



Datum 2022-11-02
Diarienummer 0793/22

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

Infrastrukturdepartementets dnr:
I2022/01350

Göteborgs Stads yttrande gällande rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Göteborgs Stad ser rimligheten i att ta fram en utvecklingsplan för Arlanda flygplats för att säkra tillräcklig flygkapacitet och på sikt kunna avveckla Bromma flygplats. Detta torde dock vara en uppgift som främst ligger inom ramen för Swedavias ansvar. Utredningen föreslår att regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling där staten skulle kunna ställa upp med viss infrastruktur och berörda kommuner och regioner skulle kunna arbeta för fler bostäder samt eventuell medfinansiering till infrastrukturlösningar och förbättrad kollektivtrafik. Göteborgs Stad ställer sig frågande till en sådan parallell process till de ordinarie planeringsprocesserna. Arlanda har ett stort upptagningsområde, som ska baseras på transportbehoven för den regionen men det saknas koppling till bostadsplanering. Om en sådan förhandling snarare fokuserar på planering för bostäder i Bromma bör kanske benämningen vara ”Brommaförhandling”.

Göteborgs Stad noterar att utredningen saknar en analys utifrån fyrstegsprincipen och en nationell transportslagsövergripande planering. Konsekvenserna av föreslagna åtgärder bör kopplas tydligare till behov och planering av kompletterande transportslag. Göteborgs Stad vill understryka vikten av att planen för Arlanda inte påverkar investeringar och resurstillförsel till Västsverige via Landvetter flygplats på ett negativt sätt. En central fråga är hur Arlandas och flygtrafikens betydelse förändras med en höghastighetsjärnväg och hur konkurrensen mellan flyg och tåg kan förändras i ett sådant läge, exempelvis på sträckan Göteborg-Stockholm. De behov som lyfts fram angående utbyggnad av järnvägen Stockholm-Arlanda behöver ses i en nationell kontext.

Göteborgs Stad menar att utredningens beskrivning av flygtrafikens nationella infrastruktur är mycket bristfällig. Göteborg Landvetter Airport, med nationell och internationell flygtrafik, nämns enbart i ett fåtal bisatser. Det förmedlar en felaktig bild av hur infrastrukturen och behoven faktiskt är. Att regeringen önskar minska överkapaciteten av flygplatser i Stockholmsområdet kan vara rimligt. Dock behöver Sverige en infrastruktur för flygtrafiken som möter upp behoven av tillgänglighet i alla delar av landet. Även förhållandet till de andra stora flygplatserna i Norden behöver klargöras. Stora delar av södra och västra Sverige har närmare till Nordens största flygplats, Kastrup.

Göteborgs Stad noterar att utredningen är starkt fokuserad på Stockholmsregionens utveckling och behov. Göteborg och Västsveriges näringsliv är globalt. Med Göteborgs geografiska läge är bra flygförbindelser nödvändigt för att kunna attrahera internationella besökare, evenemang och möten.

Utredningen visar en stor tilltro till att teknikutvecklingen kommer att ge fossilfria flyg trots att det i utredningen saknas en samlad bedömning om hållbart bränsle och hur flygplatser i landet kan vara en del i övergången till fossilfria flyg. Göteborgs Stad menar att en omställning till fossilfri verksamhet behöver ske samplanerat, som en gemensam övergång. Göteborgs Stad är positivt till förslaget att det tillsätts en ”flygbränslekommission” för att stödja utvecklingen av fossilfria flygbränslen så att Sverige ska kunna nå sina mål om ett fossilfritt transportsystem till 2045.

Göteborgs Stad vill understryka flygfraktens betydelse i sammanhanget. Flygfrakt sker både i passagerarplan och fraktflyg och är ofta en del av en större logistikkedja. I utredningen saknas ett bredare resonemang kring hur fraktkedjor i sin helhet kan komma att påverkas vid en utveckling av Arlanda. Göteborgs Stad menar att en koncentration av internationella direktlinjer från och till Arlanda riskerar att utarma andra svenska flygplatser och påverka näringslivet negativt i andra delar av landet.

Göteborgs Stad noterar att utredaren vill subventionera Arlanda Express och skapa bättre tågförbindelser med flygplatsen. Snabba och effektiva byten mellan olika transportslag som flyg och tåg är viktigt inför framtiden för hela Sverige. En modell bör därför tas fram för att kunna tillämpas på andra flygplatser med tåganslutning.

