



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2021-12-09

Ärendenummer:
NV-07092-21

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över rapporten Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) (I2021/02381)

Sammanfattning

Naturvårdsverket delar i stort utredningens lagda förslag och bedömning som framkommer i kapitel 4.

Naturvårdsverket anser att resonemangen i utredningen bör utgå från möjligheterna till frekvent flygande inom klimatmålens ramar snarare än från förväntad efterfrågan på flygresor i en fortsatt avsaknad av adekvat klimatstyrning. Naturvårdsverkets bedömning är att ett avgörande om behov av nya rullbanor bör senareläggas utifrån klimatskäl och utifrån hur framtida flygplan och flygande utvecklas. I diskursen om tillgänglighet så bör andra färd sätt och digitala lösningar vägas in i både resonemangen och beräkningsmodellen. Naturvårdsverket anser vidare att de potentiella nyttor av en mer transporteffektiv stadsutveckling som finns på flygplatsområdet Bromma jämfört med att utveckla motsvarande stadsdelar i andra delar av regionen inte finns redovisade. Naturvårdsverket instämmer i att bullerfrågan ger ett starkt argument för en snabb avveckling av flygplatsen.

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket delar i stort utredningens lagda förslag och bedömning och lämnar några synpunkter inför det fortsatta arbetet.

Skäl

Avsnitt 1.4, 1.5 samt 1.6 (berör även vissa resonemang m.m. i flera avsnitt av utredningen)

Naturvårdsverkets bedömning är att svårigheterna att nå klimatmålen kommer att leda till att t.ex. ekonomiska styrmedel införs som minskar flygandet betydligt i framför allt länder där flyget redan är omfattande. I utredningen ges pandemins påverkan på vårt flygande stor plats men Naturvårdsverket bedömer att klimatfrågan kommer att ha en betydligt större påverkan än pandemin på hur vi *kan* flyga de närmaste årtiondena. Naturvårdsverket vill här lyfta fram en ny svensk studie där olika varianter av avancerad teknisk utveckling analyseras och resultaten visar att flygandet behöver minska med 38-59% för att klimatpåverkan ska minska i linje med Parisavtalet. (Åkerman m.fl. 2021. Low-carbon scenarios for long-distance travel 2060. Transportation Research Part D: Transport and Environment). Detta anser Naturvårdsverket spelar roll för både Brommas framtid och för t. ex. behovet av utbyggnader på Arlanda inom överskådlig tid.

I avsnitt 2.7.2. anges att Swedavia skriver att Arlanda kommer att behöva byggas ut med en fjärde rullbana oavsett om Bromma läggs ner i förtid eller ej. Resonemangen i utredningen bör utgå från möjligheterna till frekvent flygande inom klimatmålen ramar snarare än från förväntad efterfrågan på flygresor i en fortsatt avsaknad av adekvat klimatstyrning. Naturvårdsverkets bedömning är att ett avgörande om behov av nya rullbanor bör senareläggas utifrån klimatskäl och utifrån hur framtida flygplan och flygande utvecklas.

Naturvårdsverket delar inte Swedavias slutsats om att en överflyttning till Arlanda leder till tillgänglighetsförluster. Naturvårdsverket anser att alternativ tillgänglighet kan utformas med andra färd sätt och digital tillgänglighet, samt ser att från Arlanda finns snabbtågsförbindelse till centrala Stockholm. Detta behöver vägas in i bedömning av hur tillgänglighet ökar eller minskar till olika start- och målpunkter i regionen vid nedläggning av Bromma. Naturvårdsverket noterar vidare att inbesparad restid med flyg (tillsammans med bil) är väsentligt högre värderad i den transportekonomiska modell som används för konsekvensbedömningar i svensk transportplanering jämfört med andra trafikslag som tåg. Detta samtidigt som helt inbesparad restid med digitala möten inte räknats in. Dessa skillnader i värderingar medför att minskad tillgänglighet med flyg alltid faller ut som ”tillgänglighetsförlust”, oavsett de alternativa former för tillgänglighet som är möjliga. Flygresor gynnas därmed jämfört med annan tillgänglighet.

Avsnitt 2.5.2 om möjlig markanvändning

Naturvårdsverket anser att de potentiella nyttorna av en mer transporteffektiv stadsutveckling på flygplatsområdet Bromma jämfört med att utveckla motsvarande stadsdelar i andra delar av regionen inte finns redovisade i kapitel 5.1.1.

Vidare framkommer det i utredningen under avsnitt 2.5.2 att den nya stadsdelen skulle generera ökad efterfrågan på biltrafik i ett område som redan har mycket biltrafik. Naturvårdsverket vill understryka att det är fullt möjligt att utveckla stadsdelen på ett sätt som minskar både dagens och framtidens beroende av bil

för vardagens tillgänglighet. Detta utifrån den kunskap som idag finns om hur sådan stadsutveckling kan ske¹. Konceptet ”15-minutersstaden” exemplifierar riktlinjer för hur sådan stadsdel kan utvecklas². Naturvårdsverket anser därför att den nya stadsdelen som kan utvecklas vid nedläggning av Bromma flygplats kommer att bidra till minskad klimat- och miljöpåverkan från transporter och därmed bidra till att nå de nationella miljö kvalitetsmålen. Detta givet de mycket goda förutsättningar som en ny stadsdel har att utformas transportsnålt, dvs med minimerat behov av motoriserat trafikarbete med bil, lastbil (och flyg), utifrån dess centralt belägna lokalisering mitt i den växande storstadsregionen Stockholm. I stadsdelen finns dessutom redan utbyggd handel och service samt möjliga lösningar för uppbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik. Detta möjliggör att stadsdelen kan utvecklas hållbart och att befintlig bebyggelse och gatuinfrastruktur ska förtätas respektive omvandlas. Detta så att närhet och funktionsblandning främjas, att uttalad och realiserad prioritet ges för kollektivtrafik/gång/cykel jämfört med bil genom genare sträckningar och kortare restider och att befintliga ytor för biltrafik minskar och istället omdisponeras för dessa ändamål. Detta leder till att:

- efterfrågan på trafikarbete med bil minskar.
- behovet av att bygga ut Storstockholm längre ut från centrala City i mer perifera lägen och i regionens ytterområden minskar, dvs behovet av att använda mer bilberoende lokaliseringar av bebyggelse minskar.
- Storstockholms klimatpåverkan från bil- och lastbilstrafiken minskar.

Kap 5 Konsekvensanalys

I avsnitt 5.3.1 beskrivs bullerproblematiken för Bromma. Naturvårdsverket instämmer i att bullerfrågan ger ett starkt argument för en snabb avveckling av flygplatsen.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektör Björn Risinger efter föredragning av avdelningschef Maria Ohlman.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschef Gunilla Sallhed och handläggarna Emma Mogren, Mats Björsell och Joanna Dickinson.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

¹ Guidelines för sådan stadsutveckling finns bl a här: [Minska transportsystemets klimatpåverkan - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

²² [Drömmen efter pandemin: Paris vill bli en klimatsmart »15-minutersstad« - Fokus](#)

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman

Kopia till:
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
m.registrator@regeringskansliet.se