

Stockholms Business Region
Handläggare Thomas Laurell
Telefon 0850828530 285 30
Epost thomas.laurell@stockholm.se

Till
Styrelsen för Stockholm Business Region

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

Förslag till beslut

Stockholm Business Region överlämnar följande tjänsteutlåtande som svar på remiss av ”Arlanda flygplats - en plan för framtiden (Ds 2022:11)”

Ärendet anmäls som kontorsyttrande på styrelsens sammanträde den 6 december 2022.

Bakgrund

Infrastrukturdepartementet har remitterat rapporten ”Arlanda – en plan för framtiden (Ds 2022:11)” till Stockholm Business Region. Svar ska vara Infrastrukturdepartementet tillhanda senast den 31 oktober 2022.

Ärendet

Stockholm Business Region har till uppgift att leda Stockholms stads centrala funktion i arbetet med den lokala näringslivsutvecklingen och bedriver verksamhet i syfte att möta tillväxt- och utvecklingsfrågor i staden, är stadens officiella investerings- och näringslivsfrämjande bolag samt ansvarar för att utveckla och positionera Stockholm som tillgänglig och attraktiv plats. Tillgängligheten till Stockholmsregionen är avgörande för bolagets uppgifter och Stockholm Business Region önskar därför lämna följande synpunkter på remissen ”Arlanda – en plan för framtiden (Ds 2022:11)”.

Bolagets synpunkter och bedömning

Stockholm är Europas snabbast växande storstadsregion och den internationella tillgängligheten har stor betydelse för flera viktiga förutsättningar för tillväxt och utveckling; Tillgång till export-, import- och samarbetsmarknader för både handel och innovation; Tillgång till kvalificerad arbetskraft; Tillgång till kapital; Turism och



besöksnäring samt ökad livskvalitet och regional attraktivitet. Att stärka den internationella tillgängligheten är central för utvecklingen av Stockholmsregionen.

Stockholms tillgänglighet utgör inte bara ett regionalt intresse utan är även en angelägenhet för hela landet. Stockholms län och Stockholms stad fungerar som hela landets tillväxtmotor med en ekonomi som har en funktion som är avgörande för hela landet.

Nedan sammanställer Stockholm Business Region de aspekter som bolaget anser centrala för den fortsatta beredningen av förslagen i remissen. Detta för att stadens företag och innevånare inte ska påverkas menligt.

Stockholms Business Region delar utredningens slutsats att både Sverige i allmänhet och Stockholmsregionen i synnerhet är beroende av väl fungerande internationella relationer och en god internationell tillgänglighet men vill tillägga att även god tillgänglighet inom landets gränser är lika viktigt för Sveriges utveckling. Stockholms betydelse för svensk ekonomi är betydande och bidrar till att utveckla vår gemensamma välfärd. Arlandas roll som nav för flygtrafiken är därför mycket viktig och bolaget delar utredarens slutsats att flygplatsen behöver utvecklas för att möta framtidens behov av en effektiv och hållbar flygtrafik.

Åtgärder för utveckling av Arlanda flygplats

Stockholms Business Region noterar att utredaren i stor utsträckning omhändertagit stadens synpunkter vad gäller behov av utbyggnad och säkerställande av trafikkapaciteten till Arlanda flygplats som en förutsättning för en kommande utveckling av Bromma flygplats. Bolaget vill understryka att en sådan eventuell nedläggning inte kommer kunna ske med mindre än att utredningens samtliga åtgärder har omhändertagits och genomförts och att därmed kapacitet och tillgänglighet till Arlanda har säkerställts. En förtida eventuell nedläggning av Bromma utan att båda parter är överens om regionens tillgänglighet skulle vara förödande för förbättringar för näringslivets utveckling och därmed Stockholms roll som tillväxtmotor för Sverige.

Stockholms Business Region delar utredningens uppfattning att Swedavia bör intensifiera arbetet med att minska ledtiderna för passagerare vid Arlanda flygplats, inte minst för passagerare som reser över dagen, men konstaterar att detta uppdrag kan komma att stå i kontrast med de ambitioner i Swedavias affärsmodell om att öka de kommersiella intäkterna från försäljning av varor och tjänster till passagerare som vistas på flygplatsen.

