Från: [redacted]
Skickat: Mon, 30 Sep 2024 10:38:00 +0100
Till: "RLK Funk Registrator" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
Cc: [redacted]
Ämne: RS 2024-0344 - Samrådsyttrande över RUFS 2060
Bilagor: 240927_Samrådsyttrande_RUFS_2060_ASGAB.pdf, Airport_City_Stockholm-En_nationell_angelägenhet.pdf

Hej,

Översänder enligt uppdrag yttrande med bilaga i samrådsskedet över ny regional utvecklingsplan (RUFS 2060).

Tacksam för bekräftelse på att yttrandet och bilagan har diarieförts som ankommna i rätt tid.

Vänliga hälsningar

[redacted]

[redacted]
[redacted]
[redacted]

Att få saker att hända.

Med ett hållbart resultat.

LINDROOS
ARKITEKTUR

STOCKHOLMS STADSMISSION 2024

Vi är ett stolt vänföretag till
Stockholms Stadsmission

Airport City Stockholm

En nationell angelägenhet



SWECO

Uppdrag:	Arlandastad nyttoanalys
Uppdragsnummer:	30043013
Kund:	Arlandastad Group
Datum:	2022-06-27
Upprättad av:	[redacted]

Innehållsförteckning

1. Stadsbyggandets logik 4
1.1 Varför vi bygger täta och tillgänglighetsdriva städer 4

2. Flygplatsers framtida roll 8
2.1 Aerotropolis – framtidens stad 8
2.2 Framtidens flygplatsstad – en exposé 10
2.2.1 ”Där hållbarhet och innovation möts” – Amsterdam 10
2.2.2 ”Den smarta staden” – Seoul 12
2.2.3 ”Aviapolis takes off” – Helsingfors 14
2.2.4 ”En plats för att omfamna en föränderlig framtid” – Manchester 15
2.2.5 ”Där moderna upplevelser möter historiens vingslag” – Changi Jewel Singapore 16
2.3 Lärdomar kring flygplatsstadens roll 17

3. Arlandas roll och betydelse 20
3.1 Trafikutveckling före/efter pandemin 22
3.2 Arlandas roll i samhällsplaneringen 22
3.2.1 Nationellt 22
3.2.2 Regionalt 25
3.2.3 Lokalt 29

4. Airport City Stockholm 32
4.1 Den sjätte stadsdelen inom Arlandastad 36

5. Syntes 38

1. Stadsbyggandets logik

I begynnelsen byggdes städer ofta i anslutning till naturliga hamnar vid de inre och yttre vattenvägarna. Sedan kom järnvägen med sina stationssamhällen och stöpte om det ekonomiska landskapet. Idag är det den internationella flygplatsen som tar utvecklingen och stadsbyggandet vidare i det globala kunskaps- och nätverkssamhället.

1.1 Varför vi bygger täta och tillgänglighetsdriva städer

Urbanisering handlar om förtätning och har gått hand i hand med den ekonomiska utvecklingen, framför allt sedan industrialiseringens begynnelse. De urbana områdenas betydelse växer konsekvent över hela världen. Framför allt sker en snabb urbanisering i länder som Kina, Indien och andra låg- och medelinkomstländer. En trend som förstärkts av en ökad global rörlighet.

Det finns ett tydligt samband mellan urbanisering och ekonomisk tillväxt

Det finns ett tydligt samband mellan urbanisering och ekonomisk tillväxt. I städerna uppkommer skaleffekter som underlättar kunskapsöverföring, ökar specialiseringsgraden, minskar transaktionskostnaderna och förbättrar matchningsprocesser. Resultatet blir att staden och dess utveckling varit och är av stor betydelse i skapandet av tillväxt och välstånd.[1]

Den urbana miljön underlättar interaktion mellan företag och människor. Det finns ett positivt samband mellan såväl urbanisering och produktivitet som urbanisering och tillväxt. Det finns även tydliga samband mellan humankapital och tillväxt. Eftersom större städer vanligtvis har en högre andel högutbildade än mindre städer eller glest befolkade regioner blir resultatet att sambandet mellan städer, humankapital och tillväxt blivit grundläggande.[2]

> *”Förtätningen genom koncentration av människor i geografin drivs huvudsakligen av jobb- och konsumtionsmotiv. Forskningen pekar på att människor dras till ett brett utbud av varor, tjänster och kultur, attraktiva boendemiljöer, hög kvalitet på offentliga tjänster samt goda förbindelser till omvärlden. Det mesta tyder dock på att jobbmotivet är överordnat konsumtionsmotivet”.*[3]

[1] Johansson Mats 2006
[2] Ibid
[3] Andersson Martin, Larsson Johan P., Wernberg Joakim (2017)

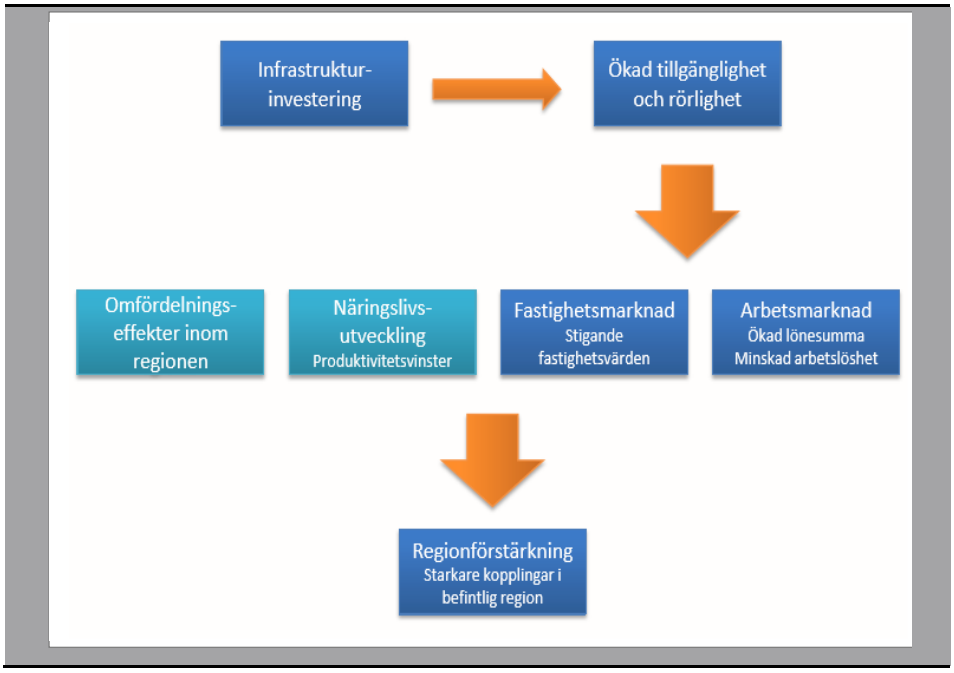
I takt med kunskapsekonomins framväxt riktats ett allt större intresse mot tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag. I en stor global studie som omfattade 1 569 regioner i 110 länder runt om i världen som då gemensamt svarade för 97 procent av global BNP fann författarna att tillgången på humankapital var helt avgörande för den ekonomiska utvecklingen.[4]

> *I denna nya kontext minskar råvarornas och geografiskt bundna produktionsfaktorers betydelse till förmån för immateriella konkurrensfaktorer. Tillväxt drivs av ett regionalt system bestående av olika typer av infrastruktur för kommunikation, kunskapsuppbyggnad, transporter, entreprenörskap, företagande och innovationer. Fungerar samspelet mellan dessa skapas attraktivitet för det som tillväxten mest av allt behöver; människor och deras kunskaper som kan leda till nya produkter och tjänster – alltså tillväxt.*[5]

Storlek och täthet är viktiga konkurrensfördelar. Ju fler aktörer som samlas nära varandra, desto större blir potentialen för att dra nytta av varandras kunskaper, kapital, kunder eller nätverk. Sambandet mellan tillgänglighet och produktivitet är starkt på aggregerad nivå och avspeglas i korrelationer mellan städers storlek, täthet och tillgänglighet och olika mått på produktivitet som löner, arbetsmarknadsdiversifiering, patentgenerering osv.[6]

Storlek, täthet och tillgänglighet är viktiga konkurrensfördelar och skapar produktivitet

Figur 1. Sambandet mellan ökad tillgänglighet och regionalekonomi.
Källa Sweco



[4] Andersson Martin, Larsson Johan P., Wernberg Joakim (2017)
[5] WSP (2017)
[6] Ibid

Att fysisk tillgänglighet och stadskvaliteter värderas högt speglas också i betalningsviljan för kontorslokaler. Den allra starkaste lägeskvaliteten för kontorslokaler är tillgänglighet till kollektivtrafik, som i Stockholmsregionen förklarar mer än 70 procent av prisvariationen. Tillgängligheten med bil har däremot ingen signifikant påverkan på betalningsviljan – inte ens i perifera områden. Tillgången till urbana verksamheter som restauranger och butiker värderas också hög. Kontorslokalernas modernitet och kontorskluster med företag inom samma bransch har också en signifikant inverkan.[7]

Bedömningen från marknadsaktörer av pandemins effekter är att efterfrågan på kontor i bra kommunikationslägen fortsätter vara god, även om hem-/distansarbete kvarstår som komplement. Kontoren kommer dock att användas på nya sätt. Större vikt läggs på möten och social interaktion och mindre på rent kontorsarbete. Att kontoret erbjuder en god arbetsmiljö och kan vara ett ställe där man kan bygga företagskultur, få energi och inspiration blir mer betydelsefullt. [8]

> *”Kontoret blir en viktig mötesplats som främjar sociala aspekter, innovation och kunskap samtidigt som kontoret måste supportera medarbetarens arbetsuppgifter med rätt utrustning och miljö.”*[9]

Kontoret anses således fortsatt spela en viktig roll, inte minst inom kunskapsintensiva verksamheter. Den kunskapsbaserade ekonomin har gått hand i hand med en stark urbaniseringstrend av en anledning. Den fysiska närheten mellan människor har skapat nödvändiga förutsättningar för innovation, utbyte av idéer och kreativitet. I det avseendet anses digitala arbetssätt inte vara ett fullgott substitut, utan har sina klara begränsningar.

Digitaliseringen har likväl väckt tanken om att på olika vis dödförklara avståndets och därmed även förtätningens och urbaniseringens betydelse. Det då informationsteknik och internet gör det möjligt att kommunicera med vem som helst eller nå vilken information som helst varifrån som helst.[10]

Förutsägelserna om stadens kommande överflödighet har bemötts med konstateranden att än så länge är städer bättre än kommunikationsteknik på att samla människor och minska trösklar för att flytta varor, människor och idéer. Tvärtom har världen de senaste årtiondena upplevt en intensifierad urbanisering och sedan 2008 gränsen då en majoritet av världens befolkning bor i städer. Enligt prognoser från FN kommer andelen ha ökat till 66 procent år 2050 [11]

Urbaniseringen och digitaliseringen förstärker varandra

Urbanisering och digitalisering förefaller snarast förstärka varandra. Båda sänker trösklarna för människor och företag att få kontakt och ha utbyte av varandra, men på olika vis. Urbanisering ökar närheten mellan människor, medan digitaliseringen gör det enklare att hitta människor man vill umgås och hålla kontakten med, lokalt och globalt. En sanning såväl inom dejting som på arbetsmarknaden eller för entreprenörskap. Digitaliseringen gör det enklare för människor att interagera och dra nytta av de urbana regionernas täthet. Inte

[7] Stockholms läns landsting (2012)
[8] Stockholms Handelskammare (2021), WSP (2020), Arnfalk Peter & Winslott Hiselius Lena (2021)
[9] Tenant & Partner (2020)
[10] Andersson Martin, Larsson Johan P., Wernberg Joakim (2017)
[11] Ibid

bara i stadskärnorna utan i funktionella regioner som binds samman av transportinfrastruktur och hur människor rör sig i vardagen.[12]

Pandemin har inneburit att digitala utvecklingen har tagit stora kliv framåt. Allt fler jobbar hemifrån och bedömningen är att hem-/distansarbete fungerat bra och kvarstår som ett komplement till kontoret, inte minst bland de som bor på längre pendlingsavstånd. Många möten, konferenser och utbildningar går att sköta digitalt, vilket kan ge ett minskat behov av tjänsteresor även på längre sikt. Historiskt har teknikutvecklingen emellertid snarast visat sig leda till det motsatta, dvs ett ökat resande.[13]

> *”Avstånd skulle inte längre spela någon roll när man med telegrafen kunde nå någon på andra sidan landet lika lätt som i samma stad. ”Avståndets död” har sedan förutspåtts med varje nytt kontaktmedel: telefon, radio, tv, och nu senast internet. Men vad som hänt är snarast det omvända; möjligheten att ha goda kontakter över långa avstånd verkar snarast ha ökat efterfrågan på resor och transporter.”*[14]

De flesta är överens om att vi kommer att bli ännu bättre på att samarbeta med hjälp av digitala verktyg, men det skiljer sig i bedömningen av hur stort genomslag det får i vardagen. Storstadens utbud och dynamik kvarstår och dess attraktivitet har överlevt både tidigare pandemier och världskrig. Ett ökat distansarbete innebär förvisso större möjligheter för arbetstagare att bosätta sig och arbetsgivare att rekrytera oberoende av den fysiska arbetsplatsen. Att det på senare år skett en nettoutflyttning från storstäder som Stockholm – främst till kranskommuner och orter med en effektiv uppkoppling till stadens arbetsmarknad – handlar dock till stor del om barnfamiljer där pandemin förstärkt det demografiska behovet av en större bostad. Även prisbilden och bostadsbristen i storstaden spelar in. [15]

Storstadens utbud och dynamik kvarstår och dess attraktivitet har överlevt både tidigare pandemier och världskrig

Det finns för närvarande tre paradigm inom stadsutveckling som bygger på täthetsargument: 1. kompakta städer 2. polycentriska städer 3. smarta städer. Samtliga understryker behovet av att reformera utbredda, bilberoende städer till tätare kollektivtrafikinriktade städer. Inte minst med hänsyn till krav på resurseffektivitet och hållbarhet.[16] Väl fungerande infrastruktur är en nyckelfaktor och infrastrukturens roll för regional utveckling skulle lika gärna kunna formuleras som infrastrukturens roll för ekonomisk tillväxt, såsom illustrerat i figur 1 ovan.[17]

[12] Ibid
[13] Mälardalsrådet (2021)
[14] Eliasson Jonas (2021)
[15] Mälardalsrådet (2021)
[16] Simon David m fl (2016)
[17] WSP (2015)

2. Flygplatsers framtida roll

När snabbhet, tillgänglighet och rörlighet är allt viktigare konkurrensfaktorer har fördelarna med att etablera verksamheter nära internationella flygplatser ökat. De har blivit det mest direkta sättet att utnyttja den globala strömmen av handel och kunskapsutbyte i det globala kunskaps- och nätverkssamhället. Flygplatser går från att vara enbart en transportnod till en mångfacetterad stadskärna i framtidens stad och tar runt om i världen en roll som nationella utvecklingsnoder

2.1 Aerotropolis – framtidens stad

Flygplatsstaden – en kreativ utvecklingsnod

Flygplatser har traditionellt byggts i utkanten av större städer. Anledningen till det är ganska enkel – flygplatser kräver stora arealer. Flygplan har alstrat höga bullernivåer och luftföroreningar och upplevts störande av kringboende. Fram till 1970-talet, då många stora flygplatser började expandera eller byggas, så fanns också en mycket större risk för haverier än idag.

Efter en rad positiva skiften inom flygsäkerhet, flygbuller och miljöbelastning och inte minst i skenet av förväntade ytterligare förbättringar inom dessa områden har synen på flygplatser och deras traditionella roll som enbart transportnav börjat utmanas.

Den stora påverkan som tillgänglighet via moderna transportslag och framväxten av Internet har haft på våra ekonomier och livsstil exponeras tydligt i de moderna flygplatsstäderna. Genom att de har ”hela världen” utanför dörren så har dessa Aerotropolis[18] en unik attraktionskraft på morgondagens företag och talanger. De erbjuder en idealisk kombination av bekvämlighet och kreativa miljöer att växa och lära sig, upptäcka och experimentera, göra framsteg och utvecklas, uppleva självförverkligande och lyckas i.[19]

Från den framgångsrika storstadens komplement …

Traditionellt har flygplatser betraktats som nödvändiga komplement till framgångsrika städer. I takt med att faktorn ”restid” har blivit viktigare för individer och företag så har utvecklingen av större flygplatser med bra anslutningar gynnats, men även de har huvudsakligen varit ”förpassade” till våra städers utkanter. Det innebär att det fortfarande kan vara ansträngande att ta sig till och från flygplatser och nödvändigt att avsätta extra tid för att inte riskera att missa ett flyg på grund av tågförseningar och liknande.

… till en integrerad kärna i storstaden med en tydlig regional och nationell roll.

De senaste decennierna har olika initiativ vuxit fram som utmanar detta traditionella synsätt på flygplatser och deras roll. Flygplatser är i allt högre grad inte bara en plats där flygplan landar och lyfter. De förvandlas nu till urbana miljöer med mångfunktionell och högvärdig verksamhet inom logistik, avancerad tillverkning, kultur och nöjen, fritid och turism, köpcentra, bostäder med mera. Det är anledningen till att länder runt om i världen strategiskt utvecklar sina nationellt viktigaste flygplatser.”Aerotropolis” bygger på tanken om en helt in-

[18] Kasarda J D, Lindsay G; ”Aerotropolis - The way we’ll live next” (2012)
[19] Ülemiste Airport City; “Talent City”, https://www.ulemistecity.ee/en/

tegrerad flygplatsstad med en rad olika och blandade funktioner. En stad där den internationella anslutningen är grundkonceptet snarare än ett komplement.

John Kasarda vid University of North Carolina, myntade uttrycket ”Aerotropolis”.[20] Han menar att "den funktionella och rumsliga utvecklingen förvandlar många stadsflygplatser till flygplatsstäder." Kasardas studier av olika flygplatser och flygplatsstäder i världen pekar på att flygplatser nu själva blir både destinationer och avreseorter i takt med att de som bor och arbetar där i allt större utsträckning reser till andra, nya flygplatsstäder runt om i världen. I flygplatsstaden kan Richard Floridas kreativa klass förena sina preferenser kring regional attraktivitet och konkurrenskraft med sitt behov av global tillgänglighet och kritisk massa. [21]

Flygplatser förvandlas till attraktiva destinationer och kreativa noder

Figur 2. Illustration Arlanda flygplats
Källa Swedavia



Utvecklingen de senaste tio åren stöder tesen om framväxten av flygplatsstäder. Passagerartrafiken förväntas enligt IATA senast år 2025 vara tillbaka på samma nivå som före pandemin (2019) och långsiktigt fortsätta att öka.[22] IATA har gjort prognoser som pekar på att flygfrakten kan komma att öka upp till 300% under de kommande 10 – 15 åren.

Trots pandemi, krig och nödvändig klimatomställning så har flyget en viktig roll i framtidens samhällen

Trots att osäkerheten om utvecklingen de närmaste åren fortfarande är stor med tanke på kriget i Ukraina och risken för en global konjunktur präglad av stagflation så tycks den långsiktiga trenden hålla – flyget kommer att spela en stor roll även i framtiden. Med beslutet vid IATA:s årsmöte 2021 om att nå målet om

[20] Ibid
[21] Florida R; ”The rise of the creative class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life” (2003)
[22] IATA; ” Le nombre de passagers aériens devrait se rétablir en 2024” (Pressmeddelande 10, 2022)

”net zero carbon emmissions 2050”, samtidigt som antalet resande samma år bedöms ha passerat 10 miljarder per år så talar det mesta för att flygplatser kommer att vara viktiga utvecklingsnav i hela världen.[23]

De stadsmiljöer som erbjuds i flygplatsstäder är främst inriktade på att hysa affärs- och butiksmöjligheter, men de har ofta också en mer varierad och blandad användning för bostäder, nöjen och fritidsaktiviteter. Eftersom flygplatsstäder generellt byggs på tidigare oexploaterad mark så har de möjlighet att bygga upp en toppmodern urban infrastruktur och digitala lösningar, vilket gör att de ofta är testbäddar för den "smarta staden".

Miljöer med blandad användning och smarta lösningar gör flygplatsstaden attraktiv …

Nya flygplatsstäder växer snabbt fram i olika delar av världen. Mycket talar för att investeringar fortsätter att strömma till då framtidens stad byggs kring högtillgängliga och multifunktionella transportnoder snarare än monofunktionella områden med långa restider mellan bostad, arbete och fritid. En stad byggd för den framtida människans behov.[24]

… jämfört med monofunktionella städer med långa restider.

2.2 Framtidens flygplatsstad – en exposé

2.2.1 ”Där hållbarhet och innovation möts” – Amsterdam

Amsterdam Airport City är strategiskt lokaliserad mellan Amsterdams centrum och flygplatsen Schiphol. Flygplatsstaden har blivit ett finansiellt nav och affärsdistrikt i Amsterdam och täcker ett område på drygt 125 hektar. Den ligger fem minuter med tåg från Schiphol och en kvart från Amsterdams stadskärna. Amsterdam Airport City har utmärkta och högfrekventa transportförbindelser på det nationella och europeiska järnvägsnätet, samt ligger i direkt anslutning till ett av de mest omfattande högkvalitativa vägnäten i världen.

Flygplatsstaden är ett av de bästa exemplen i världen på Aerotropolis. Den inrymmer redan fler än 700 företag och 175 internationella företag har sitt huvudkontor här. Området innehåller också bostäder och till år 2030 ska 7 000 nya bostäder byggas i olika boendeformer och för olika grupper. Det slutliga målet är att göra området lika inbjudande som alla andra delar av Amsterdam, och de närmaste åren kommer fler skolor, dagis, butiker, kaféer och restauranger öppnas, vilket ytterligare ökar attraktionskraften.

Amsterdam Airport City satsar på att ha en ”state of the art” datainfrastruktur för att säkerställa att alla globala destinationer är inom räckhåll både fysiskt och digitalt. Områdets toppmoderna och avancerade fiberoptiska nätverk stödjer en innovativ miljö av nystartade företag, datacenter och multinationella digitala företag i storstadsområdet, inklusive Microsoft, Cisco, Tata, Infosys, Huawei, Oracle, Intel, IBM, Netflix , Verizon och Google. Detta skapar också ett unikt ekosystem som är nödvändigt för en data- och kunskapsdriven ekonomi. Amsterdam Airport City och den kringliggande storstadsregionen är redan en av Europas största datacentermarknader.

”State of the art” digital infrastruktur stöder framväxten av en innovativ miljö

[23] IATA; ”Net zero carbon 2050 resolution” (Factsheet 2021)
[24] Sweco; ”Urban space for people on the move” (Urban Insight 2018)

Figur 3. Amsterdam Airport City. Hoofddorp Beukenhorst East
Källa Amsterdam Airport City



I Schiphol Trade Park utnyttjas närheten till en av Europas mest trafikerade motorvägar som ett skyltfönster till ”en inspirerande miljö där hållbarhet och innovation möts”. Läget är centralt i flygplatsstaden och strategiskt med egen in- och utfart till motorvägen och direktförbindelser till flygplatsplattformen på Amsterdam Schiphol flygplats. Schiphol Trade Park består av affärsmiljöer med egen identitet och unika egenskaper – Logistics Zone, Energy Hub, Valley, Green Datacenter Campus, A4-Skyline och Trade & Logistics Campus.

Närheten till motorvägen utnyttjas som en ”unique selling point” för flygplats-staden och dess identitet

I Amsterdams fall lyfts flygplatsstadens roll för att öka den regionala och nationella konkurrenskraften fram. Flygplatsstadens roll som strategisk kärna i Amsterdams huvudstadsregion är ett typexempel på framtida flygplatsstäder och deras roll i den nya, kunskaps- och tillgänglighetsdrivna ekonomin.

Här understryks flygplatsstadens unika förmåga att locka talanger. Utöver den arbetskraft som finns tillgänglig i huvudstadsregionen så är det relativt lätt för företag att attrahera talanger från hela världen tack vare den utmärkta livskvaliteten i Amsterdam Airport City och konkurrenskraftiga arbets- och driftkostnader. Dessutom kan högutbildade immigrerande anställda ansöka om 30% skatterabatt. Nederländerna anses vara ett av världens bästa länder på att attrahera talanger och har bland annat de senaste tre åren klättrat från nionde till sjätte plats i INSEADs Global Talent Competitiveness Index 2021, som rankar länder efter konkurrenskraft på talanger.[25]

Flygplatsstadens roll som nationell utvecklingsnod understryks

[25] European Institute of Business Administration (INSEAD), ” The World’s Most Talent Competitive Countries (2021)

2.2.2 ”Den smarta staden” – Seoul

Incheon International Airport driver utvecklingen av Airport City med målet att vara ett ledande turism- och affärsnav i nordöstra Asien. Inom flygplatsstaden ligger en rad olika områden med olika funktioner – International Business Area med kontor, FoU-verksamheter, avancerad tillverkning, köpcentra, Paradise City (resort), golfbanor med mera. Flera globala bolag är etablerade i flygplatsstaden, som Samsung, LG och BMW. Genom att Airport City utvecklar närområdena i anslutning till flygplatsen stärks inte bara direkt flygplatsstödjande verksamheter utan det skapas också nya behov och möjligheter som ytterligare bidrar till såväl den nationella som den regionala och lokala utvecklingen. Det långsiktiga målet är att vara en nationell nod för industri, utveckling och frihandel.

