

Yttrande över remiss, SOU 2019:11 Biojet för flyget

Sundsvall Timrå Airport

Sundsvall Timrå Airport ägs och drivs sedan 2013 i bolagsform av Sundsvalls kommun och Timrå kommun.¹ Flygplatsen utgör en viktig funktion för tillgängligheten till och från Sundsvallsregionen, inte minst för näringslivet vars affärsresenärer utgör 85 % av flygplatsens totala resandeunderlag på cirka 280 000 passagerare. Av affärsresenärerna transfererar dessutom 65 % vidare ut i Europa och världen.

Flygplatsen innehar även beredskapsfunktion med särskilt ansvar vid samhällskritiska händelser samt vid sjukvårds- och fångsttransporter.

Yttrandet skriv utifrån vår roll som infrastrukturägare av flygplatsen.

Övergripande synpunkter

SOU 2019:11 Biojet för flyget bottenar i ett flertal övergripande politiska styrdokument som behöver tas i åtanke om Sverige skall ges goda möjligheter att ställa om till fossilfria drivmedel inom flyget samtidigt som landets konkurrenskraft bibehålls.

Flera av målen i Agenda 2030, inte minst de för hållbar energi åt alla, hållbar industri, innovationer och infrastruktur, förutsätter en omställning från fossila bränslen till biobränslen.

Gällande Sveriges transportpolitiska mål om en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet, bygger dem på tillgänglighet och geografisk närhet. Närings-, regional tillväxt- och transportpolitiken ska även bidra till att nå flertalet av de nationella miljömålen och de globala målen för hållbar utveckling.

Sveriges näringspolitiska mål syftar till att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb. Målet för den regionala tillväxtpolitiken är utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft.

¹ Ägandet i bolaget är Sundsvalls kommun 84 % och Timrå kommun 16 %.

Specifika synpunkter gällande förslagen

Miljömålsberedningen ges i uppdrag att ta fram mål för minskade utsläpp i flyget.

Sundsvalls kommun välkomnar en målmedveten omställning till ett fossilfritt flyg. I sammanhanget anser vi dock att det fortsatta arbetet förutsätter ett samspel mellan offentliga institutioner, näringslivet och producenter av biodrivmedel om Sverige skall klara omställningen till fossilfria drivmedel utan att förlora konkurrenskraft.

En långsiktig reduktionsplikt för flygfotogen införs.

Vi ställer oss positiva till utredningens förslag om reduktionsplikt och reduktionsnivåer, förutsatt att det sker med en relativt låg reduktionsnivå de första åren och ökas i takt med att utbudet av biobränsleproduktion ökar.

Energimyndigheten ges i uppdrag att analysera frågan om ett investerings- eller driftsstöd ska utvecklas för produktionsanläggningar med ny teknik som initialt är för kostsam för att kunna konkurrera i reduktionsplikten.

Processen för att utforma och anta ett drift- eller investeringsstöd för de första fullskaliga inhemska produktionsanläggningarna kommer av allt att döma vara avgörande för Sveriges förmåga att ställa om till ett fossilfritt flyg. Västernorrland har god industriell- och teknisk förmåga att vara ledande i övergången från fossila bränslen till biobränslen och i arbetet med omställning till ett hållbart samhälle.

SCA, en av Europas största producenter av skogsbaserad bioenergi, planerar för en fullskalig produktionsanläggning för förnybara drivmedel baserat på en restprodukt från tallolja vid Östrand massafabrik i Timrå kommun. Sedan december 2018 finns en laga vunnen detaljplan för aktuellt område och för tillfället processas ett miljötillstånd för en framtida produktionsanläggning. En testverksamhet för tekniken är sedan tidigare genomförd i SCA:s anläggning i Obbola utanför Umeå.

Kemi- och etanolföretaget Sekab i Örnsköldsviks kommun utvecklar teknik och bedriver forskning för att framställa kommersiella etanolprodukter av cellulosa.

För SCA och SEKAB är tekniken i sig inte det främsta hindret för en storskalig biodrivmedelsframställning, utan snarare de höga ekonomiska riskerna som är förenade med dels de investeringar som behöver komma på plats och dels den osäkerhet som finns gällande efterfrågan och betalningsviljan för produkterna. I sammanhanget kan ett drift- eller investeringsstöd bli den avgörande faktorn för att stimulera aktörernas investeringsvilja. Att utredningen inte presenterar något konkret förslag för hur en inhemsk produktion av biobränsle för flyget ska stärkas, utan stannar vid förslaget att Energimyndigheten bör ges i uppdrag att utreda frågan om ett drifts- eller investeringsstöd, är därför oroande.

Omställningsprocessen inom flyget behöver ske utifrån ett helhetsperspektiv tillika omgående och en reduktionsplikt förutsätter enligt oss ett parallellt införande av utbyggd inhemsk biodrivmedelproduktion.

Det är även oroande att utredningen lägger fokus vid att produktion och utbyggd infrastruktur i första hand ger förutsättningar till redan etablerade oljeraffinaderier att utveckla biojetbränsleproduktion. Vi anser å andra sidan att skogsråvarans hemvist bör vara avgörande för var biobränsleproduktion bör etableras, inte minst för att stimulera en hållbar och cirkulär ekonomi och i ett skede då järnvägsnätet inte har kapacitet att transportera större mängder skogsråvara från norra Sverige till exempelvis Västra Götaland.

En utredning tillsätts om utökad nattågstrafik som ett alternativ till flygresor.

Under de senaste två åren har direktflyglinjerna från Sundsvall Timrå Airport till Luleå och Göteborg lagts ner vilket har resulterat transfer via Arlanda till destinationerna med långa ledtider som följd. I denna typ av resanderelationer skulle en utökad nattågstrafik bidra positivt till ett mer tillgängligt och samtidigt hållbart resande. Sundsvalls kommun ställer sig därför positiv till en utredning om utökad nattågstrafik.

Bodil Hansson

Ordförande i kommunstyrelsens plan- och utvecklingsutskott

Sundsvalls kommun