



## Rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Remiss från Infrastrukturdepartementet  
Remisstid den 31 oktober 2022

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remiss om rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) besvaras med vad som sägs i borgarrådets synpunkter
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Infrastrukturdepartementet har remitterat rapporten ”Arlanda – en plan för framtiden (Ds 2022:11)” till bland annat Stockholms stad för yttrande.

Regeringen beslutade den 15 februari 2022 att tillkalla en bokstavsutredare med uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. Uppdraget rapporterades till Infrastrukturdepartementet den 14 juni 2022 varefter rapporten har remitterats till berörda parter, bland annat Stockholms stad, för yttrande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och exploateringsnämnden. Exploateringskontoret har inkommit med ett kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret* delar utredarens slutsats att flygplatsen behöver utvecklas för att möta framtidens behov av en effektiv och hållbar flygtrafik.

*Exploateringskontoret* ser positivt på förslagen om att utveckla Arlanda med minskade ledtider för resenärer och att förstärka kapaciteten, även för samhällsviktigt flyg som berörts i tidigare rapport.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholmsregionen utgör en viktig del av den svenska ekonomin. Tillväxten i vår region är viktig för hela landet. Ska Stockholm, och Sverige, kunna växa långsiktigt

och hållbart måste samhället möta de problem som hindrar samhället från att utvecklas.

Stockholmsregionens utveckling hejdas idag av såväl bostadsbrist och kompetensbrist. Kostnaderna för detta, både för hushåll och för näringsliv, är mycket stora. Klimatfrågan och klimatanpassningen är både en kostnad på kort sikt men också redan nu en möjlighet med en helt ny grön sektor.

Det är i det perspektivet frågan om framtiden för Bromma flygplats ska ses. Kostnaden för en icke fungerande bostadsmarknad, en otillräcklig kompetensförsörjning och fortsatt negativ klimatpåverkan ska värderas i relationen av nyttan med fortsatt flygande på Bromma flygplats.

Området där Bromma flygplats idag är förlagd ska enligt gällande översiktsplan utvecklas till en stadsdel med blandad bebyggelse efter att flygplatsen stängts. Beslut om fortsatt markanvändning efter Bromma flygplats är därmed ensidigt en fråga för Stockholms stad, som markägare och i kraft av det kommunala planmonopolet, vilket tidigare Brommautredning också noterat.

Området, och det berörda influensområdet, kommer kunna förse den av bostadsbrist så hårt drabbade Stockholmsregionen med mer än 30 000 nya bostäder. Det finns inget område som är så centralt för att minska bostadsbrist och långsiktigt säkra kompetensförsörjningen i huvudstadsregionen.

Bromma parkstad ger därtill möjlighet till nya bostäder på redan hårdgjord yta. Att alternativt bygga motsvarande mängd bostäder genom förtätning eller genom att i ökad utsträckning exploatera mycket stora områden grönområden riskerar motverka såväl lokala som regionala och nationella klimatmål.

Även kommunikationer är centrala för Stockholmsregionens utveckling. Det är därför viktigt såväl för Stockholm som Sverige att utveckla klimatsmarta nationella transporter. I det perspektivet är den nya regeringens beslut att kraftigt sänka ambitionerna för höghastighetståg ett dråpslag mot såväl Stockholm som övriga delar av landet.

För Stockholmsregionen finns det stora fördelar att flytta flygtrafiken från Bromma till Arlanda och samla trafiken till en flygplats. Utredningen pekar på insatser för att utveckla Arlanda. Den viktigaste är att kraftigt förbättra möjligheterna till kollektivtrafik till och från Arlanda. Här måste flera av utredningens förslag skyndsamt genomföras.

Det är idag omöjligt att värdera den långsiktiga utvecklingen av flygtrafiken. Under år 2022 års första nio månader har trafiken till och från Arlanda minskat med närmare en tredjedel jämfört med motsvarande period år 2019. Trafiken från Bromma har samtidigt minskat med 56 procent. Trafikminskningarna är därmed mycket kraftiga även under perioder då flygtrafiken inte begränsats av pandemin.

Hur kraftigt den långsiktiga effekten av ändrade res- och mötesvanor är kan ännu vara för tidigt att avgöra – men att effekten finns är uppenbar. På samma sätt är det uppenbart att det idag med god marginal går att flytta trafiken från Bromma till Arlanda. Under de första nio månaderna år 2019 reste 19 711 632 passagerare från Arlanda. Samma period år 2022 var passagerarantalet 13 530 773.

Även om de 778 264 passagerare som samtidigt reste från Bromma skulle resa från Arlanda skulle mer än fem miljoner ytterligare passagerare kunna trafikera Arlanda.