Flygplatsen stärks samtidigt som nya behov och möjligheter skapas som bidrar till nationens utveckling

Figur 4. Illustration: Incheon Airport City International Business Complex
Källa Incheon Airport City



Flygplatsstaden är uppkopplad på det nationella transportnätet via järnväg, motorvägar och ett Maglevtåg. Genom att förflytta sig från den traditionella flygplatsfunktionen till vad flygplatsstadens ledning kallar ”den ekonomiska aktivitetshöjande, tredje generationens koncept för handel, produktion, logistik och konvergens" strävar Incheon flygplatsstad att bli en viktig tillväxtmotor i den nationella ekonomin som skapar synergier mellan avancerade industrier, MICE (Meetings, Incentives, Conferences & Exhibitions) och flyglogistik. Incheon International Airport rankas som världens fjärde mest attraktiva flygplats (Stockholm Arlanda ligger i samma ranking på plats 91).[26]

Uppkopplingen till den nationella transportinfrastrukturen är en nyckelfaktor

[26] SKYTRAX; ” The World's Best Airports in 2021” (2021)

En intressant vidareutveckling av flygplatsstaden är **Songdo International Business District**, som visar hur en flygplatsstad kan generera ytterligare utveckling i sitt omland. Songdo kopplar ihop flygplatsstaden med Seoul. Detta ambitiösa och intressanta stadsbyggnadsprojekt är direkt anslutet till Incheons internationella flygplats via en 12 km lång bro (Incheon Bridge) och ligger i Incheons Frihandelszon. Songdo, som är världens första specialbyggda smarta stad och troligen det största privata fastighetsutvecklingsprojektet i historien (hittills 40 miljarder dollar), är genom sin lokalisering en ”förlängning” av flygplats–stadens logik. Det framgår också av Songdos slogan – *”staden som ligger inom en tre och en halv timmes flygresa till en tredjedel av världens befolkning*".

Figur 5. Illustration: Songdo International Business District.
Källa www.kpf.com/projects/new-songdo-city



Från transportnod till tekniskt avancerad pionjär

Tack vare stora investeringar har distriktet förvandlats till en tekniskt avancerad pionjär. Staden innehåller också 20 miljoner kvadratmeter LEED-certifierad yta och cirka 40 % av arealen har avsatts som grönt offentligt utrymme med bland annat travestier på New Yorks Central Park och Venedigs kanaler. Songdos utvecklare utlovar att "*Songdo erbjuder invånare, besökare och företag en idyllisk och hållbar plats att bo, arbeta och tillbringa sin fritid på*".

2.2.3 ”Aviapolis takes off” – Helsingfors

Aviapolis i anslutning till Helsingfors-Vanda flygplats är redan en av de mest avancerade flygplatsstäderna i Europa. Området är en integrerad del av kommunen och staden Vanda, som tillsammans med Helsingfors, Esbo och Grankulla är en del av Storhelsingfors. Vanda är Finlands fjärde största stad.

Integrerad kärna i huvudstadsregionen

Vanda stad utvecklar för närvarande Aviapolis, identifierat som ”det största och starkast växande affärsområdet och expansiva arbetsplatsen i huvudstadsregionen och hela Finland”. Dess utvecklare satsar hårt på innovation och konceptet ”smart stad” och lyfter ofta fram några av de möjligheter som en diversifierad, multifunktionell och innovativ flygplatsstad kan erbjuda också till sitt omland och Finland.

Innovation och den smarta staden står i centrum för utvecklingen

Flygplatsstaden Aviapolis nås av fler än 150 000 människor med tåg på mindre än en halvtimme. Den hyser 1 900 företag med 35 000 anställda och där bor redan runt 20 000 invånare (ett stort antal ytterligare bostäder är planerade). Nya förbindelser inkluderar Ringbanan, som förbinder Helsingfors flygplats med Helsingfors centrum på 8 minuter och med ett biljettpris på mellan 45 och 85 kronor för en enkelresa.[27]

Figur 6. Illustration: Vanda Flygplatsstad
Källa CF Møller Architects, 2019



De som bor och arbetar i Vandas flygplatsstad har mindre än en timmes restid till St Petersburg, mindre än tre till London, sju timmar till Peking och mindre än nio timmar till New York. Området har också etablerat sig som en destination genom etableringen av köpcentret Jumbo som tillsammans med Flamingo Entertainment Centre, med ett spa, hotell, restauranger, en bowlinghall och biograf, är Nordens näst största köpcentrum. Vanda International School bidrar också till att komplettera flygplatsstaden som destination.

Mycket goda direktförbindelser ut i världen och en effektiv flygplats är två nyckelfaktorer för en framgångsrik flygplatsstad

[27] Källa: Helsingforsregionens trafik (2022)

2.2.4 ”En plats för att omfamna en föränderlig framtid” – Manchester

Multinationellt intresse för flygplatsstadens utveckling

Manchester Airport City är ett av Storbritanniens största urbana utvecklingsprojekt med en total investering runt 12 miljarder kronor. Inom planområdet för Airport City Manchester, som omfattar cirka 50 hektar, planeras och byggs för kontor, logistik, hotell och avancerad tillverkning.[28] En av de fyra huvudintressenterna i flygplatsstadens utveckling är det kinesiska byggbolaget BCEG.

Mycket goda vägförbindelser och fler än 220 direktdestinationer

Flygplatsstaden är direkt uppkopplad på det nationella transportnätet via motorvägarna M56 och M60 med fortsättning till M62 och M1.Idag når de som befinner sig i flygplatsstaden mer än 20 miljoner människor inom två timmars bilresa och globalt mer än 220 destinationer i världen med Paris och Frankfurt mindre än 1,5 timme bort. Dubai och New York nås på 7,5 timmar.[29]

Figur 7. Illustration: Manchester Airport City
Källa Manchester Airport City



Intressenter ges stora möjligheter att påverka designen i en flygplatsstad med blandad användning

I flygplatsstaden kan företag och andra aktörer skapa sina skräddarsydda byggnader i en högkvalitativ miljö med ett brett utbud av service. För dem som flyttar in erbjudes miljöer i campusstil i världsklass med attraktivt boende, utbildnings- och fritidsfaciliteter. Flygplatsstadens ”affärsidé” ligger helt i linje med teorierna om framtidens arbetsplats där balansen mellan arbete och privatliv är en central komponent.

Tydlig hållbarhetsprofil

Airport City Manchester har också en tydlig hållbarhetsprofil med hållbara byggmetoder, miljöledning och ett engagemang för att engagera den lokala arbetskraften. Infrastrukturen och ett särskilt aktivitetsprogram strävar efter att ge cykling status som det viktigaste transportslaget inom Airport City. Högkvalitativa omklädnings- och förvaringsmöjligheter i alla byggnader uppmuntrar till att cykla till jobbet och stimuleras ytterligare genom guidade lunchturer och olika cykelträningsevenemang.

Servicen till individer och företag kommer att bygga vidare på flygplatsens befintliga försörjningskedja men kompletteras av nya aktörer och varumärken. Ett exempel är ”Platform Airport City” som är en popup-matmarknad med de senaste trenderna från hela världen.

[28] Källa: Manchester Airport City
[29] Ibid

Flygplatsstadens utvecklare har ambitionen att stödja kreativitet och state of the art utveckling i området genom att ta vara på den internationella prägeln och bjuda in inspirerande talare från hela världen till en regelbunden serie av evenemang med fokus på att utforska viktiga affärstrender och innovationer. Fokus kommer att vara de som rör internationell handel och investeringar, global rörlighet och företagsmedborgarskap.

2.2.5 ”Där moderna upplevelser möter historiens vingslag” – Changi Jewel Singapore

Medan Aerotropolis på andra håll i världen oftast planeras och byggs som helt nya städer så saknar Singapore stora fria arealer för att göra detta. Istället utvecklar Singapores regering en slags miniaerotropolis, en stad i staden, runt Changi Airport.

Arealbegränsningar tvingar fram delvis andra lösningar …

Changi har varit något av en pionjär inom utvecklingen av flygplatsstäder och sedan 1990-talet har flera projekt med syftet att utnyttja närheten till flygplatsen lanserats. Utvecklingen startade dock tidigare med Changi Business Park som lanserades i slutet av 1970-talet och idag inrymmer multinationella företag som Citibank, IBM, Honeywell, Akzonobel och Standard Chartered. Hotell och kongresscenter har också etablerats i Changi Business Park, vilket gör det bekvämare för resande affärsresenärer och chefer. Changi North and South Industrial Estate, tillsammans med Changi Logistics Centre, utgör den industriella basen för denna "stad i en stad".[30]

… hos en av pionjärerna bakom flygplatsstäder i världen

Changi har länge haft en ambition att utveckla flygplatsen till en egen destination. Då inriktningen tidigare varit på kommersiella aktiviteter så har fokus i den fortsatta utvecklingen av Changi flygplatsstad därför under senare år skiftat mot att bredda utbudet och utveckla flygplatsstaden som en destination för handel och nöjen.

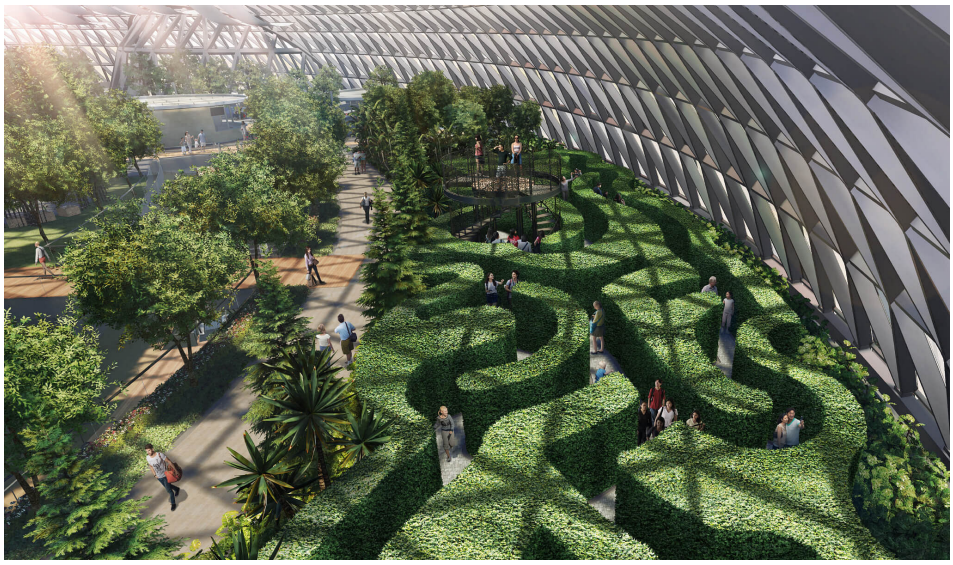
Jewel Changi Airport, som är det senaste tillskottet i denna flygplatsstads utveckling, öppnades officiellt i slutet av 2019. Detta köpcentrum och nöjeskomplex är kopplat direkt till tre av flygplatsens terminaler och har väckt stor uppmärksamhet.

Företaget tänker sig mellanlandningar, där resenärer inte lämnar flygplatsens (när-)område, men ändå bidrar till den lokala ekonomin genom att shoppa och bo på komplexet. Chefer och affärsresenärer bo på ett av de många flygplatshotellen, gå på möten på Changi Business Park och sedan tillbringa eftermiddagarna med att varva ner på Jewel – shoppa eller titta på en film på Shaw utan att lämna Changi-området. Detta är inte bara billigare för individen, det är också billigare för arbetsgivaren, som inte behöver betala för ett dyrare hotell i staden, eller för kostnaden för att transportera dem till och från Changi. Förespråkare av Aerotropolis-modellen skulle hävda att detta gör Changi till en mer attraktiv plats för företag.

Närhet och bekvämlighet är två nyckelord

[30] Källa: Changi Airport City

Figur 8. Illustration: Jewel Changi Airport
Källa Jewel Changi Airport



Det finns också en del frågetecken kring satsningen på Jewel och dess ekonomiska och finansiella bärkraft. Kan en investering på cirka 17 miljarder kronor i handel och nöjen bära sig när detaljhandeln går dåligt i Singapore och om Jewel inte ökar den faktiska passagerarkapaciteten på flygplatsen? Detta resonemang pekar på symbiosen mellan flygplatsstaden och dess funktioner, en väl fungerande flygplats med hög effektivitet och kapacitet, samt integrationen med flygplatsstadens omland. Fungerar inte flygplatsen så minskar förutsättningarna för att utveckla flygplatsstaden.

En tydlig symbios mellan flygplats, flygplatsstad och omland

2.3 Lärdomar kring flygplatsstadens roll

Exposén ovan visar att vi nu ser en ny "urban form" växa fram runt flygplatser. Denna stadsbyggnadsidé bygger på ett paradgimskifte som förorsakas av att världen blir allt mer sammanlänkad. Istället för att främst bygga städer runt centrala affärsdistrikt (CBD) med långa restider till närmaste internationella flygplats så byggs städer runt flygplatser med korta transfertider ut i världen. När nationella ekonomier blir mer globaliserade och integrerade kan flygplatser ta en roll som viktiga drivkrafter. Därigenom får de en mer framträdande roll i såväl den regionala som den nationella utvecklingen.

Runt många internationella flygplatser växer ett intrikat ekosystem fram med en mängd olika urbana funktioner som i symbios med flygplatsens erbjudande om närhet till resten av världen genererar kreativitet och attraherar både företag och individer.

Figur 9. Flygplatsstadens ekosystem
Källa: Sweco



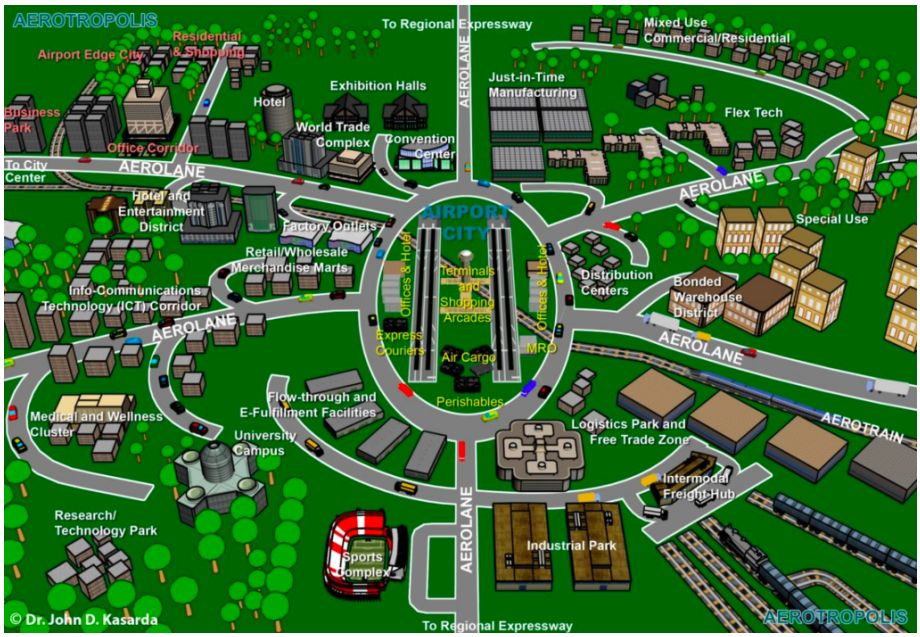
Symbiosen mellan flygplatsen och flygplatsstaden är självklar och en viktig aspekt som måste tas i beaktande är att om inte flygplatsen fungerar effektivt (till exempel incheckningsrutiner, säkerhetskontroller, försenade avgångar eller för få direktlinjer) så reduceras förutsättningarna för flygplatsstaden att spela rollen som utvecklingsmotor. På samma sätt som flygplatsens attraktionskraft i framtiden sannolikt kommer att minska om den inte också kan erbjuda flygplatsstadens utbud och bekvämligheter.

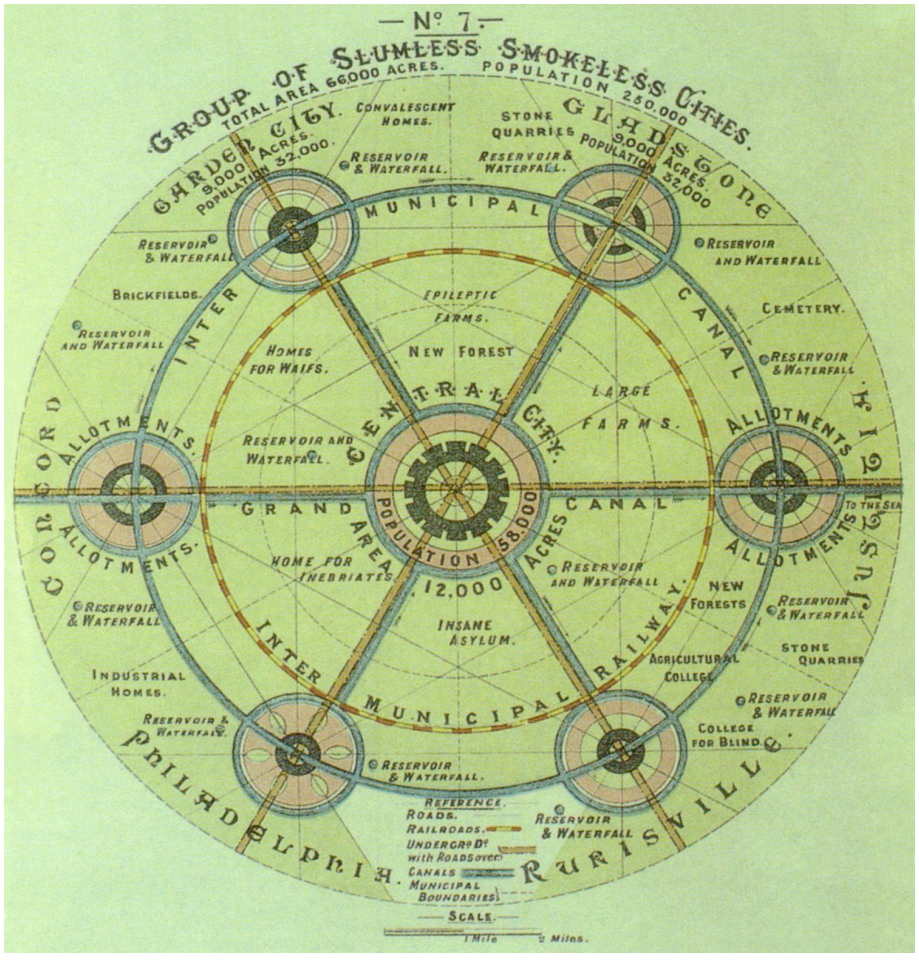
Uppkopplingen mot regional och nationell väg- och spårbunden infrastruktur är en genomgående framgångsfaktor i de studerade exemplen. Här tycks man i samtliga fall från statligt ha förstått flygplatsstädernas nationella roll och varit angelägna om att nödvändiga satsningar kommit till stånd.

I flera av de exempel som redovisats i detta avsnitt ser vi mer eller mindre färdigutvecklade flygplatsstäder som bygger på Kasardas koncept om Aerotropolis. För en stadsplanerare påminner konceptet onekligen om Ebenezer Howards ”Garden Cities of Tomorrow”, som för 120 år sedan lanserades som ett motdrag mot indelningen av vardagen i ifrån varandra helt skilda geografiska områden.[31] Om än logiken uppvisar slående likheter och förenas i till exempel ambitioner om närhet mellan arbete och bostad, så är de två stadsbyggnadsidéerna funktioner av var sin tid. Medan Aerotropolis bygger på konkurrensförutsättningarna i en globalt integrerad och kunskapsdriven värld så hade Howards ideal ambitionen att eliminera industrialismens baksidor.

[31] Ebenezer Howard, Garden Cities of Tomorrow (1902)

Figur 10 (ovan) och 11 (nedan). Aerotropolis resp. Garden Cities of Tomorrow
Källa: J D Kasarda resp. Ebenezer Howard





3. Arlandas roll och betydelse

Stockholm Arlanda Airport har en mycket viktig, till och med avgörande, roll för regionens och landets konkurrenskraft. För såväl inrikes- som utrikestrafiken är Arlanda flygplats det centrala navet och oumbärlig med tanke på Sveriges starka beroende av utrikeshandel och utbyten med övriga världen.

Arlanda har en avgörande roll för regionens och landets konkurrenskraft

Flygplatsen är Sveriges i särklass största och ett riksintresse. Över 50 procent av företagen i Stockholmsregionen anser att Arlanda är mycket viktig eller helt avgörande för verksamheten. En tredjedel anger att de använder flygfrakt och nästan all denna frakt går via Arlanda, som hanterar mer än hälften av allt flyggods i landet eller ca 250 000 ton per år. [32]

> *Arlanda är en av de tio flygplatser i landet som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser enligt regeringens beslut år 2009. Flygplatsen är den viktigaste delen i stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som säkerställer en interregional tillgänglighet i hela landet samt internationellt.*[33]

För näringslivet är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter avgörande för att kunna utvecklas i en allt mer globaliserad och konkurrenspräglad ekonomi, där insatsvaror och personal flyttas runt mellan länder i komplicerade mönster. Flygtransporterna har också ökat mycket kraftigt. Sedan 1950-talet har den globala flygfrakten ökat från 0,9 till 51 miljoner ton, och antalet passagerare har ökat från 39 miljoner till 3,5 miljarder.[34]

Flyget är särskilt betydelsefullt för den kunskapsintensiva sektorn och för lokaliseringen av stora företags huvudkontor

Flyget är särskilt betydelsefullt för den kunskapsintensiva tjänstesektorn och handeln med tjänster. För Sverige, med höga ambitioner vad gäller kunskap och teknik, är dessa branscher viktiga för den framtida utvecklingen och därmed flyget för utvecklingen av Sveriges näringsliv. Den internationella flygtrafiken ökade kraftigt innan pandemin och har betydelse för både människor och näringsliv. Tillgången till direkta interkontinentala flygförbindelser är också en viktig faktor för lokalisering av de stora bolagens huvudkontor i Europa.[35]

Flyget spelar även en avgörande roll för behovet av snabba, långväga transporter av högvärdigt gods. Flygfrakten hanterar endast omkring en procent av de globala varuflödena, men representerar över en tredjedel av den globala handeln i värdetermer. Exempel på branscher som är beroende av flygfrakt är

[32] Mälardalsrådet (2018), Sweco (2013)
[33] Trafikverket (2021)
[34] Shon Ferguson och Rikard Forslid (2016)
[35] Ibid

elektronik och läkemedel, därtill den snabbt ökande e-handeln. Flygfrakten är också viktig för många flygbolags ekonomi och kan utgöra så mycket som 15 – 20% av intäkterna på vissa linjer.[36]

Flygbranschen, inkluderat flygplatser, flygbolag, service- och kringverksamheter samt flygindustrin med aktörer inom forskning, innovation och produktion, bidrog innan pandemin med omkring 90 000 arbetstillfällen och ca 75 miljarder kronor till svensk BNP. Därutöver ger flygtillgängligheten förutsättningar för turism, handel, investeringar m.m. som enligt bedömningar bidrar med ytterligare ca 100 000 arbetstillfällen och 80 – 100 miljarder kronor i BNP.[37]

För Arlandas vidkommande har den samlade sysselsättningseffekten av flygplatsen och flygplatsstaden innan pandemin beräknats till 126 000 arbetstillfällen. Av dessa var drygt 20 000 direkt knutna till de mer än 800 företagen vid Airport City Arlanda, drygt 60 000 var indirekta arbetstillfällen bland leverantörer och resterande dryga 40 000 var konsumtionseffekten av de direkt och indirekt sysselsatta. Det totala bidraget till BNP beräknades till nära 100 miljarder kronor per år.[38]

Innan pandemin kunde 126 000 arbetstillfällen knytas till Arlanda och flygplatsstaden

Siffrorna ovan indikerar en multiplikatoreffekt där varje direkt arbetstillfälle vid Airport City Arlanda ger upphov till ytterligare fem ytterligare i ekonomin som helhet. En anmärkningsvärd siffra som ändå inte fångar den fulla vidden av Arlandas betydelse för den regionala och nationella ekonomin. Det då den inte berör den större frågan om betydelsen för regionens och landets konkurrenskraft.

Vilka möjligheter som ges och är direkt beroende av att flygplatsen och flygplatsstaden och som inte skulle kunna tillgodoses på annat vis är svårt att fastställa i precisa termer. Att över hälften av företagen i Stockholmsregionen anser att Arlanda flygplats är mycket viktig eller helt avgörande för verksamheten talar dock sitt tydliga språk.

Det står även utom allt tvivel att Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan konkurrera med andra nordiska och europeiska storflygplatser om att vara en internationell nod i det högrörliga, globala kunskaps- och nätverkssamhället såsom beskrivet i föregående kapitel. Därmed är Arlanda och flygplatsstaden oumbärliga för Sveriges möjligheter att hävda sig i den globala konkurrensen. Arlanda flygplats har en särställning för Sverige, såsom uttrycks i den utredning av Arlanda som regeringen presenterade i juni 2022.[39]

Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan konkurrera om att vara en internationell nod i det högrörliga, globala kunskaps- och nätverkssamhället

Att inte kunna erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ i detta avseende är synonymt med att inte kunna locka viss typ av verksamhet och vissa typer av människor samt att, eventuellt, förlora i terms of trade och BNP per capita. Förluster som kan överstiga det värde som direkt kan knytas till flygplatsen med kringliggande aktiviteter.

