



2022-09-26

FÖRSLAG

RUN/334/2022

Ert dnr: I2022/01350

Berit Eriksson
Näringsliv och samhällsbyggnad
Tfn: 063-14 66 07
E-post: berit.eriksson@regionjh.se

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

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

Regeringen har låtit ta fram en utredning för en utveckling och utökning av Arlanda flygplats med utgångspunkt i de transport- och klimatpolitiska målen, vilket innebär att utredningen bland annat ska bidra i omställningen till fossilfritt flyg. Planerna på nedläggning av Bromma flygplats är en del av utredningen och en viktig faktor för Arlandas utveckling. Utredaren i den här utredningen föreslår att Bromma flygplats blir en fossilbränslefri flygplats år 2030 men läggs ner till 2035.

Yttrande

Sammanfattning

Utredningen är bred och beskriver på ett bra sätt behoven och förutsättningarna för en utveckling och utökning av Arlanda flygplats. De synpunkter som Region Jämtland Härjedalen tidigare framfört, både i samband med de senaste utredningarna om Bromma flygplats och i samband med en hearing inför Arlandautredningen i maj 2022 har i viss utsträckning beaktats.

Region Jämtland Härjedalens synpunkter sammanfattas nedan.

- Starta planering och åtgärder för att anpassa Arlanda till framtidens flyg omgående. Fokus behöver ligga på Arlanda och inte på Bromma.
- Kapaciteten på Arlanda behöver utökas. Möjligheterna för mindre flygbolag och framtidens flyg behöver stå i centrum.
- Arlanda är i behov av att "Brommafieras", dvs främja resenärsperspektivet med närhet och effektivitet. Nu går utvecklingen åt fel håll för inrikesflyget vid flygplatsen med längre avstånd och ledtider inom terminalen på grund av kapacitetsproblemen.
- Beakta hela landets behov och knyt ihop utredningarna om framtidens Arlanda och den nu startade flygplatsutredningen i beslutsprocessen.
- Staten har ett ansvar för att hela Sverige ska vara en del av den gröna omställningen.
- Utredningen förenklar flygets klimatpåverkan bland annat genom att inte belysa att biodrivmedel släpper ut växthusgaser.

- Anpassa Arlanda mer för ett fossilfritt kortdistansflyg, inom Norden.
- Det är bra att de samhällsviktiga verksamheter som finns på Arlanda samlas på gemensam plats.
- En fördjupad utredning kring totalförsvarets behov behövs. SKR bör finnas med i utredningsgruppen.

Utveckling av våra synpunkter

Planering och åtgärder för att möta omställningen för ett fossilfritt flyg på Arlanda måste startas omgående

Utredningen påtalar behovet av omställning, vikten av tillgänglighet för hela landet och förstås behovet av Arlandas utveckling som det svenska navet för flyget. Region Jämtland Härjedalen anser att utredningen inte tar tillräcklig höjd för de planer och åtgärder som behöver göras på Arlanda för att möta omställningen av flyget. Utredaren påtalar förvisso att åtgärder för att möta omställningen är nödvändig men det behövs en tydlighet kring detta. En utredning med en tydlig tidplan kring utvecklingen av infrastrukturen på Arlanda, mot bakgrund av de nya energislagen för flyget behöver initieras i närtid. De nya energislagen kommer att ställa nya krav på infrastrukturen på flygplatsen vilket sannolikt också kan komma att påverka hela strukturen kring landning, taxning, uppställning och tankning av de olika flygplanen beroende på bränsletyp, vilket också kan komma att påverka terminalstrukturen.

Kapaciteten

Omställningen ställer också givetvis andra krav på kapaciteten. Utredaren beskriver ett troligt framtida behov av ytterligare en parallell rullbana. Region Jämtland Härjedalen förutsätter att Swedavia säkerställer rätt kapacitet för att klara av att samordna trafiken från Bromma till Arlanda. Utredning för att bygga ut rullbanekapaciteten behöver startas i närtid då detta är ett arbete som kräver ett antal år i planering. Utredningen om utökad rullbanekapacitet bör självfallet också synkas med den omställningsutredning som behöver göras. Utredaren föreslår att planering och åtgärder på Arlanda behöver ha en avstämning år 2025 på initiativ av regeringen, och det håller vi med utredaren om. Men med det sagt måste alltså utredning och planering för omställningen på Arlanda starta så snart det bara går. Swedavia behöver snarast få ett tydligt uppdrag att starta utredning och planering av framtidens Arlanda med sikte på de nu kända förändringarna av flygets nya energislag. Oavsett planer på att göra Bromma fossilbränslefritt till 2030 är utvecklingen och omställningen av Arlanda ännu viktigare mot bakgrund av den nationella och internationella nod Arlanda är för flyget i Sverige.