Göteborgs Stad vill betona vikten av en helhetssyn utifrån personresor, flygfrakt, näringsliv samt totalförsvarets behov, som grundar sig i fyrstegsprincipen och de transportpolitiska målen. Då utredningen saknar väsentliga delar kan den ses som en viljeinriktning snarare än en plan.

Vid behandling av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Emmyly Bönfors (C), Jessica Blixt (D), Jörgen Fogelklou (SD) och ordföranden Axel Josefson (M) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som anges ovan. Vidare yrkade Emmyly Bönfors (C) avslag på tilläggsyrkande från V, MP och S den 28 oktober 2022 (bilaga A).

Grith Fjeldmose (V) och Karin Pleijel (MP) yrkade att kommunstyrelsens yttrande skulle ha den lydelse som anges ovan med det tillägg som framgår av yrkande från V, MP och S den 28 oktober 2022 (bilaga A).

Kommunstyrelsen beslutade först att bifalla stadsledningskontorets förslag.

Vid omröstning beträffande bifall respektive avslag på tilläggsyrkandet från V, MP och S röstade Axel Darvik (L), Martin Wannholt (D), Hampus Magnusson (M), Jessica Blixt (D), Jörgen Fogelklou (SD), Emmyly Bönfors (C) och ordföranden Axel Josefson (M) för avslag.

Blerta Hoti (S), Karin Pleijel (MP), Marina Johansson (S), Grith Fjeldmose (V), Jonas Attenius (S) och tjänstgörande ersättaren Jenny Broman (V) röstade för bifall.

Kommunstyrelsen beslutade med sju röster mot sex att avslå tilläggsyrkandet från V, MP och S.

Göteborg den 2 november 2022
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Axel Josefson

Mathias Sköld

Yrkande angående Remiss från Infrastrukturdepartementet - Rapporten Arlanda flygplats - en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1. Följande text läggs till som inledande stycke i Göteborgs Stads yttrande på remissen:

Ur ett övergripande perspektiv saknar Göteborgs Stad flera perspektiv i utredningen rörande flygets påverkan på klimatet. Exempelvis en analys av hur det totala antalet flygresor ska kunna minska, hur fler resor inte minst inrikes kan föras över från flyg till tåg samt en analys av hur en ökad användning av biobränsle påverkar den biologiska mångfalden och kolinlagringen.

Vidare anser Göteborgs Stad att förslaget i utredningen om att privatisera Swedavia skulle missgynna en sammanhållen transportpolitik för hela landet.

2. I övrigt godkänna stadsledningskontorets förslag till beslut.

Yrkandet

Det är positivt att planen beskriver ökade möjligheter att ta sig till och från Arlanda flygplats med kollektivtrafik. Faktum kvarstår dock 70 % av flygresorna till och från Arlanda är fritidsresor och denna andel antas kvarstå även i framtiden. Enligt uppdraget skulle utredningen utgå från fyrstegsprincipen där första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av resor, samt valet av transportsätt. Åtgärder enligt första steget presenteras inte i planen, vilket är en stor brist.

Även om kollektivtrafiken till Arlanda förbättras och vi uppnår målet att ha ett fossilfritt flyg 2045 så innebär planen att vi kommer ha 23 år av flygningar som är beroende av fossila bränslen. Det är tid som klimatet inte har, därför behöver strategier för att minska antalet resor och transporter med flyg belysas, och planen kompletteras med mål för att sänka andelen person- och godstransporter med flyg från Arlanda. Vi vill särskilt belysa

behovet av att omfördela inrikesresor från flyg till tåg, med extra fokus på sträckan Göteborg-Stockholm. Från stadskärna till stadskärna på sträckan så går det redan klimatsmarta tåget snabbare.

Om vi ska klara av klimatmålen och hålla oss inom ramarna för Parisavtalet måste flygtrafiken till och från Sverige minska. Den totala effekten av Sveriges utsläpp från utrikesflygningar påverkas till stor del även av höghöjdseffekten som enligt Naturvårdsverket beräknas dubbla klimatpåverkan. Därtill vore en utveckling där flyget fortsätter som idag men flyger på bibränsle problematiskt för den biologiska mångfalden och kolinlagringen. Den biomassa som går att använda till bränslen utan att påverka ekosystemen måste prioriteras klokt.

Slutligen ställer vi oss kritiska till förslaget i utredningen om att privatisera Swedavia. En sådan reform ser vi inte skulle gynna en sammanhållen transportpolitik för hela landet.