Likaså ställer sig bolaget positiva till de slutsatser som utredningen gör gällande behovet av att påbörja förberedelserna för att förstärka kapaciteten för taxi- och rullbanesystemet samt för uppställningsplatser vid Arlanda flygplats, särskilt behovet av att påbörja arbetet med byggandet av en ytterligare tredje parallell rullbana, då det, som utredningen konstaterar, tar lång tid från planering till färdigställande.

Stockholms Business Region delar utredningens synpunkter om behovet av god tillgänglighet till hela landet. I en kommande omläggning av tillgängligheten till Stockholmsregionen i samband med en eventuell nedläggning av Bromma är det viktigt att säkerställa överkomlig och tillförlitlig flygtillgänglighet. Staten har ett särskilt ansvar att säkerställa detta varför SBR ställer sig bakom utredningens förslag om att regeringen bör peka ut samhällsviktiga inrikes kommersiella flyglinjer där rimliga transportalternativ kommer att saknas om flygtrafiken skulle upphöra. Likaså ser bolaget positivt på utredarens förslag att regeringen bör fatta beslut om allmän trafikplikt och inleda ett upphandlingsförfarande om flygtrafik skulle upphöra på de utpekade flyglinjerna.

Transport- och infrastrukturförsörjning till och från Arlanda flygplats

Utredningen föreslår att regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling i syfte att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad. SBR välkomnar förslaget. Inför en eventuell kommande planering om Bromma flygplats framtid behöver Arlandas förutsättningar ha klarlagts först.

Stockholms Business Region ser som utredaren behovet av att skapa förutsättningar för fler passagerarna att färdas till flygplatsen med kollektiva färdmedel och ser positivt på utredningens förslag om att andelen bör öka till minst 60 procent senast 2030.

I syfte att öka resandet med kollektiva färdmedel och minska belastningen på miljö samt vägar till flygplatsen ser Stockholms Business Region positivt på utredningens förslag att Regeringen bör initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget.

Stockholm Business Region vill vidare framhålla att behovet av bra och prisvärda kommunikationer till Arlanda också måste ses i en större regional kontext. Den funktionella regionen omfattar stora delar av hela östra Mellansverige. För alla de ingående kommunerna och deras näringsliv kan behovet och påverkan av tillgänglighet inte underskattas. Här vill Stockholms Business Region understryka vikten av ökad intermodalitet mellan trafikslagen där Arlanda spelar en avgörande roll för att knyta samman den internationella marknaden med svenska företag och lokala näringsliv. En framtida tågförbindelse mellan Stockholm och Oslo med eventuell angöring vid Arlanda måste också ses utifrån detta perspektiv. En bristfällig tillgänglighet till och från Arlanda påverkar långt utanför Stockholmsregionens gränser och påverkar näringslivet i hela Sverige.

Bolaget vill med anledning av ovanstående lyfta behovet av att det i kommande nationell plan för transportsystemet 2022-2033 bör prioriteras objekt med särskild betydelse för tillgängligheten till Arlanda. I motsats till det förslag som nu presenterats av Trafikverket.

Bolaget ser positivt på utredningens förslag om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv samt att Trafikverket även bör ta hänsyn till samhällsutvecklingen i övrigt som kan påverka behovet av resor och transporter av gods i regionen runt Arlanda flygplats.

Energiförsörjning av Arlanda flygplats och flygtrafiken vid flygplatsen

Sverige ligger som utredaren konstaterar i framkant i flygets klimatomställning. En position som skapar nya förutsättningar för företag i och kring Stockholm och i övriga landet. Denna position är dock inte ohotad och Stockholms Business Region delar därför utredningens slutsats att flyget bör, i enlighet med Sveriges klimatmål, vara fossilfritt senast år 2045. Slutsatsen ligger i linje med flygbranschens egna åtaganden som redovisas i Färdplan Sverige. Slutsatsen ger även förutsättningar för Sverige och företag i Stockholmsregionen att profilera sig inom området och kan därmed skapa goda arbetstillfällen och nya företagsetableringar. Bolaget ser att en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov är en grundförutsättning för detta arbete och ställer sig således bakom förslaget då tillgången till tillförlitlig elproduktion måste säkerställas och därmed beröra en större frågeställning än enbart till eltillförsel för flyget.

