

Remiss av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss

Synpunkter

Otydligt ställningstagande till rullbanekapacitet

VTI anser att utredningens förslag är otydliga när det gäller behovet av ny rullbanekapacitet på Arlanda. Utredaren tar å ena sidan inte ställning till om en fjärde rullbana behövs (sid. 9) men föreslår samtidigt att ”omgående” och med ”full kraft” (s. 9) förbereda bygget av en ny rullbana.

Tveksamt behov av ytterligare rullbana

Bygget av en ny rullbana är en steg 4-åtgärd som framstår som omotiverat utifrån kapacitetssituationen på andra flygplatser – som exempel har Heathrow två rullbanor (bygger nu en tredje) och tre gånger så många passagerare som Arlanda redan har med tre rullbanor. Heathrow hade år 2018 cirka 80 miljoner passagerare medan Arlanda samma år hade cirka 27 miljoner passagerare.¹ Det framstår också som omotiverat baserat på att det långväga flyget knappast kan öka kraftigt om flyget ska bära sin del av begränsningen av klimatpåverkan. Forskning tyder snarare på att det långväga flyget per capita i Sverige behöver minska väsentligt om klimatmålen ska nås.²

Oklart förslag om fossilfri satsning på Bromma

VTI anser att förslaget att från 2030 göra Bromma flygplats helt fossilfri med syftet att flygplatsen, åren innan den helt avvecklas, ska utgöra ett ”show-room” för utvecklingen av hållbart flyg (s. 51) är otydligt. Dels ligger förslaget utanför utredningens uppdrag som är att ”... ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats [...] för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser” (s. 13). Dels behöver satsningen på fossilfritt flyg i Bromma bättre motiveras med tanke på att Bromma flygplats föreslås avvecklas kort därefter. VTI ställer sig dock positiv i allmänhet till satsningen på fossilfritt flyg och ser positivt på att en satsning på kapacitet för hållbara flygbränslen kan genomföras även på Arlanda.

¹ <https://www.heathrow.com/company/about-heathrow/company-information/facts-and-figures>
https://www.swedavia.se/globalassets/statistik/pax_201812.pdf

² Åkerman, J., Kamb, A., Larsson, J. och Nässén, J. 2021: Low-carbon Scenarios for long-distance travel 2060, Transportation Research Part D, 103010.
<https://www.divaportal.org/smash/get/diva2:1594076/FULLTEXT01.pdf>

Trafikstyrning genom trängselavgifter

VTI anser att utredningens förslag om kraftiga höjningar av trängselavgifter har ett gott syfte men inte tillräckligt tar hänsyn till Transportstyrelsens (2022) slutsatser i frågan.³ Trängselavgifter har enligt Transportstyrelsen begränsad effekt på kapacitetsutnyttjandet. Ett viktigt skäl till detta är att det redan finns system som syftar till att motverka trängsel i form av slotkoordinering och flygtrafikledning. Tidigare forskning som refereras av Transportstyrelsen visar att trängselavgifter ovanpå det befintliga systemet med slottilldelning riskerar att vara verkningslöst.

Problem med inrättandet av en "Arlandaförhandling"

VTI anser att utredningens förslag om inrättandet av en "Arlandaförhandling" som ska arbeta likt Sverigeförhandlingen behöver ta hänsyn till de problem som Sverigeförhandlingen var behäftad med. Riksrevisionen (2021) fann att Sverigeförhandlingens förhandlingsmetod innebar att man i väsentliga avseenden frångick de transportpolitiska målen.⁴ Ett annat problem med den typen av förhandlingar är att man i praktiken riskerar att köra över bestämmelser i 6 kap. miljöbalken och miljöbedömningsförordningen (2017:966). Om man först i en mindre krets av tunga aktörer i en förhandling kommer överens om hur Arlanda ska utvecklas är det uppenbart att det blir svårt att i ett senare skede i processen, när man ska genomföra en specifik miljöbedömning och ta fram en miljökonsekvensbeskrivning, förutsättningslöst beakta olika alternativ. Det blir också svårt att i ett senare skede beakta synpunkter från den bredare samråds-krets som ska ges möjlighet att lämna synpunkter på den specifika miljöbedömningen inklusive miljökonsekvensbeskrivningen.

Begränsade konsekvensanalyser

VTI anser att de samhällsekonomiska konsekvensanalyser (avsnitt 6.4) som redovisas är av så pass översiktlig karaktär att det inte går att dra några långtgående slutsatser av dem. Utredningen har låtit göra scenarioräkningar av tre exempelåtgärder, varav en av beräkningarna ställer samhällsekonomiska nyttor mot kostnader. Det går inte att bedöma de samhällsekonomiska konsekvenserna av utredningens förslag utifrån dessa scenarioräkningar.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskare Axel Merkel. I handläggningen av ärendet har också forskningschef Mikael Johannesson och forskningschef Magnus Eek deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

³ Transportstyrelsen 2022. Trängselavgifter inom den svenska luftfarten – Slutredovisning av ett regeringsuppdrag. Dnr TSG 2021-9269.
<https://www.regeringen.se/491042/contentassets/a81c27667fa349b2845091ee68690ebf/trangselavgifter-inom-luftfarten-redovisning>

⁴ Riksrevisionen 2021:15. Statlig medfinansiering av regional kollektivtrafik – Sverigeförhandlingens storstadsavtal.
https://www.riksrevisionen.se/download/18.552961d21795cd647bd17bb1/1620822543039/RiR%202021_15%20Anpassad.pdf