Brommafiering och problemen med långa avstånd mellan Arlandas terminaler

”Brommafiering” av Arlanda, det vill säga att se till att flygplatsen är effektiv och tillgänglig ur ett resenärsperspektiv, är betydande då Arlanda är en viktig nod för inrikesresor. Kapaciteten på terminal 5 (gamla inrikesterminalen) är nu för liten varför man nu ”byggt ihop” terminalerna 4 (utrikes) och 5. Åtgärden var i sig nödvändig men avstånden mellan terminalerna är långa och är motstridiga till den Brommafiering som diskuterades i Brommautredningen förra året, där inrikes kommunikationer med flyg ska vara enkla och snabba i bytespunkterna för resenärerna. En total översyn av flygplatsens lokaler behöver

göras utifrån framtidens flyg, den multimodala hubb Arlanda är och planeras vara i framtiden.

Avsätt resurser för gröna investeringar på Arlanda

Förslaget om att Bromma flygplats ska bli en fossilfri flygplats till 2030 för att sedan läggas ner 2035 kan ifrågasättas. Infrastrukturen för fossilfria energislag kommer att innebära både stora investeringar och ta tid att få på plats. Flygbolag som idag trafikerar Bromma såsom BRA-flyg har ett mål om att vara fossilbränslefria till 2030, så en utbyggnad av infrastrukturen kring hållbara bränslen rimmar väl överens med målet för Bromma för samma år. Frågan är om det är rimligt att avveckla en ny-uppbyggd infrastruktur för fossilfritt flyg efter bara fem år. Har man lyckats bygga upp till exempel laddinfrastruktur på flygplatsen för att ladda el-flygplan vore det förödande att montera ner denna infrastruktur efter bara några år. Region Jämtland Härjedalen föreslår att Swedavia uppdras att göra en utredning om detta. Det bör övervägas om Bromma, med anledning av den snabba och nu pågående omställningen till el-flyg, bör finnas kvar efter 2035, dock i en mindre skala för endast elflyg om det är möjligt utifrån tecknade markavtal. Ska Arlanda kunna utvecklas för att bli en modern, fossilfri flygplats för framtidens flyg måste tillräckliga resurser avsättas både för planering och genomförande.

Perspektivet

Sverige behöver ta fram en färdplan för framtidens flyg, vilket också utredningen beskriver. Kapacitetsbehovet på Arlanda behöver byggas utifrån hela landets behov. Det finns risker att regionala och lokala flygplatsers behov trängs undan på Arlanda. De regionala flygplatserna trafikerar ofta av både större och något mindre flygbolag. Är kapaciteten på Arlanda för liten riskerar det att leda till undanträngningseffekter där de stora flygbolagen kapar till sig det mesta av flygplatsens kapacitet. Region Jämtland Härjedalen ser vid de regionala flygplatserna nödvändigheten av flera olika stora flygbolag, för redundansen men också för prisbildningen.

Staten har ett ansvar för att hela Sverige ska vara en del av den gröna omställningen

Regeringen har i juni uppdragit om att en utredning ska tas fram kring nationellt flygplatsutbud med koppling också till behovet av samhällsviktigt flyg. Arlandautredningen och utredningen kring det nationella flygplatsutbudet behöver kopplas samman för att beslut kring Arlanda (och Bromma) ska kunna tas. Tillgängligheten är viktig och för en region som Jämtland Härjedalen är flyget betydelsefullt både för den fortsatta utvecklingen och tillväxten men också för tryggheten. Att snabbt kunna transportera människor till och från Stockholm eller andra viktiga noder är avgörande för länets attraktivitet och säkerhet. Som Region Jämtland Härjedalen tidigare spelat in vid olika sammanhang och inte minst vid revideringen av den nationella transportinfrastrukturplanen är tåget idag inte ett alternativ för snabba resor mellan länet och huvudstaden. Med nödvändiga åtgärder på järnvägen kommer även tåget vara ett alternativ till flyget. Staten har ett ansvar för att hela Sverige ska vara en del av den gröna omställningen där både järnväg och ett fossilfritt flyg snarast behöver komplettera varandra.

En bränslekommission som utredningen föreslår kan vara ett bra steg för att ta ett krafttag för produktionen av fossilfritt flygbränsle i Sverige men det är bara en del i kakan. El-flygens och andra energislags snabba intåg, men även drönare och annan luftburen teknik behöver

en genomlysning och ett förslag till hur den geografiska strukturen för framtidens flyg ska se ut behöver inkluderas i den kommande flygplatsutredningen, med Arlanda inkluderat.