Vi delar utredningens slutsats att Bromma flygplats bör från och med 1 januari 2030 enbart användas för fossilfritt flyg. Detta skapar en unik möjlighet till att exponera Stockholm och Bromma som ett så kallat "showroom" internationellt och välkomnas av Stockholms Business Region. Utredarens ställningstagande reser dock en rad frågor kring hur detta ska förvaltas efter 2035 som bolaget ser behöver adresseras i kommande dialoger.

Stockholms Business Region noterar att utredningen i relativt hög grad har beaktat Stockholms stads tidigare framlagda synpunkter avseende konsekvenser av en för snabb avveckling av Bromma inte minst ur konkurrenshänseende. Den nu föreslagna eventuella förtida nedläggning av Bromma flygplats från och med senast den 1 januari 2035 behöver dock analyseras vidare. Det är av stor vikt att den föregås av att Arlandas förutsättningar att omhänderta flygtrafik från Bromma säkerställs i enlighet med utredningens förslag. Som utredaren konstaterar betonas det i Brommaavtalet att flygplatsen spelar en viktig roll för att ge extra kapacitet för den reguljära flygtrafiken mellan Stockholm och övriga landet, framförallt under högtrafik och för att säkerställa att konkurrensen kan upprätthållas och utvecklas inom inrikesflyget. Bolaget vill understryka vikten av att inget av dessa aspekter får äventyras i en förhastad eventuell nedstängning och betonar därmed vikten av en välförankrad och strukturerad process framåt.

Bolaget konstaterar att utredningen lagt fram en indikativ tidsplan för den fortsatta processen. Ett arbete kring Bromma kan dock först komma till stånd när förutsättningarna kring Arlanda utretts och kapacitet och tillgänglighet säkerställts.

Förutsättningar för stadsutvecklingsprojekt på Bromma Flygplatsområde
Stockholm Business Region kan konstatera att en framtida eventuell omvandling av flygplatsområdet i Bromma är ett mycket omfattande stadsutvecklingsprojekt, som kommer att ha en mycket lång genomförandetid i många etapper, inte bara av tekniska och formella skäl, utan även för att utvecklingen ska kunna ske på ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart sätt. Staden anser inte att väsentliga och grundläggande frågor om sanering ska ingå i en förhandling utan sådana frågor behöver vara klarlagda innan ett planeringsarbete startar. De olika aktörernas ansvar och tidplaner för en utbyggnad behöver synkroniseras och det kan ifrågasättas om förhandlingsmetodik är rätt process för ett sådant omfattande planeringsarbete. Stockholms stad konstaterar att ansvaret för undersökningar och åtgärder av markföroreningar ligger såväl enligt Miljöbalken som enligt markupplåtelseavtalet hos Swedavia AB. Oaktat metodik är det av största vikt att den som ansvarar för respektive del tar ett helhetsansvar för sin del av planeringen såväl vad gäller åtgärder som finansiering.

Innan det är meningsfullt att påbörja planering och programarbete för bostäder och arbetsplatser i området kring flygplatsen behöver ett antal grundläggande förutsättningar vara klarlagda. I första hand avser det marksanering och utbyggnad av infrastruktur av alla slag, framförallt kapacitetsstark kollektivtrafik. Men även andra frågor kring elförsörjning och VA är centrala att beakta.

Detta är väsentligt både för ett effektivt arbete utan stora omtag och för att olika parter tidigt ska kunna överblicka projektets konsekvenser och genomförbarhet samt ha en god ekonomisk kontroll.

En utbyggnad av flygplatsområdet och närliggande områden bedöms pågå under många år efter en eventuell nedläggning av flygplatsen. En jämförelse kan göras med Norra Djurgårdsstaden som varit under planering och utbyggnad under minst 20 år och som beräknas kunna vara färdigställd tidigast år 2035. En realistisk bedömning är att en utbyggnad av flygplatsområdet kommer att pågå under cirka 30-40 år.

Styrning av Swedavia och saneringsutmaningar vid markområdet Bromma flyg
Utredningens förslag att Regeringen bör tydliggöra sin syn på framtiden för Bromma flygplats, kopplat till frågan om nationellt basutbud av flygplatser, samt använda sin ägarstyrning av Swedavia för att tydliggöra inriktningen för det som regeringen förväntar sig ska ske ser Stockholms Business Region som en grundförutsättning för att det fortsatta arbetet.