[36] Shon Ferguson och Rikard Forslid (2016), Sweco (2013)
[37] Näringsdepartementet (2017)
[38] PwC (2017)
[39] Regeringskansliet (2022:11)

3.1 Trafikutveckling före/efter pandemin

Trafikutvecklingen innan pandemin hade en starkt uppåtgående trend

Arlandas trafikutveckling kännetecknades innan pandemin av en starkt uppåtgående trend och trafikering på 24 inrikes- och 160 utrikesflygplatser, den absoluta majoriteten inom Europa. År 2019 hade flygplatsen 25,6 miljoner resenärer, varav 80 % var utrikespassagerare och 20 % inrikes. År 2020 föll siffran till drygt 6,5 miljoner på grund av pandemin. [40] Det skedde också en konsolidering, där exempelvis Ryanair valde att flytta verksamhet från Skavsta flygplats till Arlanda.[41]

I april-maj 2022 har 70% av tappet återhämtats

I sin prognos från oktober 2021 bedömer Transporstyrelsen att det stora trafiktappet inte kommer att återhämtas inom prognosperioden 2021 – 2027.[42] Trafikutvecklingen sedan slutet av 2021 antyder dock att det kan gå snabbare än så och i april-maj 2022 hade flyget hämtat tillbaka 70 procent av tappet.[43] Som tidigare nämnts så bedömer IATA att flyget i stort återhämtat sig redan år 2025. Även om flera internationellt inriktade storföretag aviserat en fortsatt återhållsamhet med tjänsteresor ökar efterfrågan snabbt, då privatresor dominerar trafiken. Efter två år av pandemirestriktioner är människors reslust stor, vilket märks i bokningsläget bland researrangörer.[44]

Långtidsprognoser pekar på en fortsatt stark utveckling

Såväl Swedavias som Trafikverkets långtidsprognoser pekar på en fortsatt stark utveckling av flygtrafiken, om än obeaktat Corona. Trafikverkets prognos anger 5,6 miljoner inrikespassagerare och 36 miljoner utrikespassagerar för Arlanda år 2040, dvs sammantaget drygt 40 miljoner resenärer. Prognosen förutsätter att trafiken på Bromma inte läggs ner, vilket den nya Arlandautredningen förordar att ska ske till 2035. Införandet av el- och elhybridplan bedöms inte påverka resenärsmängden, däremot antal flygrörelser p.g.a. ökad andel mindre plan.[45]

3.2 Arlandas roll i samhällsplaneringen

3.2.1 Nationellt

I den nationella flygstrategin anges ett antal fokusområden: ”Tillgänglighet inom Sverige och internationellt”, ”Stärk Arlanda flygplats som nav- och storflygplats”, ”Flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska”, ”Hög flygsäkerhet med målbaserade regelverk”, ”Rättvisa villkor och sund konkurrens”, ”En forskningsstark och innovativ flygindustrination” samt ”Ökad export av svenska varor och tjänster”.[46]

I fokusområdet ”Stärk Arlanda flygplats som nav- och storflygplats” framhålls att flygplatsen har en viktig roll som tillväxtmotor, att kapaciteten och anslutande infrastruktur på sikt kan behöva byggas ut.[47] För att Arlanda ska stärka sin

[40] Trafikverket (2021)
[41] www.svt.se/nyheter/lokalt/sormland/efter-flytten-fran-skavsta-arlanda-blir-ny-bas-for-ryanair
[42] Transportstyrelsen (2021)
[43] Swedavias trafikstatistik
[44] www.dn.se/ekonomi/ketchupeffekt-hos-researrangorer-bokningar-pa-rekordniva/
[45] Trafikverket (2021), Regeringskansliet (2022:11)
[46] Näringsdepartementet (2017)
[47] Ibid

konkurrenskraft måste flygplatsen bli effektivare och mer tillgänglig för resenärer, flygbolag och andra aktörer som finns på flygplatsen. Inriktningen har stöd i såväl Sundströms som Normans respektive Arlandautredning.[48]

Brist på kapacitet i rullbanor, terminaler och anslutande transporter

I en rapport till Arlandarådet juni 2018 analyserade Trafikverket kapacitetssituationen i den statliga väg- och spårinfrastrukturen kopplat till Arlanda.[49] Analysen omfattade både flygresenärer och anställda vid flygplatsen och flygplatsstaden. Det konstaterades råda brist på kapacitet och behov att på sikt utöka såväl kapacitet i rullbanor (en fjärde bana), terminaler och i anslutande vägar och järnvägar. Dessa brister accentueras vid en avveckling av Bromma flygplats och bekräftas av den nya Arlandautredningen.[50] Ett antal pågående eller planerade åtgärder kan förbättra tillgängligheten:

- E 4 Förbifart Stockholm, som förväntas öppna för trafik 2030.
- Kapacitetsförstärkning på E4 norr om förbifart Stockholm till Arlanda. Behöver finnas från år 2030 för att säkra framkomligheten på E4:an och tillgängligheten till flygplatsen. Finansiering saknas dock i nationell plan 2022 – 2033, trots att åtgärden bedömts som mycket lönsam. Istället ger regeringen Trafikverket i uppdrag att än en gång utreda landförbindelserna till/från Arlanda.
- Utbyggnad av Ostkustbanan till fyra spår från Stockholms länsgräns till Uppsala möjliggör ett ökat trafikutbud, tillsammans med ökade möjligheter att vända tåg i Uppsala. 75 procent av kostanden är finansierad i nationell plan 2022 – 2033, men byggstart är ej preciserad. Enligt avtal med kommunerna Uppsala och Knivsta ska fyrspåret vara klart till 2034.[51]
- När Ostlänken öppnas för trafik 2035 innebär det kortare restid till Stockholm och därmed för den genomgående trafiken kortare restid till Arlanda. Dock saknas drygt 20 miljarder kronor i finansiering, vilket skapar osäkerhet kring färdigställandet som beräknats till 2035.

I de åtgärdsalternativ som analyseras förutsätts därtill att Märsta bangårdsutbyggnad genomförs enligt Trafikverkets förslag. Genom att använda Märsta station som en effektiv bytespunkt underlättas arbetspendling till flygplatsstaden. Åtgärden saknar dock finansiering i nationell plan 2022-2033, vilket innebär att robustheten och flexibiliteten därmed inte förbättras.

Andra förbättringsförslag omfattar mindre åtgärder på Stockholms centrals plattformar för Arlanda express, så att linjen kan trafikeras med sexvagnståg i stället för dagens fyrvagnståg. Det ger 320 sittplatser per tåg mot dagens 288. Ett annat alternativ som framförs i rapporten är att trafikera Arlanda med tvåvåningståg. Vidare skulle en utbyggnad av Arlanda C till fyrspårsstation inklusive vändspår öka kapaciteten i trafiksystemet. Sittplatsutbudet kan därtill utökas genom att nyttja ledig kapacitet i de regionaltåg som trafikerar Stockholm C-Arlanda, men hindras av påstigningsförbud i båda riktningarna p.g.a. avtalet med AIAB/A-train, det s.k. APA-avtalet.

[48] Sundström Anders (2016), Regeringskansliet (2022:11)
[49] Trafikverket (2018)
[50] Regeringskansliet (2022:11)
[51] Regeringskansliet (2017 a, 2017 b)

Den senaste Arlandautredningen förordar att regeringen tar initiativ till förhandling om att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad. Det föreslås även 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, där hänsyn också tas till samhällsutvecklingen i övrigt som kan påverka behovet av resor och transporter av gods i regionen runt Arlanda flygplats. Därtill att initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget.[52]

Hänsyn behöver tas till samhällsutvecklingen i övrigt som påverkar behovet av resor och godstransporter i regionen runt Arlanda

De flesta flygresenärerna startar eller slutar sin resa i Stockholms centrala delar, men det finns även en stor geografisk spridning i hela regionen. Förutom resor till och från Stockholms centrala delar, sker även många resor till/från övriga kommuner i Stockholms län samt till Uppsala.

Ungefär hälften av alla anslutningsresor till flygplatsen sker med bil och hälften med kollektivtrafik. Andelen som reser med tåg är något högre än de som reser med buss. Kollektivtrafikandelen varierar mellan kommuner och är högre i områden med bra utbud av spårtrafik eller buss. Flygplatsen och terminalnära verksamheter bedöms ha störst potential att nå en hög kollektivtrafikandel.

I ett längre tidsperspektiv, år 2070, bedömer Trafikverket att dagens trafiksystem inte klarar ytterligare belastning utan att påverka tillgänglighet och robusthet negativt. En arbetsplatsutveckling i Arlandaområdet sägs medföra behov av mycket stora investeringar i väg- och järnvägssystemet. För att hushålla med den begränsade kapaciteten i trafiksystemet och för att uppnå en hög kollektivtrafikandel är det enligt Trafikverket rimligt att prioritera resandet till flygplatsens primära funktion och för nyttotransporter framför arbetspendling till flygplatsstaden.

Trafikverkets argumentation bortser emellertid från såväl det bredare samhällsutvecklingsperspektivet som att den arbetspendling som går till en växande flygplatsstad inte nödvändigtvis försvinner från stråket om utvecklingen av flygplatsstaden hindras. En stor del av den regionala bostads- och arbetsplatstillväxten sker alldeles oavsett i stråket Stockholm-Uppsala, som redan idag har landets största länsöverskridande pendlingsflöden. Att arbetstillfällena får en jämnare fördelning mellan dessa två ändpunkter behöver inte öka belastningen i systemet som helhet.

Trafikverkets argumentation bortser från såväl det bredare samhällsutvecklingsperspektivet som att den arbetspendling som går till en växande flygplatsstad inte nödvändigtvis försvinner från stråket om utvecklingen av flygplatsstaden hindras.

Innan pandemin pendlade exempelvis nära 14 000 individer från Uppsala-Knivsta till arbete i Stockholm-Solna medan 5 000 pendlade till arbete i Sigtuna/Arlanda. Drygt 4 000 pendlade från Stockholm-Solna till Sigtuna/Arlanda och 3 000 till Uppsala-Knivsta.[53] Trafiksystemet är som högst belastat in mot Stockholm under morgonrusningen och på eftermiddagen ut från staden när alla ska hem igen. En påtagligt monocentrisk struktur.

Om fler pendlar i motsatt riktning från Stockholm-Solna eller stiger av tidigare på sin väg från Uppsala-Knivsta till följd av att fler arbetsplatser lokaliseras i Sigtuna/Arlanda handlar det snarast om ett effektivare nyttjande av kapaciteten i båda riktningar. Det är också ett av huvudargumenten bakom regionplanering-

[52] Regeringskansliet (2022:11)
[53] SCB, statistikdatabasen

ens inritning på stärkta regionala stadskärnor som kan avlasta Stockholm som primär kärna (se avsnitt 3.2.2).

Arbetspendling i stråk och mellan olika noder är i hög grad en funktion av avstånd, massa (folkmängd) och mellanliggande alternativ.[54] Fyrspårsavtalet mellan staten och kommunerna Uppsala och Knivsta[55] och utbyggnaden av minst 48 500 bostäder för ca 100 000 invånare är i det avseendet mer drivande för pendlingen i stråket än utbygganden av flygplatsstaden. De nya invånarna kan i betydande grad förväntas pendla till arbete i Stockholms kommun, Solna, Sigtuna/Arlanda m fl samtidigt som de växande kommunerna Uppsala och Knivsta även genererar pendling åt andra hållet från kommuner i Stockholms län.

I sammanhanget måste även beaktas den kraftigt minskade trängsel i Stockholms innerstad som uppstår när internationella möten förläggs till Arlandastad, där Scandinavian XPO som exempel kommer stå värd under nästa års ordförandeskap i EU. Detsamma gäller andra internationella verksamheter som med fördel kan förläggas i närheten av Arlanda för att minimera trafikbelastningen i pendlingsstråket Stockholm-Arlanda-Uppsala och i innerstäderna. Det ska också nämnas att tillgängligheten till Arlanda i dagsläget mer handlar om den inre än den yttre tillgängligheten/effektiviteten, där problemen med timslånga köer på flygplatsen vida överstiger eventuella problem i anslutande landtransporter.

Som konstaterats inledningsvis i denna rapport är täthet och tillgänglighet drivande i utvecklingen av konkurrenskraft och välfärd. Att då inte ta vara och bygga vidare på det i Sveriges främsta tillväxtstråk Stockholm-Arlanda-Uppsala förefaller kontraproduktivt jämfört med att bygga ut infrastrukturen i den takt som krävs och som delvis redan är beslutad i och med fyrspårsavtalet. Det är anmärkningsvärt att konstaterade behov inte möts genom en utbyggnad av E4 norr om förbifart Stockholm till Arlanda, trots hög angelägenhet och lönsamhet.

Täthet och tillgänglighet är drivande i utvecklingen av konkurrenskraft och välfärd. Att inte ta vara och bygga vidare på det i stråket Stockholm-Arlanda-Uppsala förefaller kontraproduktivt jämfört med att bygga ut infrastrukturen i den takt som krävs och som delvis redan är beslutad i och med fyrspårsavtalet.

Att stoppa utvecklingen av Arlandastad är ingen lösning utan kapitalförstöring då markens och infrastrukturens fulla värde inte tas tillvara. Städer utvecklas kring sina primära kommunikationsknutpunkter för att det är där det ges bäst möjligheter att skörda urbaniseringens frukter; de konkurrensfördelar som ges av storlek, täthet och tillgänglighet.

Knappast någon skulle idag tänka tanken att inte utveckla staden kring de stationer som byggts i anslutning till järnvägen bara för att undvika trängsel för järnvägsresenärerna. Tvärtom är det just dessa lägen samhällsplaneringen är inriktad på för att möjliggöra för fler att använda kollektiva färdmedel och för att skapa hållbara attraktiva urbana miljöer. Något som förutsätter att infrastrukturen, resandet och den urbana miljön utvecklas simultant.

Att stoppa utvecklingen av Arlandastad är ingen lösning utan kapitalförstöring då markens och infrastrukturens fulla värde inte tas tillvara.

3.2.2 Regionalt

Arlanda-Märsta är ett utpekat utvecklingsområde, en så kallad regional stadskärna, enligt Stockholmsregionens utvecklingsplan, RUFS 2050. Fokus ligger på

[54] Gravitationsmodellen kan här tillämpas i likhet med för handelsflöden, se exempelvis Johansson Börje (2004) eller Tillväxtanalys (2010)

[55] Regeringskansliet (2017 a, 2017 b), Sweco (2022)

att utveckla trygga, hållbara och stadslika miljöer som är attraktiva för boende och verksamheter. Utvecklingen av transportsystemet i regionen ska bidra till denna flerkärniga (polycentriska) och täta struktur, som kan avlasta och minska trängseln i den primära kärnan Stockholms innerstad. Den övergripande målsättningen för regionen är att skapa Europas mest attraktiva huvudstadsregion.[56]

Regionen beskriver i RUFS 2050 en stor utvecklingspotential för Arlanda/Märsta, dels genom närheten till Arlanda flygplats, dels genom sitt läge mellan Uppsala och Stockholm. För att utveckla denna kärna behöver en bebyggelsestruktur länka samman de olika delarna till en mer funktionsblandad, tät och stadsmässig karaktär. Arbetet behöver ske i bred samverkan mellan offentliga och privata aktörer, och det är nödvändigt med transporteffektiva åtgärder, inte minst utveckling av kollektivtrafiken såväl inom som till och från kärnan så att regionens hållbarhetsmål kan nås.

För att utveckla kärnan behövs en mer funktionsblandad, tät och stadsmässig karaktär

Figur 12. Avgränsning av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsa i RUFS 2050
Källa: Stockholms läns landsting (2018 a)



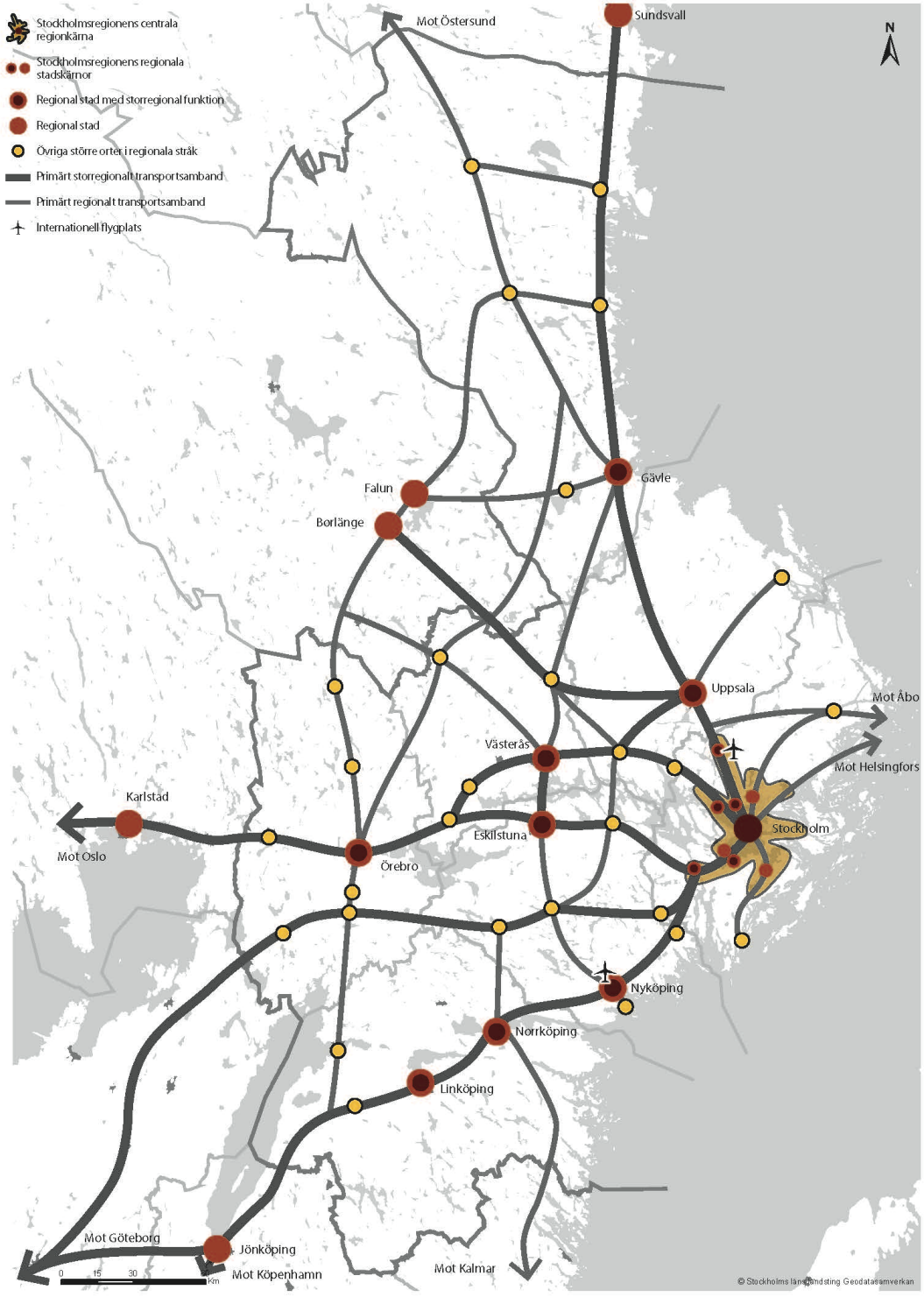
I det gemensamma planeringsunderlaget för en samordnad planering mellan sju län i östra Mellansverige, ÖMS 2050, ges Arlanda en nyckelroll som regionens och Sveriges absolut viktigaste målpunkt för internationella resor och som snabbt expanderande storregional arbetsplats. Det övergripande målet är en utveckling baserad på stärkt hållbar konkurrenskraft genom effektiv resursanvändning och samverkan i en storregional struktur som främjar den funktionella sammankopplingen inom ÖMS.[57]

Arlanda har en unik roll i den storregionala strukturen och är prioriterad både för arbetspendling och för resande och godstransporter

Arlanda har en unik roll i den storregionala strukturen som viktig målpunkt för både arbetspendling, resande och godstransporter. Utöver tillgängligheten mellan de regionala nodstäderna prioriteras tillgängligheten till Arlanda i den storregionala planeringen.

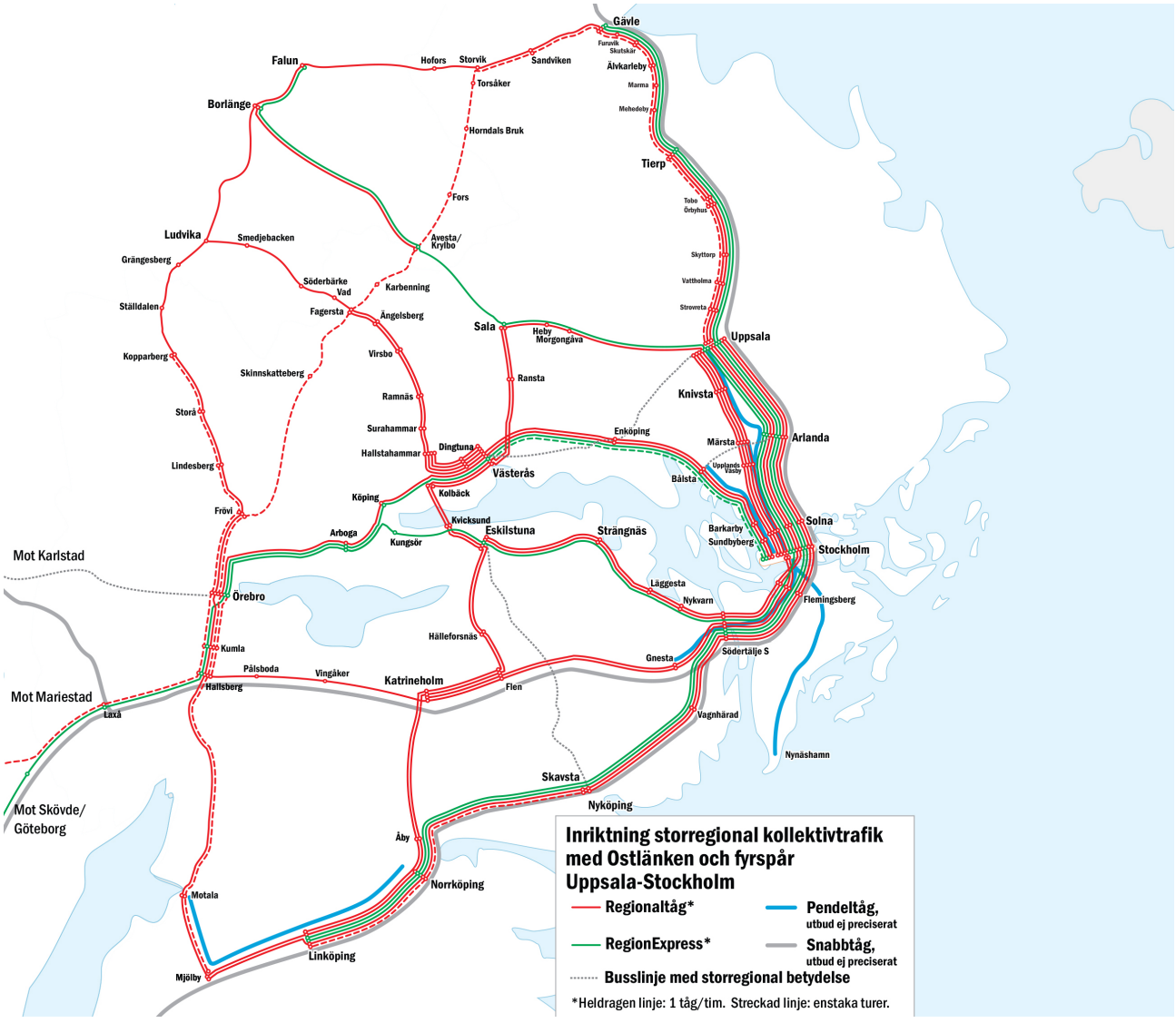
[56] Stockholms läns landsting (2018 a)
[57] Stockholms läns landsting (2018 b)

Figur 13. Strukturbild för östra Mellansverige
Källa: Stockholms läns landsting (2018 b)



Planeringsinriktningen stöds av Mälardalsrådets En Bättre Sits-process, där en stor grupp politiker och tjänstepersoner från sju län (Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland) tillsammans mejslat fram gemensamma prioriteringar och finansieringslösningar i syfte att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälarregionen. Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft genom Arlanda är en prioriterad funktion både för person- och för godstransporter och stöds av ett starkt fokus på en utveckling av flygplatsen/flygplatsstaden samt av anslutande marktransporter och tillgänglighet till Arlanda med kollektivtrafik.[58]

Figur 14. Inriktning för den storregionala kollektivtrafiken
Källa: Mälardalsrådet (2020 a)



[58] Mälardalsrådet (2020 a)

Figur 15. Viktiga stråk och noder för godstransporterna
Källa: Mälardalsrådet (2020 a)



3.2.3 Lokalt

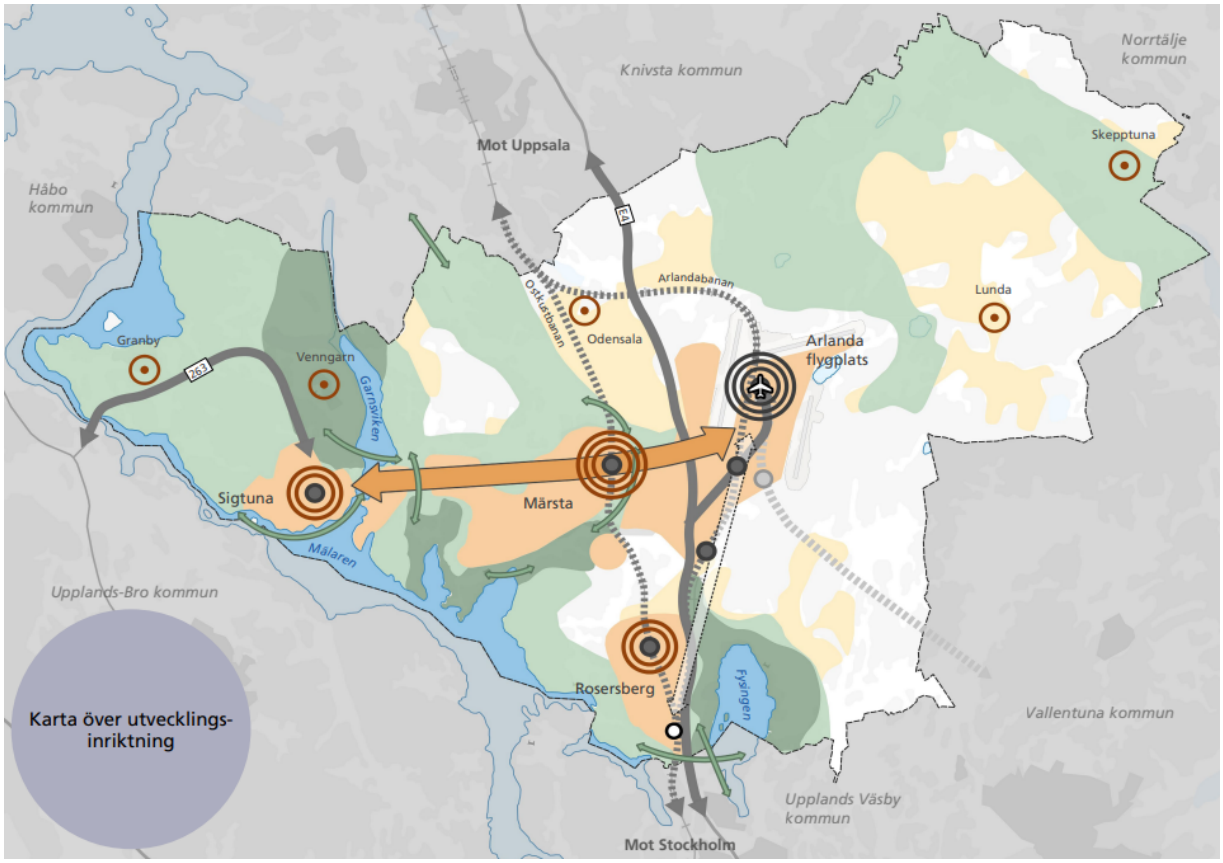
I Sigtuna kommuns gällande översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2014-05-15, anges grunddragen för kommunens långsiktiga och övergripande planering. Kommunen planerar för en förtätning inom befintlig struktur, med nya bostäder och arbetsplatser. För den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta anges att den ska utvecklas mot en bebyggelsestruktur med mer funktions-

blandad, tät och stadsmässig karaktär samt planeras för att kollektivtrafikens förutsättningar ska förbättras genom tydliga strategiska stråk.[59]

Kommunens aktuella översiktsplan bekräftar den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Arlandastad från 2006 och anger att en fördjupning av översiktsplanen för den regionala stadskärnan ska tas fram. FÖP:en togs fram för att förtydliga planeringsförutsättningar för områdets utveckling och för hur riksintresset Stockholm-Arlanda flygplats ska säkerställas. Syftet var vidare att knyta samman verksamhetsområdets olika delar med Märsta tätort.

