

Infrastrukturdepartementet

Er referens
I2022/00150**Diarienummer**
Utr 2022/45**Datum**
2022-10-24

Arlanda flygplats – en plan för framtiden

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över rubricerad utredning. Utredarens uppdrag var att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet i framtiden.

På ett övergripande plan delar vi utredarens ståndpunkt att Swedavia bör påbörja förberedelserna för att förstärka kapaciteten för taxi- och rullbanesystemet samt för uppställningsplatser vid Arlanda flygplats. Det tar helt enkelt lång tid att förstärka kapaciteten på en flygplats då det är många olika processer som måste genomföras. Det är i dagsläget svårt att förutse när terminal- och rullbanekapaciteten på Arlanda behöver förstärkas. Det råder ett osäkert omvärldsläge med krig i Ukraina, de långsiktiga effekterna på flygresandet av coronapandemin, liksom betydelsen av klimatrelaterade frågor. När framtiden för flyget klarnar kan takten i genomförandet anpassas till detta. Vi vill också lyfta fram trängselavgifter och andra åtgärder som utredaren lyfter fram för att platta ut trafiktopparna som viktiga verktyg att hantera ökad efterfrågan under utbyggnadsfasen.

Utredaren har på ett förtjänstfullt sätt identifierat flera områden som måste hanteras för att Arlanda ska bli en väl fungerande flygplats i framtiden. Nedan kommenterar vi ett antal av dessa i större detalj.

I utredningen föreslås att regeringen ska ta initiativ till en Arlandaförhandling för att lägga grunden till byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad. Trafikanalys kan å ena sidan se att förhandlingar kan bidra till att lösa upp knutar när olika aktörer som representerar olika samhällssektorer tvingas sitta vid samma bord. Å andra sidan finns en risk att onödigt dyra infrastrukturlösningar väljs. Trafikanalys har vid granskningar av byggstarts-förslag noterat att projekt som inte tagits fram enligt den vanliga planeringsprocessen många gånger har ett sämre och mindre transparent beslutsunderlag. Det behöver därför säkerställas att förslagen som Arlandautredningen landar i har bedömts utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv och att även s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder beaktas.

Trafikanalys delar utredarens uppfattning om att andelen som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda bör öka. Därför kan det i linje med utredarens förslag behövas både Arlandakommission, uppdrag till Trafikverket att utreda åtgärder för att stärka kapaciteten i väg- och järnvägsnätet samt sänkta avgifter för de som använder Arlanda Express. Utredaren konstaterar att även om klimatavtrycket från vägtrafiken kommer att minska med elektrifieringen kommer problematiken med trängsel till och från Arlanda kvarstå om inte effektivare transportsätt används i större omfattning än idag. Vi vill

understryka att det därför är viktigt att parallellt med ökad elektrifiering främja ett transporteffektivt samhälle, just i syfte att minska risken för en sådan utveckling. Däremot är det oklart varför utredaren anser att just 60 procent är en lämplig kollektivtrafikandel 2030.

Trafikverket föreslås få i uppdrag att löpande följa utvecklingen på marknaden och skyndsamt ingå avtal med flygföretag om regelbunden flygtrafik för de utpekade flyglinjerna där kommersiella förutsättningar saknas. Trafikanalys har svårt att förstå vad som möjliggörs med detta förslag utöver vad som är möjligt inom ramen för Trafikverkets nuvarande uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Vi inser naturligtvis att det vore en större trygghet för de orter som betjänas av de utpekade flyglinjerna och att det skulle bidra till förutsägbarhet. Samtidigt finns redan idag i det transportpolitiska funktionsmålet en formulering om att "Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet". Trafikverket har tolkat innebörden av grundläggande tillgänglighet genom ett antal kriterier som används för att utvärdera vilken interregional trafik som ska beläggas med trafikplikt. Om regeringen vill öka omfattningen på den trafikpliktsbelagda trafiken handlar det snarare om att anslagen behöver ökas. Den svenska transportpolitiken utgår från ett trafikslagsövergripande perspektiv och det är därför svårt att se varför inte samma princip skulle gälla för exempelvis utpekade tåg- eller busslinjer.

Utredaren föreslår att regeringen ska säkerställa att en fortsatt modernisering av det svenska luftrummet genomförs och att regeringen ska tydliggöra vem som har ansvaret för planering av den långsiktiga utvecklingen av luftrummet. Vi delar denna uppfattning. Utredaren har av naturliga skäl fokuserat på kontrollzonen och terminalområdet som berör Arlanda. Vi vill understryka att den fortsatta moderniseringen av luftrummet även ska omfatta det övre luftrummet då det med nuvarande teknikutveckling sannolikt kommer att ha en positiv inverkan för att minska flygets klimatavtryck. Det kan exempelvis handla om att möjliggöra flygtrafikledning i realtid. Då kan isövermåttade områden undvikas, vilket minskar flygets höghöjdsrelaterade climateffekter.

Det är positivt att utredaren lyfter frågan om produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov. På kort sikt är inblandning av hållbart flygbränsle enda möjligheten att minska flygets klimatavtryck. För närvarande är produktionskapaciteten låg och priset så högt att det kan vara billigare för bränsleleverantören att betala pliktavgiften istället för att blanda in hållbart flygbränsle.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av kvalificerade utredaren Backa Fredrik Brandt. Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i beredningen av ärendet.

Mattias Viklund
Generaldirektör