Flygets klimatpåverkan

I utredningen påpekas inledningsvis helt riktigt att riksdagen har beslutat att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip behöver vara noll senast år 2045. Därefter står det i avsnitt 3.1.4 om reduktionsplikt inom flyget ”att ersätta flygfotogen med biodrivmedel minskar växthusgasutsläppen...”. Påståendet är en grov förenkling som kan leda till felaktiga slutsatser och förslag. Utsläppen av växthusgaser från fossila bränslen och biodrivmedel i princip är lika stora vid förbränningen. Studier pekar på att biobränslen till och med kan ge högre utsläpp av CO₂ än fossilt bränsle vid förbränning. Att biodrivmedel ändå anses minska växthusgasutsläppen beror på att de växter som biodrivmedlen framställs av binder ungefär motsvarande mängd växthusgaser under återväxten.

Enligt aktuella och samstämmiga rapporter fortsätter andelen koldioxid i luften att öka vilket skyndar på jordens uppvärmning. Tiden vi har på oss för att begränsa denna uppvärmning blir allt kortare och den är definitivt kortare än livscykeln för biobränslen. Detta leder till slutsatsen att utsläppen från både fossila bränslen och biobränslen måste minska. Den slutsatsen dras dessvärre inte i utredningen. Utredarens bedömning är att den svenska flygmarknaden kommer att fortsätta växa. Detta är en rimlig bedömning om inte politiska beslut om en annan utveckling fattas och kraftfulla styrmedel för att göra verklighet av dessa beslut sätts in. Ekonomiska styrmedel behövs för minska koldioxidutsläpp och tillskjutande medel behövs för att utveckla flyget att bli koldioxidneutralt. Vi behöver utveckla kommunikationer i alla trafikslag att bli både hållbara och effektiva. Restider och utsläpp är avgörande för framtidens kommunikationer. Resor med tåg innebär en klimatneutralitet men långa restider där både Region Jämtland Härjedalen och Östersunds kommun flera gånger tidigare pekat på behoven av åtgärder på järnvägen för kortare restid mellan Östersund och Stockholm. Region Jämtland Härjedalen hänvisar i dessa delar till bland annat tidigare yttranden om förslag till nationell plan för transportsystemet.

I utredningen beskrivs utvecklingen av eldrivna flygplan. Dessa kan, beroende på hur elen framställs, bidra till minskade växthusgasutsläpp. Den tekniska utvecklingen går snabbt, dock kommer det dröja ett antal år innan eldrivna flygplan fullt ut ersätter den flygtrafik som bedrivs idag. Staten behöver säkerställa för en snabb omställning till ett mer hållbart flygande, ökad tillgång till fossilfritt bränsle, elektricitet och vätgas. Detta kan vara en framtida industri för Sverige och regionen Jämtland Härjedalen.

Utredningen beskriver således ett antal förslag för att flygets klimatpåverkan ska minska och vara fossilfritt 2045 och Region Jämtland Härjedalen delar utredarens bedömning att takten i omställningen behöver öka för att detta mål ska kunna uppnås.

Krisberedskap och civilt försvar

Utredaren konstaterar att det inte funnits tid att fullt ut analysera utvecklingen av Bromma flygplats ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Region Jämtland Härjedalen stödjer utredarens förslag om att genomföra en kompletterande analys.

Utredaren föreslår att Swedavia ska samla det samhällsviktiga flyg som återfinns på Arlanda, på ett område vid flygplatsen för att säkerställa effektiva förutsättningar för denna trafik. Regionen anser att detta förslag är bra. Möjligheten att kunna transportera svårt sjuka eller skadade patienter till högspecialiserad vård behöver säkerställas. Denna form av vård finns på få platser i Sverige vilket innebär att det även är en fråga om jämlik vård. Det blir extra viktigt att säkerställa detta om beslut fattas att lägga ner Bromma flygplats.

Utredaren föreslår vidare att en fördjupad analys ur ett totalförsvarsperspektiv bör genomföras. Region Jämtland Härjedalen ställer sig bakom förslaget med tillägget att även SKR, Sveriges kommuner och regioner, bör ingå bland de uppräknade aktörer som föreslås få uppdraget att genomföra analysen. Detta för att säkerställa att regionernas perspektiv tillvaratas i analysen.

Regionen stödjer också förslaget om att en analys av behovet av tillgänglighet och redundans ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet ska genomföras. Även här bör SKR ingå bland de uppräknade aktörer som föreslås få uppdraget att genomföra analysen. Detta då för att säkerställa att regionernas perspektiv tillvaratas i analysen.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Elise Ryder Wikén
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Magnus Aspegren
Regional utvecklingsdirektör