

TILL INFRASTRUKTURDEPARTEMENTET

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

med kopia till:

[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

Diarienummer: I2022/01350

## Yttrande över remiss av Arlanda flygplats – en plan för framtiden. (Ds 2022:11)

### Sammanfattning

Norrbottens handelskammare tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Ds 2022:11, Arlanda flygplats – en plan för framtiden. Norrbottens Handelskammare instämmer också i det remissyttrande som Stockholms Handelskammare har lämnat.

### Om Norrbottens Handelskammare

Norrbottens Handelskammare är en oberoende, opolitisk medlemsägd näringslivsorganisation. Vi är helt privata och ägs, styrs och finansieras av våra medlemmar. Norrbottens Handelskammares uppdrag är lika viktigt som tydligt – att driva ett aktivt och synligt påverkansarbete för att Norrbotten ska utvecklas till Sveriges mest attraktiva tillväxtregion. Våra fokusområden är infrastruktur, internationell handel samt kompetens. Vi ingår i ett av världens största och äldsta affärsnätverk med nära 50 miljoner medlemsföretag och 12 000 handelskamrar i hela världen. Norrbottens Handelskammare grundades 1904 och är landets näst äldsta. Idag har vi ca 300 medlemsföretag i regionen och dessa medlemsföretag har totalt 26 000 anställda och en omsättning på 132 miljarder kronor tillsammans.

### Ekonomi växer

Den arktiska regionen och Norrbottens län har ett mycket stort flygberoende tack vare våra geografiska förutsättningar, vårt internationella och expansiva näringsliv och besöksnäring i kombination med avsaknaden av andra alternativa transportmöjligheter med rimliga

restider. Norrbotten har en yta som motsvarar 25% av landets totala yta, så flyget är av avgörande betydelse för tillgängligheten till Stockholm och vidare ut i landet och världen.

OECD konstaterade i sin granskningsrapport, OECD (2017) Territorial Reviews: Northern Sparsely Populated Areas ISBN 978-92-64-26823-4, att vi idag är ledande inom innovationer och utveckling men att vi utmanas av våra avstånd. Då en stor del av vårt näringsliv har anläggningar, kunder, ägare och leverantörer utomlands är tillgången till fungerande flygförbindelser av särskild vikt. Både den växande besöksnäringen, biltestnäringen, utvecklingen av den militära verksamheten med till exempel återetablering av K4 i Arvidsjaur samt de globala industrikoncernerna i norr är helt beroende av bra och frekventa flygförbindelser till Arlanda.

Norrbotten står inför mycket stora investeringar och etableringar kopplat till den gröna omställningen. Sammantaget är det investeringar på 1070 miljarder varav 800 miljarder investeras i den framtidsinriktade industrin i Norrbotten. Dessa stora investeringar och etableringar, med en global marknad kommer att påverka hela samhällsstrukturen påtagligt och för att klara kompetensförsörjningen förutspås att de två nordligaste länen, Norrbotten och Västerbotten kommer att behöva växa med upp mot 100 000 människor de kommande 20 åren. För att åstadkomma en attraktiv region kommer effektiva transportmöjligheter vara av avgörande betydelse med inte minst utbyggnad av järnvägsinfrastruktur och effektiva flygplatser. Tittar vi på våra grannländer, Norge och Finland sker liknande samhällsstrukturella förändringar kopplade till stora investeringar och etableringar. Detta gör att kontakterna i öst-västlig riktning kommer att fortsätta att utvecklas i norr genom ett sammanhängande infrastrukturensystem oavsett transportslag. Norra Sverige sitter på lösningen på hållbarhetsfrågan vilket leder till att handelsströmmarna och personströmmarna utvecklas och påverkar våra godsflöden i nord-sydlig riktning och i öst-västlig riktning inom såväl som utanför Europa.

## **Bakgrund**

Statsrådet Tomas Eneroth beslutade den 15 februari 2022 att tillkalla en bokstavsutredare med uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. Som utredare utsågs Peter Norman. Utredningen tillsattes efter ett krav från riksdagen om en samlad plan för Arlandas utveckling innan beslut om Brommas stängning kan tas.

Efter att utredningen gick ut på remiss så presenterade det tillträdande regeringsunderlaget en överenskommelse där man uttalar att Bromma inte ska stängas under innevarande mandatperiod. Vi tar höjd för detta i vårt remissvar.

