

Handläggare
Niklas Karlsson
08-508 260 86**Till**
Kommunstyrelsen

Rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden. Svar på remiss

KS Dnr 2022/777

Remiss

Exploateringsnämnden har fått remissen "*Rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11)*" för yttrande till kommunstyrelsen senast den 13 september 2022.

Remisstiden medger inte nämndbehandling varför kontoret svarar på delegation.

Sammanfattning

Regeringen har gett uppdraget att ta fram en "Plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser."

Planen ska göras med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och vara i linje med klimatmålen, samt beakta vad som tidigare redovisats i promemorian "Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamheter".

Se KS dnr 2021/1151, ExplN §9 2021-11-25

Rapporten föreslår en rad åtgärder för att minska ledtider inom Arlanda flygplats, och för att förstärka kapaciteteten vid Arlanda. Swedavia bör enligt rapporten omgående påbörja förberedelser för detta, inklusive att påbörja planering för en tredje rullbana.

Exploateringskontoret
FörvaltningsledningFleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 86
Växel 08-508 276 00
niklas.karlsson@stockholm.se
exploateringskontoret.expl@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Rapporten anger en målsättning om att andelen som åker med kollektiva färdmedel till och från flygplatsen ska öka till minst 60% år 2030 samt föreslår en "Arlandaförhandling" med berörda kommuner och regioner, Swedavia och Trafikverket för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad.

Regeringen bör initiera en förhandling med A-Train om att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget (Arlanda Express) och ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats.

Utredaren föreslår att Bromma flygplats från den 1 januari 2030 enbart ska användas för fossilfritt flyg och att Bromma därefter stängs senast den 1 januari 2035.

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

Vidare föreslås regeringen ta initiativ till en förhandling mellan staten och Stockholms kommun avseende framtiden för flygplatsområdet vid Bromma flygplats. Inriktningen för förhandlingen bör enligt rapporten vara att tydliggöra framtida markanvändning av området samt att klarlägga kostnaden för en framtida sanering av marken inom flygplatsområdet.

Kontoret har i tidigare remissvar på Brommautredningen lämnat utförliga synpunkter på flera av de aktuella frågorna och hänvisar även till det svaret i överlappande frågor.

Arlanda flygplats har 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 och även att påbörja planering för en ny rullbana på Arlanda, för att ge handlingsberedskap att möta framtida behov.

Kontoret är positivt till rapportens förslag om stärkt kollektivtrafik och transportinfrastruktur till Arlanda och förslaget om en Arlandaförhandling med berörda parter.

Kontoret har i tidigare svar utförligt redogjort för att staten genom Swedavia som förorenare ska ta ansvar för och bära kostnader för sanering efter Bromma flygplats, och instämmer helt i att Swedavia i närtid behöver intensifiera arbetet med markundersökningar och saneringsbehov.

Samtal mellan staten/Swedavia och staden kommer att behöva ske kring en rad frågor inför en eventuell kommande avveckling av flygplatsen. Dock inte om kommande markanvändning, det är en fråga som staden ensamt har att besluta om.

Först när utvecklingen av kapacitet på och kring Arlanda finns på plats och ansvar för saneringar är klarlagt går det att påbörja arbete med 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.

Utredningsuppdraget

Regeringen genom infrastrukturdepartementet gav den 15 februari 2022 i uppdrag till Peter Norman att ta fram en ”Plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser.”

Planen ska göras med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och vara i linje med klimatmålen, samt beakta vad som tidigare redovisats i promemorian ”Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamheter”.

(Se KS dnr 2021/1151, ExplN §9 2021-11-25)

Rapporten och dess förslag

Rapporten ger förslag som berör såväl Arlanda flygplats och luftrummet som åtgärder för transport- och energiförsörjning till Arlanda flygplats, samt i vissa frågor som berör Bromma flygplats och en kommande avveckling. Nedan sammanfattas förslagen kortfattat, med tonvikt på de som berör staden och exploateringsnämndens verksamhet närmare.



