Svar på interpellation 2020:28 av Anna Sehlin (V) om Arlanda

Anna Sehlin (V) har ställt följande frågor till mig:

- Varför vill du bygga ut Arlanda trots trenden av minskat flygande och trots vetskapen om flygets klimatpåverkan?
- Hur är en utbyggnad av Arlanda förenlig med regionens mål om att bli ”en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp”?

Som svar vill jag anföra följande:

Anna Sehlin har tidigare ställt en interpellation om flygets klimatpåverkan där hon fick ett långt och utförligt svar kring hur regionens klimatarbete går hand i hand med ambitionen om en ökad tillväxt och attraktionskraft. Undertecknad vill därför bland annat hänvisa till detta svar.

Angående statistiken som Anna Sehlin refererar till om ett minskat flygande, blir tolkningen av denna skev mitt under en pandemi. Det är för tidigt att dra bestämda slutsatser kring hur erfarenheten av Corona, samt den digitala utvecklingen i spåren av Corona, kommer att påverka flygets långsiktiga tillväxt. Människor har valt bort flyget eftersom de är rädda för smittspridning, samtidigt som vissa platser stängt ner helt vilket omöjliggör resor utomlands. Genom att lyfta blicken mot de stora flygplatserna i Europa och resten av världen finner vi en liknande nedgång som den här i Sverige. Anna Sehlin påpekar själv att flygandet kommer vara tillbaka på samma nivå som innan pandemin år 2024 vilket gör att Arlanda och regionen i stort måste stå redo att hantera detta. Anna Sehlin kanske även har glömt att invånarantalet i regionen väntas öka med ungefär en miljon människor fram till år 2050.

En utbyggnad av Arlanda skulle inte göras för att hantera flygsituationen år 2020, utan för att kunna ha den kapacitet som krävs för framtiden. Vid en trolig nedläggning av Bromma flygplats ökar behoven av en kapacitetsstark flygplats som klarar av regionens behov och möjlighet att hävda sig som en viktig näringslivshub i Europa. Anna Sehlin hänvisar till en nedgång av flygtrafiken på Arlanda redan år 2019, men denna statistik kopplas först och främst till inrikesflyget. Globalt och i Europa var tillväxten fortsatt stark, med en liten avmattning i slutet av året. Idag ska det även sägas att en stor del av inrikesflygen sker från Bromma flygplats. Ska Arlanda i framtiden ta över det passagerarunderlaget kan statistiken bli annorlunda. Att fler människor nyttjar andra transportslag än flyget gällande resor till närliggande områden är dessutom mycket önskvärt. Som adjungerad styrelseledamot i Stockholm-Oslo 2.55 anser undertecknad att en bredare upprustning av infrastruktur behöver ske, däribland på våra järnvägar.

Stockholmsregionen är en av Europas mest innovativa regioner, och har flest huvudkontor efter London och Paris samt 53 procent av alla huvudkontor i Norden. Med en stark kunskapsbas, och en framstående akademi, lockas företag och talanger världen över till Stockholm. Stockholmsregionens huvudkontorskluster gynnar inte bara Stockholmarna utan hela landet. Därför är en god tillgänglighet för transporter till och från huvudstaden lika viktig för Stockholms utveckling som för övriga landets. Geografiskt ligger Stockholmsregionen i periferin jämfört med övriga storstäder i Europa, vilket kräver en internationell tillgänglighet i världsklass. Då de flesta av världens ekonomier idag är sammanflätade, är en god tillgänglighet en av de viktigaste aspekterna för att uppnå en hållbar tillväxt.

Det krävs ett nationellt och regionalt engagemang och en tydlig strategi för att stärka Arlandas relativa position som flyghub, oavsett hur flyget kommer att påverkas långsiktigt. Sverige och

Stockholmsregionen borde ha som ambition att ha lika bra tillgängliga flygplatser som andra huvudstadsregioner i Norden.

För att nå en god utveckling på lång sikt behöver vi ställa om till ett förnybart samhälle. För att lyckas med den omställningen behöver vi vårda och utveckla vår internationella konkurrenskraft, då det kräver resurser, kompetens och investeringar. Däremot kommer tillväxten bara vara bestående och värdeskapande om den sker på ett hållbart sätt.

Ur ett klimatperspektiv har flyget en bit kvar att vandra, men det finns fortfarande tydliga mål som ska uppnås. Genom regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige är ett första mål att inrikesflyget ska vara fossilfritt år 2030, och att allt flyg ska vara fossilfritt år 2045. Om vi enbart pratar om flygplatsen Arlanda är ett av Swedavias övergripande miljömål är att den egna verksamhetens utsläpp av fossildioxid ska ha upphört i slutet av detta år. Målet i RUFS 2050 om att bli ”En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp” ska vara uppnått år 2050. Om tidigare nämnda mål för flyget är uppnådda redan 2045 kommer det även gå hand i hand med målet i RUFS. Istället för att motarbeta flyget måste vi satsa mer på innovation och forskning som gör det möjligt för flygbolag att kunna leverera på de klimatmål som är uppsatta. I RUFS2050 går att läsa att ” Förändringstrycket för en grön tillväxt, klimat- och energismarta lösningar och ett kretsloppsinriktat samhälle främjar innovation och nytänkande. Internationella förbindelser av olika slag stärker regionens koppling till omvärlden.”(s 41) samt att ” Den internationella tillgängligheten och handeln ska stärkas och utvecklas med fokus på innovation och en hög ambitionsnivå som siktar på en minskad klimatpåverkan.”(s 46).

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm 13 oktober 2020

Gustav Hemming