För närvarande pågår ett arbete med kommunens nya översiktsplan, ÖP 2022, som i skrivande stund är antagen men ännu inte vunnit laga kraft. Planförslaget innehåller tre utvecklingsinriktningar och en strategisk karta som lyfter prioriteringar och ställningstaganden för viktiga strategiska samband. De tre utvecklingsinriktningarna är • Mångsidig blandstad och levande landsbygd • Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem samt • Robusta och gröna livsmiljöer.[60]

Figur 16. Utvecklingsinriktning ÖP 2022
Källa: Sigtuna kommun (2021)



[59] Sigtuna kommun (2014)
[60] Sigtuna kommun (2021)

Vad gäller Arlanda-Märsta ligger den tidigare planeringsinriktningen fast. Det konstateras att området med sin unika roll och sitt svåröverträffade läge har en avgörande betydelse för regionens möjlighet att utvecklas till Europas mest attraktiva storstadsregion.

> *Områdets fortsatta utveckling fortsätter i egen process efter att översiktsplanen antagits. Under kommande år förstärks stadskärnans betydelse ytterligare genom den planerade stora expansionen av antalet arbetsplatser och resenärer inom stadskärnan och med bostäder öster om Märsta station. I Arlanda-Märsta kommer innovativa och spännande stadsmiljöer, kunskapskluster och attraktiva arbetsområden växa fram.*[61]

Särskild vikt läggs vid att stadskärnans områden ska vara väl sammankopplade av kollektivtrafik och ha ett effektivt markutnyttjande. En prioriterad fråga är Märsta stations utveckling till ett resecentrum, en direkt och snabb kommunikation mellan stationen och flygplatsen, samt ett kollektivtrafikstråk genom arbetsplatsområdena mellan Märsta, Arlandastad och Arlanda.

Särskild vikt läggs vid att stadskärnans områden ska vara väl sammankopplade och ha ett effektivt markutnyttjande

Arlanda flygplats och arbetsplatserna mellan Märsta station och Arlanda anses vara den regionala stadskärnans största och unika beståndsdelar. Logistik och besöksnäring är utpekade nyckelbranscher, men stora möjligheter ses även i kluster och innovationshubbar där småföretag kan utvecklas och få växa i samverkan med varandra och större företag samt forskning och högre utbildning. Läget med närhet till både Stockholm och Uppsala anses ge utmärkta förutsättningar för ett starkt och diversifierat näringsliv. Något som även kan stärka kommunen som boendemiljö och ge bättre förutsättningar för fler till jobb och karriärvägar inom nära pendlingsavstånd. I det avseendet även ge förutsättningar för en mer hållbar utveckling och en högre grad av integration och delaktighet bland kommuninvånarna.

[61] Sigtuna kommun (2021)

4. Airport City Stockholm

Airport City Stockholm och det pågående arbetet med den sjätte stadsdelen i Arlandastad bygger vidare på en sedan länge känd och fastslagen inriktning. Utvecklingen mot flygplatsstäder, Nationell flygplatsstrategi 2017, RUFS 2010 och 2050 ÖMS 2050, EBS Systemanalys 2016 och 2020, ÖP 2014 och 2022, FÖP 2006 m fl. ger alla stöd åt den utveckling som nu sker och som behöver fortsätta för att säkra Arlandas roll och betydelse för den regionala och nationella ekonomin.

Airport City Stockholm och det pågående arbetet med den sjätte stadsdelen i Arlandastad bygger vidare på en sedan länge känd och fastslagen inriktning

Regionplanen (RUFS 2050) liksom kommunens översiktsplan (ÖP 2014 samt den nyligen antagna ÖP 2022), betonar sambandet mellan Märsta och flygplatsen. I den fördjupande översiktsplanen (FÖP 2006) anges att Arlandaområdet ska utvecklas till en stadsdel med hög status och egen identitet, en stadsdel som är representativ för de företag och de personer som arbetar inom den. Särskild betydelse får gestaltningen då stadsdelen också utgör entré till Sigtuna kommun, till Stockholmsregionen och för många även till Sverige.

Sedan mer än tio år tillbaka samverkar kommunerna runt Stockholm Arlanda Airport med att utveckla och förstärka fördelarna av att ha en flygplats i regionen. Genom en delregional utvecklingsplan har samarbetet fördjupats mellan parterna inom infrastruktur och trafikering, bostadsbyggande samt näringsliv och arbetsmarknad. Arlandaregionen tar på sig åtaganden på delregional nivå att planera för och investera i bostadsbyggande samt skapa förutsättningar för långsiktigt hållbara överenskommelser för trafikinfrastrukturen. Stora områden är detaljplanelagda och dessa detaljplaner ger generellt stora friheter för exploatering.[62]

Airport City Stockholm omfattar ett område på ca 800 hektar som ligger strategiskt placerat mellan Stockholm och Uppsala – ett stråk som förväntas ha en stark tillväxt och utveckling under kommande decennier. En motor i denna utveckling är den tillgänglighet till internationella marknader som flygplatsen skapar förutsättningar för. Flygplatsstaden beräknas omfatta cirka 50 000 arbetstillfällen då den är fullt utbyggd. Utöver flygplatsen ingår terminalnära arbetsplatser samt logistik- och verksamhetsområden i flygplatsstaden. Avståndet från terminalerna i norr till det södra logistikområdet är drygt en mil. Utvecklingen av flygplatsstaden drivs i samarbete mellan Sigtuna kommun, Swedavia och Arlandastad Holding AB.[63]

[62] Arlandaregionen (2016)
[63] Ibid

Flera stora projekt har redan genomförts i området och ytterligare planeras

Flera stora projekt har redan genomförts i området och ytterligare planeras. Närmast flygplatsen pågår ett arbete för att förädla marken vid terminalerna och nya hotell och kontorshus har etablerats. I DriveLAB Stockholm pågår en utveckling med inriktning mot fordonsindustrin. I Rosersberg och företagsområdet i Märsta har stora satsningar skett inom lager och logistik, bland annat genom Posten och den nya rikskombiterminalen.[64]

I stadsbyggnadsstrategin för Airport City Stockholm anges principer för utvecklingen inom flygplatsstaden. Enligt stadsbyggnadsstrategin är visionen ”att skapa en modern flygplatsstad, med en levande stadskärna och attraktiva arbetsområden, som med sitt läge vid flygplatsen, järnvägen och motorvägen mellan Stockholm och Uppsala har exceptionell tillgänglighet till regionen, Sverige och världen.”[65] Totalt består flygplatsstaden av sex områden enligt figur nedan.

Figur 17. Flygplatsstadens områden
Källa: https://www.airportcitystockholm.com/omraden/



[64] https://www.airportcitystockholm.com/omraden/
[65] Sigtuna kommun (2020)

1. Sky City är lokaliserat i det terminalnära läget vid flygplatsen och utgör flygplatsstadens kärna. Sky City utvecklas efter urbana ideal med promenadvänliga gator, parker och torg som kantas restauranger, butiker och annan typ av service och nöjen för både resenärer och arbetande. Inom området etableras verksamheter som hotell, kunskapsintensiva tjänsteföretag samt mäss- och konferensanläggningar.
2. Park City är flygplatsens entré. Genom stadsdelen går ett kollektivtrafikstråk som knyter samman området med övriga stadsdelar i flygplatsstaden. Större delen av biltrafiken till och från flygplatsen passerar stadsdelen, som domineras av långtidsparkering, biluthyrning och bilservice. Enligt planerna ska stadsdelen karaktäriseras av ett grönt parklandskap och sammanhängande parkstråk. På sikt kan området utvecklas till att även innehålla verksamheter som kontor, handel och hotell.
3. Söder om flygplatsområdet ligger Arlandastad på båda sidor av E4:an. Här finns DriveLAB Stockholm – en samlingspunkt för utbildning och utveckling inom trafik och trafiksäkerhet. En arena för framtidens fordonsindustri där företag och forskare möts i en kreativ miljö för produktutveckling, utbildning och ytkrävande urbana experiment. I södra delen av området ligger en hotell-, mäss-, och konferensanläggning med kapacitet för 5000 personer – Scandinavian XPO. Området är sammankopplat med verksamhetsområden på andra sidan E4:an och de planer som finns för fjärde, femte och sjätte stadsdelen i Arlandastad (träningsbanor, kontor, hotell och besöksanläggningar, småindustri, lagerverksamhet, handel, logistik, parkering etc).
4. Företagsområdet i Märsta är ett område med ett varierat utbud av verksamheter inom logistik och frakt, lätt industri samt bygg- och hantverk. I området finns även handel och hotell samt ett visst utbud av kringservice såsom restauranger och drivmedelsstationer.
5. Cargo City ligger sydväst om terminalområdet i anslutning till flygtrafik och flygplatsens funktioner och ligger till största delen inom färdområdet (airside). Närhet till flygplatsen och E4:an gör området lämpat för flygfrakt och även logistiska ändamål. Stadsdelen präglas av transportinfrastruktur och fordonsrörelser. I nuläget finns flera stora frakt- och logistikföretag etablerade på området och 150 000 kvm frakt- och logistikbyggnader planeras att byggas.
6. Rosersberg är en logistiknod med stora och små logistikföretag beläget vid E4 och Ostkustbanan. Området karaktäriseras av stora parkerings- och angöringsytor samt lager- och logistikbyggnader. Här finns en kombiterminal för omlastning mellan järnväg och väg. Kopplingen mellan järnväg och flyg är av nationell betydelse. Både Arlanda och Rosersberg utgör en del i det europeiska transportnätverket TEN-T. I närheten ligger Rosersbergs pendeltågsstation med tåg mot Märsta och centrala Stockholm. Rosersberg ingår inte i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta, men med sin internationella betydelse samt starka koppling till flygplatsverksamheten anser kommunen att området bör införlivas i den regionala stadskärnans avgränsning.

Swedavia planerar för en fortsatt utveckling centralt på Arlanda främst genom kontor, hotell och konferensverksamhet i Sky City samtidigt som flygverksam-

heten utvecklas. Därtill sker en utveckling av logistik och flygfrakt i Cargo City utifrån redan antagna detaljplaner. På lång sikt innebär planerna nästan en fördubbling av de ca 17 000 anställda som fanns på och omkring flygplatsen innan pandemin.[66]

Arlandastad Group planerar för en fortsatt utveckling av Arlandastad på båda sidor av E4, där gällande detaljplaner finns för den totala utvecklingen. För den nya stadsdelen (stadsdel 6) pågår detaljplanearbetet och utvecklingen förväntas kunna starta innan 2030. Sammantaget finns en vision om att det på lång sikt kan tillkomma ca 27 000 arbetsplatser inom Arlandastad.[67]

Sigtuna kommun planerar därutöver för förtätningar inom befintlig struktur både med bostäder och arbetsplatser och en ökning av invånarantalet med drygt 20 procent eller ca 10 000 invånare. Sammantaget innebär utvecklingsplanerna en stor ökning av både invånare och arbetsplatser inom den regionala stadskärnan. En stor del av expansionen ligger i redan antagna detaljplaner, vars realisering kommer att ske över lång tid.[68]

Planprocessen för den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta stoppades av Länsstyrelsen i Stockholms län i december 2019. Anledningen var Trafikverkets oro att trafik till och från tillkommande bebyggelsen i den regionala stadskärnan leder till ökad trängsel på det statliga vägnätet och därmed till minskad tillgänglighet till riksintressen för kommunikationer, såsom Arlanda flygplats.[69]

Trafikanalyser visar att kapacitetstaket på E4:an vid trafikplats Arlanda nås redan år 2030 med två körfält och år 2040 med tre körfält. Det givet Trafikverkets prognostiserade trafikmängd, parternas planerade exploatering samt befintlig färdmedelsfördelning. Arbetsplatstillväxten i området är drivande för trafikgenereringen och belastningen under maxtimmen på E4:an, särskilt i det långsiktiga perspektivet.[70] Analyserna har dock inte tagit hänsyn för pandemins effekter på resandet och arbetspendlingen eller öppnandet av Förbifart Stockholm.

En breddning av E4:an till tre körfält har diskuterats i nationell plan för infrastrukturen under lång tid. Analysen visar att den behöver finnas från år 2030 för att säkra framkomligheten på E4:an och tillgängligheten till flygplatsen. Lika viktigt är att utveckla och stärka kollektivtrafiken och att öka dess attraktivitet, för att därigenom öka andelen kollektivtrafik, där Arlandautredningen anger 60 procent som målnivå.[71] Något som förutsätter ökad kapacitet på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala, vilket omfattas av nationell plan för infrastrukturen 2022-2033.

Trots denna vetskap och Trafikverkets uttalade oro saknas finansiering för utbyggnad av E4:an norr om förbifart Stockholm till Arlanda i nationell plan för infrastrukturen 2022-2033. Åtgärden har ett högt samhällsekonomiskt nettonuvärde och tillhör de högst prioriterade åtgärderna av de sju län som står

[66] Airport City Stockholm (2022)
[67] Ibid
[68] Ibid
[69] Ibid
[70] Ibid
[71] Regeringskansliet (2022:11)

bakom En Bättre Sits Systemanalys 2020 och som tillsammans representerar 40 procent av Sveriges befolkning och 50 procent av landets samlade ekonomi.[72]

4.1 Den sjätte stadsdelen inom Arlandastad

Den sjätte stadsdelen inom Arlandastad, som är under detaljplanering, representerar en betydande del av utbyggnadsplanerna kopplade till Airport City Stockholm och den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Därtill är det den del av Arlandastad som tydligast knyter an till flygplatsen och dess entré.

Den sjätte stadsdelen innebär en fortsatt utbyggnad av Arlandastad med kontor, industri, hotell mm i enlighet med antagna översiktliga planer och strategier (se kapitel 3 samt ovan). I enlighet med dessa ska exploatering dra nytta av områdets exponerade läge och möjligheten till framtida kollektivtrafikstråk och station på Arlandabanan beaktas.[73]

Planområdet upptar en yta av ca 62 hektar och ligger mitt emellan Märsta och Arlanda, ca 3 km öster om Märsta centrum mellan väg E4.65, infartsvägen till Arlanda flygplats, och Arlandabanan. Avståndet till flygplatsen är ca 3 km. Nästan hela planområdet utgörs av fastigheten Norslunda 50:1 som ägs av Arlandastad Öst AB. Ett par små områden invid väg E4.65 utgör delar av fastigheten Arlanda 3:1, som ägs av Swedavia.[74]

Det planeras för en total byggrätt om ca 500 000 m2 BTA, exklusive garageanläggningar/p-däck. Omfattningen motiveras av att området är en del viktig del av den regionala stadskärnan, som enligt översiktsplanens riktlinjer och RUFS 2050 ska utvecklas mot en bebyggelsestruktur med mer funktionsblandad, tät och stadsmässig karaktär.[75]

Tätheten är en förutsättning för de urbana kvalitéer som eftersträvas i utvecklandet av flygplatsstaden. Tillsammans med en hög tillgänglighet, såväl regionalt som nationellt och internationellt, utgör det fundamentet för frigörandet av de nyttor exploateringen för med sig, såsom beskrivet i tidigare kapitel. Det lägger även grunden för en hög kollektivtrafikandel samt en god effektivitet i markanvändningen, vilket är angeläget för att minska trafikalstringen på E4:an samt minimera den totala miljöbelastningen.[76]

Tätheten är en förutsättning för de urbana kvalitéer som eftersträvas i utvecklandet av flygplatsstaden

På samma vis som Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan konkurrera om att vara en internationell nod i det högrörliga, globala kunskaps- och nätverkssamhället är Arlandastad och den sjätte stadsdelen en vital del av att frigöra potentialen i Airport City Stockholm.

Att ta vara på mark i ypperligt kommunikationsläge i anslutning till befintlig infrastruktur och med närhet till flygplatsen är strategiskt riktigt utifrån nationell, regional och lokal samhällsplanering, därtill god markhushållning. Den latenta och omfattande samhällsnyttan av en stärkt flygplats och flyg-

Att ta vara på mark i ypperligt kommunikationsläge i anslutning till befintlig infrastruktur och med närhet till flygplatsen är strategiskt riktigt utifrån nationell, regional och lokal samhällsplanering

[72] Mälardalsrådet (2020a), Sweco (2022)
[73] Sigtuna kommun (2020)
[74] Ibid
[75] Ibid
[76] Ibid

platsstad såsom beskrivits i tidigare kapitel är direkt beroende av exploateringen och det faktum att det finns riskvilligt kapital redo att genomdriva den.

Sambandet mellan tillväxt och fysisk planering är starkt och i den ekvationen utgör stadsbyggandet och infrastrukturen merparten av det tillväxtskapande kapitalet.[77] Historiskt har dessa följts åt och bör så även göra i fallet Airport City Arlanda och Arlandastad. Alternativet är att underminera regionens och landets framtida tillväxt genom att inte ta vara på de möjligheter som ges kopplat till det högrörliga, globala kunskaps- och nätverkssamhället.

Alternativet är att underminera regionens och landets framtida tillväxt genom att inte ta vara på de möjligheter som ges

[77] Tillväxtverket (2017)

5. Syntes

Stockholm Arlanda Airport har en avgörande roll för regionens och landets konkurrenskraft. Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan konkurrera om att vara en internationell nod i det högrörliga, globala kunskaps- och nätverkssamhället.

Flygplatsstaden är den naturliga och logiska fortsättningen på urbaniseringen – byggandet av täta, tillgänglighetsdrivna städer och utvecklandet av värdeskapande miljöer. Istället för att främst bygga städer runt centrala affärsdistrikt (CBD) med långa restider till närmaste internationella flygplats så byggs städer runt flygplatser med korta transfertider ut i världen. Därigenom får de en mer framträdande roll i såväl den regionala som den nationella utvecklingen.

Runt internationella flygplatser växer ett intrikat ekosystem fram med en mängd olika urbana funktioner som i symbios med flygplatsens erbjudande om närhet till resten av världen genererar kreativitet och attraherar både företag och individer. Airport City Stockholm är således inte en avvikelse utan ett svar på globalt betydelsefulla urbana trender.

Att inte kunna erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ i detta avseende är synonymt med att inte kunna locka viss typ av verksamhet och att, eventuellt, förlora i terms of trade och BNP per capita. Förluster som kan överstiga det värde som direkt kan knytas till flygplatsen/flygplatsstaden och som innan pandemin beräknades till över 120 000 arbetstillfällen och över 100 miljarder kronor i bidrag till BNP per år. En utveckling som fortsätter, när vi nu ser effekterna av pandemin klinga av.

Arlandastad och den sjätte stadsdelen är en vital del av att frigöra potentialen i Airport City Stockholm och bygger vidare på en sedan länge känd och fastslagen inriktning. Att ta vara på mark i ypperligt kommunikationsläge i anslutning till befintlig infrastruktur nära flygplatsen är strategiskt riktigt och väl förankrat utifrån nationell, regional och lokal samhällsplanering. Det stärker utvecklingen i Sveriges främsta pendlingsstråk Stockholm-Arlanda-Uppsala och ger möjligheter att avlasta Stockholms innerstad. Exempelvis vid stora internationella möten och annan internationellt inriktad verksamhet.

Täthet är en förutsättning för de urbana kvalitéer som eftersträvas i utvecklandet av flygplatsstaden. Tillsammans med en hög tillgänglighet utgör det fundamentet för frigörandet av de nyttor exploateringen för med sig, inte minst inom kunskaps- och kontaktintensiv verksamhet. Det lägger även grunden för en hög kollektivtrafikandel samt en god effektivitet i markanvändningen, vilket är angeläget för att minska trafikalstringen på E4:an samt minimera den totala miljöbelastningen. Effektiv uppkoppling mot anslutande regional och nationell

väg- och spårinfrastruktur är genomgående en framgångsfaktor i de exempel på flygplatsstäder som finns.

Att inte ta vara och bygga vidare på möjligheterna i stråket Stockholm-Arlanda-Uppsala förefaller kontraproduktivt jämfört med att bygga ut infrastrukturen i den takt som krävs och som delvis redan är beslutad i och med fyrspårsavtalet. Historiskt har stadsbyggnad och infrastrukturförstärkning följts åt och bör så även göra i fallet Airport City Stockholm och Arlandastad. Alternativet är att underminera regionens och landets framtida tillväxt genom att inte ta vara på de möjligheter som ges.

Källförteckning

Airport City Manchester (2022) www.airportcity.co.uk

Airport City Stockholm (2022). Tekniskt underlag Sammanfattning av trafikanalysprocess och resultat Gemensamt utvecklingsarbete för hållbar mobilitet i den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta

Andersson (2013). Närhet ger jobb. Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer

Andersson Martin, Larsson Johan P., Wernberg Joakim (2017). Närhet och nätverk. Urbaniseringens roll utanför storstäderna

Archdalily (2021) www.archdaily.com/962924/building-a-city-from-scratch-the-story-of-songdo-korea

Arlandaregionen (2016). Delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen

Arnfalk Peter & Winslott Hiselius Lena (2021): K2 Working paper: Corona-pandemins effekter på arbete, kontor och resor.

Boston Consulting Group (2020): How Covid-19 will shape urban mobility.

Changi Airport Group (2022) www.changiairport.com/corporate.html

Changi Airport Group (2022) https://au.changiairport.com/jewel/

Changi Business Park (2022) http://www.changibusinesspark.com/

Crafts (2009) Transport infrastructure investment: implications for growth and productivity, Oxford Review of Economic Policy, Volume 25, Number 3, 2009, pp.327–343

de Groot et al (2016) Which agglomeration externalities matter most and why? Journal of Economic Surveys, 30(4), pp. 756-782

Eliasson Jonas (2021) Will we travel less after the pandemic?

