



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

Yttrande över rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) Dnr 2022/01350, svar senast 2022- 10-31

Sammanfattning

Den gröna omställningen och nyindustrialiseringen sker inte enbart i de två nordligaste länen, utan också i Västernorrland. Betydande investeringar görs i länet inom exempelvis bioraffinaderi, grön vätgastillverkning och massaindustri. Arlanda flygplats har en viktig roll i transportsystemet och är ett nav för flygtrafiken genom både nationell och internationell tillgänglighet. Så länge utbyggnaden av Nya Ostkustbanan mellan Gävle-Härnösand inte är färdigställd kommer tillgänglighet till Arlanda att vara central för Västernorrlands näringsliv och utveckling.

Det är olyckligt att rapporten saknar tillförlitliga prognoser, bedömningar av konsekvenser för klimatmålen samt en plan som är i linje med de transportpolitiska målen och fyrstegsprincipen. Rapporten har därmed begränsad funktion som beslutsunderlag.

Betydelsen av ett hållbart transportsystem i hela landet

Snabb utveckling och nyindustrialisering

Västernorrland är ett industri- och skogslän med god tillgång på förnybar energi som nu ställer om. Den gröna omställningen har tagit fart genom en nyindustrialisering som delvis innebär omdaning av befintlig industri som ställer om till cirkulära materialflöden och utvecklar nya verksamheter, delvis genom innovativa företag i framkant som investerar inom nya sektorer. Den gröna omställningen sker därmed inte enbart, som nämns i rapporten, i de två nordligaste länen, utan också i Västernorrland. Betydande investeringar görs i länet inom exempelvis bioraffinaderi, grön vätgastillverkning, fossilfria bränslen och massaindustri. Västernorrlands geografiska förutsättningar ställer krav på goda transportmöjligheter så länge utbyggnaden av Nya Ostkustbanan Gävle-Sundsvall-Härnösand-Västerås inte är färdigställd.

Totalförsvaret

Regionala flygplatser har en central betydelse för samhällets förmåga att hantera kriser och särskilda händelser. I Västernorrland finns ett av landets största, geografiskt samlade kluster inom samhällssäkerhet och krisberedskap. Det är positivt att fördjupade analyser föreslås avseende totalförsvarsperspektivet.

Utredningens beaktande av energi och klimat

Utredningens direktiv

Arlandautredningens direktiv anger att utredaren ska ta fram ”en plan för utveckling och *utökning av Arlanda flygplats*, inklusive miljö tillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet *baserat på tillförlitliga prognoser*. Planen ska tas fram *med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och fyrstegsprincipen, samt vara i linje med klimatmålen*. Detta innebär bl.a. att planen ska bidra till omställningen till fossilfritt flyg.”

Tillförlitliga prognoser

Enligt direktivet ska planen för Arlandas utveckling baseras på ”tillförlitliga prognoser”. Trots detta görs en rad osäkra antaganden. Utredaren skriver bland annat att ”den svenska flygmarknaden kommer att fortsätta växa, helt enkelt därför att Sveriges geografi och ekonomi behöver den tillgänglighet som flyget ger. Det finns idag inget som talar för att efterfrågan på fritidsresande till och från Sverige kommer minska, snarare gäller den motsatta trenden.” (s. 44). Det är oklart vad utredaren baserar detta på. Exempelvis Miljömålsberedningen har bedömt att flygresandet kan minska med cirka 10 procent (SOU 2022:15, s. 686). Bland de åtgärder från Klimathandlingsplanen som utredaren själv listar (s. 19-20) finns flera åtgärder som skulle kunna påverka efterfrågan på flyg. Vidare finns ett antal osäkerheter kopplade till attityder hos befolkningen, utvecklingen av alternativa färdmedel och priser på drivmedel som skulle kunna ha en dämpande effekt på efterfrågan av flyg i framtiden. Utredaren går själv in på sådana osäkerheter under bland annat avsnitt 3.3 och 3.6.

Konsekvenser för klimatmålen

Utredaren ska enligt direktivet visa på hur klimatmålen påverkas av utredningens förslag. Någon sådan bedömning återfinns dock inte i rapporten.

En snårig väg för flyget mot fossilfrihet

Att flygbranschen har som mål att vara fossilfria 2030 är positivt. Tillgången till hållbart biodrivmedel är dock osäker. Centralt för omställningen till fossilfritt flyg är produktion och utveckling av biodrivmedel. I Västernorrland finns goda förutsättningar och kunnande till att bidra och driva denna utveckling och omställning. Dels genom de många aktörer som är verksamma inom regionala styrkeområden som skoglig bioekonomi och förnybar energi, där det redan idag finns initiativ till produktion av fossilfria flygbränslen. Dels genom tillgången på inhemska råvaror som till exempel restflöden från skogs- och jordbruk där det finns potential till ett ökat hållbart uttag. Däremot kan det konstateras att produktionsanläggningar och ny teknik som är nödvändigt för en inhemsk produktion av fossilfritt flygbränsle är kostnadskrävande. Förslaget att regeringen bör ta fram en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov samt tillsättandet av en ”flygbränslekommission” är välkommet och ett investerings- och/eller driftsstöd bör utvärderas omgående för att en storskalig produktion av fossilfria flygbränslen ska kunna bidra till flygets omställning.

Klimatpolitiska rådet har efterlyst en tydligare politisk riktning avseende hur intressekonflikterna kring hållbart biodrivmedel ska hanteras. Därutöver är många av branschens planerade åtgärder mycket kostsamma. Flera nuvarande bolag har valt att betala kvotavgift istället för att uppfylla reduktionsplikten, under andra halvåret 2021. Vidare är den nuvarande färdplanen för fossilfrihet är daterad och flera tidssatta åtgärder ej genomförda. Utredarens bedömning om att klimatmålen kan nås trots en utbyggnad av Arlanda flygplats, grundar sig på antaganden om en optimal utveckling på teknik- och bränsleområdet som vi inte ännu har sett.

Fyrstegsprincipen för transporteffektivitet

Utredaren ska enligt direktivet utgå ifrån fyrstegsprincipen. Såvitt länsstyrelsen kan bedöma finns i utredningen enbart förslag inom ramen för steg två, tre och fyra. Att vidta åtgärder för att öka Arlanda flygplats attraktivitet eller för att förstärka väginfrastrukturen kring Arlanda är inte i linje med målen om transporteffektivitet.

Samhällsekonomiska kostnader och vinster

I avsnitt 6.4 redogörs för olika samhällsekonomiska kostnader och samhällsekonomiska nyttor. Det är dock oklart om, och i vilken grad, klimatmässiga kostnader inkluderats.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsråd Daniel Gustafsson med enhetschef Karin Frejarö som föredragande.