

Motion till riksdagen 2020/21:3693

av **Alexandra Anstrell m.fl. (M)**

En Arlandaförhandling

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Arlandas betydelse för såväl Stockholmsregionen som hela Sverige är oomtvistlig. Som en liten, exportberoende nation med stora geografiska avstånd måste vi ha en funktionell internationell huvudflygplats. Vill vi att hela Sverige ska leva, att vår exportindustri ska fortsätta utvecklas och att nya arbeten ska tillskapas måste Arlanda fungera. Arlanda är också viktig för Sveriges besöksnäring.

När Arlanda diskuteras görs det nästan alltid utifrån själva flygplatsfunktionen, det vill säga kapacitet för flygplansrörelser och passagerare. Det är här den tredje parallella rullbanan (bana fyra), nya terminalområden, nytt bagagehanteringssystem med mera kommer in. Mindre fokus ägnas åt den kringliggande infrastrukturen som ger alla passagerare och anställda en möjlighet att ta sig till och från flygplatsen. Här finns mycket stora utmaningar.

Trafiken på E4 mellan Stockholm och Arlanda står mer eller mindre stilla delar av dagen. Kapaciteten vid peaktider var enligt Swedavias egna utredningar full redan för flera år sedan även om E4 byggs ut till tre körfält. Kollektivtrafikförsörjningen till Arlanda är undermålig på grund av statens avtal med A-Train (som stoppar konkurrens från annan spårbunden trafik som t.ex. SL) och undermåliga bussförbindelser från närliggande kollektivtrafiknoder (läs Märsta) och för att snabbussarna från Stockholm fastnar i samma köer på E4 som bilarna.

Skulle järnvägslinjen och/eller den enda dubbelriktade avfarten från E4 till Arlanda klippas av genom olycka eller attentat finns få eller inga alternativa vägar till flygplatsen – naturligtvis en väldigt sårbar situation.

Enligt Swedavias beräkningar kommer passagerarantalet öka från dagens 27 miljoner/år till närmare 40 miljoner år 2040. Arlanda är på grund av sitt geografiska

läge och med få internationella direktlinjer en s.k. peakflygplats. Det betyder att man har extrema toppar i trafiken vissa tider (morgon och eftermiddag) och det är lugnare resten av dygnet.

Detta styrs av flygbolagen som behöver anpassa sina avgångar till anknytningar på andra flygplatser. Swedavia kan alltså inte bara gå in och kommendera flygbolagen att ändra sina tidtabeller – då kommer de välja andra flygplatser. Marknaden styr avgångstiderna.

Detta gör att det uppstår kapacitetsbrist vissa tider och överkapacitet andra. Många använder Heathrow som exempel för att en fjärde bana inte behöver byggas. (Heathrow klarar sina 70 miljoner passagerare på två banor – varför behöver vi fyra?)

Det finns två fel i detta påstående. Dels är Heathrow, till skillnad från Arlanda, inte en peakflygplats utan har trafik som är relativt jämnt utspridd över dygnets alla timmar. Dels är det fel att prata om en fjärde bana på Arlanda. Rent fysiskt är det korrekt men eftersom en bana (nuvarande bana 2) ligger på tvärs mot bana 1 och 3 kan man inte utnyttja dessa samtidigt.

Ytterligare en bana skulle därför byggas i nord-sydlig riktning. För att på sikt tillskapa ytterligare kapacitet måste en fjärde bana byggas parallellt med bana 1 och 3 i nord-sydlig riktning. Därför talar man om en tredje parallell bana, inte en fjärde bana som ger en skenbar bild av enorm överkapacitet.

I likhet med i princip alla andra stora europeiska och nordiska flygplatser växer nu en flygplatsstad fram runt Arlanda. Internationella flygplatser drar till sig företag och verksamheter som är beroende av internationell (och nationell) tillgänglighet. Det kan röra sig om allt från logistikföretag och hotell- och besöksnäring till företag som vill placera sina huvudkontor i närheten av flygplatsen. Redan idag arbetar ca 25 000 personer på själva flygplatsen eller i dess omedelbara närhet (den s.k. flygplatsstaden).

Denna siffra förväntas öka till 50 000 personer redan 2035. Så förutom 40 miljoner passagerare varje år har vi dessutom inom en relativ närtid 50 000 personer som mer eller mindre dagligen måste ta sig till och från flygplatsstaden. En i grunden mycket positiv utveckling och tillväxt (Var i landet sker en hundraprocentig ökning av arbetstillfällen på bara lite drygt femton år?) men infrastrukturfrågan måste lösas.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för den kommande perioden fanns såväl en breddning av E4:an som en utbyggnad av Märsta station med. Båda dessa investeringar rycktes dock ur planen av regeringen och vi har fortfarande inte fått någon förklaring till varför detta skedde.

Det behövs en Arlandaförhandling där berörda kommuner, Trafikverket, SL, länsstyrelsen och andra intressenter deltar. Förhandlingen bör fokusera på bostadsbyggande, infrastruktur till och från flygplatsen och flygplatsstaden. Det krävs en långsiktigt hållbar lösning på de utmaningar som Arlandaregionen står mitt i och inför. Regeringen bör därför ta initiativ till en Arlandaförhandling.

Alexandra Anstrell (M)

Erik Ottoson (M)

Ida Drougge (M)

Magdalena Schröder (M)