European Institute of Business Administration INSEAD (2021) The World's Most Talent Competitive Countries

Florida Richard (2003) The rise of the creative class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life

Helsingfors Vanta Airport (2022) www.vanta.com

Howard Ebenezer (1902) Garden Cities of Tomorrow

IATA (2022) Le nombre de passagers aériens devrait se rétablir en 2024

IATA (2021) Factsheet Net zero carbon 2050 resolution

Incheon Airport Cooperation (2022) www.airport.kr/co_cnt/en/majbus/airport/airove/airove.do

Johansson Börje (2004) Europakorridoren. Resvolymer, pendling och regionförstoring

Johansson Mats (2006). Urbanisering, storstäder och tillväxt. En kunskapsöversikt kring sambandet mellan städer och ekonomisk tillväxt

Johansson et al (2003) Transportinfrastruktur och ekonomisk tillväxt, INA vid Internationella Handelshögskolan Jönköping

Kasarda John D, Lindsay G (2012) Aerotropolis - The way we'll live next

Melo et al (2009) A Meta-Analysis of Estimates of Urban Agglomeration Economies, Regional Science and Urban Economics. Sid 332-342

Mälardalsrådet (2018). Storregional godsstrategi, delrapport

Mälardalsrådet (2020 a) Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarregionen

Mälardalsrådet (2020 b) 11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Mälardalsrådet (2020 c) Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarregionen

Mälardalsrådet (2021) Pandemins effekter

Näringsdepartementet N2017:2 En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem

PwC (2017) Airport City Stockholm. An updated assessment of current and future economic contributions

Regeringskansliet (2017 a) Avtal avseende bostadsbyggande i Alsike, Nydal och ”Nysala” i Knivsta kommun

Regeringskansliet (2017 b) Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och ”Nysala” i Uppsala kommun

Regeringen (2018) Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029

Regeringen (2022) Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Regeringskansliet (2022:11) Arlanda flygplats – en plan för framtiden

Region Stockholm (2020) På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad i östra Mellansverige

Region Stockholm (2021) Näringslivs- och tillväxtstrategi för Stockholmsregionen

Sigtuna kommun (2014) Översiktsplan 2014

Sigtuna kommun (2021) Översiktsplan 2022. Granskningshandling

Simon David m fl (2016) Rethinking Sustainable Cities, Policy Press, University of Bristol, 2016. Sammanfattad, översatt och redigerad version av Malmgård Sofia och Blomkvist Susanne med stöd av Jan Riise, Mistra Urban Futures (2016) Ett nytt sätt att tänka på hållbara städer. Tillgängliga, gröna och Rättvisa.

Shapiro, J. M. (2006). Smart cities: quality of life, productivity, and the growth effects of human capital. The review of economics and statistics

Shon Ferguson och Rikard Forslid (2016): Flyget och företagen

SKYTRAX (2021) The World's Best Airports in 2021

Stockholms Handelskammare (2015) Fyra spår ger 100 000 bostäder

Stockholms Handelskammare (2016) Framtidens stationssamhällen

Stockholms handelskammare (2021): Förändrade vanor efter pandemin – så påverkas arbetsplatserna och staden.

Stockholms handelskammare (2022): Satsa på Arlandas omkringliggande infrastruktur. Ett paket för förbättrad tillgång till Sveriges största flygplats.

Stockholms läns landsting (2012) Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen - betalningsvilja för kontor

Stockholms läns landsting (2018 a) Rufs 2050

Stockholms läns landsting (2018 b) ÖMS 2050

Stockholms läns landsting (2017) Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige

Sundström Anders (2016): Mer flyg och bostäder

Sweco (2015) Resor och transporter i östra Mellansverige

Sweco (2016) Stockholmsregionens internationella kontakter och utbyte

Sweco (2017) Stockholmsregionens utmaningar och möjligheter

Sweco (2018) Urban Insight – Urban space for people on the move

Sweco (2022) Fyra spår för Sverige. Pacta sunt servanda!

Tenant&Partner (2020) Arbetsplatsen efter covid-19 – så resonerar experterna.

The Straits Times (2019) Jewel Changi Airport: 7 things you shouldn't miss

The Urban Developer (2014) www.theurbandeveloper.com/articles/songdo-paves-the-way-for-the-smart-cities-of-the-future

Tillväxtanalys (2010) Städer och tillväxt – vad säger forskningen? Dnr 2010/065

Tillväxtanalys (2010) rAps. En orientering om modellens teoretiska grunder

Tillväxtanalys (2011) Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet

Tillväxtanalys (2017) Näringslivsdynamik, städer och agglomerationsekonomier – forskningsöversikt och agenda, PM 2017:08

Tillväxtverket (2017) Utveckla svenska städer. Planera för smart tillväxt

Trafikanalys (2011) Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys

Trafikverket (2017) Åtgärdsvalsstudie ABC-stråket

Trafikverket (2917) Utbyggnadsstrategi höghastighetsjärnväg. Delprojekt Samhällsekonomiska analyser

Trafikverket 2018) Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda. Underlag till Arlandarådets kansli

Trafikverket (2019) Prognos 2019–2025. Trafikprognos för svensk luftfart

Trafikverket (2020) Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029

Trafikverket (2021) Riksintressepreciseringför Stockholm Arlanda Airport

Transportstyrelsen (2021) Prognos 2021-2027. Trafikprognos för svensk luftfart

Ülemiste Airport City (2022) Talent City", www.ulemistecity.ee/en/

Vanda stad (2022) www.vantaa.fi/en/regions-and-districts/aviapolis-major-region

WSP (2015) Transportinfrastruktur och tillgänglighet. Underlagsrapport till den parlamentariska landsbygdskommittén

WSP (2017) Regionernas kamp. Kunskapsstöd och dialogunderlag för svenska kommuner och regioner

WSP (2020): Så påverkas pendlingsvanor av en pandemi – en mobilitetstudie under unika förutsättningar.

WSP (2021). Ökat distansarbete – så påverkas svenska städer och kommuner. En risk/möjlighetsanalys.

www.dn.se/ekonomi/ketchupeffekt-hos-researrangorer-bokningar-pa-rekordniva/

www.svt.se/nyheter/lokalt/sormland/efter-flytten-fran-skavsta-arlanda-blir-ny-bas-for-ryanair

Stockholm-Arlanda 2024-09-27

Region Stockholm
registrator.rlk@regionstockholm.se
Dnr. RS 2024-0344

Samråd om ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Arlandastad Group har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad plan under det pågående samrådet. Vi vill med anledning av detta framföra följande.

Arlandastad Group tänker stort

Vi är ett fastighetsbolag som äger och driver två av Sveriges största utvecklingsprojekt vid två av regionens största kommunikationsnav, Arlanda och Skavsta.

Ett Arlanda i världsklass lägger grund för vår konkurrenskraft och beredskap

Vi delar helt bilden att Stockholm Arlanda har en avgörande roll för regionens och landets internationella tillgänglighet och därmed för vår konkurrenskraft. Sverige är beroende av goda relationer och export för att behålla välfärd och stabilitet i en osäker omvärld. Flyget är särskilt betydelsefullt för den kunskapsintensiva sektorn. Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan konkurrera om att vara en internationell nod i det högrörliga och globala kunskapssamhället. Att fortsätta stärka Arlandas konkurrenskraft är därför centralt.

För att stärka Arlandas konkurrenskraft behöver vi:

- Utveckla flygplatsstaden.
- Öka transportutbudet.
- Transformera transportsystemet.
- Accelerera den gröna omställningen.
- Utveckla robustheten och beredskapen.

Världens attraktivaste flygplatsstäder finns kring världens bästa flygplatser

Runt internationella flygplatser växer städer fram som med flygplatsens närhet till resten av världen genererar kreativitet och attraherar både företag och individer. Flygplatsstäder är den naturliga och logiska fortsättningen på urbaniseringen. I dessa miljöer är täthet en förutsättning för de urbana kvalitéer som eftersträvas.

Världens bästa flygplatser har världens attraktivaste flygplatsstäder i sitt omland. Om vi vill ha ett Arlanda i världsklass behöver vi därför utveckla flygplatsstaden i form av hela den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta till en av de attraktivaste flygplatsstäderna i världen. Vi bifogar rapporten *”Airport City Stockholm - En nationell angelägenhet”* som ett kunskapsunderlag för det fortsatta arbetet med den regionala utvecklingsplanen.

Utveckla transportutbudet till och från Arlanda flygplats och den regionala stadskärnan

Vi behöver möta nuvarande och framtida transportbehov till och från samt inom den regionala stadskärnan och Arlanda med en klimatsmart och hållbar mobilitet. Vi har därför med förvåning noterat att varken staten i den gällande nationella transportplanen eller Region Stockholm i den gällande länsplanen för regional transportinfrastruktur har tagit sina

delar av ansvaret för utvecklingen av transportsystemet till, från och inom den regionala stadskärnan och Arlanda. Bristen på satsningar under de senaste 20 åren på Arlanda och på transportsystemet kring Arlanda har blivit ett hinder för Sveriges möjligheter att konkurrera på en global marknad. Här behövs en tydlig kursändring.

Arlanda behöver utvecklas. Transportsystemet behöver byggas ut stegvis, långsiktigt och samtidigt offensivt. Utbudet i transportsystemet behöver utvecklas i takt med transport-efterfrågan samtidigt som klimatanpassningen accelereras. Beslutade satsningar på järnvägar och vägar enligt Nationell plan i Arlandaområdet behöver fullföljas. Beslutade åtgärder behöver sedan utvecklas och förstärkas med fler åtgärder för att nå målen.

Transformera transportsystemet och accelerera den gröna omställningen

Vi behöver som det formuleras i utvecklingsplanen "accelerera den gröna omställningen på alla nivåer" för att minska Stockholmsregionens klimatpåverkan, öka regionens robusthet och självförsörjandegrad samt nå målet om nettonollutsläpp 2045.

Flygets klimatomställning går framåt men långsammare än vad som behövs. Omställningen av landtransporterna går betydligt snabbare. Här är förutsättningarna goda eftersom tekniken för ej fossildrivna fordon är tillgänglig och klimatomställningen av kollektivtrafiken på både spår och väg redan kommit långt. Faktum är att kollektivtrafikens utsläpp redan är så låga att klimatutsläppen från transportsystemet minskas mest genom att öka kollektivtrafikens andel av transporterna.

Arlanda ligger efter jämfört med de viktigaste nordiska konkurrenterna när det gäller kollektivtrafikens andel av transporterna till och från flygplatsen. Arlanda har en kollektivtrafikandel på cirka 30% medan både Gardemoen och Kastrup ligger på cirka 70 %. För att snabbare ställa om flygplatsens klimatpåverkan behöver vi därför på kortare sikt utveckla och ställa om transportsystemet till och från Arlanda och den regionala stadskärnan med tyngdpunkt på kollektivtrafiken. Detta är accelererad grön omställning i praktiken.

Utveckla planen avseende robusthet och beredskap

Arlandastad Group är positiv till samrådshandlingens mål och prioriteringar avseende behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för system och strukturer i regionen. I sammanhanget har Stockholm Skavsta goda förutsättningar för att kunna komplettera Arlanda på både kort och lång sikt. Det finns möjligheter att med rätt utvecklad infrastruktur knyta samman Arlanda och Skavsta med ett snabbt och kapacitetsstarkt regionaltågssystem. Detta kan bidra till att bygga robusthet, redundans och tillgänglighet till flygtrafiken för invånare och näringsliv i hela i Östra Mellansverige.

Arbeta om det särskilda förhållningssättet för bebyggelseutveckling inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta

I samrådsförslaget föreslås "särskilda förhållningssätt för bebyggelseutveckling inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta". Dessa särskilda förhållningssätt är varken väl grundade, genomtänkta eller motiverade. De är inte heller i linje med Sigtuna kommuns gällande översiktsplan.

De särskilda förhållningssätten behöver arbetas om så att de inte innebär hinder för den regionala stadskärnans utveckling till förmån för Arlandas utveckling. Flygplatsen och den regionala stadskärnan lever och utvecklas i symbios och inte i ett motsatsförhållande till varandra. En konkurrenskraftig flygplats i en attraktiv regional stadskärna skapar de bästa förutsättningarna för regionen och hela landet att konkurrera på den globala marknaden.

I sammanhanget är det viktigt att poängtera att rapporten *"Arlanda-Märsta. En analys av sambanden mellan markanvändning och trafik på regional nivå"* har uppenbara brister i underlag, metod och slutsatser. Rapporten kan därför inte ligga till grund för fortsatt arbete med den regionala utvecklingsplanen.

Den regionala utvecklingsplanen måste bli väsentligt bättre

Näringslivet vill ha långsiktighet. Förutsägbarhet och långsiktighet är nycklar för ett gott företagsklimat. Vi behöver vara betydligt mera långsiktiga i utvecklingen av bland annat transportsystemet än vad vi är i Sverige idag. De utmaningar vi står inför inklusive de stora utmaningarna avseende klimatomställning, trygghet, robusthet och beredskap kräver därför en starkare, offensivare och väsentligt bättre utvecklingsplan. Detta gäller särskilt avseende transportsystemet. En regional utvecklingsplan som ger ännu tydligare vägledning men också är ännu mera synkroniserad med den statliga infrastrukturplaneringen och den strategiska planeringen i regionens kommuner, Mälardalen och hela Östra Mellansverige.

Nära samverkan är nyckeln till framgång

Vi vill tillsammans fortsätta resan att utveckla Stockholmsregionen och hela Sverige genom att bygga en attraktiv stad kring en ännu starkare flygplats. Vi vet att här finns fortsatt utrymme att tänka stort, men också plats att växa. I den resan är en nära samverkan en nyckel till framgång.

Stockholm-Arlanda dag som ovan

Dieter Sand

VD, Arlandastad Group

Bilaga:

Airport City Stockholm - En nationell angelägenhet

Kopia till:

Sigtuna kommun
Arlandaregionen
Näringsdepartementet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Från: "Peter Lindroos" <peter.lindroos@lindroosarkitektur.se>
Skickat: Mon, 30 Sep 2024 10:38:00 +0100
Till: "RLK Funk Registrator" <registrator.rlk@regionstockholm.se>
Cc: "Dieter Sand" <dieter.sand@arlandastad.se>; "Erik Nyberg" <erik.nyberg@arlandastad.se>
Ämne: RS 2024-0344 - Samrådsyttrande över RUFS 2060
Bilagor: 240927_Samrådsyttrande_RUFS_2060_ASGAB.pdf, Airport_City_Stockholm-En_nationell_angelägenhet.pdf

Hej,

Översänder enligt uppdrag yttrande med bilaga i samrådsskedet över ny regional utvecklingsplan (RUFS 2060).

Tacksam för bekräftelse på att yttrandet och bilagan har diarieförts som ankommna i rätt tid.

Vänliga hälsningar

Peter Lindroos

Planeringsarkitekt FPR/MSA

070-271 79 96

peter.lindroos@lindroosarkitektur.se

Att få saker att hända.

Med ett hållbart resultat.

LINDROOS
ARKITEKTUR



Vi är ett stolt vänföretag till
Stockholms Stadsmission

Airport City Stockholm

En nationell angelägenhet



SWECO

Uppdrag:	Arlandastad nyttoanalys
Uppdragsnummer:	30043013
Kund:	Arlandastad Group
Datum:	2022-06-27
Upprättad av:	Micael Sandberg & Ulf Johansson

Innehållsförteckning

1. Stadsbyggandets logik 4
1.1 Varför vi bygger täta och tillgänglighetsdriva städer 4

2. Flygplatsers framtida roll 8
2.1 Aerotropolis – framtidens stad 8
2.2 Framtidens flygplatsstad – en exposé 10
2.2.1 ”Där hållbarhet och innovation möts” – Amsterdam 10
2.2.2 ”Den smarta staden” – Seoul 12
2.2.3 ”Aviapolis takes off” – Helsingfors 14
2.2.4 ”En plats för att omfamna en föränderlig framtid” – Manchester 15
2.2.5 ”Där moderna upplevelser möter historiens vingslag” – Changi Jewel Singapore 16
2.3 Lärdomar kring flygplatsstadens roll 17

3. Arlandas roll och betydelse 20
3.1 Trafikutveckling före/efter pandemin 22
3.2 Arlandas roll i samhällsplaneringen 22
3.2.1 Nationellt 22
3.2.2 Regionalt 25
3.2.3 Lokalt 29

4. Airport City Stockholm 32
4.1 Den sjätte stadsdelen inom Arlandastad 36

5. Syntes 38

1. Stadsbyggandets logik

I begynnelsen byggdes städer ofta i anslutning till naturliga hamnar vid de inre och yttre vattenvägarna. Sedan kom järnvägen med sina stationssamhällen och stöpte om det ekonomiska landskapet. Idag är det den internationella flygplatsen som tar utvecklingen och stadsbyggandet vidare i det globala kunskaps- och nätverkssamhället.

1.1 Varför vi bygger täta och tillgänglighetsdriva städer

Urbanisering handlar om förtätning och har gått hand i hand med den ekonomiska utvecklingen, framför allt sedan industrialiseringens begynnelse. De urbana områdenas betydelse växer konsekvent över hela världen. Framför allt sker en snabb urbanisering i länder som Kina, Indien och andra låg- och medelinkomstländer. En trend som förstärkts av en ökad global rörlighet.

Det finns ett tydligt samband mellan urbanisering och ekonomisk tillväxt

Det finns ett tydligt samband mellan urbanisering och ekonomisk tillväxt. I städerna uppkommer skaleffekter som underlättar kunskapsöverföring, ökar specialiseringsgraden, minskar transaktionskostnaderna och förbättrar matchningsprocesser. Resultatet blir att staden och dess utveckling varit och är av stor betydelse i skapandet av tillväxt och välstånd.[1]

Den urbana miljön underlättar interaktion mellan företag och människor. Det finns ett positivt samband mellan såväl urbanisering och produktivitet som urbanisering och tillväxt. Det finns även tydliga samband mellan humankapital och tillväxt. Eftersom större städer vanligtvis har en högre andel högutbildade än mindre städer eller glest befolkade regioner blir resultatet att sambandet mellan städer, humankapital och tillväxt blivit grundläggande.[2]

> *”Förtätningen genom koncentration av människor i geografin drivs huvudsakligen av jobb- och konsumtionsmotiv. Forskningen pekar på att människor dras till ett brett utbud av varor, tjänster och kultur, attraktiva boendemiljöer, hög kvalitet på offentliga tjänster samt goda förbindelser till omvärlden. Det mesta tyder dock på att jobbmotivet är överordnat konsumtionsmotivet”.*[3]

[1] Johansson Mats 2006
[2] Ibid
[3] Andersson Martin, Larsson Johan P., Wernberg Joakim (2017)

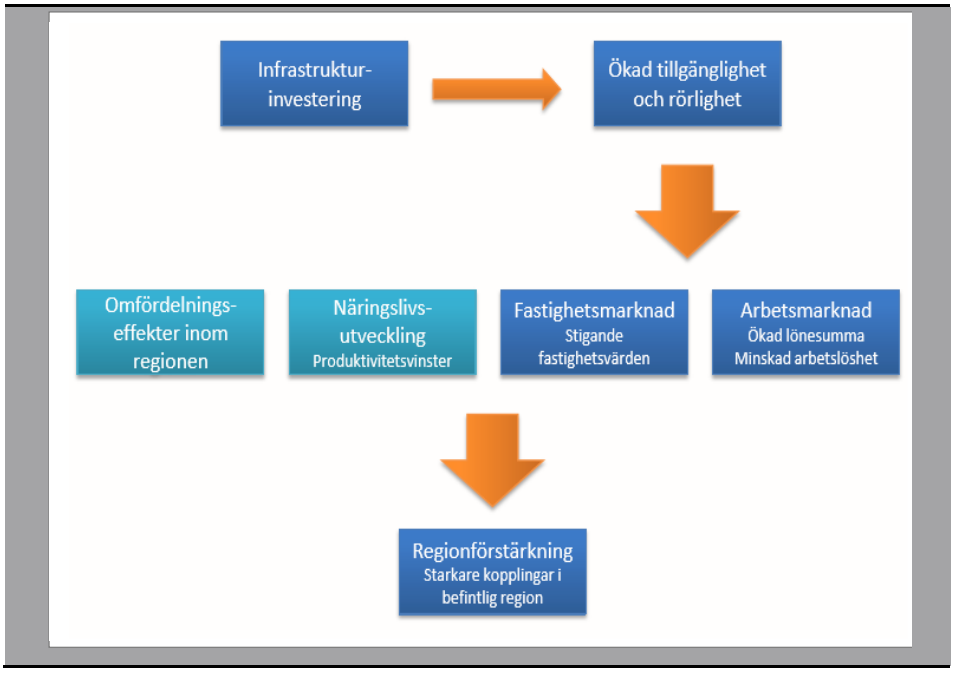
I takt med kunskapsekonomins framväxt riktats ett allt större intresse mot tjänsteföretag och kunskapsintensiva företag. I en stor global studie som omfattade 1 569 regioner i 110 länder runt om i världen som då gemensamt svarade för 97 procent av global BNP fann författarna att tillgången på humankapital var helt avgörande för den ekonomiska utvecklingen.[4]

> *I denna nya kontext minskar råvarornas och geografiskt bundna produktionsfaktorers betydelse till förmån för immateriella konkurrensfaktorer. Tillväxt drivs av ett regionalt system bestående av olika typer av infrastruktur för kommunikation, kunskapsuppbyggnad, transporter, entreprenörskap, företagande och innovationer. Fungerar samspelet mellan dessa skapas attraktivitet för det som tillväxten mest av allt behöver; människor och deras kunskaper som kan leda till nya produkter och tjänster – alltså tillväxt.*[5]

Storlek och täthet är viktiga konkurrensfördelar. Ju fler aktörer som samlas nära varandra, desto större blir potentialen för att dra nytta av varandras kunskaper, kapital, kunder eller nätverk. Sambandet mellan tillgänglighet och produktivitet är starkt på aggregerad nivå och avspeglas i korrelationer mellan städers storlek, täthet och tillgänglighet och olika mått på produktivitet som löner, arbetsmarknadsdiversifiering, patentgenerering osv.[6]

Storlek, täthet och tillgänglighet är viktiga konkurrensfördelar och skapar produktivitet

Figur 1. Sambandet mellan ökad tillgänglighet och regionalekonomi.
Källa Sweco



[4] Andersson Martin, Larsson Johan P., Wernberg Joakim (2017)
[5] WSP (2017)
[6] Ibid

Att fysisk tillgänglighet och stadskvaliteter värderas högt speglas också i betalningsviljan för kontorslokaler. Den allra starkaste lägeskvaliteten för kontorslokaler är tillgänglighet till kollektivtrafik, som i Stockholmsregionen förklarar mer än 70 procent av prisvariationen. Tillgängligheten med bil har däremot ingen signifikant påverkan på betalningsviljan – inte ens i perifera områden. Tillgången till urbana verksamheter som restauranger och butiker värderas också hög. Kontorslokalernas modernitet och kontorskluster med företag inom samma bransch har också en signifikant inverkan.[7]

Bedömningen från marknadsaktörer av pandemins effekter är att efterfrågan på kontor i bra kommunikationslägen fortsätter vara god, även om hem-/distansarbete kvarstår som komplement. Kontoren kommer dock att användas på nya sätt. Större vikt läggs på möten och social interaktion och mindre på rent kontorsarbete. Att kontoret erbjuder en god arbetsmiljö och kan vara ett ställe där man kan bygga företagskultur, få energi och inspiration blir mer betydelsefullt. [8]

> *”Kontoret blir en viktig mötesplats som främjar sociala aspekter, innovation och kunskap samtidigt som kontoret måste supportera medarbetarens arbetsuppgifter med rätt utrustning och miljö.”*[9]

Kontoret anses således fortsatt spela en viktig roll, inte minst inom kunskapsintensiva verksamheter. Den kunskapsbaserade ekonomin har gått hand i hand med en stark urbaniseringstrend av en anledning. Den fysiska närheten mellan människor har skapat nödvändiga förutsättningar för innovation, utbyte av idéer och kreativitet. I det avseendet anses digitala arbetssätt inte vara ett fullgott substitut, utan har sina klara begränsningar.