## Krav för flytt av Brommas trafik till Arlanda

Norrbottnens Handelskammare bedömer att det inte finns förutsättningar att flytta Brommas trafik till Arlanda förrän det att nödvändiga investeringar skett på Arlanda. Detta innefattar bland annat en ökning av rullbanekapacitet med tillhörande infrastruktur så som taxibanor, fler uppställningsplatser, en anpassad terminalstruktur samt investeringar i Arlandas omkringliggande infrastruktur. Kapacitetsfrågan på Arlanda måste också innefatta beräkningar och beslut om Arlandas möjligheter att möta den gröna omställningen. Arlanda måste klara av att hantera såväl framtida biobränslen som en utökad andel elflyg.

Följande behöver uppfyllas:

- **Tillräcklig kapacitet för flygplansrörelser**

Trots pandemin är det redan i dag trångt på Arlanda under peaktid, vilket är timmarna under morgon och eftermiddag då flest behöver resa.

Att kapacitet finns vid sidan av de mest belastade timmarna kan visserligen avlasta något, men det är inte tillräckligt. Flyttas flygplansrörelser till senare tider under dagen kommer tillgängligheten till Stockholm påverkas negativt för de destinationer som berörs. För många mindre flygplatser i norra Sverige är det avgörande att ha möjlighet att flyga till eller från Arlanda på morgonen, utträta ärenden under dagen och sen flyga hem under eftermiddag eller kväll. Om den tidigaste avgången är först vid exempelvis klockan 11.00 påverkas tillgången negativt. Arlanda är av stor betydelse för näringslivet i norra Sverige, ankommande till Arlanda, att resa vidare norrut och inom landet och för att resa vidare från Arlanda och ut i världen. Flyget är också det enda alternativet för överdagen resor från Stockholm till Norrbotten.

Utredaren föreslår en differentierad och kraftigt höjda trängselavgifter. Norrbottens Handelskammare ställer sig frågande till detta och kan konstatera att trängselavgifter är ovanliga i världen och att ingen flygplats om infört trängselavgifter i praktiken kunna påvisa den teoretiska nyttan. Samtidigt som de försök och förslag som genomförts runt om i världen inklusive Sverige har stött på ett stort motstånd.

- **Investeringar i bättre terminalbyggnader**

Arlanda på grund av sina fyra passagerarterminaler en fragmentiserad flygplats. Två av terminalerna används för utrikestrafik och två används för inrikestrafik. Just nu genomför Swedavia ett investeringsarbete i syfte att underlätta byten mellan terminaler.

Detta är dock inte tillräckligt. Om Arlanda ska ha förutsättningar att ta över Brommas trafik krävs att genomströmningen, det vill säga tiden från att planet landat till det att

passagerarna är ute ur flygplatsen, på flygplatsen förbättras. Sannolikt behövs en översyn av terminalkapaciteten för inrikesresor i syfte att klara den snabba genomströmning som Bromma erbjuder.

- **Investera i omkringliggande infrastruktur**

Trafikverket har nyligen fått ett uppdrag att se över Arlandas omkringliggande infrastruktur. Det arbetet bör påskyndas så investeringar kan komma på plats så snart som möjligt.

Ledtiden vid nyinvesteringar i infrastruktur är mycket lång och redan nu är medel upplåsta för lång tid på grund av kostnadsökningar. Det innebär att man även bör överväga att finansiera tillkommande kapacitet utanför den nationella planen.

- **Tidplanen för Arlanda och Bromma**

Utredningen föreslår att Bromma ska avvecklas 2035 medan den tillkommande rullbanekapaciteten ska kunna tas i bruk tidigast 2038. Det är ett glapp på tre år där Sverige och Stockholm kommer stå utan tillräcklig flygplatskapacitet. Samtidigt väntas fler resenärer under den här perioden än flyget hade innan pandemin. Det är därför uppenbart att den föreslagna stängningen av Bromma inte håller tidsmässigt.

Det finns också en betydande möjlighet att Stockholms stad väljer att inte förlänga Brommas avtal efter 2038, som är året det löper ut. Det innebär att Arlandas utvecklingen behöver påskyndas medan Brommas stängning bör senareläggas. Det är klokt att ha viss överlappning mellan det att Arlandas kapacitet utökats till det att Bromma stängs. Detta för att säkerställa att överflytten kan ske så smärtfritt som möjligt.

Linda Nilsson, VD

Norrbottens Handelskammare