Det utesluter inte att det kan behöva ske utveckling av Arlanda flygplats för att denna ska fungera bättre och kunna anpassas till ändrat antal resande. Här blir det centralt för staten att kontinuerligt följa förändringar i resemönster och med framförhållning möta eventuella skiften av behov.

Rapportens förslag att avveckla Bromma flygplats år 2035 innebär att onödig länge begränsa den omställning och utveckling som är både nödvändig och önskvärd. Att bevara en flygplats som inte behövs i ett citynära läge är bara möjligt för att Stockholms stad enligt avtalet med Swedavia kraftigt subventionerar markhyran.

Det faktum att den ny tillträdde regeringen deklarerat att Bromma flygplats, oavsett om den behövs eller inte ska bevaras, illustrerar dessvärre att regeringen inte ser till Stockholms bästa.

I några av de konkreta förslag som rapporten redovisar vill Stockholms stad framföra följande:

En god tillgänglighet till och från Arlanda med alla transportslag är helt avgörande för att upprätthålla och utveckla flygplatsen som nav för regionens och landets transportbehov. Stockholms stad ser därför mycket positivt på rapportens förslag kring detta, med en målsättning om ökad andel kollektivtrafikresenärer, att staten upptar förhandlingar om prissättningen på snabbtåget till Arlanda och inte minst att Trafikverket ges i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen.

Utveckling av infrastrukturen kring Arlanda kräver långsiktig samverkan mellan många aktörer. Enligt stadens mening ska en sådan samverkan utgå från att stat och region svarar för finansiering av statlig och regional infrastruktur.

Ansvar för sanering av föroreningar efter flygplatsen ligger däremot otvetydigt helt på Swedavia och staten, som redovisats i tidigare remissvar. Ansvar omfattar att återställa marken till det skick som marken hade innan marken togs i anspråk. Stockholms stad förstår att staten kommer vilja förhandla i syfte att undvika den kostnaden men det är en rimlig slutsats av principen om att den som förorenar bär ansvaret för föroreningen även i ett ekonomiskt perspektiv.

Stockholms stad delar rapportens uppfattning att Swedavia bör intensifiera arbetet med att minska ledtiderna för passagerare vid Arlanda flygplats och välkomnar sådana förslag.

Stockholm den 26 oktober 2022

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

## Bilaga

Ds 2022:11 Arlanda flygplats – en plan för framtiden

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andréa Hedin (alla M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Till skillnad mot tidigare utredningar kring Bromma flygplats är det bra att denna utredning sätter fokus på Arlandas utbyggda kapacitet. Vi anser att utredningen har med flera viktiga förslag, som till exempel en Brommaförhandling och skrivningar om investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik. Det som däremot oroar särskilt är den föreslagna tidsplanen. En nedläggning av Bromma kan med all tydlighet inte ske innan det finns ett beslut som säkerställer att Arlanda byggs ut och kan ta över kapaciteten. Om så inte skulle ske riskerar vi en situation där Bromma är nedlagt och där det dröjer flera år innan Arlanda kan hantera bortfallet i kapacitet. Regeringen har aviserat att några beslut om att lägga ned Bromma flygplats inte kommer att fattas under denna mandatperiod, det är bra och ger tid för eftertanke, fördjupning och analys. Trots detta har vänsterstyret i Stockholms stad beslutat att lägga stora ekonomiska och personella resurser på att planera för en stadsutveckling på flygplatsen. Utan statliga besked om en nedläggning är det naturligtvis inget annat än ett oansvarigt hanterande av skattemedel. En seriös diskussion om framtiden för Bromma flygplats kan inte föras förrän tydliga beslut om att bygga ut Arlanda har fattats.

Det nya läget i världsekonomin kan få ytterligare påverkan på flygbranschen då en konjunkturedgång riskerar slå brett mot svensk export, tjänstesektorn och tillverkning – faktorer som kommer påverka efterfrågan på flygstolar under de kommande åren. En konjunkturedgång påverkar även svenska hushålls och internationella besökares köpkraft och kommer medföra omprioriteringar i utgifterna. Internationell tillgänglighet kommer därför att, under de kommande åren, vara en särskilt viktig fråga för Stockholm som en geografiskt isolerad destination. Flyget behövs för regionens tillväxt, konkurrenskraft och tillgänglighet. Det kommer vara viktigt att nära följa utvecklingen gällande omställningen av flyget, antal resenärer samt linjer för att bedöma om ytterligare insatser bör prioriteras, snarare än att som vänsterstyret fatta förhastade och oåterkalleliga beslut som riskerar få enorma konsekvenser för Stockholms framtida tillväxt.

**Kommunstyrelsen**

Särskilt uttalande gjordes av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Jonas Nilsson (alla M) och Jan Jönsson (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Sverigedemokraterna avstår från att delta i beslutet.