

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

Mottagare
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Diariet
GD-sekreterare
Webb-och projektstöd
Lennart Kaland
Helena Sundberg
Håkan Persson

Svar på remiss gällande rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)

Trafikverket har tagit del av rapporten *Arlanda flygplats – en plan för framtiden*. Trafikverket ställer sig bakom ett antal förslag utredaren lägger fram, men har i flera fall kommentarer som följer nedan. Trafikverket vill härvidlag särskilt föra fram att det saknas en redovisning av de kostnader som i förekommande fall genereras genom förslagen, alternativt bedömer Trafikverket att kostnaderna har underskattats. Betänkandet innehåller heller ingen samlad bedömning av kostnaderna, varken allmänt eller för staten. Det saknas även en bedömning av samhällsnyttan.

Nedan framgår Trafikverkets synpunkter per förslag och bakomliggande skäl.

Minskade ledtider

Trafikverket har inga synpunkter på förslaget men gör följande reflektioner. I förslaget ligger en s.k. ”Brommafiering” av Arlanda flygplats där begreppet har begränsats till att bl.a. korta ledtiderna i terminalen för framför allt passagerare med Stockholm som resmål eller startpunkt. Begreppet omfattar även en effektivare användning av uppställningsplatser för att undvika remote-uppställningar som på ett betydande sätt förlänger resenärers ledtider, där Swedavia menar att en integrering av terminal 4 och 5 kan bidra med att förbättra utnyttjandet. Även om undersökningar de senaste åren visar att dagsförrättningar kan komma att minska med upp till 30 procent är det fortsatt relevant att flygplatsen fokuserar på att minska ledtiderna i relationen från terminal till marktransport med destination till och från Stockholm. Gör man det kommer även transferresenärer att gagnas, precis som utredaren skriver.

Om förberedelser för förstärkt kapacitet av taxi- och rullbanesystemet samt för uppställningsplatser

Trafikverket har inga synpunkter på förslaget.

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

Om utvecklat samarbete

Trafikverket har inga synpunkter på förslaget.

Om allmänflyg och samhällsviktigt flyg

Trafikverket ställer sig bakom förslaget men har följande kommentarer. Trafikverket delar uppfattningen att Arlanda flygplats, som redan idag används för samhällsviktiga flygtransporter, behöver få tillgång till ett samlat område för framför allt samhällsviktigt flyg, och detta oberoende av om Bromma flygplats avvecklas eller inte. Att ordna detta på Arlanda kräver ordentlig framförhållning och alla samhällsviktiga flygtransporter, såsom flertalet sjukvårdsrelaterade transporter med helikopter, kommer som framgår av betänkandet inte heller att kunna tas emot vid en avveckling av Bromma. Region Stockholm har i maj 2021, mot bakgrund av en utredning som skett i olika steg under perioden 2018-2021 angående framtida permanent basering för Region Stockholms ambulanshelikoptertjänst, fattat beslut om att en sådan basering ska etableras vid Ullna i Österåker kommun.

Vid en eventuell förtida avveckling av Bromma flygplats i närtid anser Swedavia att prioritet bör ges åt det samhällsviktiga flyget. Det får plats på Arlanda flygplats, menar man, men med en initialt lägre servicenivå än önskvärt. Betänkandet redogör inte för vad som menas ”lägre servicenivå än önskvärt” utifrån dagens servicenivå på Bromma, men i avsaknad av detta tolkar Trafikverket det som att man i vart fall inte kan ombesörja t.ex. behov av omlastning inomhus (i särskild terminal) av patienter i samband med akuta ambulanstransporter med flygplan. Trafikverket hade gärna sett en risk-och konsekvensanalys över vad detta kan få för effekt för främst transporter med flygambulans. Utöver en sådan analys talar situationen för att man bör få tillräckligt god tid på sig för att ombesörja en god tillgänglighet för transporter med flygambulans inbegripet därtill kopplade behov av tjänster och utrymmen.

I utredningen nämns hur omfattande samhällsviktigt flyg är vid Bromma flygplats. Det framgår inte av betänkandet men vore önskvärt med en fullödig kartläggning av omfattningen av helikopterflygningar med sjuktransporter i Stockholmsområdet, liksom andra flygtransporter som kan anses falla inom kategorin samhällsviktigt flyg, för att få en helhetsbild av det totala behovet av samhällsflyg i området - i synnerhet när en stor del av flygverksamheten vid Bromma kan komma att koncentreras till Arlanda och Ullna i framtiden med ökade krav på särskilda åtgärder på markytor, flygtrafikledning och behov av en luftrumsöversyn.

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

Om nytt miljötillstånd

Trafikverket har inga synpunkter på förslaget.

Om fortsatt modernisering av luftrummet och om ansvar för långsiktig planering

Trafikverket tar inte ställning till förslaget om en fortsatt modernisering av luftrummet men gör följande reflektioner. På s. 37 i betänkandet skriver utredaren att "Kapacitetsbrist bedöms uppstå såväl i det svenska luftrummet som för infrastrukturen på Arlanda flygplats inom de närmaste 20 åren." Det saknas dock konkreta åtgärder i betänkandet vad gäller hanteringen av luftrummet och terminalkapaciteten liksom hur Arlanda ska möta utmaningen med olika typer av drivmedel för flygplan. Trafikverket delar utredarens uppfattning att kapacitetsbrist kan uppstå även utanför luftrummet kring Arlanda flygplats, där det kan handla om trängsel i luften vid specifika flygplatser såväl i södra som i norra Sverige. Trafikverket har, utifrån de prognoser och underlag vi haft tillgång till hittills, svårt att se att det råder någon *generell* kapacitetsbrist i svenskt luftrum. Dock finns det områden där företeelser och trender antingen redan förekommer eller kan förväntas öka eller uppstå framledes:

- Redan idag finns ett behov av att bättre kunna planera för och leda trafiken baserat på att fler och fler rörelser i luftrummet rör sig på ett sätt där de i ökad grad kan påverka varandra: man flyger mer "kort och tvärs" än tidigare eftersom man av klimat- och effektivitetsskäl så långt möjligt flyger raka vägen mellan start och mål eller över svenskt territorium (bl.a. inom ramen för det som kallas "free routing airspace", FRA).
- Man kan utifrån de prognoser som finns vänta sig ökad trafik som skulle kunna leda till kapacitetsbrister i Stockholmsområdet eller i områden med tätt placerade flygplatser.
- Trafiken förväntas bli mer komplex, i vart fall i det undre luftrummet och i de undre delarna av det övre luftrummet, som en följd av att jetflygplan till viss del byts ut mot flygplan som drivs med turboprop och i och med intåget av elflygplan och mindre luftfarkoster inbegripet drönare. Som en följd kommer dagens flygtrafik att behöva integreras med nyttillkomna luftfartyg med lägre hastigheter och på lägre höjder.
- Försvarsmaktens vidgade uppdrag bör leda till ökad verksamhet inbegripet övningar i luftrummet med tillfälliga begränsningar i kapaciteten som följd, i avgränsade områden och vid vissa tidsintervall.

Trafikverket ställer sig bakom förslaget om att tydliggöra vem som har ansvaret för planering av den långsiktiga utvecklingen av luftrummet, men

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

har följande kommentarer. I rapporten *Luftrum 2040 – en förstudie om kapacitetsbehovet i svenskt luftrum* (TRV 2016/29791) föreslog Försvarets materielverk, Försvarsmakten, Luftfartsverket, Swedavia och Trafikverket bland annat att regeringen utser en samordnare för att leda arbetet med en större luftrumsöversyn. I rapporten förde organisationerna fram att ”Den oklarhet som uppenbarats i ansvarsfrågan är därför begränsad till större översyner. Samtidigt sker dessa översyner så pass sällan att det inte framstår som nödvändigt att peka ut en organisation med särskilt ansvar för att leda arbetet vid dessa tillfällen. Istället kan det övervägas att ge en särskild samordnare detta uppdrag, alternativt lösa frågan på annat lämpligt sätt när behovet uppstår. Det finns skäl att samordna en översyn av luftrummet med andra åtgärder av större betydelse för luftfarten, inklusive hela dess infrastruktur.”

Med de utmaningar som Sverige står inför när det gäller luftrumets planering i samklang med utvecklingen av övrig infrastruktur för luftfart och transporter, inte minst i ljuset av nya farkoster med andra operativa förutsättningar än de fossildrivna flygplan som hittills har trafikerat luftrummet, tillsammans med nya lösningar för framdrift, kan Trafikverket alltså ställa sig bakom förslaget. Det bör dock noteras att det idag saknas en organisation som har såväl en oberoende ställning i förhållande till dagens aktörer på området som tillräckliga kunskaper och finansiering för en sådan roll.

Om allmän trafikplikt för samhällsviktiga flyglinjer och att följa utvecklingen

Trafikverket ställer sig bakom förslaget men har följande kommentarer. Trafikverket ser positivt på att i förväg peka ut samhällsviktiga linjer som idag är kommersiella liksom det föreslagna uppdraget att löpande följa utvecklingen på marknaden. Det förstnämnda skulle göra att Trafikverket snabbare kan besluta om trafikplikt om trafiken skulle upphöra. På linjer motsvarande de som pekades ut i och med pandemin vore det däremot inte särskilt verkningsfullt som lösning: Trafikverkets modell för att mäta tillgänglighet, och vars resultat styr om en sträcka kan vara aktuell för allmän trafikplikt eller inte, skulle ge motiv för allmän trafikplikt på sträckorna så som t.ex. Luleå-Arlanda, Kiruna-Arlanda, Visby-Arlanda, Umeå-Arlanda och sannolikt även Östersund-Arlanda, om den kommersiella trafiken skulle upphöra. Men regeringen vill möjligtvis peka ut andra linjer där tillgänglighetsmodellen inte explicit ger motiv för allmän trafikplikt avseende flygtrafik.

Oavsett hur den allmänna trafikplikten beslutas har Trafikverket så som lufttrafikförordningen ser ut idag inte möjlighet att ”skyndsamt ingå avtal” på

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

sådana linjer. Det är enbart om linjen redan har upphandlad trafik under allmän trafikplikt och den plötsligt upphör som artikel 16.12 om nödförfarande ("snabbupphandling") kan tillämpas. I alla andra fall ska det ordinarie förfarandet tillämpas vilket innebär att det tar cirka tre till fyra månader innan trafikstart kan ske. Trafikverket har i samband med dialoger med och behovsinsamlingar av Europeiska kommissionen fört fram dels att artikel 16.12 i lufttrafikförordningen bör utvidgas till att även kunna användas om det är kommersiell trafik under allmän trafikplikt som upphör, dels om kommersiell trafik upphör på en sträcka utan allmän trafikplikt men där trafiken ses som viktig. Som rättsläget ser ut idag bedömer alltså Trafikverket att vi har svårt att "skyndsamt ingå avtal" i enlighet med förslaget.

I samband med utredarens förslag ser Trafikverket dock ett behov av att påpeka behovet av finansiering av ytterligare upphandlade samhällsviktiga linjer. Trafikverket ser stora svårigheter med att gå in med ytterligare upphandling utan den finansiering som behövs.

Pandemin visade på hur sårbart samhället är när viktiga samhällsfunktioner sätts ur spel. Under 2020 och 2021 förekom under vissa korta perioder ingen flygtrafik till våra större befolkningsregioner såsom Göteborg, Malmö, Luleå, Umeå m.fl. Endast viss upphandlad flygtrafik, med begränsad kapacitet genomfördes under hela pandemin. Trafikverket tolkar att utredarens förslag att löpande följa utvecklingen på marknaden är kopplat till sårbarheten vid längre kriser. Trafikverket anser att det även skulle behöva undersökas hur andra länder har hanterat frågan kring tillgängligheten av flygtrafiken (kommunikationer rent generellt) kopplat till kriser under en längre tid. Vidare bör denna fråga belysa hela landets behov. Under pandemin var fokus på Norrland och Gotland medan vissa delar av landet inte berördes trots att de i en del avseenden hade liknande begränsningar av tillgängligheten som delar av nedre Norrland.

Om klimatanpassning

Trafikverket kan ställa sig bakom förslaget men ser det som obehövligt mot bakgrund av gällande rätt. Trafikverket vill i sammanhanget understryka vikten av att infrastrukturägare arbetar med klimatanpassning och instämmer därmed i att Swedavia i den fortsatta utvecklingen av Arlanda måste ta hänsyn till risker förknippade med ett förändrat klimat. Om det finns oklarheter kring ansvaret för klimatanpassning vad gäller luftfartens infrastruktur, och i detta fall Swedavias roll, bör dessa utredas.

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

Enligt klimatanpassningsförordningen ska statliga infrastrukturhållare för vägtrafik, järnvägstrafik och sjöfart arbeta med klimatanpassning. Motsvarande ansvarsutpekande saknas dock inom luftfarten. I en utredning genomförd av Nationella expertrådet för klimatanpassning skriver man att ”Ett relativt stort antal aktörer är involverade i olika delar av luftfartssektorn. Det uppdelade ansvaret mellan flera olika aktörer inom luftfarten har lett till en viss osäkerhet om vilken rådighet olika aktörer har i frågor som kräver åtgärder som berör hela luftfartssektorn. Det uppdelade ansvaret, och ibland oklara gränsdragningen, kan vara en anledning till att arbetet med klimatanpassning ännu inte tagit fart inom luftfartssektorn”. I Trafikverkets strategi och handlingsplan för klimatanpassning av infrastrukturen, liksom i Sveriges nationella strategi för klimatanpassning, ska samhällsviktiga anläggningar anpassas till ett förändrat klimat också om man är fastighetsägare eller har samhällsviktig verksamhet som påverkas. Även Transportstyrelsens handlingsplan för klimatanpassning omfattar flygplatserna eftersom de anses påverkas utifrån värme och vatten på olika sätt. Likaså klimat- och sårbarhetsutredningen från 2007 pekade på flygplatser. Trafikverket delar denna bild och menar sammanfattningsvis att samhällsviktig verksamhet ska klimatanpassas, liksom att Arlanda flygplats är att anse som samhällsviktig.

Vad gäller markinfrastrukturen i anslutning till Arlanda kommer Trafikverket upplysningsvis att starta ett utredningsarbete under 2023 där klimatrelaterade risker ska studeras mer i detalj på sträckan Häggvik-Märsta. Utredningsarbetet syftar till att fördjupa kunskaperna och rikta de begränsade utredningsresurserna rätt för att så snart som möjligt kunna definiera klimatanpassningsåtgärder.

Om en högre kollektivtrafikandel

Utredaren föreslår att andelen av passagerarna som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda flygplats bör öka till minst 60 procent senast 2030. Trafikverket instämmer i att kollektivtrafiken har en viktig roll att fylla som transportmedel till och från Arlanda och i Stockholmsregionen generellt - att flera parter har gemensamma målsättningar kan vara positivt för att åstadkomma måluppfyllelse - men kan av nedan angivna skäl inte ställa sig bakom förslaget.

Olika platser har olika förutsättningar för höga kollektivtrafikandelar och att sätta *andelar* som en målsättning riskerar att leda till kostsamma lösningar utan att den bakomliggande målsättningen nås. Det är mer adekvat att se kollektivtrafikandelar som ett mått och tydliggöra vilka målsättningar måttet är tänkt att spegla, exempelvis hög tillgänglighet, en väl fungerande och

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

ekonomiskt överkomlig kollektivtrafik eller till och med ”maximalt trafikflöde” eller ”ankommande fordon per timme”. Flera berörda parter kan sluta upp bakom sådana målsättningar.

Vad gäller förutsättningarna för hög kollektivtrafikandel till Arlanda är det väsentligt att hålla isär målpunkter vid terminalområdet och målpunkter i övriga ”flygplatsstaden”. Till och från terminalområdet går både kommersiell och subventionerad kollektivtrafik. Kollektivtrafiken mellan centrala Stockholm och Arlanda flygplats (terminalområde) är kapacitetsstark. Där är kollektivtrafikandelen för både arbetande och resande idag knappt 50 procent. Att nå uppåt 60 procent vore inte en omöjlighet, men det kräver både ett förbättrat utbud av kollektivtrafik och styrmedel som minskar biltrafikens relativa attraktivitet. Exempel på sådana styrmedel är höjda parkeringsavgifter och avgifter för taxi att angöra terminalområdet.

För att resor till målpunkter i ”flygplatsstaden” längre bort från terminalområdet är kollektivtrafikandelen betydligt lägre än vid terminal. Trafikverkets bedömning att 60 procents kollektivtrafikandel inte är möjlig att nå, ens med ökat kollektivtrafikutbud i kombination med styrmedel som kraftigt höjer kostnaderna för bilister.

Styrmedel som fördyrar vägtrafiken till Arlanda minskar emellertid tillgängligheten. Kraftigt höjda avgifter riskerar också att påverka attraktiviteten för flygplatsen och arbetsplatser i området negativt. Då tillgänglighet är ett viktigt mål för transportpolitiken och tillika ett mål i Arlandautredningens förslag till förhandling blir detta en målkonflikt mellan tillgänglighet och kollektivtrafikandel.

Trafikverkets bedömningar har utgått från att biljettpris på A-Train och stationsavgift är reglerade som i dagsläget. Om en statlig förhandling med A-train/AIAB skulle leda till sänkta biljettkostnader och eventuellt ökat utbud av kollektivtrafik till Arlanda skulle det påverka bedömningen. Enligt redogörelse nedan i den frågan (se *Om förhandling med A-Train och inriktning för snabbtåg*) är det dock inte klart att statliga åtgärder som sänker biljettpriser är förenligt med gällande lagstiftning.

Om en Arlandaförhandling

Trafikverket ställer sig inte bakom förslaget. Trafikverket instämmer i att väg-, spår- och stationskapacitet behöver förstärkas i Arlandaområdet för att bibehålla internationell och nationell tillgänglighet. En förhandling kan föra det goda med sig att offentliga och privata investeringar kanaliseras i en gemensam kraftsamling och sammantaget ger en utökad finansieringsram. I fallet med Arlandas viktiga funktion för Sveriges internationella tillgänglighet

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

bedömer Trafikverket dock att förhandling som metod *inte* är ett ändamålsenligt sätt att åstadkomma satsningar. I den mån regeringen skulle komma fram till att en förhandling ska genomföras blir det särskilt viktigt att identifiera de aktörer som erhåller nyttor genom förhandlingen, så att deras medfinansiering kan säkerställas.

Trafikverket ser i och för sig positivt på att tillhandahålla ett underlag som avser åtgärder som förstärker spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv, och för de åtgärder Trafikverket bedömer som mest kritiska för nationell och internationell tillgänglighet finns sådant underlag redan framme (se vidare nedan under *Underlag till en Arlandaförhandling*).

För att bibehålla god nationell och internationell tillgänglighet till Arlanda behövs åtgärder i statlig infrastruktur, men det inte görs troligt i utredningen att staten får mer för pengarna genom en förhandling än genom traditionell finansiering. Snarare riskerar en förhandling att staten prioriterar åtgärder i fel ordning och medfinansierar andra aktörers infrastruktur som skapar lokala nyttor men som samtidigt motverkar den nationella och internationella tillgängligheten och flygplatsens funktion i transportsystemet. Det vill säga staten riskerar genom en förhandling att få större utgifter än nödvändigt utan att åstadkomma motsvarande ökning av nyttor.

Bedömningen utgår primärt från följande:

- Det framgår att den föreslagna Arlandaförhandlingen ska ha Sverigeförhandlingen som förebild. Sverigeförhandlingen var nyttobaserad i så måtto att framförhandlad infrastruktur gav mark- och exploateringsnyttor till kommuner, och nyttorna kunde kapitaliseras av förhandlingspart och ligga till grund för medfinansiering av statlig och regional infrastruktur. Därmed gav förhandlingsmetoden en utökad finansieringsram. Vad gäller Arlanda och angränsande område är de åtgärder som skapar ökad internationell och nationell tillgänglighet inte kapitaliserbara i närområdet. Samtidigt som åtgärder som skapar stora värden lokalt inte gynnar flygplatsens funktion i transportsystemet.
- De åtgärder som skapar tillgänglighet till Arlanda kan inte med självklarhet antas leda till ökade exploateringsintäkter i närområdet. Den stora tillgänglighetsvinsten kommer av att Arlanda flygplats och målpunkter i Stockholms täta delar har korta restider, låga transportkostnader och hög tillförlitlighet. Till exempel ökad kapacitet på E4:an och på Ostkustbanan och Arlandabanan.

En större exploatering i området runt Arlanda befaras leda till trafik på

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

E4:an och eventuellt på Ostkustbanan/Arlandabanan i en omfattning som infrastrukturen inte är dimensionerad för. Trängsel och störningar skulle leda till minskad nationell och internationell tillgänglighet.

En sådan större exploatering i området skulle samtidigt kunna generera betydande intäkter för fastighetsägaren, som under vissa omständigheter skulle kunna ligga till grund för medfinansiering. För att det ska vara aktuellt krävs dels att exploateringsvärdet ökas av åtgärder på den infrastruktur som ska medfinansieras, dels krävs att kommunen i sina riktlinjer för exploateringsavtal har redovisat sin avsikt att avtala om medfinansieringsersättning.

Trafikverkets bedömning är att en större exploatering i området vid Arlanda skulle skapa minskad nationell och internationell tillgänglighet i högre grad än vad åtgärder på samma infrastruktur skulle skapa värden för exploateringen. Därmed föreligger inget naturligt förhandlingsläge utan snarast en målkonflikt.

- Det finns motsättningar i att både ha minskade transportkostnader och ökad kollektivtrafikandel som mål för förhandlingen. Eftersom det är förknippat med stora åtgärdsbehov och kraftiga styrmedel som fördyrar biltrafiken att åstadkomma en hög kollektivtrafikandel till Arlanda och dess omgivning, påverkas tillgängligheten negativt av målet med ökad kollektivtrafikandel.
- De sätt som finns att öka kollektivtrafikandelen i området är dessutom svåra att basera medfinansiering på. Ett sätt är att göra det dyrare för vägtrafiken, till exempel genom ökade parkeringsavgifter. Parkering tillhandahålls av Swedavia och ett antal privata aktörer i närområdet. Den ökade intäkten skulle då komma ägarna av parkeringsplatserna till godo, men frågan är om de har intresse av att använda intäkterna till medfinansiering? Ett annat sätt att åstadkomma ett ökat kollektivtrafikresande är att minska biljettkostnader och stationsavgift. De åtgärderna genererar dock inga intäkter som kan ligga till grund för medfinansiering (och dessutom föreslås den frågan hanteras i separat förhandling och lösas ut av staten). Ett tredje sätt att öka kollektivtrafikandelen är ett ökat utbud av tåg och bussar, sittplatser och turtäthet. Den åtgärden är emellertid en kostnad för operatören och kan inte ligga till grund för medfinansiering (och dessutom krävs för vissa sådana åtgärder särskilda avtal med A-Train).
- I Sverigeförhandlingen låg fokus på att tillskapa fler bostäder i goda kollektivtrafiklägen. Vid Arlanda är situationen i huvudsak en annan. Några bostäder intill Arlanda kan inte tillskapas på grund av flygbuller och

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

restriktioner. Däremot finns arbetsplatser och ytterligare nya verksamheter kan medges. Arlanda är situationen i huvudsak en annan. Arlanda och arbetsplatser i området är viktiga målpunkter, men resenärerna startar sin resa från spridda håll. Även om det är lämpligt med god kollektivtrafik där arbetsplatser lokaliseras, är de spridda startpunkterna, Arlandas läge långt ifrån större städer och närheten till E4:an faktorer som påverkas i vilken utsträckning som kollektivtrafiken skulle användas. De synergieffekter mellan exploateringsnyttor och ökat kollektivtrafikresande som Sverigeförhandlingen baserades på saknas med andra ord vid Arlanda.

- Åtgärder i transportsystemet som nämns som aktuella för förhandling bör komma i en viss turordning för att vara effektiva i samhällsekonomisk mening. Exempelvis är ett lämpligt första steg att åtgärda flaskhalsar på Arlanda- och Ostkustbanan innan två nya spår mellan Arlanda och Stockholm C blir aktuellt. Flaskhalsarna består bland annat av bristande kapacitet på Arlanda C och korsande tågvägar på flera ställen på sträckan Myrbacken (norr om Arlanda) – Stockholm C. Ett flertal ställverk behöver också bytas ut. De samhällsekonomiska nyttorna av att få bort flaskhalsar som ger möjlighet till ett ökat kapacitetsutnyttjande kan vara stort utan att nyttan kan knytas till en finansierande part i en förhandling.

AIAB är i egenskap av infrastrukturägare en nyckelaktör i finansieringen av åtgärder på Arlandabanan, oaktat om det sker med medfinansiering i en förhandling eller på annat sätt.

- Roslagsbanans förlängning till Arlanda nämns också som en åtgärd som kan vara aktuell för förhandling. En sådan förlängning kan eventuellt föra med sig kapitaliserbara nyttor för kommuner utmed befintlig och ny bana på ett sätt som gör den lämplig för förhandling. Förlängningen av Roslagsbanan ersätter dock inte behovet av kapacitetsåtgärder på Ostkustbanan/ Arlandabanan och E4:an, utan ska ses som ett komplement. Finansieringsansvaret för Roslagsbanan ligger på Region Stockholm. Statlig medfinansiering av en sådan åtgärd kanaliseras i normalfallet genom Nationell plan eller länsplan.
- Ombyggnation av Märsta station och bangård skulle möjligen kunna ha goda synergier med närliggande exploatering och medfinansiering. I kombination med förbättrad bussanslutning till Arlanda skulle det eventuellt kunna vara en åtgärd som kan passa i en förhandling. Men den åtgärden ersätter inte behovet av åtgärder på E4:an och flaskhalsar på Ostkustbanan och Arlandabanan.

Vad gäller ett underlag till en Arlandaförhandling ser Trafikverket positivt på att tillhandahålla ett underlag som avser åtgärder som förstärker spår- och

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv. För de åtgärder Trafikverket bedömer som mest kritiska för nationell och internationell tillgänglighet finns sådant underlag redan framme. Det gäller kapacitetsåtgärder på E4:an och ombyggnation av Märsta station.

Dessa åtgärder är färdigutredda för Nationell plan och hade kunnat ingå i planförslaget om direktivet hade betonat vikten av Arlandas funktion i transportsystemet.

Andra åtgärder är mindre väl utredda och behöver detaljstuderas innan ett underlag kan lämnas. Det gäller både åtgärder som kan vara strategiskt viktiga för att lösa flaskhalsar och sådana som skapar ett ökat kollektivtrafikutbud. Noteras bör att åtgärder som nämns i utredningen som eventuellt aktuella för förhandling inte enbart är statliga.

Vad gäller robusthetsperspektivet har Trafikverket ett pågående arbete med kontinuitetsplaner för vägtrafiken i Stockholm. Sträckan mellan Upplands Väsby och Arlanda ingår som en viktig punkt i vägsystemet. Förslag på åtgärder för att öka robustheten i vägsystemet finns och åtgärder som aktualiseras av klimatanpassning kommer att tas fram (se vidare under klimatanpassning).

I samband med Region Stockholms arbete med ny regionplan (RUF5) gör Trafikverket, Region Stockholm och Sigtuna kommun ett gemensamt analysarbete för att se hur fastighetsutveckling och åtgärder i infrastruktur och kollektivtrafik i Arlandaområdet samspelar. Syftet med arbetet är att se hur tillgängligheten till och från Arlanda påverkas av olika markanvändningar och olika investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik. Resultat och slutsatser av det arbetet kommer under 2023.

I Arlandautredningen nämns bostadsbyggande och vidgad arbetsmarknad som komponenter i en förhandling. Som redogörs för ovan finns det nationella nyttor och lokala nyttor av olika infrastrukturåtgärder som inte på ett gynnsamt sätt lägger grunden för en förhandling om medfinansiering. Ett förhandlingsunderlag skulle behöva förtydliga vilka parter som uppbär nyttor av respektive åtgärder och kan delta i medfinansiering.

Om behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen

Trafikverket ställer sig bakom förslaget men har följande kommentarer.

Trafikverket kan konstatera att regeringen den 7 juni 2022, i samband med fastställelsen av den nationella planen för transportinfrastruktur 2022-2033

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

(I2022/01294), gav Trafikverket ett antal uppdrag i form av prioriterade utredningar. Ett av dessa uppdrag avser kapacitet för landtransporter till och från Arlanda. I uppdraget ligger att verket ska fortsätta att utreda frågan så pass den kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

På s. 89 i betänkandet anförs att det fram till 2040 finns ett antal objekt med i nationell plan och länsplaner för transportinfrastruktur som kan förbättra tillgängligheten, men att finansiering för dessa projekt för närvarande saknas. Det kan förtydligas att det i den nu fastställda nationella planen för 2022-2033 finns åtgärder på E4/E20 och E4/E18 som är fullt finansierade inom planperioden. Det handlar om kapacitetsförstärkningar till följd av Förbifart Stockholm.

Noteras bör här att Trafikverkets underlag till den förevarande utredningen (dvs. Arlandautredningen) skickades in innan senaste planbeslutet men att utredaren lade fram sin utredning efter planbeslutet. Detta får som följd att Trafikverkets yttrande i dessa delar utgör justeringar av tidigare påståenden, då dessa har blivit inaktuella. När det gäller den sista meningen i stycket ovan vill Trafikverket föra fram att åtgärder mellan Häggvik och Arlanda också behövs för tillgängligheten till Arlanda, och att just dessa inte är finansierade.

På s. 94 i betänkandet beskrivs satsningar på järnvägsinfrastruktur i den gamla nationella planen 2018-2029, samt att det endast ingår en del av objektet fyra spår på Ostkustbanan (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm) i Trafikverkets planförslag avseende 2022-2033. När nu planen har fastställts kan Trafikverket konstatera att objektet får en betydligt större finansiering inom planperioden.

Om förhandling med A-Train och inriktning för snabbtåg

Trafikverket tar inte ställning men gör följande reflektioner. Frågan om staten kan avstå sin rätt till royalty från A-Train till förmån för att minska stationsavgiften på Arlanda Central har tidigare bedömts som en form av subvention och förkastats av Regeringskansliet. Trafikverket har vidare tidigare konstaterat att det inte finns några garantier för att det skulle bli en lägre prisättning på ett snabbflygtåg om det befintliga avtalet med A-Train inte fanns. Skälet är att den trafik som i första hand ska erbjudas ska ske på kommersiella grunder då det går kommersiell kollektivtrafik till flygplatsen och resor till flygplats inte är att anse som ett offentligt åtagande. Offentlig påverkan på en öppen och konkurrensutsatt marknad med kollektivtrafik måste prövas mot kollektivtrafiklagen och statsstödsreglerna. Det inte är säkert att en eventuell samhällsekonomisk vinst är större än den ersättning som skulle behöva utgå till A-train vid sänkt biljettpreis och slopad stationsavgift. *Om* det går att

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

genomföra en förhandling om biljettpris och stationsavgift med gott resultat har det potentiellt stor betydelse för efterfrågan på resor i området och därmed behovet av kapacitet och lönsamheten för ytterligare tågtrafik och infrastrukturåtgärder. Resultatet påverkar innehållet i ett eventuellt förhandlingsuppdrag om infrastruktur, bostadsbyggande och arbetsmarknad.

Arlanda Express går med taktfast tidtabell från tidig morgon till sent på natten och erbjuder därmed en god regularitet. Det sker till viss del på bekostnad av ett effektivt kapacitetsutnyttjande eftersom fordonen är korta och inte så kapacitetsstarka. På längre sikt kan regulariteten även ske på bekostnad av annan tågtrafik på Ostkustbanan. Plattformarna på Arlandabanan har en annan utformning än järnvägssystemet i övrigt vilket ställer krav på särskilda fordon. Arlandabanan har även säckstationer som medför ett trafikupplägg med vändande tåg. Med andra ord sätter dagens utformning av infrastrukturen ramar för tågkonceptet snabbflygtåg. Om regeringen tar fram en inriktning i enlighet med utredarens förslag ser Trafikverket det som önskvärt att den nya inriktningen beaktar såväl regularitet och funktionalitet som ett effektivt kapacitetsutnyttjande i systemet.

Om en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov

Trafikverket tar inte ställning men gör följande reflektioner. Utredningens förslag om en flygbränslekommission kan vara ett sätt att bidra till en mer långsiktig strategi för produktion och distribution av biobränsle. Vi noterar att prisbilden på biobränsle idag är hög vilket styrks av att flera aktörer inom reduktionsplikten valde att betala avgiften istället för att blanda in biobränsle under 2021. Svenska insatser för att öka produktionen eller investeringar i infrastruktur vore sannolikt nyttiga utifrån såväl ett näringslivspolitiskt perspektiv som försörjningstrygghet och ett robust totalförsvar. Det kan handla om finansiering av forskning och innovation och utesluter inte statliga innovationsstöd med avseende på t.ex. elflyg, uppbyggnad av bio- och eldrivmedelsproduktion och -utveckling. Det är dock viktigt att utvecklingen av styrmedel inom området utformas med åtanke på att inrikesflyget är inkluderat i EU ETS. Styrmedel på nationell riskerar att bli ineffektiva och därmed inte leda till klimatnytta.

Om Bromma enbart för fossilfritt flyg inklusive legala förutsättningar

Trafikverket ställer sig inte bakom förslaget. I och med att flyget ingår i EU-ETS riskerar insatser av mindre karaktär att bli ineffektiva ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det innebär att man bör avstå från statliga

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

insatser som är begränsade till Bromma, i synnerhet med den valda tidsbegränsningen för den eventuella nytta som följer av genomförda statliga investeringar. Eventuella infrastrukturinvesteringar som behöver göras för att ställa om Bromma riskerar att gå om intet i och med att Bromma kommer läggas ner bara 5 år efter flygplatsen blivit fossilfri. Det framgår inte varför dessa satsningar inte istället skulle läggas på Arlanda. Det finns inte heller tillräckliga beskrivningar av konsekvenser av förslaget.

Av resonemanget ovan följer även att Trafikverket inte ställer sig bakom förslaget att ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda de legala förutsättningarna och tillvägagångssätt för att kunna etablera Bromma flygplats som en flygplats endast för fossilfritt flyg 2030.

Om att anpassa Arlanda flygplats bränsle- och energiförsörjning

Trafikverket tar inte ställning men gör följande reflektioner. Trafikverket noterar igen att utredningen inte fullt ut tar hänsyn till att inrikesflyget är inkluderat i EU-ETS. Styrmedel på nationell nivå behöver utformas med detta i åtanke för att inte riskera ineffektiva insatser som inte leder till någon klimatnytta. Det motsäger dock inte svenska insatser för att öka produktionen av biojet eller investering i infrastruktur, som sannolikt vore nyttiga ur både näringslivspolitiska och försörjningstrygghets skäl. Det kan handla om finansiering av forskning och innovation och utesluter inte statliga innovationsstöd, t ex elflyg, uppbyggnad av bio- och eldrivmedelsproduktion och -utveckling. Det finns dock inget som säger att detta behöver inriktas, eller avgränsas, till just Arlanda.

Om framtiden för Bromma, nationella basutbudet och ägarstyrning av Swedavia

Trafikverket tar inte ställning men gör följande reflektioner. Vad gäller styrningen av Swedavia föreslås en ändrad bolagsordning och ändrat uppdragsmål kopplat till Brommas avveckling. Utredaren lägger härvid ett stort ansvar på Swedavia att komma med konkreta åtgärder och styrning av processer, dock berör man inte att Swedavia är ett aktiebolag med vinstintresse och att det kan finnas en konflikt mellan utredarnas förslag och bolagets vinstintresse. I fråga om styrningen av Bromma föreslås en styrning av Swedavia inom ramen för bolagsordningen och uppdragsmål. Trafikverket gör reflektionen att motsvarande styrning skulle kunna behövas för Arlanda, inte minst mot bakgrund av att utredaren konstaterar Arlandas nationella betydelse och vikten av att myndigheter och regeringen tillsammans måste planera för att kunna möta behoven.

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

Vissa av de förslag som utredaren lyfter har en koppling till kris- och beredskapsfrågor och samhällsviktiga flygtransporter: dessa frågor och de behov Trafikverket ser kopplat till Swedavias styrning och behovet av tillgång till flygplatserna har redan framförts i anslutning till andra insatser och utredningar, framför allt i MSB:s uppdrag om ett stärkt civilförsvar samt som underlag till den s.k. Flygplatsutredningen (som pågår fram till mitten av december).

Om fördjupade markundersökningar och förhandling om områdesanvändning

Utredaren för fram att Swedavia i närtid bör ta initiativ till fördjupade markundersökningar för att få bättre underlag för att bedöma behovet av och kostnaderna för sanering av markområdet vid Bromma flygplats. Trafikverket ställer sig bakom förslaget men har följande kommentarer samt vill särskilt belysa att förslaget innebär att en översyn kommer att krävas vad gäller vilka kostnader som kan komma att finansieras via den statliga miljögarantin.

Markanvändning

Trafikverket instämmer i att det är av stor vikt att tydliggöra vad marken ska användas till efter Bromma flygplats avveckling. Den framtida markanvändningen är avgörande för i vilken omfattning efterbehandling (sanering) ska utföras och vilka kostnader som uppkommer samt vem som ska ansvara för kostnaderna. Det är inte bara markundersökningarna kopplat till bostäder som är ett frågetecken, även markförhållanden och förutsättningarna för stadsutveckling som inkluderar mobilitet och behov av infrastruktur med avseende på vägar, tunnelbana och/eller spårväg och annan kollektivtrafik behöver utredas, liksom påverkan på Trafikverkets anläggningar.

Krav på fördjupade undersökningar

Enligt rapporten bör Swedavia i närtid ta initiativ till fördjupade undersökningar kring förekomsten av föroreningar i marken vid Bromma Flygplats, för att få bättre underlag för att bedöma behovet av och kostnaderna inom markområdet. Trafikverket vill framföra att flera fördjupade undersökningar genomförts vid Bromma Flygplats under senare år.

- Inom projektet Utveckling Future Bromma (UFB) som avslutades vid årsskiftet 2021 utfördes en stor mängd markarbeten där olika historiska föroreningar påträffades och sanerades. Projektet innefattade även åtgärder i byggnader där föroreningar åtgärdades. UFB syftade till att säkra de framtida funktionella behoven, kapaciteten, resenärsnöjdheten och de miljömässiga konsekvenserna av den förväntade tillväxten, bland annat med utbyggnad av terminalen, utbyggnad och förbättringar för till- och

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

fråntransport från flygplatsen, förändringar avseende uppställningsplatser och parkeringsplatser för flygplan, breddning och flytt av taxibanor. En stor del av kostnaderna finansierades via den statliga miljögarantin då historiska föroreningar från Luftfartsverkets verksamhetstid påträffades.

- Den mest problematiska föroreningen vid Swedavias flygplatser är förekomsten av PFAS. Tillgänglig teknik för effektiv sanering av PFAS saknas och vid varje område behöver lokala förutsättningar undersökas för att hitta möjliga efterbehandlingsåtgärder. Vid Bromma Flygplats har flera PFAS-utredningar pågått sedan flera år tillbaka. Under senare år har undersökningarna intensifierats med kartläggning av PFAS i jord och spridning av PFAS via dagvatten och grundvatten. PFAS-utredningarna vid Bromma Flygplats har fortsatt i dialog med tillsynsmyndigheten och exploateringskontoret i Stockholm.

Under det senaste året 2021-2022 har utredningarna fokuserat på tre huvudområden, ytliga PFAS-föroreningar i jord på airside, det planerade exploateringsområdet för ny bebyggelse i norra Riksby samt dagvattenrening av PFAS-förorenad dagvatten från flygplatsen. I Lintaområdet, där den gamla brandövningsplatsen ligger, har under år 2021 ytterligare undersökningar utförts för att kartlägga PFAS-förekomst på området som är tänkt att exploateras. En dialog mellan Stockholm stad och Bromma Stockholm pågår avseende hur efterbehandling i området ska utföras. Under 2022 planeras för en skyddsåtgärd genom rening av dagvatten som härstammar från området vid gamla brandövningsplatsen. En första, grov kostnadsuppskattning pekar mot att etableringsentreprenader och inköp av reningsanläggningen kan uppgå till cirka 10 miljoner kronor följt av årliga reningskostnader om cirka 1 miljon kronor. Osäkerheten kring kostnad för framtida efterbehandlingskostnader avseende förorenad jord i Lintaområdet är stor men uppskattas i dagsläget till cirka 50 miljoner kronor.

Tidplan saneringsåtgärder

Swedavia har i dialog med Stockholm stad och Bromma Stockholm utformat en tidplan avseende efterbehandling av flygplatsområdet. Tidplanen sträcker sig till år 2028 och avser tillämpliga delar som anses vara möjliga att efterbehandlas så länge flygplatsen är i drift. Vissa delar av flygplatsen kommer sannolikt inte att kunna efterbehandlas förrän flygplatsdriften avslutas. Inom Riksbyområdet exklusive gamla brandövningsplatsen föreligger stora osäkerheter om en fullständig efterbehandling av gamla brandövningsplatsen kan eller hinner genomföras innan år 2025. Dessutom bedöms att förhöjda halter av PFAS i grundvatten kommer att kvarstanna i hela området nedströms gamla brandövningsplatsen under mycket lång tid framöver, även efter en eventuell genomförd efterbehandling av mark.

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

Föroreningar vid Arlanda flygplats

I rapporten kan Trafikverket inte se att föroreningar vid Arlanda flygplats diskuteras. Även här finns föroreningar, främst en omfattande PFAS-förorening. Flera utredningar pågår i mark, grundvatten, dagvatten och spillvatten. Exempelvis pågår åtgärdsförberedande undersökningar för att utreda behandlingsmetoder för PFAS-ämnen i pilotskala på brandövningsplatsen. Trafikverket anser att även föroreningssituationen vid Arlanda flygplats bör beaktas inför den planerade utvecklingen av Arlanda flygplats.

Swedavias arbete med PFAS-förorening

Efterbehandling av alla Swedavias PFAS-förorenade områden kan uppgå till flera miljarder kronor varför arbetet enligt Naturvårdsverket vägledning är nödvändigt för att kunna prioritera eventuella åtgärder samt bedöma vilka efterbehandlingskostnader som är skäligen. Som fingervisning kan nämnas att efterbehandling genom schaktsanering av brandövningsplatsen vid Arlanda flygplats har uppskattats till cirka 1 600 miljoner kronor. Swedavia arbetar därför aktivt för att undersöka alternativa och mer kostnadseffektiva efterbehandlingsmetoder.

En generell arbetsgång vid arbetet enligt Naturvårdsverkets vägledning initieras med utredningsarbete följt av en riskbedömning och åtgärdsutredning. Därefter följer bland annat riskvärdering, åtgärdsförberedande utredningar, upphandling inför efterbehandling, efterbehandling och kontrollprogram efter efterbehandling. Nästkommande steg enligt vägledningen är beroende av information som framkommit i tidigare steg och det är inte säkert att alla utredningar leder fram till en faktisk efterbehandlingsåtgärd, särskilt avseende förekomst av PFAS-ämnen.

Sammanfattning, sanering

Trafikverkets sammanfattande synpunkter är att framtida markanvändning vid Bromma flygplats samt aktuell föroreningssituation vid både Bromma flygplats och vid Arlanda flygplats bör tas i beaktande inför planerade förändringar av flygplatsområdena. Kostnader för efterbehandling (saneringsåtgärder) för mark, vatten och byggnader förväntas bli omfattande. Vilka kostnader som kan komma att finansieras via den statliga miljögarantin är idag okänt.

Av vikt är att Trafikverkets ansvar kopplat till Luftfartsverkets historiska miljöskuld (miljögarantin) avser endast samma typ av markanvändning som gällde vid bolagiseringen d.v.s. flygplatsverksamhet, likställt med industriverksamhet. Marksaneringsåtgärder utförs då så att föroreningshalterna i mark underskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

mark för mindre känslig markanvändning (MKM). De avhjälpandeåtgärder som genomförts eller planeras både vid Bromma flygplats och vid Arlanda flygplats baseras idag på fortsatt likartad markanvändning. Åtgärdsbehov och kostnader för åtgärder vid förändrad markanvändning, t.ex. bostadsbyggande, som innebär riktvärden till känsligare markanvändning (KM), medför ändrade förhållanden även avseende ansvarsfrågan för kostnader.

Om förhandling avseende framtiden för flygplatsområdet vid Bromma Trafikverket tar inte ställning till förslaget men gör följande reflektioner. Detta är primärt inte en statlig fråga utan en fråga mellan dels Swedavia och Stockholms stad vad gäller arrendevillkor, sanering (framför allt problemen med PFAS) och utveckling, dels Stockholms stad och Region Stockholm när det gäller infrastruktur. Det skulle dock kunna bli aktuellt att behöva reglera med nya trängselskattzoner eller påfartsregleringar på statligt vägnät om flygfältet får väldigt många boende och arbetande.

Trafikverket noterar att en risk med en statlig förhandling är att staten tar på sig kostnader för kommunala och regionala ansvar. En sådan ansvarsförskjutning skulle eventuellt kunna vara motiverad, det framgår dock inte av betänkandet om sådana förhållanden anses föreligga i det aktuella fallet.

Om beredskaps- och totalförsvarsperspektivet i Stockholmsområdet

Trafikverket ställer sig bakom förslaget men har följande kommentarer. Förslaget gäller enligt betänkandet under förutsättning att Bromma stängs. Vid en stängning av Bromma flygplats kommer det att uppstå en sårbarhet hos tillgänglig bankapacitet i Stockholmsregionen för bland annat samhällsviktigt flyg. Behovet har identifierats tidigare i samband med flera utredningar som inte har analyserat frågan djupare. Utredaren är vag beträffande Brommas roll utifrån beredskaps- och totalförsvarets behov, trots att flygplatsen anses ha stor betydelse av aktörer inom samhällsviktigt flyg, och föreslår alltså en djupare analys bör vidtas under 2022. Trafikverket gör bedömningen att analysen bör ha ett systemperspektiv där både markinfrastrukturen och luftfartens infrastruktur analyseras. Det kan noteras att staten inte är den enda infrastrukturhållaren som är berörd i en sådan analys, vilket kan påverka behovsanalys och riskbedömning. Som exempel är väghållaransvaret vid Bromma flygplats kommunalt, flygplatskapaciteten på Skavsta flygplats privatägd och Region Stockholm ansvarar för delar av infrastrukturen för ambulanshelikoptrar i länet. Analysen bör beakta att olika krav gäller vid krisberedskap respektive höjd beredskap.

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

Trafikverket vill i sammanhanget också föra fram att behovet som utredaren har identifierat ovan kan gälla för fler områden och även nationellt, i den mån sådana analyser inte redan har ägt eller äger rum.

Om konsekvenser och samhällsekonomiska perspektiv

Trafikverket saknar en redovisning av de kostnader som i förekommande fall genereras genom förslagen, alternativt så bedömer Trafikverket att kostnaderna har underskattats. Betänkandet innehåller heller ingen samlad bedömning av kostnaderna, varken allmänt eller för staten. Det saknas också en bedömning av samhällsnyttan. Trafikverket anser, baserat på de stora kostnader som enligt Trafikverkets preliminära och långt ifrån heltäckande skattning skulle genereras för staten om alla förslag skulle realiseras, att detta är en allvarlig brist.

Staten föreslås i flera av förslagen ta en finansierande roll även där staten inte primärt har ansvaret, såsom stationsavgiften på Arlanda C, åtgärder för produktion av flygbränsle, ansvar för modernisering av luftrummet eller eventuella förhandlingslösningar med statlig medfinansiering av kommunala och regionala infrastrukturåtgärder. Det framgår inte av konsekvensredovisningen hur stora kostnader det kan röra sig om, men Trafikverkets bedömning är att det handlar om betydande summor. Exempelvis bedömer Trafikverket att åtgärder som utredningen nämner som aktuella för en eventuell Arlandaförhandling har investeringskostnader på omkring 30 miljarder kronor (varav de största kostnadsposterna inte ger de största nyttorna för Arlandas funktion som internationell storflygplats).

Vad gäller sanering och för exempelvis Lintaområdet pekar en första, grov kostnadsuppskattning mot att etableringsentreprenader och inköp av reningsanläggningen kan uppgå till cirka 10 miljoner kronor följt av årliga reningskostnader om cirka 1 miljon kronor. Osäkerheten kring kostnad för framtida efterbehandlingskostnader avseende förorenad jord i Lintaområdet är stor men uppskattas i dagsläget till cirka 50 miljoner kronor. Vidare kan efterbehandling av alla Swedavias PFAS-förorenade områden uppgå till flera miljarder kronor. Efterbehandling genom schaktsanering av brandövningsplatsen vid Arlanda flygplats har uppskattats till cirka 1 600 miljoner kronor, och Swedavia undersöker med anledning av beloppets storlek om det finns alternativa, mer kostnadseffektiva metoder.

Vad gäller förslagen kring luftrummet är det svårt att bedöma vad en större förändring av luftrummet skulle kosta och samma gäller kostnaderna för att axla ett utpekad ansvar för luftrummet långsiktiga planering. Trafikverket kan i sammanhanget i vart fall tydliggöra att när det gäller luftfart framgår

Ärendenummer
TRV 2022/76837
Motpartens ärendenummer
I2022/01350

Dokumentdatum
2022-10-25

inte annat av förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur än att den nationella planen för transportinfrastruktur får innehålla åtgärder när det gäller drift av icke-statliga flygplatser. Inte heller förarbetet till förordningen (prop. 2008/09:35, s.113 f) ger stöd för någon annan uppfattning än att den enda luftfartsrelaterade åtgärd som får ingå i planen är driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Trafikverket kan alltså inte finansiera åtgärder som avser luftrummet med stöd av gällande regelverk.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit strategisk planerare Katarina Wigler. I den slutliga handläggningen har chefen för Planering Stefan Engdahl, strategisk planerare Anna Modin, chefen för Nationell planering Lennart Kalander och chefen för enheten Strategisk planering Håkan Persson deltagit.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Katarina Wigler
Strategisk planerare

katarina.wigler@trafikverket.se
Direkt: 010-123 65 27
Mobil: 072-085 14 88

Trafikverket

Adress: 781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2022/76837, Motpartens ärendenummer I2022/01350, Dokumentdatum 2022-10-25, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.