid och utveckling har utretts flera gånger, bland annat inom ramen för Arlandarådet. Arlandarådets utredning skulle ha presenterats år 2019 men av oklar anledning så offentliggjorde Regeringskansliet aldrig slutrapporten och dess slutsatser.

Arlandas utveckling är en viktig fråga i behov av långsiktighet i beslutsfattandet. Tyvärr har inte den senaste tidens politik präglats av just denna kvalitet, vilket gäller så väl infrastruktur som energisystemet.

Flyget är viktigt för Sverige men måste bli hållbart

Stora delar av vårt land är glesbefolkat och avstånden mellan våra städer är stora. Sverige med sin enorma landareal – större än Tyskland, Danmark och Nederländerna tillsammans men med endast en tiondel så stor befolkning, kombinerat med vårt geografiska avstånd från befolkningstäta kluster – måste ha en infrastruktur i världsklass för att kunna hävda oss i den globala konkurrensen.

Arlanda är en viktig pusselbit för vår konkurrenskraft. Tack vare goda förbindelser såväl inrikes som utrikes får svenska företag möjlighet att verka i en internationell kontext. Arlanda ligger strategiskt i Mälardalen med närhet till Stockholm och en rad andra orter, som Norrköping, Örebro, Gävle och Sundsvall – för att nämna några. En betydande del av den svenska befolkningen bor inom ett par timmars tågresa från flygplatsen.

Den globala uppvärmningen är en historisk utmaning. Samtliga sektorer och delar av samhället behöver ställa om till att bli långsiktigt hållbara. Klimatavtrycket måste dämpas och på sikt elimineras. Det kan ske genom exempelvis övergång till hållbara bränslen, förändrade beteenden, investeringar i elektrifiering, CO₂-upptagning m m. Sverige har potential att bli ledande inom flera tekniker genom företag som Northvolt, Hybrit och H2GreenSteel. En förutsättning för samtliga uppräknade företag är goda flygförbindelser då deras produktion ligger långt norrut i Sverige.

Precis som tåget en gång ställde om till att bli hållbart behöver flyget göra samma resa. När tåget revolutionerade resandet under andra halvan av 1800-talet var det ett smutsigt sätt att färdas. Vagnarna drogs av stora lokomotiv som inte sällan drevs av fossilt kol. I dag ses inte tåg som ett smutsigt transportmedel. Tack vare teknikutvecklingen är utsläppen minimala och tåget har gjort sin hållbarhetsresa. Nu står flyget på tur med en rad olika typer av elektrobränslen, biobränslen och batteridrift. Flyget befinner sig mitt i sin omställning och genom kloka beslut kring investeringar i infrastruktur finns möjlighet att påskynda det. Här kommer Arlanda spela en viktig roll.

Den gröna industrialiseringen främjas av goda förbindelser

Flygets liksom andra sektors klimatavtryck kan inte förringas. Samtidigt är det viktigt med en nyanserad bild som beaktar såväl sektors direkta och indirekta klimatbelastning som dess nyttor.

Den kunskapsöverföring som flyget främjar genom att möjliggöra snabba resor över långa sträckor på ett sätt som inget annat transportmedel kan är bara ett exempel på hur flyget kan underlätta den gröna omställningen.

Just nu pågår exempelvis ett betydande arbete med att ställa om stålindustrin till nollutsläpp. Denna snabba omställning hade sannolikt inte varit möjligt utan ett fungerande inrikes- och utrikesflyg. De platser där produktionsanläggningar för fossilfritt stål just nu byggs är beroende av goda förbindelser både inom landet och till andra delar av världen. Givet Sveriges geografi är flyget avgörande i detta sammanhang; utan flyget hade förutsättningarna för den gröna omställningen inte varit lika gynnsamma. Om ens möjliga.

Analys av utredningens förslag

Utredaren föreslår en kraftig utbyggnad och satsning på Arlanda med omnejd. I utredningen återfinns bland annat förslag på förbättrad kapacitet för snabb genomströmning ("Brommafiering"), att Swedavia inleder arbetet för ytterligare en parallell rullbana samt att ett särskilt område på flygplatsen inrättas för det samhällsviktiga flyget.

