



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

Er beteckning: I2022/01350

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Västra Götaland stödjer en utveckling av Arlanda och anser att tillgängligheten på Arlanda, som ersättning för Bromma, är viktig för hela Sverige.

Samtidigt konstaterar Länsstyrelsen att utredningen inte har ett transportövergripande perspektiv utifrån fyrstegsprincipen och inte heller en ambition att bidra till ett transporteffektivt samhälle i betydelsen att begränsa efterfrågan på transporter. Utifrån uppdragets karaktär och eventuella begränsningar så tenderar utredningen att förenkla framtida utmaningar och teknikutvecklingens möjligheter. För att åstadkomma ett hållbart transportsystem bör de olika transportslagen jämföras och det bör skapas förutsättningar för hållbara val.

Länsstyrelsen anser att nuvarande aktörer har god kunskap och kapacitet att lösa planeringsfrågorna, men att förhandlingsplanering kan vara en möjlig del av planeringens genomförande framöver. Det förutsätter dock att förhandlingsplaneringen uppnår samma höga standard som ordinarie planering, med alternativgenereringar och strategiska miljöbedömningar. Det behövs också tydliga gränser för vilken typ av planering som fortsatt förväntas ske i ordinarie processer.

Länsstyrelsen anser att rapporten kan utgöra en kunskapsöversikt, men den bör inte utgöra beslutsunderlag då de saknas en strategisk miljöbedömning, alternativa vägval och en fullt utnyttjad fyrstegsprincip.

Synpunkter på utredningen

Ett hållbart transportsystem

Länsstyrelsen anser att uppdraget motverkar ett transporteffektivt samhälle, i betydelsen att möjliggöra minskat trafikarbete utan att tillgängligheten försämras, att begränsa efterfrågan på transporter och flytta över transporter till mer effektiva transportmedel. Utredningen

åsidosätter möjligheten att nyttja fyrstegsprincipen fullt ut, i synnerhet för näringslivets resor kopplat till digitalisering och resfria möten. Flera gånger lyfts att Swedavia ska ta höjd för fler resor, effektiva korta resor och inte att de utifrån fyrstegsprincipen bör medverka till att begränsa efterfrågan och flytta över transporter till mer effektiva transportmedel utifrån steg 1 och steg 2 i fyrstegsprincipen. Detta gäller både person- och fraktresor.

Utredningen fokuserar enbart på flyg. För att åstadkomma ett hållbart transportsystem bör de olika transportslagen jämföras och det bör skapas förutsättningar för hållbara val. Länsstyrelsen hade gärna sett att en sådan analys även räknade med effekterna av en utbyggnad av nya stambanor i Sverige, i synnerhet då sträckan Göteborg-Stockholm, som är den mest trafikerade för inrikesflyget.

En trafikslagsövergripande strategi är också relevant utifrån att utredaren anser att allmän trafikplikt bör införas på vissa inrikes flyglinjer om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras.

Liksom avsaknaden av ett transportslagsövergripande synsätt på resor saknas även en samlad bedömning av efterfrågan och tillgång till hållbart bränsle för både industrin och transportsektorn. Länsstyrelsen noterar att klimatförändringar i först hand adresseras som att flygplatsen bör klimatanpassas för att bibehålla sin kapacitet. Länsstyrelsen saknar ett resonemang om möjligheten att minska klimatförändringarna genom ett mer hållbart och minskat resande.

Länsstyrelsen saknar en koppling till en övergripande strategi för hållbara transporter för hela landet och tillgänglighet till och från olika områden/städer. Stockholms särställning i Sverige analyseras inte, utan förväntas ensidigt behöva stärkas, i synnerhet avseende infrastruktur. Länsstyrelsen saknar en analys över hela landets förutsättningar som visar på behoven i Stockholmsregionen jämfört med övriga Sveriges behov. Även hållbart resande i ett nordiskt och europeiskt perspektiv är av intresse.

Planeringsprocesserna

Länsstyrelsen anser att nuvarande aktörer har god kunskap och kapacitet att lösa planeringsfrågorna, men att förhandlingsplanering kan vara en möjlig del av planeringens genomförande framöver. Det förutsätter dock att förhandlingsplaneringen uppnår samma höga standard som ordinarie planering, med alternativgenereringar och strategiska miljöbedömningar. Det behövs också tydliga gränser för vilken typ av planering som fortsatt förväntas ske i ordinarie processer. Nuvarande aktörer kan vara i behov av gemensamt uppdrag för att kunna utveckla befintliga

planeringsprocesser och stödja en hållbar utveckling fullt ut. Det är inte specifikt kopplat till Arlanda utan generellt och i synnerhet viktigt i en tid av omställning.

Jämställdhet

Enligt funktionsmålet för transportpolitiken ska det svenska transportsystemet vara jämställt. Det innebär att det likvärdigt ska svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Utredningen fokuserar bara på flyg och därför blir det svårt att avgöra om den föreslagna satsningen på flygtrafiken från Arlanda likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Den effektivisering av restiden för flygresor som lyfts fram som viktig ur ett jämställdhetsperspektiv behöver jämföras också med andra transportsatsningar.

Konsekvenser och effekter

Länsstyrelsen saknar konsekvenser och effekter för omställning till det transporteffektiva samhället och ett mer hållbart resande. Länsstyrelsen konstaterar att i princip enbart funktionsmålet, som del av de i de transportpolitiska målen, adresseras i konsekvenserna.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektören Lisbeth Schultze med kulturgeografen Torbjörn Sahl som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsarkitekten och funktionschefen Andreas Lidholm medverkat.

Kopia

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se