Om Arlanda flygplats och svenskt luftrum

Rapporten föreslår en rad åtgärder för att minska ledtider inom Arlanda flygplats, för att effektivisera verksamheten i syfte att förstärka kapaciteten, även för samhällsviktigt flyg. Det föreslås också olika insatser avseende svenskt luftrum.

Utredaren föreslår att regeringen ska peka ut samhällsviktiga kommersiella flyglinjer där rimliga transportalternativ saknas om flygverksamheten skulle upphöra, samt att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att följa utvecklingen på flygmarknaden i syfte att upprätthålla samhällsviktiga flyglinjer och vid behov utöka trafikplikten och upphandla sådan verksamhet.

Swedavia bör enligt rapporten omgående påbörja förberedelser av en rad åtgärder för att förstärka kapaciteten vid Arlanda, inklusive att påbörja planering för en tredje rullbana. Planerings- och byggtiden för en sådan är väldigt lång. Utredaren tar inte nu ställning till om en tredje rullbana behöver byggas, men säger att sannolikheten är så pass hög för det i framtiden att förberedelserna bör påbörjas omgående och med full kraft.

Rapporten föreslår vidare att Regeringen bör förbehålla sig rätten att pröva tillåtligheten för verksamheten, för det fallet Swedavia ansöker om ett nytt miljötillstånd för verksamheten vid Arlanda flygplats, då Arlanda har en särställning i det svenska flygplatssystemet och är av nationellt intresse.

Transport- och infrastrukturförsörjning till och från Arlanda flygplats

Rapporten anger en målsättning om att andelen som åker med kollektiva färdmedel till och från flygplatsen ska öka till minst 60% år 2030.

Regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling med berörda kommuner och regioner, Swedavia och Trafikverket. Förhandlingen ska lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad.

Regeringen bör vidare 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.

Regeringen bör initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget (Arlanda Express), samt ta fram en inriktning för hur en fortsatt snabbtågspendel ska kunna bedrivas efter avtalet mellan staten och A-Train löper ut 2050.

Energiförsörjning av Arlanda flygplats och flygtrafiken

Regeringen föreslås ta initiativ till en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov, samt tillsätta en ”flygbränslekommission” som kan bidra till genomförande av denna plan.

Fossilfritt flyg och Bromma flygplats

Utredaren föreslår att Bromma flygplats från den 1 januari 2030 enbart ska användas för fossilfritt flyg och att Bromma därefter stängs senast den 1 januari 2035. Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda de legala förutsättningarna och tillvägagångssätt för detta, dvs för att etablera Bromma flygplats enbart för fossilfritt flyg.

Swedavia bör successivt anpassa Arlanda flygplats bränsle- och energiförsörjning för fossilfritt flyg så att flygplatsen senast 2035 har den infrastruktur och kapacitet som krävs för en effektiv och hållbar flygplatsdrift inklusive bränsle- och energiförsörjning för flygtrafiken.

Styrning av Swedavia och markområdet vid Bromma flygplats

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.

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.

Vidare föreslås regeringen ta initiativ till en förhandling mellan staten och Stockholms kommun avseende framtiden för flygplatsområdet vid Bromma flygplats. Inriktningen för förhandlingen bör enligt rapporten vara att tydliggöra framtida markanvändning av området samt att klarlägga kostnaden för en framtida sanering av marken inom flygplatsområdet.

Åtgärder utifrån ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv
Slutligen föreslår utredaren att regeringen ger ett gemensamt uppdrag till flera myndigheter, bland annat Försvarmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), att tillsammans med berörda aktörer analysera behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet.

Exploateringskontorets synpunkter

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

Samtal 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 stängts 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.

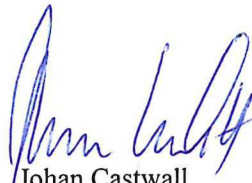
Utbyggnad av en ny stor stadsdel i Bromma förutsätter som tidigare sagts ny kapacitetsstark kollektivtrafik, troligen en ny tunnelbana och sannolikt även förstärkningar av statlig väg och järnväg, som berör flera kommuner.

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.


Johan Castwall
Förvaltningschef