

Stockholm 24 oktober 2022

Gällande: Arlanda flygplats – en plan för framtiden  
Diarienummer: I2022/01350

## Remissvar gällande Arlanda flygplats – en plan för framtiden

Stockholms Handelskammare är en näringslivsorganisation som verkar för att göra den svenska huvudstadsregionen till Europas bästa. Stockholms Handelskammare grundades 1902 och är Nordens äldsta handelskammare. Våra medlemsföretag anställer tillsammans omkring 500 000 människor.

Härmed inkommer vi med vårt remissvar gällande rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden, Ds 2022:11 S

### Sammanfattning

Stockholms Handelskammare **tillstyrker** utredningens slutsatser i allt väsentligt men föreslår en annan hantering av flytten av Brommas trafik till Arlanda, däribland en förändrad tidplan.

Stockholms Handelskammare **avstyrker** förslaget att viga Bromma flygplats för fossilfritt flyg efter 2030.

### Bakgrund

Tidigare 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.

# Synpunkter

## Krav för flytt av Brommas trafik till Arlanda

Stockholms 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.

Vi ser ett antal behov som behöver uppfyllas:

### 1. Tillräcklig kapacitet för flygplansrörelser

*Stockholms Handelskammare är av uppfattningen att det krävs tillkommande uppställningsplatser och rullbanor samt en översyn av taxibanor.*

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 inrikes destinationer är det avgörande att ha möjlighet att flyga in till Stockholm 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.

Vi har varit i kontakt med flera flygbolag som redan nu nekas slottider under peak. Det finns begränsade förutsättningar att lösa det problemet utan att först ha säkerställt tillkommande kapacitet för flygplansrörelser i form av åtminstone en rullbana till.

### 2. Investeringar i bättre terminalbyggnader

*Stockholms Handelskammare är av uppfattningen att byten mellan terminaler måste underlättas. Dessutom måste en översyn av inrikesterminalerna ske i syfte att möjliggöra snabbare genomströmning av passagerare.*

Arlanda är 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 förbättras, det vill säga tiden från att planet landat till att passagerarna lämnat flygplatsen. Sannolikt behövs en översyn av terminalkapaciteten för inrikesresor i syfte att klara den snabba genomströmning som Bromma erbjudit.

### 3. Investera i omkringliggande infrastruktur

*Stockholms Handelskammare är av uppfattningen att infrastrukturen kring Arlanda måste utvecklas så flygplatsens tillgänglighet förbättras.*

Arlandas geografiska placering är en utmaning, långt ifrån Stockholm och Uppsala. Men placeringen behöver inte vara ett problem om infrastrukturen kring flygplatsen är väl utbyggd.

I dag är det omständligt att resa till Arlanda. Om man reser med tåg får man betala höga biljettpreiser eller en passageavgift. Vill man resa till lägre kostnad finns flygbussarna som alternativ, men på grund av en överbelastad infrastruktur är inte deras tidtabell helt stabil. I många fall är taxi det enklaste färdmedlet och är man fler personer som reser får tåget svårt att priskonkurrera.

För att stärka det kapacitetsstarka resandet till och från Arlanda behöver Arlandabanan frigöras. Dagens biljettpreiser medför att nyttjandet inte blir optimalt för samhället.

Till detta måste även betydande investeringar göras i övrig infrastruktur, så att busstrafiken får bättre förutsättningar. Dessutom måste övriga Mälardalen bättre knytas upp mot Arlanda.

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

Ledtiden vid nyinvesteringar i infrastruktur är mycket lång och på grund av kostnadsökningar är medel redan upplåsta för lång tid. 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 då Sverige och Stockholm kommer stå utan tillräcklig flygplatskapacitet. Samtidigt förväntar man sig få fler resenärer under den här perioden än flyget hade före 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 – året då nuvarande avtal 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.

## Bromma – fossilfritt flyg efter 2030

Vi vidhåller också att den gröna omställningen är viktig och bör prioriteras, men förslaget att Bromma endast bör användas för fossilfritt flyg efter 2030 avstyrkes. I stället bör dedikerad grön infrastruktur byggas på Arlanda i syfte att incentivera grön omställning.

Till detta kommer att det finns mycket begränsade möjligheter att upphandla fossilfri kapacitet redan till 2030. Sannolikt sker det stora marknadsgenomslaget senare än så.

För Stockholms Handelskammares räkning,

---

Carl Bergkvist  
Näringspolitisk expert med ansvar för infrastruktur