Digitaliseringen har likväl väckt tanken om att på olika vis dödförklara avståndets och därmed även förtätningens och urbaniseringens betydelse. Det då informationsteknik och internet gör det möjligt att kommunicera med vem som helst eller nå vilken information som helst varifrån som helst.[10]

Förutsägelserna om stadens kommande överflödighet har bemötts med konstateranden att än så länge är städer bättre än kommunikationsteknik på att samla människor och minska trösklar för att flytta varor, människor och idéer. Tvärtom har världen de senaste årtiondena upplevt en intensifierad urbanisering och sedan 2008 gränsen då en majoritet av världens befolkning bor i städer. Enligt prognoser från FN kommer andelen ha ökat till 66 procent år 2050 [11]

Urbaniseringen och digitaliseringen förstärker varandra

Urbanisering och digitalisering förefaller snarast förstärka varandra. Båda sänker trösklarna för människor och företag att få kontakt och ha utbyte av varandra, men på olika vis. Urbanisering ökar närheten mellan människor, medan digitaliseringen gör det enklare att hitta människor man vill umgås och hålla kontakten med, lokalt och globalt. En sanning såväl inom dejting som på arbetsmarknaden eller för entreprenörskap. Digitaliseringen gör det enklare för människor att interagera och dra nytta av de urbana regionernas täthet. Inte

[7] Stockholms läns landsting (2012)
[8] Stockholms Handelskammare (2021), WSP (2020), Arnfalk Peter & Winslott Hiselius Lena (2021)
[9] Tenant & Partner (2020)
[10] Andersson Martin, Larsson Johan P., Wernberg Joakim (2017)
[11] Ibid

bara i stadskärnorna utan i funktionella regioner som binds samman av transportinfrastruktur och hur människor rör sig i vardagen.[12]

Pandemin har inneburit att digitala utvecklingen har tagit stora kliv framåt. Allt fler jobbar hemifrån och bedömningen är att hem-/distansarbete fungerat bra och kvarstår som ett komplement till kontoret, inte minst bland de som bor på längre pendlingsavstånd. Många möten, konferenser och utbildningar går att sköta digitalt, vilket kan ge ett minskat behov av tjänsteresor även på längre sikt. Historiskt har teknikutvecklingen emellertid snarast visat sig leda till det motsatta, dvs ett ökat resande.[13]

> *”Avstånd skulle inte längre spela någon roll när man med telegrafen kunde nå någon på andra sidan landet lika lätt som i samma stad. ”Avståndets död” har sedan förutspåtts med varje nytt kontaktmedel: telefon, radio, tv, och nu senast internet. Men vad som hänt är snarast det omvända; möjligheten att ha goda kontakter över långa avstånd verkar snarast ha ökat efterfrågan på resor och transporter.”*[14]

De flesta är överens om att vi kommer att bli ännu bättre på att samarbeta med hjälp av digitala verktyg, men det skiljer sig i bedömningen av hur stort genomslag det får i vardagen. Storstadens utbud och dynamik kvarstår och dess attraktivitet har överlevt både tidigare pandemier och världskrig. Ett ökat distansarbete innebär förvisso större möjligheter för arbetstagare att bosätta sig och arbetsgivare att rekrytera oberoende av den fysiska arbetsplatsen. Att det på senare år skett en nettoutflyttning från storstäder som Stockholm – främst till kranskommuner och orter med en effektiv uppkoppling till stadens arbetsmarknad – handlar dock till stor del om barnfamiljer där pandemin förstärkt det demografiska behovet av en större bostad. Även prisbilden och bostadsbristen i storstaden spelar in. [15]

Storstadens utbud och dynamik kvarstår och dess attraktivitet har överlevt både tidigare pandemier och världskrig

Det finns för närvarande tre paradigm inom stadsutveckling som bygger på täthetsargument: 1. kompakta städer 2. polycentriska städer 3. smarta städer. Samtliga understryker behovet av att reformera utbredda, bilberoende städer till tätare kollektivtrafikinriktade städer. Inte minst med hänsyn till krav på resurseffektivitet och hållbarhet.[16] Väl fungerande infrastruktur är en nyckelfaktor och infrastrukturens roll för regional utveckling skulle lika gärna kunna formuleras som infrastrukturens roll för ekonomisk tillväxt, såsom illustrerat i figur 1 ovan.[17]

[12] Ibid
[13] Mälardalsrådet (2021)
[14] Eliasson Jonas (2021)
[15] Mälardalsrådet (2021)
[16] Simon David m fl (2016)
[17] WSP (2015)

2. Flygplatsers framtida roll

När snabbhet, tillgänglighet och rörlighet är allt viktigare konkurrensfaktorer har fördelarna med att etablera verksamheter nära internationella flygplatser ökat. De har blivit det mest direkta sättet att utnyttja den globala strömmen av handel och kunskapsutbyte i det globala kunskaps- och nätverkssamhället. Flygplatser går från att vara enbart en transportnod till en mångfacetterad stadskärna i framtidens stad och tar runt om i världen en roll som nationella utvecklingsnoder

2.1 Aerotropolis – framtidens stad

Flygplatsstaden – en kreativ utvecklingsnod

Flygplatser har traditionellt byggts i utkanten av större städer. Anledningen till det är ganska enkel – flygplatser kräver stora arealer. Flygplan har alstrat höga bullernivåer och luftföroreningar och upplevts störande av kringboende. Fram till 1970-talet, då många stora flygplatser började expandera eller byggas, så fanns också en mycket större risk för haverier än idag.

Efter en rad positiva skiften inom flygsäkerhet, flygbuller och miljöbelastning och inte minst i skenet av förväntade ytterligare förbättringar inom dessa områden har synen på flygplatser och deras traditionella roll som enbart transportnav börjat utmanas.

Den stora påverkan som tillgänglighet via moderna transportslag och framväxten av Internet har haft på våra ekonomier och livsstil exponeras tydligt i de moderna flygplatsstäderna. Genom att de har ”hela världen” utanför dörren så har dessa Aerotropolis[18] en unik attraktionskraft på morgondagens företag och talanger. De erbjuder en idealisk kombination av bekvämlighet och kreativa miljöer att växa och lära sig, upptäcka och experimentera, göra framsteg och utvecklas, uppleva självförverkligande och lyckas i.[19]

Från den framgångsrika storstadens komplement …

Traditionellt har flygplatser betraktats som nödvändiga komplement till framgångsrika städer. I takt med att faktorn ”restid” har blivit viktigare för individer och företag så har utvecklingen av större flygplatser med bra anslutningar gynnats, men även de har huvudsakligen varit ”förpassade” till våra städers utkanter. Det innebär att det fortfarande kan vara ansträngande att ta sig till och från flygplatser och nödvändigt att avsätta extra tid för att inte riskera att missa ett flyg på grund av tågförseningar och liknande.

… till en integrerad kärna i storstaden med en tydlig regional och nationell roll.

De senaste decennierna har olika initiativ vuxit fram som utmanar detta traditionella synsätt på flygplatser och deras roll. Flygplatser är i allt högre grad inte bara en plats där flygplan landar och lyfter. De förvandlas nu till urbana miljöer med mångfunktionell och högvärdig verksamhet inom logistik, avancerad tillverkning, kultur och nöjen, fritid och turism, köpcentra, bostäder med mera. Det är anledningen till att länder runt om i världen strategiskt utvecklar sina nationellt viktigaste flygplatser.”Aerotropolis” bygger på tanken om en helt in-

[18] Kasarda J D, Lindsay G; ”Aerotropolis - The way we’ll live next” (2012)
[19] Ülemiste Airport City; “Talent City”, https://www.ulemistecity.ee/en/

tegrerad flygplatsstad med en rad olika och blandade funktioner. En stad där den internationella anslutningen är grundkonceptet snarare än ett komplement.

John Kasarda vid University of North Carolina, myntade uttrycket ”Aerotropolis”.[20] Han menar att "den funktionella och rumsliga utvecklingen förvandlar många stadsflygplatser till flygplatsstäder." Kasardas studier av olika flygplatser och flygplatsstäder i världen pekar på att flygplatser nu själva blir både destinationer och avreseorter i takt med att de som bor och arbetar där i allt större utsträckning reser till andra, nya flygplatsstäder runt om i världen. I flygplatsstaden kan Richard Floridas kreativa klass förena sina preferenser kring regional attraktivitet och konkurrenskraft med sitt behov av global tillgänglighet och kritisk massa. [21]

Flygplatser förvandlas till attraktiva destinationer och kreativa noder

Figur 2. Illustration Arlanda flygplats
Källa Swedavia



Utvecklingen de senaste tio åren stöder tesen om framväxten av flygplatsstäder. Passagerartrafiken förväntas enligt IATA senast år 2025 vara tillbaka på samma nivå som före pandemin (2019) och långsiktigt fortsätta att öka.[22] IATA har gjort prognoser som pekar på att flygfrakten kan komma att öka upp till 300% under de kommande 10 – 15 åren.

Trots pandemi, krig och nödvändig klimatomställning så har flyget en viktig roll i framtidens samhällen

Trots att osäkerheten om utvecklingen de närmaste åren fortfarande är stor med tanke på kriget i Ukraina och risken för en global konjunktur präglad av stagflation så tycks den långsiktiga trenden hålla – flyget kommer att spela en stor roll även i framtiden. Med beslutet vid IATA:s årsmöte 2021 om att nå målet om

[20] Ibid
[21] Florida R; ”The rise of the creative class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life” (2003)
[22] IATA; ” Le nombre de passagers aériens devrait se rétablir en 2024” (Pressmeddelande 10, 2022)

”net zero carbon emmissions 2050”, samtidigt som antalet resande samma år bedöms ha passerat 10 miljarder per år så talar det mesta för att flygplatser kommer att vara viktiga utvecklingsnav i hela världen.[23]

De stadsmiljöer som erbjuds i flygplatsstäder är främst inriktade på att hysa affärs- och butiksmöjligheter, men de har ofta också en mer varierad och blandad användning för bostäder, nöjen och fritidsaktiviteter. Eftersom flygplatsstäder generellt byggs på tidigare oexploaterad mark så har de möjlighet att bygga upp en toppmodern urban infrastruktur och digitala lösningar, vilket gör att de ofta är testbäddar för den "smarta staden".

Miljöer med blandad användning och smarta lösningar gör flygplatsstaden attraktiv …

Nya flygplatsstäder växer snabbt fram i olika delar av världen. Mycket talar för att investeringar fortsätter att strömma till då framtidens stad byggs kring högtillgängliga och multifunktionella transportnoder snarare än monofunktionella områden med långa restider mellan bostad, arbete och fritid. En stad byggd för den framtida människans behov.[24]

… jämfört med monofunktionella städer med långa restider.

2.2 Framtidens flygplatsstad – en exposé

2.2.1 ”Där hållbarhet och innovation möts” – Amsterdam

Amsterdam Airport City är strategiskt lokaliserad mellan Amsterdams centrum och flygplatsen Schiphol. Flygplatsstaden har blivit ett finansiellt nav och affärsdistrikt i Amsterdam och täcker ett område på drygt 125 hektar. Den ligger fem minuter med tåg från Schiphol och en kvart från Amsterdams stadskärna. Amsterdam Airport City har utmärkta och högfrekventa transportförbindelser på det nationella och europeiska järnvägsnätet, samt ligger i direkt anslutning till ett av de mest omfattande högkvalitativa vägnäten i världen.

Flygplatsstaden är ett av de bästa exemplen i världen på Aerotropolis. Den inrymmer redan fler än 700 företag och 175 internationella företag har sitt huvudkontor här. Området innehåller också bostäder och till år 2030 ska 7 000 nya bostäder byggas i olika boendeformer och för olika grupper. Det slutliga målet är att göra området lika inbjudande som alla andra delar av Amsterdam, och de närmaste åren kommer fler skolor, dagis, butiker, kaféer och restauranger öppnas, vilket ytterligare ökar attraktionskraften.

Amsterdam Airport City satsar på att ha en ”state of the art” datainfrastruktur för att säkerställa att alla globala destinationer är inom räckhåll både fysiskt och digitalt. Områdets toppmoderna och avancerade fiberoptiska nätverk stödjer en innovativ miljö av nystartade företag, datacenter och multinationella digitala företag i storstadsområdet, inklusive Microsoft, Cisco, Tata, Infosys, Huawei, Oracle, Intel, IBM, Netflix , Verizon och Google. Detta skapar också ett unikt ekosystem som är nödvändigt för en data- och kunskapsdriven ekonomi. Amsterdam Airport City och den kringliggande storstadsregionen är redan en av Europas största datacentermarknader.

”State of the art” digital infrastruktur stöder framväxten av en innovativ miljö

[23] IATA; ”Net zero carbon 2050 resolution” (Factsheet 2021)
[24] Sweco; ”Urban space for people on the move” (Urban Insight 2018)

Figur 3. Amsterdam Airport City. Hoofddorp Beukenhorst East
Källa Amsterdam Airport City



I Schiphol Trade Park utnyttjas närheten till en av Europas mest trafikerade motorvägar som ett skyltfönster till ”en inspirerande miljö där hållbarhet och innovation möts”. Läget är centralt i flygplatsstaden och strategiskt med egen in- och utfart till motorvägen och direktförbindelser till flygplatsplattformen på Amsterdam Schiphol flygplats. Schiphol Trade Park består av affärsmiljöer med egen identitet och unika egenskaper – Logistics Zone, Energy Hub, Valley, Green Datacenter Campus, A4-Skyline och Trade & Logistics Campus.

Närheten till motorvägen utnyttjas som en ”unique selling point” för flygplats-staden och dess identitet

I Amsterdams fall lyfts flygplatsstadens roll för att öka den regionala och nationella konkurrenskraften fram. Flygplatsstadens roll som strategisk kärna i Amsterdams huvudstadsregion är ett typexempel på framtida flygplatsstäder och deras roll i den nya, kunskaps- och tillgänglighetsdrivna ekonomin.

Här understryks flygplatsstadens unika förmåga att locka talanger. Utöver den arbetskraft som finns tillgänglig i huvudstadsregionen så är det relativt lätt för företag att attrahera talanger från hela världen tack vare den utmärkta livskvaliteten i Amsterdam Airport City och konkurrenskraftiga arbets- och driftkostnader. Dessutom kan högutbildade immigrerande anställda ansöka om 30% skatterabatt. Nederländerna anses vara ett av världens bästa länder på att attrahera talanger och har bland annat de senaste tre åren klättrat från nionde till sjätte plats i INSEADs Global Talent Competitiveness Index 2021, som rankar länder efter konkurrenskraft på talanger.[25]

Flygplatsstadens roll som nationell utvecklingsnod understryks

[25] European Institute of Business Administration (INSEAD), ” The World’s Most Talent Competitive Countries (2021)

2.2.2 ”Den smarta staden” – Seoul

Incheon International Airport driver utvecklingen av Airport City med målet att vara ett ledande turism- och affärsnav i nordöstra Asien. Inom flygplatsstaden ligger en rad olika områden med olika funktioner – International Business Area med kontor, FoU-verksamheter, avancerad tillverkning, köpcentra, Paradise City (resort), golfbanor med mera. Flera globala bolag är etablerade i flygplatsstaden, som Samsung, LG och BMW. Genom att Airport City utvecklar närområdena i anslutning till flygplatsen stärks inte bara direkt flygplatsstödjande verksamheter utan det skapas också nya behov och möjligheter som ytterligare bidrar till såväl den nationella som den regionala och lokala utvecklingen. Det långsiktiga målet är att vara en nationell nod för industri, utveckling och frihandel.

Flygplatsen stärks samtidigt som nya behov och möjligheter skapas som bidrar till nationens utveckling

Figur 4. Illustration: Incheon Airport City International Business Complex
Källa Incheon Airport City



Flygplatsstaden är uppkopplad på det nationella transportnätet via järnväg, motorvägar och ett Maglevtåg. Genom att förflytta sig från den traditionella flygplatsfunktionen till vad flygplatsstadens ledning kallar ”den ekonomiska aktivitetshöjande, tredje generationens koncept för handel, produktion, logistik och konvergens" strävar Incheon flygplatsstad att bli en viktig tillväxtmotor i den nationella ekonomin som skapar synergier mellan avancerade industrier, MICE (Meetings, Incentives, Conferences & Exhibitions) och flyglogistik. Incheon International Airport rankas som världens fjärde mest attraktiva flygplats (Stockholm Arlanda ligger i samma ranking på plats 91).[26]

Uppkopplingen till den nationella transportinfrastrukturen är en nyckelfaktor

[26] SKYTRAX; ” The World's Best Airports in 2021” (2021)

En intressant vidareutveckling av flygplatsstaden är **Songdo International Business District**, som visar hur en flygplatsstad kan generera ytterligare utveckling i sitt omland. Songdo kopplar ihop flygplatsstaden med Seoul. Detta ambitiösa och intressanta stadsbyggnadsprojekt är direkt anslutet till Incheons internationella flygplats via en 12 km lång bro (Incheon Bridge) och ligger i Incheons Frihandelszon. Songdo, som är världens första specialbyggda smarta stad och troligen det största privata fastighetsutvecklingsprojektet i historien (hittills 40 miljarder dollar), är genom sin lokalisering en ”förlängning” av flygplats–stadens logik. Det framgår också av Songdos slogan – *”staden som ligger inom en tre och en halv timmes flygresa till en tredjedel av världens befolkning*".

Figur 5. Illustration: Songdo International Business District.
Källa www.kpf.com/projects/new-songdo-city



Från transportnod till tekniskt avancerad pionjär

Tack vare stora investeringar har distriktet förvandlats till en tekniskt avancerad pionjär. Staden innehåller också 20 miljoner kvadratmeter LEED-certifierad yta och cirka 40 % av arealen har avsatts som grönt offentligt utrymme med bland annat travestier på New Yorks Central Park och Venedigs kanaler. Songdos utvecklare utlovar att "*Songdo erbjuder invånare, besökare och företag en idyllisk och hållbar plats att bo, arbeta och tillbringa sin fritid på*".

2.2.3 ”Aviapolis takes off” – Helsingfors

Aviapolis i anslutning till Helsingfors-Vanda flygplats är redan en av de mest avancerade flygplatsstäderna i Europa. Området är en integrerad del av kommunen och staden Vanda, som tillsammans med Helsingfors, Esbo och Grankulla är en del av Storhelsingfors. Vanda är Finlands fjärde största stad.

Integrerad kärna i huvudstadsregionen

Vanda stad utvecklar för närvarande Aviapolis, identifierat som ”det största och starkast växande affärsområdet och expansiva arbetsplatsen i huvudstadsregionen och hela Finland”. Dess utvecklare satsar hårt på innovation och konceptet ”smart stad” och lyfter ofta fram några av de möjligheter som en diversifierad, multifunktionell och innovativ flygplatsstad kan erbjuda också till sitt omland och Finland.

Innovation och den smarta staden står i centrum för utvecklingen

Flygplatsstaden Aviapolis nås av fler än 150 000 människor med tåg på mindre än en halvtimme. Den hyser 1 900 företag med 35 000 anställda och där bor redan runt 20 000 invånare (ett stort antal ytterligare bostäder är planerade). Nya förbindelser inkluderar Ringbanan, som förbinder Helsingfors flygplats med Helsingfors centrum på 8 minuter och med ett biljettpris på mellan 45 och 85 kronor för en enkelresa.[27]

Figur 6. Illustration: Vanda Flygplatsstad
Källa CF Møller Architects, 2019



De som bor och arbetar i Vandas flygplatsstad har mindre än en timmes restid till St Petersburg, mindre än tre till London, sju timmar till Peking och mindre än nio timmar till New York. Området har också etablerat sig som en destination genom etableringen av köpcentret Jumbo som tillsammans med Flamingo Entertainment Centre, med ett spa, hotell, restauranger, en bowlinghall och biograf, är Nordens näst största köpcentrum. Vanda International School bidrar också till att komplettera flygplatsstaden som destination.

Mycket goda direktförbindelser ut i världen och en effektiv flygplats är två nyckelfaktorer för en framgångsrik flygplatsstad

[27] Källa: Helsingforsregionens trafik (2022)

2.2.4 ”En plats för att omfamna en föränderlig framtid” – Manchester

Multinationellt intresse för flygplatsstadens utveckling

Manchester Airport City är ett av Storbritanniens största urbana utvecklingsprojekt med en total investering runt 12 miljarder kronor. Inom planområdet för Airport City Manchester, som omfattar cirka 50 hektar, planeras och byggs för kontor, logistik, hotell och avancerad tillverkning.[28] En av de fyra huvudintressenterna i flygplatsstadens utveckling är det kinesiska byggbolaget BCEG.

Mycket goda vägförbindelser och fler än 220 direktdestinationer

Flygplatsstaden är direkt uppkopplad på det nationella transportnätet via motorvägarna M56 och M60 med fortsättning till M62 och M1.Idag når de som befinner sig i flygplatsstaden mer än 20 miljoner människor inom två timmars bilresa och globalt mer än 220 destinationer i världen med Paris och Frankfurt mindre än 1,5 timme bort. Dubai och New York nås på 7,5 timmar.[29]

Figur 7. Illustration: Manchester Airport City
Källa Manchester Airport City



Intressenter ges stora möjligheter att påverka designen i en flygplatsstad med blandad användning

I flygplatsstaden kan företag och andra aktörer skapa sina skräddarsydda byggnader i en högkvalitativ miljö med ett brett utbud av service. För dem som flyttar in erbjudes miljöer i campusstil i världsklass med attraktivt boende, utbildnings- och fritidsfaciliteter. Flygplatsstadens ”affärsidé” ligger helt i linje med teorierna om framtidens arbetsplats där balansen mellan arbete och privatliv är en central komponent.

Tydlig hållbarhetsprofil

Airport City Manchester har också en tydlig hållbarhetsprofil med hållbara byggmetoder, miljöledning och ett engagemang för att engagera den lokala arbetskraften. Infrastrukturen och ett särskilt aktivitetsprogram strävar efter att ge cykling status som det viktigaste transportslaget inom Airport City. Högkvalitativa omklädnings- och förvaringsmöjligheter i alla byggnader uppmuntrar till att cykla till jobbet och stimuleras ytterligare genom guidade lunchturer och olika cykelträningsevenemang.

Servicen till individer och företag kommer att bygga vidare på flygplatsens befintliga försörjningskedja men kompletteras av nya aktörer och varumärken. Ett exempel är ”Platform Airport City” som är en popup-matmarknad med de senaste trenderna från hela världen.

[28] Källa: Manchester Airport City
[29] Ibid

Flygplatsstadens utvecklare har ambitionen att stödja kreativitet och state of the art utveckling i området genom att ta vara på den internationella prägeln och bjuda in inspirerande talare från hela världen till en regelbunden serie av evenemang med fokus på att utforska viktiga affärstrender och innovationer. Fokus kommer att vara de som rör internationell handel och investeringar, global rörlighet och företagsmedborgarskap.

2.2.5 ”Där moderna upplevelser möter historiens vingslag” – Changi Jewel Singapore

Medan Aerotropolis på andra håll i världen oftast planeras och byggs som helt nya städer så saknar Singapore stora fria arealer för att göra detta. Istället utvecklar Singapores regering en slags miniaerotropolis, en stad i staden, runt Changi Airport.

Arealbegränsningar tvingar fram delvis andra lösningar …

Changi har varit något av en pionjär inom utvecklingen av flygplatsstäder och sedan 1990-talet har flera projekt med syftet att utnyttja närheten till flygplatsen lanserats. Utvecklingen startade dock tidigare med Changi Business Park som lanserades i slutet av 1970-talet och idag inrymmer multinationella företag som Citibank, IBM, Honeywell, Akzonobel och Standard Chartered. Hotell och kongresscenter har också etablerats i Changi Business Park, vilket gör det bekvämare för resande affärsresenärer och chefer. Changi North and South Industrial Estate, tillsammans med Changi Logistics Centre, utgör den industriella basen för denna "stad i en stad".[30]

… hos en av pionjärerna bakom flygplatsstäder i världen

Changi har länge haft en ambition att utveckla flygplatsen till en egen destination. Då inriktningen tidigare varit på kommersiella aktiviteter så har fokus i den fortsatta utvecklingen av Changi flygplatsstad därför under senare år skiftat mot att bredda utbudet och utveckla flygplatsstaden som en destination för handel och nöjen.

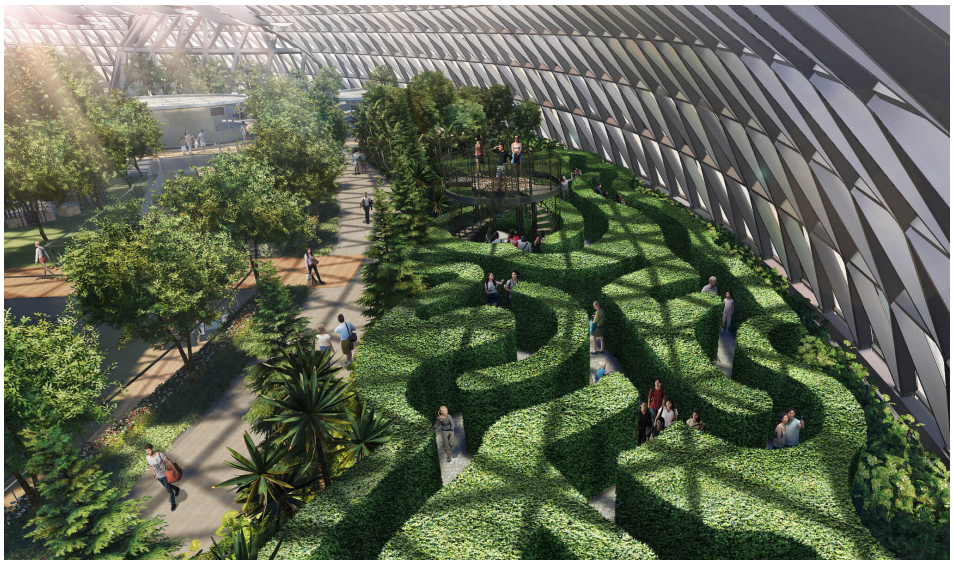
Jewel Changi Airport, som är det senaste tillskottet i denna flygplatsstads utveckling, öppnades officiellt i slutet av 2019. Detta köpcentrum och nöjeskomplex är kopplat direkt till tre av flygplatsens terminaler och har väckt stor uppmärksamhet.

Företaget tänker sig mellanlandningar, där resenärer inte lämnar flygplatsens (när-)område, men ändå bidrar till den lokala ekonomin genom att shoppa och bo på komplexet. Chefer och affärsresenärer bo på ett av de många flygplatshotellen, gå på möten på Changi Business Park och sedan tillbringa eftermiddagarna med att varva ner på Jewel – shoppa eller titta på en film på Shaw utan att lämna Changi-området. Detta är inte bara billigare för individen, det är också billigare för arbetsgivaren, som inte behöver betala för ett dyrare hotell i staden, eller för kostnaden för att transportera dem till och från Changi. Förespråkare av Aerotropolis-modellen skulle hävda att detta gör Changi till en mer attraktiv plats för företag.

Närhet och bekvämlighet är två nyckelord

[30] Källa: Changi Airport City

Figur 8. Illustration: Jewel Changi Airport
Källa Jewel Changi Airport



Det finns också en del frågetecken kring satsningen på Jewel och dess ekonomiska och finansiella bärkraft. Kan en investering på cirka 17 miljarder kronor i handel och nöjen bära sig när detaljhandeln går dåligt i Singapore och om Jewel inte ökar den faktiska passagerarkapaciteten på flygplatsen? Detta resonemang pekar på symbiosen mellan flygplatsstaden och dess funktioner, en väl fungerande flygplats med hög effektivitet och kapacitet, samt integrationen med flygplatsstadens omland. Fungerar inte flygplatsen så minskar förutsättningarna för att utveckla flygplatsstaden.

En tydlig symbios mellan flygplats, flygplatsstad och omland

2.3 Lärdomar kring flygplatsstadens roll

Exposén ovan visar att vi nu ser en ny "urban form" växa fram runt flygplatser. Denna stadsbyggnadsidé bygger på ett paradgimskifte som förorsakas av att världen blir allt mer sammanlänkad. Istället för att främst bygga städer runt centrala affärsdistrikt (CBD) med långa restider till närmaste internationella flygplats så byggs städer runt flygplatser med korta transfertider ut i världen. När nationella ekonomier blir mer globaliserade och integrerade kan flygplatser ta en roll som viktiga drivkrafter. Därigenom får de en mer framträdande roll i såväl den regionala som den nationella utvecklingen.

Runt många internationella flygplatser växer ett intrikat ekosystem fram med en mängd olika urbana funktioner som i symbios med flygplatsens erbjudande om närhet till resten av världen genererar kreativitet och attraherar både företag och individer.

Figur 9. Flygplatsstadens ekosystem
Källa: Sweco



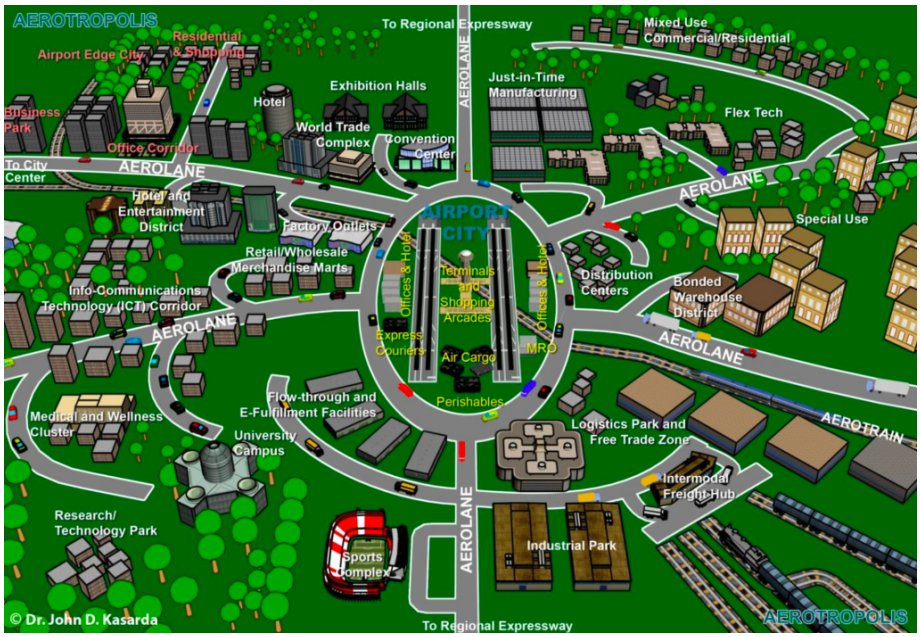
Symbiosen mellan flygplatsen och flygplatsstaden är självklar och en viktig aspekt som måste tas i beaktande är att om inte flygplatsen fungerar effektivt (till exempel incheckningsrutiner, säkerhetskontroller, försenade avgångar eller för få direktlinjer) så reduceras förutsättningarna för flygplatsstaden att spela rollen som utvecklingsmotor. På samma sätt som flygplatsens attraktionskraft i framtiden sannolikt kommer att minska om den inte också kan erbjuda flygplatsstadens utbud och bekvämligheter.

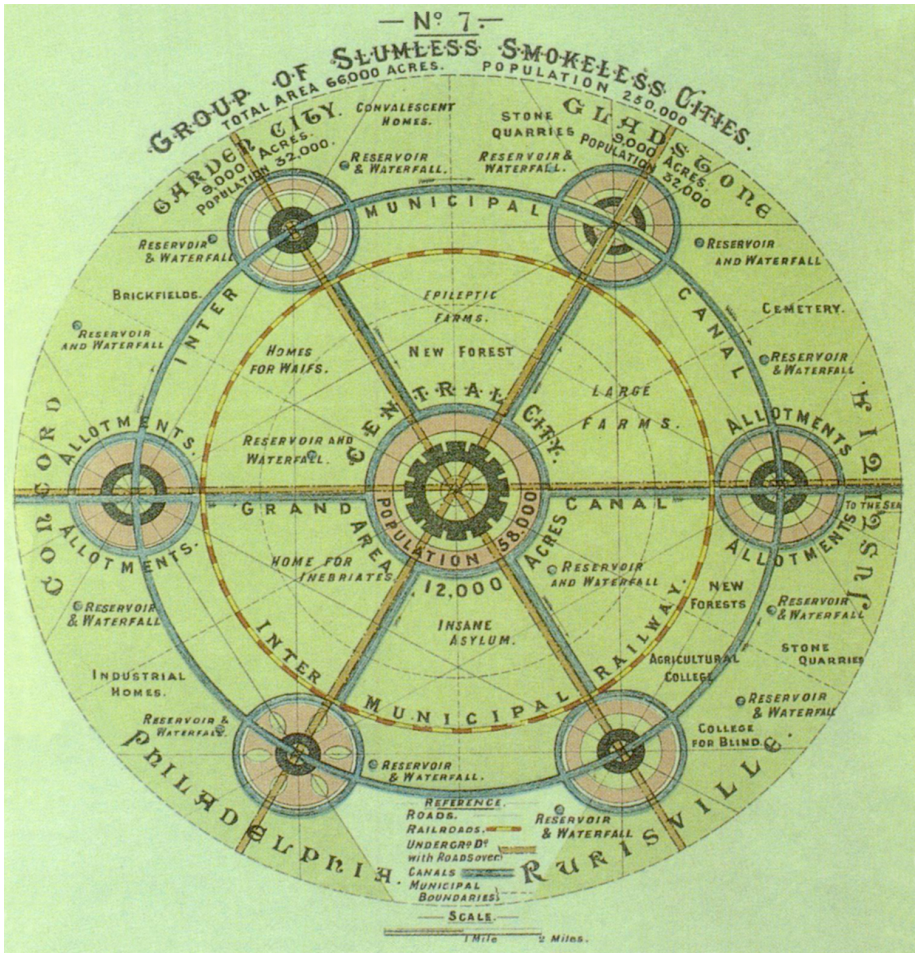
Uppkopplingen mot regional och nationell väg- och spårbunden infrastruktur är en genomgående framgångsfaktor i de studerade exemplen. Här tycks man i samtliga fall från statligt ha förstått flygplatsstädernas nationella roll och varit angelägna om att nödvändiga satsningar kommit till stånd.

I flera av de exempel som redovisats i detta avsnitt ser vi mer eller mindre färdigutvecklade flygplatsstäder som bygger på Kasardas koncept om Aerotropolis. För en stadsplanerare påminner konceptet onekligen om Ebenezer Howards ”Garden Cities of Tomorrow”, som för 120 år sedan lanserades som ett motdrag mot indelningen av vardagen i ifrån varandra helt skilda geografiska områden.[31] Om än logiken uppvisar slående likheter och förenas i till exempel ambitioner om närhet mellan arbete och bostad, så är de två stadsbyggnadsidéerna funktioner av var sin tid. Medan Aerotropolis bygger på konkurrensförutsättningarna i en globalt integrerad och kunskapsdriven värld så hade Howards ideal ambitionen att eliminera industrialismens baksidor.

[31] Ebenezer Howard, Garden Cities of Tomorrow (1902)

Figur 10 (ovan) och 11 (nedan). Aerotropolis resp. Garden Cities of Tomorrow
Källa: J D Kasarda resp. Ebenezer Howard





3. Arlandas roll och betydelse

Stockholm Arlanda Airport har en mycket viktig, till och med avgörande, roll för regionens och landets konkurrenskraft. För såväl inrikes- som utrikestrafiken är Arlanda flygplats det centrala navet och oumbärlig med tanke på Sveriges starka beroende av utrikeshandel och utbyten med övriga världen.

Arlanda har en avgörande roll för regionens och landets konkurrenskraft

Flygplatsen är Sveriges i särklass största och ett riksintresse. Över 50 procent av företagen i Stockholmsregionen anser att Arlanda är mycket viktig eller helt avgörande för verksamheten. En tredjedel anger att de använder flygfrakt och nästan all denna frakt går via Arlanda, som hanterar mer än hälften av allt flyggods i landet eller ca 250 000 ton per år. [32]

> *Arlanda är en av de tio flygplatser i landet som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser enligt regeringens beslut år 2009. Flygplatsen är den viktigaste delen i stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som säkerställer en interregional tillgänglighet i hela landet samt internationellt.*[33]

För näringslivet är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter avgörande för att kunna utvecklas i en allt mer globaliserad och konkurrenspräglad ekonomi, där insatsvaror och personal flyttas runt mellan länder i komplicerade mönster. Flygtransporterna har också ökat mycket kraftigt. Sedan 1950-talet har den globala flygfrakten ökat från 0,9 till 51 miljoner ton, och antalet passagerare har ökat från 39 miljoner till 3,5 miljarder.[34]

Flyget är särskilt betydelsefullt för den kunskapsintensiva sektorn och för lokaliseringen av stora företags huvudkontor

Flyget är särskilt betydelsefullt för den kunskapsintensiva tjänstesektorn och handeln med tjänster. För Sverige, med höga ambitioner vad gäller kunskap och teknik, är dessa branscher viktiga för den framtida utvecklingen och därmed flyget för utvecklingen av Sveriges näringsliv. Den internationella flygtrafiken ökade kraftigt innan pandemin och har betydelse för både människor och näringsliv. Tillgången till direkta interkontinentala flygförbindelser är också en viktig faktor för lokalisering av de stora bolagens huvudkontor i Europa.[35]

Flyget spelar även en avgörande roll för behovet av snabba, långväga transporter av högvärdigt gods. Flygfrakten hanterar endast omkring en procent av de globala varuflödena, men representerar över en tredjedel av den globala handeln i värdetermer. Exempel på branscher som är beroende av flygfrakt är

[32] Mälardalsrådet (2018), Sweco (2013)
[33] Trafikverket (2021)
[34] Shon Ferguson och Rikard Forslid (2016)
[35] Ibid

elektronik och läkemedel, därtill den snabbt ökande e-handeln. Flygfrakten är också viktig för många flygbolags ekonomi och kan utgöra så mycket som 15 – 20% av intäkterna på vissa linjer.[36]

Flygbranschen, inkluderat flygplatser, flygbolag, service- och kringverksamheter samt flygindustrin med aktörer inom forskning, innovation och produktion, bidrog innan pandemin med omkring 90 000 arbetstillfällen och ca 75 miljarder kronor till svensk BNP. Därutöver ger flygtillgängligheten förutsättningar för turism, handel, investeringar m.m. som enligt bedömningar bidrar med ytterligare ca 100 000 arbetstillfällen och 80 – 100 miljarder kronor i BNP.[37]

För Arlandas vidkommande har den samlade sysselsättningseffekten av flygplatsen och flygplatsstaden innan pandemin beräknats till 126 000 arbetstillfällen. Av dessa var drygt 20 000 direkt knutna till de mer än 800 företagen vid Airport City Arlanda, drygt 60 000 var indirekta arbetstillfällen bland leverantörer och resterande dryga 40 000 var konsumtionseffekten av de direkt och indirekt sysselsatta. Det totala bidraget till BNP beräknades till nära 100 miljarder kronor per år.[38]

Innan pandemin kunde 126 000 arbetstillfällen knytas till Arlanda och flygplatsstaden

Siffrorna ovan indikerar en multiplikatoreffekt där varje direkt arbetstillfälle vid Airport City Arlanda ger upphov till ytterligare fem ytterligare i ekonomin som helhet. En anmärkningsvärd siffra som ändå inte fångar den fulla vidden av Arlandas betydelse för den regionala och nationella ekonomin. Det då den inte berör den större frågan om betydelsen för regionens och landets konkurrenskraft.

Vilka möjligheter som ges och är direkt beroende av att flygplatsen och flygplatsstaden och som inte skulle kunna tillgodoses på annat vis är svårt att fastställa i precisa termer. Att över hälften av företagen i Stockholmsregionen anser att Arlanda flygplats är mycket viktig eller helt avgörande för verksamheten talar dock sitt tydliga språk.

Det står även utom allt tvivel att Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan konkurrera med andra nordiska och europeiska storflygplatser om att vara en internationell nod i det högrörliga, globala kunskaps- och nätverkssamhället såsom beskrivet i föregående kapitel. Därmed är Arlanda och flygplatsstaden oumbärliga för Sveriges möjligheter att hävda sig i den globala konkurrensen. Arlanda flygplats har en särställning för Sverige, såsom uttrycks i den utredning av Arlanda som regeringen presenterade i juni 2022.[39]

Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan konkurrera om att vara en internationell nod i det högrörliga, globala kunskaps- och nätverkssamhället

Att inte kunna erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ i detta avseende är synonymt med att inte kunna locka viss typ av verksamhet och vissa typer av människor samt att, eventuellt, förlora i terms of trade och BNP per capita. Förluster som kan överstiga det värde som direkt kan knytas till flygplatsen med kringliggande aktiviteter.

[36] Shon Ferguson och Rikard Forslid (2016), Sweco (2013)
[37] Näringsdepartementet (2017)
[38] PwC (2017)
[39] Regeringskansliet (2022:11)

3.1 Trafikutveckling före/efter pandemin

Trafikutvecklingen innan pandemin hade en starkt uppåtgående trend

Arlandas trafikutveckling kännetecknades innan pandemin av en starkt uppåtgående trend och trafikering på 24 inrikes- och 160 utrikesflygplatser, den absoluta majoriteten inom Europa. År 2019 hade flygplatsen 25,6 miljoner resenärer, varav 80 % var utrikespassagerare och 20 % inrikes. År 2020 föll siffran till drygt 6,5 miljoner på grund av pandemin. [40] Det skedde också en konsolidering, där exempelvis Ryanair valde att flytta verksamhet från Skavsta flygplats till Arlanda.[41]

I april-maj 2022 har 70% av tappet återhämtats

I sin prognos från oktober 2021 bedömer Transporstyrelsen att det stora trafiktappet inte kommer att återhämtas inom prognosperioden 2021 – 2027.[42] Trafikutvecklingen sedan slutet av 2021 antyder dock att det kan gå snabbare än så och i april-maj 2022 hade flyget hämtat tillbaka 70 procent av tappet.[43] Som tidigare nämnts så bedömer IATA att flyget i stort återhämtat sig redan år 2025. Även om flera internationellt inriktade storföretag aviserat en fortsatt återhållsamhet med tjänsteresor ökar efterfrågan snabbt, då privatresor dominerar trafiken. Efter två år av pandemirestriktioner är människors reslust stor, vilket märks i bokningsläget bland researrangörer.[44]

Långtidsprognoser pekar på en fortsatt stark utveckling

Såväl Swedavias som Trafikverkets långtidsprognoser pekar på en fortsatt stark utveckling av flygtrafiken, om än obeaktat Corona. Trafikverkets prognos anger 5,6 miljoner inrikespassagerare och 36 miljoner utrikespassagerar för Arlanda år 2040, dvs sammantaget drygt 40 miljoner resenärer. Prognosen förutsätter att trafiken på Bromma inte läggs ner, vilket den nya Arlandautredningen förordar att ska ske till 2035. Införandet av el- och elhybridplan bedöms inte påverka resenärsmängden, däremot antal flygrörelser p.g.a. ökad andel mindre plan.[45]

3.2 Arlandas roll i samhällsplaneringen

3.2.1 Nationellt

I den nationella flygstrategin anges ett antal fokusområden: ”Tillgänglighet inom Sverige och internationellt”, ”Stärk Arlanda flygplats som nav- och storflygplats”, ”Flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska”, ”Hög flygsäkerhet med målbaserade regelverk”, ”Rättvisa villkor och sund konkurrens”, ”En forskningsstark och innovativ flygindustrination” samt ”Ökad export av svenska varor och tjänster”.[46]

I fokusområdet ”Stärk Arlanda flygplats som nav- och storflygplats” framhålls att flygplatsen har en viktig roll som tillväxtmotor, att kapaciteten och anslutande infrastruktur på sikt kan behöva byggas ut.[47] För att Arlanda ska stärka sin

[40] Trafikverket (2021)
[41] www.svt.se/nyheter/lokalt/sormland/efter-flytten-fran-skavsta-arlanda-blir-ny-bas-for-ryanair
[42] Transportstyrelsen (2021)
[43] Swedavias trafikstatistik
[44] www.dn.se/ekonomi/ketchupeffekt-hos-researrangorer-bokningar-pa-rekordniva/
[45] Trafikverket (2021), Regeringskansliet (2022:11)
[46] Näringsdepartementet (2017)
[47] Ibid

konkurrenskraft måste flygplatsen bli effektivare och mer tillgänglig för resenärer, flygbolag och andra aktörer som finns på flygplatsen. Inriktningen har stöd i såväl Sundströms som Normans respektive Arlandautredning.[48]

Brist på kapacitet i rullbanor, terminaler och anslutande transporter

I en rapport till Arlandarådet juni 2018 analyserade Trafikverket kapacitetssituationen i den statliga väg- och spårinfrastrukturen kopplat till Arlanda.[49] Analysen omfattade både flygresenärer och anställda vid flygplatsen och flygplatsstaden. Det konstaterades råda brist på kapacitet och behov att på sikt utöka såväl kapacitet i rullbanor (en fjärde bana), terminaler och i anslutande vägar och järnvägar. Dessa brister accentueras vid en avveckling av Bromma flygplats och bekräftas av den nya Arlandautredningen.[50] Ett antal pågående eller planerade åtgärder kan förbättra tillgängligheten:

- E 4 Förbifart Stockholm, som förväntas öppna för trafik 2030.
- Kapacitetsförstärkning på E4 norr om förbifart Stockholm till Arlanda. Behöver finnas från år 2030 för att säkra framkomligheten på E4:an och tillgängligheten till flygplatsen. Finansiering saknas dock i nationell plan 2022 – 2033, trots att åtgärden bedömts som mycket lönsam. Istället ger regeringen Trafikverket i uppdrag att än en gång utreda landförbindelserna till/från Arlanda.
- Utbyggnad av Ostkustbanan till fyra spår från Stockholms länsgräns till Uppsala möjliggör ett ökat trafikutbud, tillsammans med ökade möjligheter att vända tåg i Uppsala. 75 procent av kostanden är finansierad i nationell plan 2022 – 2033, men byggstart är ej preciserad. Enligt avtal med kommunerna Uppsala och Knivsta ska fyrspåret vara klart till 2034.[51]
- När Ostlänken öppnas för trafik 2035 innebär det kortare restid till Stockholm och därmed för den genomgående trafiken kortare restid till Arlanda. Dock saknas drygt 20 miljarder kronor i finansiering, vilket skapar osäkerhet kring färdigställandet som beräknats till 2035.

I de åtgärdsalternativ som analyseras förutsätts därtill att Märsta bangårdsutbyggnad genomförs enligt Trafikverkets förslag. Genom att använda Märsta station som en effektiv bytespunkt underlättas arbetspendling till flygplatsstaden. Åtgärden saknar dock finansiering i nationell plan 2022-2033, vilket innebär att robustheten och flexibiliteten därmed inte förbättras.

Andra förbättringsförslag omfattar mindre åtgärder på Stockholms centrals plattformar för Arlanda express, så att linjen kan trafikeras med sexvagnståg i stället för dagens fyrvagnståg. Det ger 320 sittplatser per tåg mot dagens 288. Ett annat alternativ som framförs i rapporten är att trafikera Arlanda med tvåvåningståg. Vidare skulle en utbyggnad av Arlanda C till fyrspårsstation inklusive vändspår öka kapaciteten i trafiksystemet. Sittplatsutbudet kan därtill utökas genom att nyttja ledig kapacitet i de regionaltåg som trafikerar Stockholm C-Arlanda, men hindras av påstigningsförbud i båda riktningarna p.g.a. avtalet med AIAB/A-train, det s.k. APA-avtalet.

[48] Sundström Anders (2016), Regeringskansliet (2022:11)
[49] Trafikverket (2018)
[50] Regeringskansliet (2022:11)
[51] Regeringskansliet (2017 a, 2017 b)

Den senaste Arlandautredningen förordar att regeringen tar initiativ till förhandling om att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad. Det föreslås även 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, där hänsyn också tas till samhällsutvecklingen i övrigt som kan påverka behovet av resor och transporter av gods i regionen runt Arlanda flygplats. Därtill att initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget.[52]

Hänsyn behöver tas till samhällsutvecklingen i övrigt som påverkar behovet av resor och godstransporter i regionen runt Arlanda

De flesta flygresenärerna startar eller slutar sin resa i Stockholms centrala delar, men det finns även en stor geografisk spridning i hela regionen. Förutom resor till och från Stockholms centrala delar, sker även många resor till/från övriga kommuner i Stockholms län samt till Uppsala.

Ungefär hälften av alla anslutningsresor till flygplatsen sker med bil och hälften med kollektivtrafik. Andelen som reser med tåg är något högre än de som reser med buss. Kollektivtrafikandelen varierar mellan kommuner och är högre i områden med bra utbud av spårtrafik eller buss. Flygplatsen och terminalnära verksamheter bedöms ha störst potential att nå en hög kollektivtrafikandel.

I ett längre tidsperspektiv, år 2070, bedömer Trafikverket att dagens trafiksystem inte klarar ytterligare belastning utan att påverka tillgänglighet och robusthet negativt. En arbetsplatsutveckling i Arlandaområdet sägs medföra behov av mycket stora investeringar i väg- och järnvägssystemet. För att hushålla med den begränsade kapaciteten i trafiksystemet och för att uppnå en hög kollektivtrafikandel är det enligt Trafikverket rimligt att prioritera resandet till flygplatsens primära funktion och för nyttotransporter framför arbetspendling till flygplatsstaden.

Trafikverkets argumentation bortser emellertid från såväl det bredare samhällsutvecklingsperspektivet som att den arbetspendling som går till en växande flygplatsstad inte nödvändigtvis försvinner från stråket om utvecklingen av flygplatsstaden hindras. En stor del av den regionala bostads- och arbetsplatstillväxten sker alldeles oavsett i stråket Stockholm-Uppsala, som redan idag har landets största länsöverskridande pendlingsflöden. Att arbetstillfällena får en jämnare fördelning mellan dessa två ändpunkter behöver inte öka belastningen i systemet som helhet.

Trafikverkets argumentation bortser från såväl det bredare samhällsutvecklingsperspektivet som att den arbetspendling som går till en växande flygplatsstad inte nödvändigtvis försvinner från stråket om utvecklingen av flygplatsstaden hindras.

Innan pandemin pendlade exempelvis nära 14 000 individer från Uppsala-Knivsta till arbete i Stockholm-Solna medan 5 000 pendlade till arbete i Sigtuna/Arlanda. Drygt 4 000 pendlade från Stockholm-Solna till Sigtuna/Arlanda och 3 000 till Uppsala-Knivsta.[53] Trafiksystemet är som högst belastat in mot Stockholm under morgonrusningen och på eftermiddagen ut från staden när alla ska hem igen. En påtagligt monocentrisk struktur.

Om fler pendlar i motsatt riktning från Stockholm-Solna eller stiger av tidigare på sin väg från Uppsala-Knivsta till följd av att fler arbetsplatser lokaliseras i Sigtuna/Arlanda handlar det snarast om ett effektivare nyttjande av kapaciteten i båda riktningar. Det är också ett av huvudargumenten bakom regionplanering-

[52] Regeringskansliet (2022:11)
[53] SCB, statistikdatabasen

ens inritning på stärkta regionala stadskärnor som kan avlasta Stockholm som primär kärna (se avsnitt 3.2.2).

Arbetspendling i stråk och mellan olika noder är i hög grad en funktion av avstånd, massa (folkmängd) och mellanliggande alternativ.[54] Fyrspårsavtalet mellan staten och kommunerna Uppsala och Knivsta[55] och utbyggnaden av minst 48 500 bostäder för ca 100 000 invånare är i det avseendet mer drivande för pendlingen i stråket än utbygganden av flygplatsstaden. De nya invånarna kan i betydande grad förväntas pendla till arbete i Stockholms kommun, Solna, Sigtuna/Arlanda m fl samtidigt som de växande kommunerna Uppsala och Knivsta även genererar pendling åt andra hållet från kommuner i Stockholms län.

I sammanhanget måste även beaktas den kraftigt minskade trängsel i Stockholms innerstad som uppstår när internationella möten förläggs till Arlandastad, där Scandinavian XPO som exempel kommer stå värd under nästa års ordförandeskap i EU. Detsamma gäller andra internationella verksamheter som med fördel kan förläggas i närheten av Arlanda för att minimera trafikbelastningen i pendlingsstråket Stockholm-Arlanda-Uppsala och i innerstäderna. Det ska också nämnas att tillgängligheten till Arlanda i dagsläget mer handlar om den inre än den yttre tillgängligheten/effektiviteten, där problemen med timslånga köer på flygplatsen vida överstiger eventuella problem i anslutande landtransporter.