Bolaget noterar att utredningen har beaktat stadens framlagda synpunkter om att saneringsbehovet på Bromma flygfält är mycket stort samt att det vilar på staten genom Swedavia att hantera denna fråga med hänvisning till att Swedavias och statens ansvar för saneringen sträcker sig till att sanera marken till en risknivå som motsvarar nuvarande markanvändning. Stockholms Business Region noterar att utredaren framhåller att saneringskostnaderna kan bli betydande och att dessa behöver klarläggas

inför eventuellt kommande avslut av avtalet mellan Stockholms stad och Swedavia. Detta är positivt och en grundförutsättning för kommande process.

Kommande infrastruktursatsningar

Stockholms Business Region noterar vidare att utredningen lyfter de stora infrastruktursatsningar (avseende exempelvis kollektivtrafikförsörjning) som kommer att krävas i takt med en stadsutveckling på flygplatsområdet samt att utredaren har beaktat tidigare utredning ” Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet”. Samverkan mellan staden, regionen och myndigheter behöver ske tidigt i en framtida planeringsprocess för att säkra bra helhetslösningar. Bolaget ser att denna fråga är viktig för den fortsatta processen samt att det därmed är av yttersta vikt att Region Stockholm, som ansvarar för utbyggnad av och finansiering av nödvändiga satsningar för kollektivtrafikförsörjningen, involveras i den fortsatta processen. Vidare kommer det sannolikt krävas förstärkningar och utbyggnad av både järnväg och det regionala vägnätet som ligger på statens ansvar.

Stockholm Business Region kan slutligen konstatera att det också krävs en helt ny infrastruktur med alla tekniska system, gator och cykelvägar, VA, El, fjärrvärme, fiber mm, för att kunna påbörja byggande av nya bostäder eller arbetsplatser. Torg, parker och andra allmänna platser behöver byggas ut. Området saknar idag all teknisk försörjning. Enbart kommunala investeringar i tekniska anläggningar kommer, enligt stadens erfarenheter från liknande projekt, att medföra kostnader om flera tiotals miljarder kronor, utöver de investeringar som krävs i regional och statlig infrastruktur. Med stor sannolikhet påverkas även elförsörjning, VA och fjärrvärme med behov av förstärkningar på regional nivå.

Vad rör elförsörjningen är utmaningarna särskilt stora och svårprognosticerade. Hur användningen kommer att förändras framöver varierar kraftigt mellan olika prognoser och beroende på vilka antaganden som görs – bland annat kring hur snabbt industrin elektrifieras.

Åtgärder utifrån ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv

Stockholmsregionens behov av väl fungerande och tillgänglig flygkapacitet, inte enbart för kommersiellt syfte, utan även för att kunna omhänderta beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet är av största vikt. Bolaget ser därför positivt på utredningens förslag om att Regeringen bör ge ett uppdrag till flera myndigheter att analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet. Denna utredning bör genomföras innan beslut kring eventuell nedstängningen av Bromma flygplats fattas

Påverkan på möjligheter att uppfylla transport- och klimatpolitiska mål

Utredningen fastslår att målet om att Sverige ska nå de transportpolitiska målen står fast samt att det finns en uppenbar risk att funktionsmålet inte kommer kunna uppnås vid en eventuell avveckling av Bromma flygplats då det kan leda till tillgänglighetsförluster.

Detta skulle vara av större negativ betydelse för Stockholms näringsliv samt därmed Stockholmsregionens betydelse som tillväxtmotor för Sverige. Det är därmed av yttersta vikt att utredningens förslag om en Arlandaförhandling kan tillsättas så snart som möjligt och att detta arbete prioriteras för att säkerställa att förutsättningarna för en eventuell framtida överflyttning av flygtrafiken från Bromma flygplats till Arlanda flygplats så som kapacitet på väg och järnväg, sänkta transportkostnaderna och ökad kollektivtrafikresandets andel för resandet till och från Arlanda säkerställs.

Påverkan på samhällsplanering och bostadsbyggande

Vad gäller ny rullbanekapacitet konstaterar utredaren att tidshorisonten för planering är lång och för att en ny rullbana ska kunna tas i drift om kanske 15 till 20 år behöver planeringen inledas omgående. Bolaget beklagar att utredaren i detta skede inte tydligare tagit ställning för kommande behov då prognoserna visar på ett kommande behov av ny rullbanekapacitet, oberoende av när i den överskådliga tiden detta uppkommer.

Staffan Ingvarsson

VD