I utredningen står följande: "Det finns därför behov av att Swedavia omgående vidtar *förberedande åtgärder* för att säkerställa kapacitet i bansystem och terminaler. Det bör genomföras på ett sådant sätt att en eventuell *miljöprövning* inte fördröjs ytterligare. Jag räknar vidare med att förstärkningar i *terminalfunktionen* sker löpande. Swedavia bör även skapa en samlad plats och *terminal på Arlanda för kommersiellt allmänflyg inklusive samhällsviktigt flyg*. För att öka effektiviteten i luftrumets användning bör *luftrummet fortsatt moderniseras*".

Utredningen föreslår att en delvis privatisering av Swedavia övervägs för att öppna upp för finansiering av åtgärderna.

Det föreslås även åtgärder för att stärka det kollektiva resandet till och från flygplatsområdet. Utredningen anser att en målsättning om att 60 procent av resorna till och från flygplatsen bör ske med kollektiva färdmedel. För att nå dit föreslås att en förhandling inleds med A-Train gällande sänkta biljettpriser och avskaffad passageavgift på flygplatsen. En särskild förhandlingsperson bör tillsättas med mål att ha nått en överenskommelse senast år 2025.

Utredaren föreslår även att Trafikverket får i uppdrag att utreda spår- och väginfrastrukturen runt Arlanda utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv. För att lösa ut finansiering och prioritering av åtgärder vill utredaren se en Arlandaförhandling, enligt den modell som tidigare använts bland annat vid Sverigeförhandlingen¹. Förhandlingen bör utgå från Trafikverkets utredning.

Bland utredningens förslag läggs särskild vikt på klimatet och den gröna omställningen. Bland annat identifierar utredaren ett behov av en tydlig plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov och föreslår att en särskild flygbränslekommission ska inrättas med företrädare från näringsliv, akademi och offentlig sektor. Kommissionen ska ta fram en färdplan med etappmål.

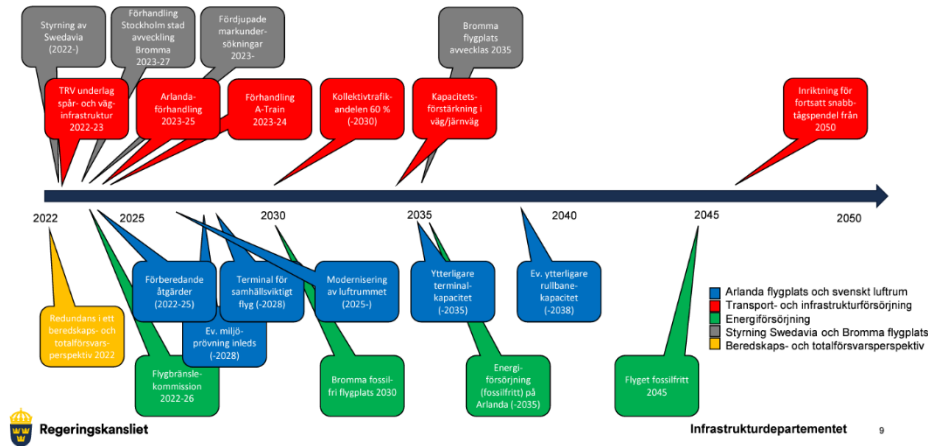
Gällande Bromma föreslår utredningen en stängning år 2035. Det är en försening med drygt tio år i jämförelse med den tidigare Brommautredarens förslag om stängning någon gång mellan år 2025 och 2027. För att det ska vara möjligt bör markbedömning med

¹ Det är värt att särskilt nämna att Statskontoret presenterade en granskning av förhandlingsmodellen som process för planering av infrastruktur, *Förhandlingsuppdrag som metod för att lösa stora samhällsutmaningar* (2022:10), i slutet av juni 2022. Granskningens slutsats är att modellen är ändamålsenlig om än med vissa utmaningar.

saneringsutredningar inledas redan nu. Utredaren föreslår även att Bromma flygplats från och med 2030 endast ska få användas för fossilfritt flyg.

Nedan följer en tidslinje som visualiserar den tidplan som utredningen föreslår.

Indikativ tidplan för väsentliga åtgärder



Utredningen har inga tydliga ställningstaganden gällande farkoster som eVTOL (electric vertical take-off and landing) utöver att en modernisering av luftrummet föreslås.

Enligt uppdrag av Connect Swedens styrgrupp

Jacob Wallenberg,
Ordförande