

Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

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

Synpunkter

Övergripande synpunkter

VTI anser att analysen av Arlandas kapacitet att ta emot en överflyttad trafikvolym är värdefull men ger upphov till några frågor som utvecklas nedan. VTI anser även att rapportens konsekvensanalyser innehåller värdefull information men saknar en tillräckligt innehållsrik samhällsekonomisk analys. Bristerna i den samhällsekonomiska analysen redovisas i separat punkt nedan.

Brist på resonemang om trafikstyrning på Arlanda flygplats

Utredaren redovisar en uppfattning om att peakstrukturen på Arlanda kan bli bredare som en följd av ”andra beteenden och annan syn på tjänsteresor” (sid. 171). En aspekt som VTI saknar i utredningen är en bedömning av möjligheten att med styrmedel avleda delar av trafiken till off-peak genom exempelvis trängselprismekanismer eller differentierade flygplatsavgifter, för att i linje med fyrstegsprincipen åstadkomma ett mer optimalt utnyttjande av infrastrukturen innan ny kapacitet byggs.

Transportstyrelsen har nyligen ¹fått i uppdrag av regeringen belysa om och hur ett införande av trängselavgifter inom luftfarten kan effektivisera kapacitetsutnyttjandet och främja minskad miljöpåverkan samt om möjligt föreslå nivåer på trängselavgifter. VTI menar att trängselavgifter för flyg visserligen är en komplex fråga, men ekonomiska styrmedel som verktyg för att sprida ut flygtrafiken över dygnet har potential att effektivisera kapacitetsutnyttjandet och bör övervägas.

Begränsade samhällsekonomiska analyser

VTI anser att de samhällsekonomiska analyser som redovisas är av så pass översiktlig karaktär att det inte går att dra några långtgående slutsatser av dem. Uppräkningen av effekter som görs belyser visserligen viktiga förväntade konsekvenser såsom minskad bullerexponering och

¹ [Infrastrukturdepartementet, pressmeddelande 23 september 2021: Trängselavgifter ska effektivisera flyget och bidra till minskad klimatpåverkan](#)

tillgänglighetsförluster samt hur dessa fördelas på olika grupper, men bedömningen av dessa effekters relativa storlek får anses vara högst osäker eftersom ingen kvantitativ analys presenterats.

VTI menar att ett avvecklingsbeslut bör föregås av en analys där nyttor och kostnader, så långt det är möjligt, kvantifieras. Dessutom bör även icke kvantifierbara nyttor och kostnader beaktas. En sådan analys bör även innehålla känslighetsanalyser med olika antaganden samt en beskrivning och bedömning av analysens osäkerheter.

VTI instämmer med utredarens bild av att sanering och ny verksamhetsetablering på marken är en komplex process och att det råder stora osäkerheter angående en rad faktorer. Därför går det inte heller med säkerhet att förutsäga olika konsekvenser och deras storlek inklusive deras kostnader och nyttor.

VTI instämmer i utredarens bedömning att det både finns faktorer som talar för att en flytt av flyget från Bromma till Arlanda ökar klimatpåverkan och andra faktorer som talar för en minskad klimatpåverkan samt att det är svårt att beräkna utan att man gör en rad antaganden som i sig är osäkra. VTI instämmer även i utredarens bedömning att flygresandet i dag står för en ”betydande klimatpåverkan och det är nödvändigt att denna påverkan minskar för att Sverige ska nå de transportpolitiska målen och de nationella respektive internationella klimatmålen”.

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 deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI