

## 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 besökarens 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.

## Ärendet

Utredaren har haft till uppgift att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljö tillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Planen har tagits fram bland annat med utgångspunkt i de transportpolitiska- och klimatpolitiska målen och enligt fyrstegsprincipen. Detta innebär bland annat att planen ska bidra till omställningen till fossilfritt flyg. Utredningen föreslår att tre förhandlingar mellan stat, region, kommun och enskilda bolag ska initieras. En förhandling rör utvecklingen kring och infrastruktur försörjningen till och från Arlanda flygplats. En förhandling avser Arlandabanan och avtalen med A-Train AB som leasar Arlandabanan med en exklusiv koncession vilket innebär rätten att köra tågtrafiken fram till år 2050. Utredningen föreslår vidare att Regeringen bör ta initiativ till en förhandling mellan staten och Stockholms kommun avseende framtiden för flygplatsområdet vid Bromma flygplats. Inriktningen för förhandlingen om Bromma bör enligt utredaren vara att tydliggöra framtida markanvändning av området samt att klarlägga kostnaden för en framtida sanering av marken inom flygplatsområdet.

Vidare framgår i utredningen 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. I detta ingår bland annat ändrad bolagsordning, utvecklade uppdragsmål samt behov av att vidta förberedande åtgärder som till exempel markundersökningar vid Bromma flygplats.

Swedavia bör i närtid ta initiativ till fördjupade markundersökningar för att få bättre underlag för att bedöma behovet av och kostnaderna för sanering av markområdet vid Bromma flygplats.

## Remissammanställningen

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

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 20 september 2022 har i huvudsak följande lydelse.

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.

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

### **Åtgärder för utveckling av Arlanda flygplats**

Stadsledningskontoret anser att utredaren i stor utsträckning omhändertagit stadens tidigare lämnade synpunkter avseende Rapporten Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (DS 2021:25) som beslutades av kommunstyrelsen den 15 december 2021 §10 (KS 2021/1151) vad gäller behov av utbyggnad och säkerställande av trafikkapaciteten till Arlanda flygplats som en förutsättning för en kommande avveckling av Bromma flygplats. En sådan nedläggning kommer inte kunna ske med mindre än att utredningens samtliga åtgärder har omhändertagits och genomförts och att därmed kapacitet och tillgänglighet till Arlanda har säkerställts varför en förhandlingsmetodik primärt inte löser de grundläggande frågeställningarna. En förtida nedläggning av Bromma utan att frågor om regionens tillgänglighet är löst skulle vara förödande för förbättringar för näringslivets utveckling och därmed Stockholms roll som tillväxtmotor för Sverige.

Stadsledningskontoret 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 ambitionerna i Swedavias affärsmodell om att öka de kommersiella intäkterna från försäljning av varor och tjänster till passagerare som vistas på flygplatsen.

Stadsledningskontoret delar även 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 eftersom det tar lång tid från planering till färdigställande.

Stadsledningskontoret 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. Regeringen bör peka ut samhällsviktiga inrikes kommersiella flyglinjer där rimliga transportalternativ kommer att saknas om flygtrafiken skulle upphöra.

### **Transport- och infrastrukturförsörjning till och från Arlanda flygplats**

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

Utredaren 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. Stadsledningskontoret anser att inför en eventuell kommande planeringsprocess avseende Bromma flygplatsområde behöver Arlandas förutsättningar har klarlagts först. I det fortsatta arbetet är det av mycket stor vikt att gängse ansvarsförhållanden råder för de investeringar som ska göras och en samlad planering behöver komma till stånd. I syfte att öka resandet med kollektiva färdmedel och minska belastningen på miljö samt vägar till och från flygplatsen ser stadsledningskontoret positivt på utredningens förslag att Regeringen bör initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget.

Stadsledningskontoret noterar att det i dagsläget saknas objekt i nationell plan för transportsystemet 2022-2033 som stärker tillgängligheten till Arlanda.

Stadsledningskontoret ser därför 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. Utredningens slutsats är att flyget bör vara fossilfritt senast år 2045 i enlighet med Sveriges klimatmål. 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. En plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov är en grundförutsättning för detta arbete.

### **Förutsättningar för stadsutvecklingsprojekt på Bromma Flygplatsområde**

Stadsledningskontoret bedömer att en framtida omvandling av flygplatsområdet i Bromma är ett mycket omfattande stadsutvecklingsprojekt, som kommer att ha en mycket lång genomförandetid och genomföras i många etapper. Det är 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 till 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. Oaktat metodik är det av största vikt att den som ansvarar för respektive del tar ett helhetsansvar för sin del av planeringen och genomförande såväl vad gäller åtgärder som finansiering. I sammanhanget vill stadsledningskontoret lyfta att förutsättningar skiljer sig väsentligt från de förhandlingar som staden tidigare gått in i tillsammans med staten och stadsledningskontorets uppfattning är att en planering av detta omfattande slag kräver att var part hanterar och finansierar sina respektive ansvarsområden. Stadsledningskontoret anser att innan det är meningsfullt att påbörja planering och programarbete för bostäder och arbetsplatser i området kring flygplatsen behöver ett antal grundläggande förutsättningar klarläggas. I första hand avser det marksanering och utbyggnad av infrastruktur av alla slag som kommunen inte är huvudman för, framförallt kapacitetsstark kollektivtrafik till området. Även andra frågor kring elförsörjning, samhällsservice samt vatten- och avloppslösningar är centrala att beakta vid en så omfattande stadsutveckling. 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.

Stadsledningskontoret konstaterar att beslut om fortsatt markanvändning inom flygplatsområdet efter en avveckling av flygverksamheten är ensidigt en fråga för Stockholms stad, som markägare och i kraft av det kommunala planmonopolet. 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 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 ses som en grundförutsättning för det fortsatta arbetet.

Stadsledningskontoret 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. Stadsledningskontoret 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**

Stadsledningskontoret noterar vidare att utredningen lyfter de stora infrastruktursatsningar avseende exempelvis kollektivtrafikförsörjning som kommer att krävas i takt med en stadsutveckling på flygplatsområdet. Samverkan mellan staden, regionen och myndigheter behöver ske tidigt i en framtida planeringsprocess för att säkra bra helhetslösningar. Stadsledningskontoret konstaterar att denna fråga är viktig för den fortsatta processen samt att det därmed är viktigt 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.

Stadsledningskontoret konstaterar att det också krävs en helt ny infrastruktur med alla de tekniska system en stadsutveckling förutsätter exempelvis för gator och cykelvägar, VA, el, fjärrvärme, fiber med mera. För att kunna påbörja byggande av nya bostäder eller arbetsplatser behöver omfattande investeringar göras. Även allmän platsmark i form av torg, parker och idrottsytor behöver byggas ut. Området saknar idag all teknisk försörjning för stadsbebyggelse. 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 gäller elförsörjningen är utmaningarna särskilt stora och svårprognosticerade.

### **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. Det är därför positivt att utredaren föreslår 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 tidshorizonten 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. Stadsledningskontoret efterlyser ett tydligare ställningstagande för kommande behov, då prognoserna visar på ett kommande behov av ny rullbanekapacitet, oberoende av när i den överskådliga tiden detta uppkommer.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att besvara rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### **Exploateringskontoret**

**Exploateringskontorets** kontorsyttrande daterat den 13 september 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Rapportens förslag bygger i delar på den tidigare rapporten ”Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamheter”. Kontoret har i tidigare remissvar (KS 2021/1151, ExplN §9 2021-11-25) lämnat synpunkter på den rapporten och hänvisar även till det svaret i överlappande frågor. Det gäller inte minst de ekonomiska aspekterna av en kommande stadsutveckling inom nuvarande Bromma flygplatsområde.

### **Arlanda flygplats**

Arlanda flygplats har som rapporten anger en särställning och är av mycket stor betydelse för staden, regionen och landet. Kontoret ser därför 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. De långsiktiga prognoserna för behovet av flyg är osäkra och utvecklingen svår att förutsäga. Långa planerings- och tillståndprocesser gör att det enligt kontorets mening är nödvändigt att idag påbörja planering för en ny rullbana på Arlanda, för att kunna ha en handlingsberedskap att möta framtida behov. 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. Kontoret 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. Utredaren noterar att Trafikverkets senaste förslag till nationell plan för

transportinfrastruktur i stort sett saknar sådana åtgärder. Enligt kontorets bedömning bör åtgärderna inarbetas i nationell plan om rapportens förslag till tidplan ska kunna innehållas. Som redovisats i tidigare remissvar är en utvecklad transportinfrastruktur kring Arlanda en av flera förutsättningar som behöver finnas på plats innan Bromma kan avvecklas. Utveckling av infrastrukturen kring Arlanda kräver långsiktig samverkan mellan många aktörer. Enligt kontorets mening ska en sådan samverkan utgå från att stat och region svarar för finansiering av statlig och regional infrastruktur.

### **Bromma flygplats**

Exploateringskontoret har inte förutsättningar att överblicka konsekvenserna av eller genomförbarheten i rapportens förslag att Bromma flygplats från 2030 enbart ska få trafikeras med fossilfritt flyg. Vilka bränslen flygtrafiken använder och med vilka medel detta styrs ligger i stor utsträckning utanför kontorets och nämndens ansvarsområden och kan synas vara en fråga helt för Swedavia. Kontorets uppfattning är dock att huvudändamålet för flygplatsens arrendeavtal är att Bromma ska vara en plats för reguljär flygtrafik, och att förslaget bara är möjligt att genomföra om en betydande volym reguljärtrafik kan upprätthållas.

Rapporten föreslår att Swedavia ska få i uppdrag att ta fram underlag för att bedöma behov av och kostnader för sanering av marken vid Bromma flygplats. Kontoret har i tidigare remissvar redogjort för synen på Swedavias och statens ansvar för föroreningarna, och ser det som en självklarhet att Swedavia skyndsamt och med all kraft genomför detta. Delar av det ursprungliga flygplatsområdet som återlämnats tidigare är redan under planläggning för en ny stadsdel, så frågan är högaktuell.

Vidare föreslår utredaren att regeringen ska ta initiativ till en förhandling mellan staten och Stockholms kommun avseende framtiden för flygplatsområdet vid Bromma flygplats, samt att inriktningen för denna förhandling bör vara att tydliggöra förutsättningarna för Bromma flygplats och den framtida markanvändningen av området samt att klarlägga kostnaden för en framtida sanering av marken inom flygplatsområdet.

Kontoret ser positivt på utredarens förslag att regeringen ska ge direktiv till Swedavia om hur man ser på Bromma flygplats framtid. En tydlig inriktning med god framförhållning är nödvändig både för utvecklingen av Arlanda och för stadsutvecklingen efter Bromma flygplats samtals mellan staten/Swedavia och staden kommer att behöva ske kring en rad olika frågor inför en kommande avveckling av flygplatsen. Det är dock lite förvånande att rapporten ger uttryck för att framtida markanvändning efter Bromma flygplats är en öppen fråga och något att förhandla om mellan stat och kommun. Så är inte fallet. Beslut om fortsatt markanvändning efter Bromma flygplats är ensidigt en fråga för Stockholms stad, som markägare och i kraft av det kommunala planmonopolet, vilket tidigare Brommautredning också noterat. Inriktningen att området ska utvecklas till en stadsdel med blandad bebyggelse efter att flygplatsen stängt är också uttryckt i översiktsplanen.

Ansvar för sanering av föroreningar efter flygplatsen ligger enligt kontorets mening helt på Swedavia och staten, som redovisats i tidigare remissvar.

Utbyggnad av en ny stor stadsdel i Bromma förutsätter som tidigare sagts ny kapacitetsstark kollektivtrafik, troligen en ny tunnelbana och sannolikt även förstärkningar av statlig väg och järnväg, som berör flera kommuner.

Den aktuella rapporten, med fokus på Arlanda, tillför inget nytt om ekonomi kring kommande utveckling i Bromma, utan upprepar delar av tidigare utredning. Kontoret har i tidigare svar kommenterat detta och noterar att sammanblandningen av saneringskostnader med dåligt underbyggda uppgifter om förväntade markvärden och kostnader för utbyggnad av en ny stadsdel gör att utredningen i dessa avsnitt snarast ter sig som ett förhandlingsinspel. De förvisso stora bruttointäkter som kan uppstå i området efter att ny kommunal infrastruktur byggts ut kan inte därutöver bära stora kostnader för sanering eller regional och statlig infrastruktur.

Som framgått av tidigare remissvar anser kontoret att ett antal grundläggande frågor behöver vara lösta innan det är möjligt att påbörja en eventuell avveckling av Bromma, med utbyggd kapacitet och infrastruktur kring Arlanda som några av de viktigaste frågorna. I avvecklingen måste klargöras att staten genom Swedavia tar ansvar för sanering av föroreningar efter flygplatsen.

Först därefter går det att påbörja utveckling av området efter Bromma flygplats. Kontorets uppfattning är att det bör göras inom ramen för gängse ansvarsområden och arbetsprocesser, vilket framförallt innebär att staden och ev. berörda grannkommuner ansvarar för planering och utbyggnad av bostäder och kommunal infrastruktur, medan stat och region ska ansvara för och ta kostnader för utbyggnad av statlig och regional transportinfrastruktur. Robusta planer med tydlig finansiering av sådan infrastruktur måste finnas på plats innan det är meningsfullt att påbörja planering för ett nytt stadsutvecklingsområde i linje med översiktsplanen.