Som konstaterats inledningsvis i denna rapport är täthet och tillgänglighet drivande i utvecklingen av konkurrenskraft och välfärd. Att då inte ta vara och bygga vidare på det i Sveriges främsta tillväxtstråk Stockholm-Arlanda-Uppsala förefaller kontraproduktivt jämfört med att bygga ut infrastrukturen i den takt som krävs och som delvis redan är beslutad i och med fyrspårsavtalet. Det är anmärkningsvärt att konstaterade behov inte möts genom en utbyggnad av E4 norr om förbifart Stockholm till Arlanda, trots hög angelägenhet och lönsamhet.

Täthet och tillgänglighet är drivande i utvecklingen av konkurrenskraft och välfärd. Att inte ta vara och bygga vidare på det i stråket Stockholm-Arlanda-Uppsala förefaller kontraproduktivt jämfört med att bygga ut infrastrukturen i den takt som krävs och som delvis redan är beslutad i och med fyrspårsavtalet.

Att stoppa utvecklingen av Arlandastad är ingen lösning utan kapitalförstöring då markens och infrastrukturens fulla värde inte tas tillvara. Städer utvecklas kring sina primära kommunikationsknutpunkter för att det är där det ges bäst möjligheter att skörda urbaniseringens frukter; de konkurrensfördelar som ges av storlek, täthet och tillgänglighet.

Knappast någon skulle idag tänka tanken att inte utveckla staden kring de stationer som byggts i anslutning till järnvägen bara för att undvika trängsel för järnvägsresenärerna. Tvärtom är det just dessa lägen samhällsplaneringen är inriktad på för att möjliggöra för fler att använda kollektiva färdmedel och för att skapa hållbara attraktiva urbana miljöer. Något som förutsätter att infrastrukturen, resandet och den urbana miljön utvecklas simultant.

Att stoppa utvecklingen av Arlandastad är ingen lösning utan kapitalförstöring då markens och infrastrukturens fulla värde inte tas tillvara.

3.2.2 Regionalt

Arlanda-Märsta är ett utpekat utvecklingsområde, en så kallad regional stadskärna, enligt Stockholmsregionens utvecklingsplan, RUFS 2050. Fokus ligger på

[54] Gravitationsmodellen kan här tillämpas i likhet med för handelsflöden, se exempelvis Johansson Börje (2004) eller Tillväxtanalys (2010)

[55] Regeringskansliet (2017 a, 2017 b), Sweco (2022)

att utveckla trygga, hållbara och stadslika miljöer som är attraktiva för boende och verksamheter. Utvecklingen av transportsystemet i regionen ska bidra till denna flerkärniga (polycentriska) och täta struktur, som kan avlasta och minska trängseln i den primära kärnan Stockholms innerstad. Den övergripande målsättningen för regionen är att skapa Europas mest attraktiva huvudstadsregion.[56]

Regionen beskriver i RUFS 2050 en stor utvecklingspotential för Arlanda/Märsta, dels genom närheten till Arlanda flygplats, dels genom sitt läge mellan Uppsala och Stockholm. För att utveckla denna kärna behöver en bebyggelsestruktur länka samman de olika delarna till en mer funktionsblandad, tät och stadsmässig karaktär. Arbetet behöver ske i bred samverkan mellan offentliga och privata aktörer, och det är nödvändigt med transporteffektiva åtgärder, inte minst utveckling av kollektivtrafiken såväl inom som till och från kärnan så att regionens hållbarhetsmål kan nås.

För att utveckla kärnan behövs en mer funktionsblandad, tät och stadsmässig karaktär

Figur 12. Avgränsning av den regionala stadskärnan Arlanda-Märsa i RUFS 2050
Källa: Stockholms läns landsting (2018 a)



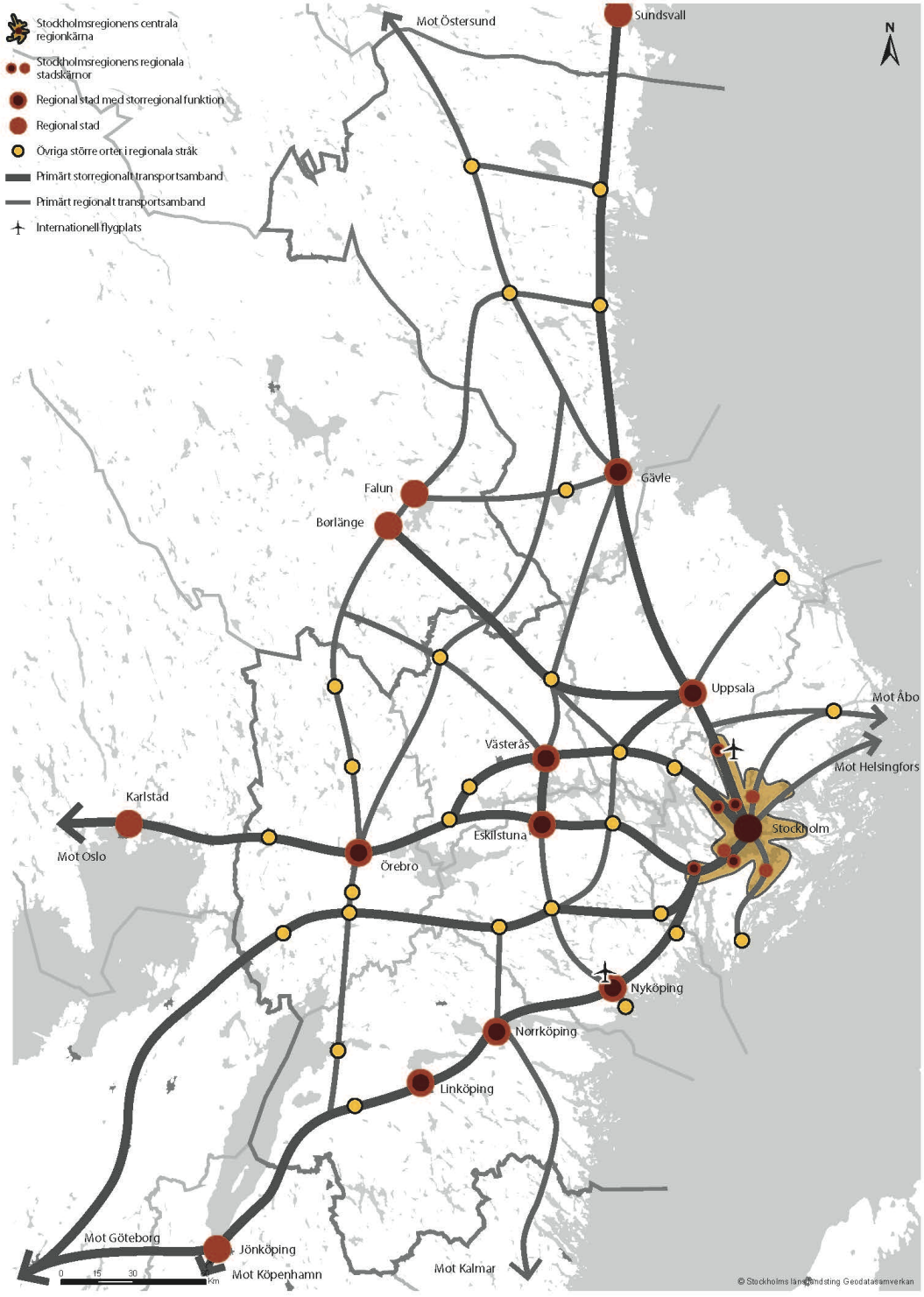
I det gemensamma planeringsunderlaget för en samordnad planering mellan sju län i östra Mellansverige, ÖMS 2050, ges Arlanda en nyckelroll som regionens och Sveriges absolut viktigaste målpunkt för internationella resor och som snabbt expanderande storregional arbetsplats. Det övergripande målet är en utveckling baserad på stärkt hållbar konkurrenskraft genom effektiv resursanvändning och samverkan i en storregional struktur som främjar den funktionella sammankopplingen inom ÖMS.[57]

Arlanda har en unik roll i den storregionala strukturen och är prioriterad både för arbetspendling och för resande och godstransporter

Arlanda har en unik roll i den storregionala strukturen som viktig målpunkt för både arbetspendling, resande och godstransporter. Utöver tillgängligheten mellan de regionala nodstäderna prioriteras tillgängligheten till Arlanda i den storregionala planeringen.

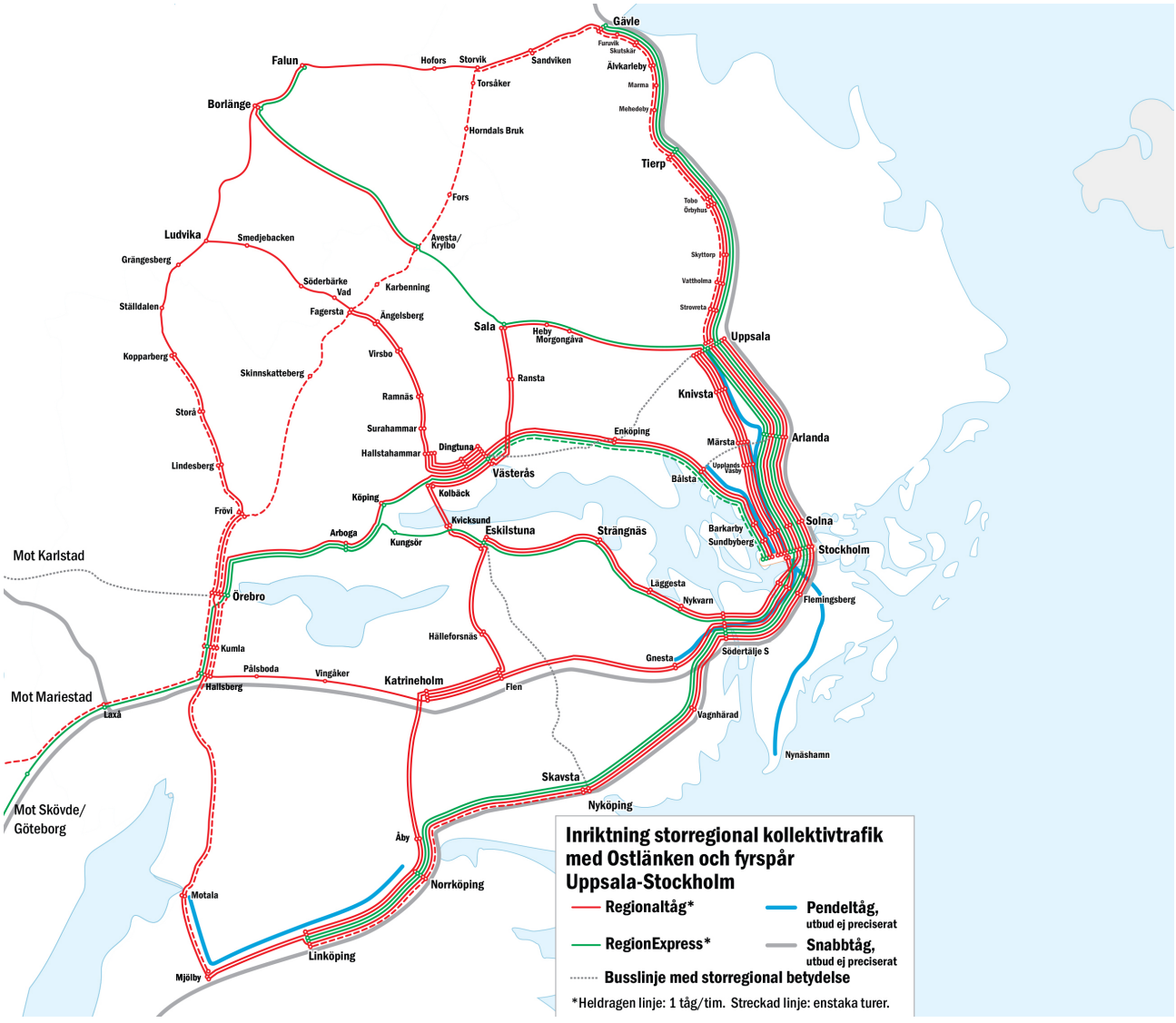
[56] Stockholms läns landsting (2018 a)
[57] Stockholms läns landsting (2018 b)

Figur 13. Strukturbild för östra Mellansverige
Källa: Stockholms läns landsting (2018 b)



Planeringsinriktningen stöds av Mälardalsrådets En Bättre Sits-process, där en stor grupp politiker och tjänstepersoner från sju län (Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland) tillsammans mejslat fram gemensamma prioriteringar och finansieringslösningar i syfte att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälarregionen. Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft genom Arlanda är en prioriterad funktion både för person- och för godstransporter och stöds av ett starkt fokus på en utveckling av flygplatsen/flygplatsstaden samt av anslutande marktransporter och tillgänglighet till Arlanda med kollektivtrafik.[58]

Figur 14. Inriktning för den storregionala kollektivtrafiken
Källa: Mälardalsrådet (2020 a)



[58] Mälardalsrådet (2020 a)

Figur 15. Viktiga stråk och noder för godstransporterna
Källa: Mälardalsrådet (2020 a)



3.2.3 Lokalt

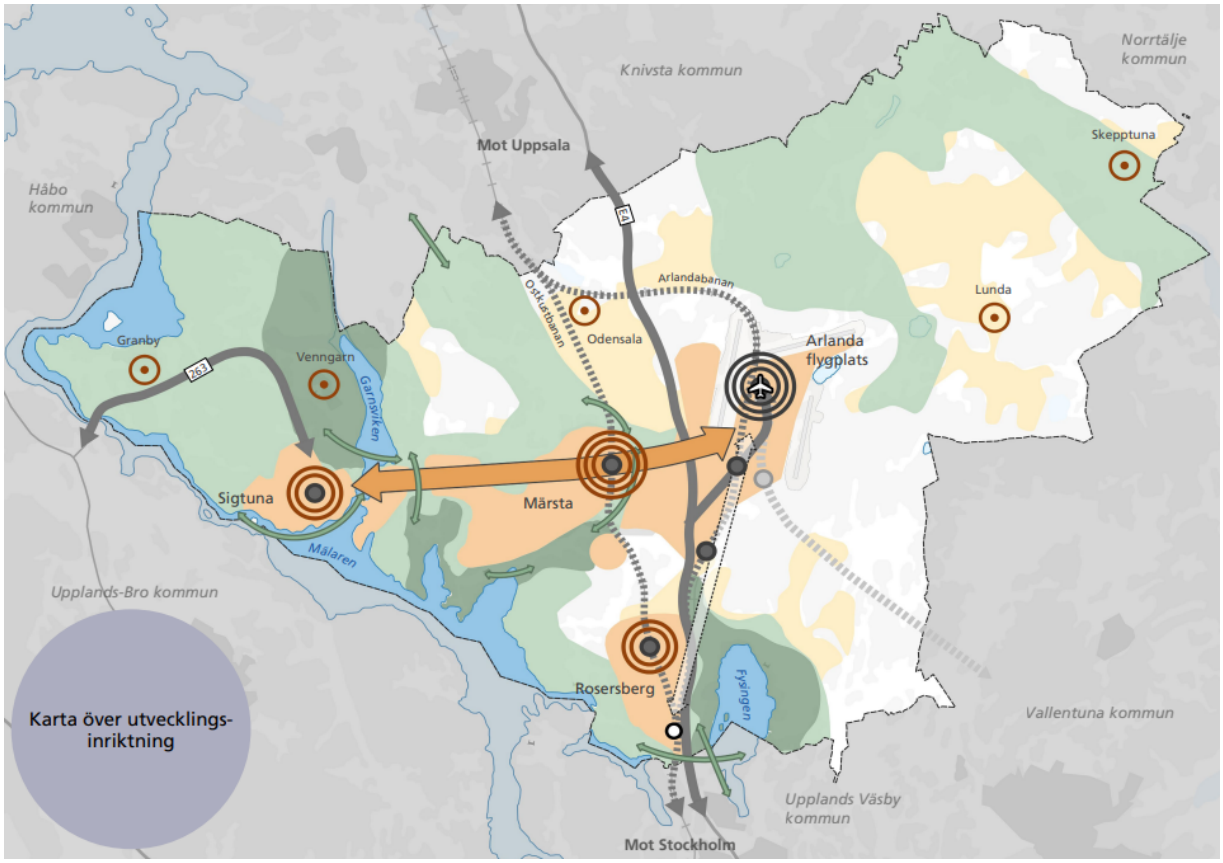
I Sigtuna kommuns gällande översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2014-05-15, anges grunddragen för kommunens långsiktiga och övergripande planering. Kommunen planerar för en förtätning inom befintlig struktur, med nya bostäder och arbetsplatser. För den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta anges att den ska utvecklas mot en bebyggelsestruktur med mer funktions-

blandad, tät och stadsmässig karaktär samt planeras för att kollektivtrafikens förutsättningar ska förbättras genom tydliga strategiska stråk.[59]

Kommunens aktuella översiktsplan bekräftar den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Arlandastad från 2006 och anger att en fördjupning av översiktsplanen för den regionala stadskärnan ska tas fram. FÖP:en togs fram för att förtydliga planeringsförutsättningar för områdets utveckling och för hur riksintresset Stockholm-Arlanda flygplats ska säkerställas. Syftet var vidare att knyta samman verksamhetsområdets olika delar med Märsta tätort.

För närvarande pågår ett arbete med kommunens nya översiktsplan, ÖP 2022, som i skrivande stund är antagen men ännu inte vunnit laga kraft. Planförslaget innehåller tre utvecklingsinriktningar och en strategisk karta som lyfter prioriteringar och ställningstaganden för viktiga strategiska samband. De tre utvecklingsinriktningarna är • Mångsidig blandstad och levande landsbygd • Attraktiva och klimatsmarta trafiksystem samt • Robusta och gröna livsmiljöer.[60]

Figur 16. Utvecklingsinriktning ÖP 2022
Källa: Sigtuna kommun (2021)



[59] Sigtuna kommun (2014)
[60] Sigtuna kommun (2021)

Vad gäller Arlanda-Märsta ligger den tidigare planeringsinriktningen fast. Det konstateras att området med sin unika roll och sitt svåröverträffade läge har en avgörande betydelse för regionens möjlighet att utvecklas till Europas mest attraktiva storstadsregion.

> *Områdets fortsatta utveckling fortsätter i egen process efter att översiktsplanen antagits. Under kommande år förstärks stadskärnans betydelse ytterligare genom den planerade stora expansionen av antalet arbetsplatser och resenärer inom stadskärnan och med bostäder öster om Märsta station. I Arlanda-Märsta kommer innovativa och spännande stadsmiljöer, kunskapskluster och attraktiva arbetsområden växa fram.*[61]

Särskild vikt läggs vid att stadskärnans områden ska vara väl sammankopplade av kollektivtrafik och ha ett effektivt markutnyttjande. En prioriterad fråga är Märsta stations utveckling till ett resecentrum, en direkt och snabb kommunikation mellan stationen och flygplatsen, samt ett kollektivtrafikstråk genom arbetsplatsområdena mellan Märsta, Arlandastad och Arlanda.

Särskild vikt läggs vid att stadskärnans områden ska vara väl sammankopplade och ha ett effektivt markutnyttjande

Arlanda flygplats och arbetsplatserna mellan Märsta station och Arlanda anses vara den regionala stadskärnans största och unika beståndsdelar. Logistik och besöksnäring är utpekade nyckelbranscher, men stora möjligheter ses även i kluster och innovationshubbar där småföretag kan utvecklas och få växa i samverkan med varandra och större företag samt forskning och högre utbildning. Läget med närhet till både Stockholm och Uppsala anses ge utmärkta förutsättningar för ett starkt och diversifierat näringsliv. Något som även kan stärka kommunen som boendemiljö och ge bättre förutsättningar för fler till jobb och karriärvägar inom nära pendlingsavstånd. I det avseendet även ge förutsättningar för en mer hållbar utveckling och en högre grad av integration och delaktighet bland kommuninvånarna.

[61] Sigtuna kommun (2021)

4. Airport City Stockholm

Airport City Stockholm och det pågående arbetet med den sjätte stadsdelen i Arlandastad bygger vidare på en sedan länge känd och fastslagen inriktning. Utvecklingen mot flygplatsstäder, Nationell flygplatsstrategi 2017, RUFS 2010 och 2050 ÖMS 2050, EBS Systemanalys 2016 och 2020, ÖP 2014 och 2022, FÖP 2006 m fl. ger alla stöd åt den utveckling som nu sker och som behöver fortsätta för att säkra Arlandas roll och betydelse för den regionala och nationella ekonomin.

Airport City Stockholm och det pågående arbetet med den sjätte stadsdelen i Arlandastad bygger vidare på en sedan länge känd och fastslagen inriktning

Regionplanen (RUFS 2050) liksom kommunens översiktsplan (ÖP 2014 samt den nyligen antagna ÖP 2022), betonar sambandet mellan Märsta och flygplatsen. I den fördjupande översiktsplanen (FÖP 2006) anges att Arlandaområdet ska utvecklas till en stadsdel med hög status och egen identitet, en stadsdel som är representativ för de företag och de personer som arbetar inom den. Särskild betydelse får gestaltningen då stadsdelen också utgör entré till Sigtuna kommun, till Stockholmsregionen och för många även till Sverige.

Sedan mer än tio år tillbaka samverkar kommunerna runt Stockholm Arlanda Airport med att utveckla och förstärka fördelarna av att ha en flygplats i regionen. Genom en delregional utvecklingsplan har samarbetet fördjupats mellan parterna inom infrastruktur och trafikering, bostadsbyggande samt näringsliv och arbetsmarknad. Arlandaregionen tar på sig åtaganden på delregional nivå att planera för och investera i bostadsbyggande samt skapa förutsättningar för långsiktigt hållbara överenskommelser för trafikinfrastrukturen. Stora områden är detaljplanelagda och dessa detaljplaner ger generellt stora friheter för exploatering.[62]

Airport City Stockholm omfattar ett område på ca 800 hektar som ligger strategiskt placerat mellan Stockholm och Uppsala – ett stråk som förväntas ha en stark tillväxt och utveckling under kommande decennier. En motor i denna utveckling är den tillgänglighet till internationella marknader som flygplatsen skapar förutsättningar för. Flygplatsstaden beräknas omfatta cirka 50 000 arbetstillfällen då den är fullt utbyggd. Utöver flygplatsen ingår terminalnära arbetsplatser samt logistik- och verksamhetsområden i flygplatsstaden. Avståndet från terminalerna i norr till det södra logistikområdet är drygt en mil. Utvecklingen av flygplatsstaden drivs i samarbete mellan Sigtuna kommun, Swedavia och Arlandastad Holding AB.[63]

[62] Arlandaregionen (2016)
[63] Ibid

Flera stora projekt har redan genomförts i området och ytterligare planeras

Flera stora projekt har redan genomförts i området och ytterligare planeras. Närmast flygplatsen pågår ett arbete för att förädla marken vid terminalerna och nya hotell och kontorshus har etablerats. I DriveLAB Stockholm pågår en utveckling med inriktning mot fordonsindustrin. I Rosersberg och företagsområdet i Märsta har stora satsningar skett inom lager och logistik, bland annat genom Posten och den nya rikskombiterminalen.[64]

I stadsbyggnadsstrategin för Airport City Stockholm anges principer för utvecklingen inom flygplatsstaden. Enligt stadsbyggnadsstrategin är visionen ”att skapa en modern flygplatsstad, med en levande stadskärna och attraktiva arbetsområden, som med sitt läge vid flygplatsen, järnvägen och motorvägen mellan Stockholm och Uppsala har exceptionell tillgänglighet till regionen, Sverige och världen.”[65] Totalt består flygplatsstaden av sex områden enligt figur nedan.

Figur 17. Flygplatsstadens områden
Källa: https://www.airportcitystockholm.com/omraden/



[64] https://www.airportcitystockholm.com/omraden/
[65] Sigtuna kommun (2020)

1. Sky City är lokaliserat i det terminalnära läget vid flygplatsen och utgör flygplatsstadens kärna. Sky City utvecklas efter urbana ideal med promenadvänliga gator, parker och torg som kantas restauranger, butiker och annan typ av service och nöjen för både resenärer och arbetande. Inom området etableras verksamheter som hotell, kunskapsintensiva tjänsteföretag samt mäss- och konferensanläggningar.
2. Park City är flygplatsens entré. Genom stadsdelen går ett kollektivtrafikstråk som knyter samman området med övriga stadsdelar i flygplatsstaden. Större delen av biltrafiken till och från flygplatsen passerar stadsdelen, som domineras av långtidsparkering, biluthyrning och bilservice. Enligt planerna ska stadsdelen karaktäriseras av ett grönt parklandskap och sammanhängande parkstråk. På sikt kan området utvecklas till att även innehålla verksamheter som kontor, handel och hotell.
3. Söder om flygplatsområdet ligger Arlandastad på båda sidor av E4:an. Här finns DriveLAB Stockholm – en samlingspunkt för utbildning och utveckling inom trafik och trafiksäkerhet. En arena för framtidens fordonsindustri där företag och forskare möts i en kreativ miljö för produktutveckling, utbildning och ytkrävande urbana experiment. I södra delen av området ligger en hotell-, mäss-, och konferensanläggning med kapacitet för 5000 personer – Scandinavian XPO. Området är sammankopplat med verksamhetsområden på andra sidan E4:an och de planer som finns för fjärde, femte och sjätte stadsdelen i Arlandastad (träningsbanor, kontor, hotell och besöksanläggningar, småindustri, lagerverksamhet, handel, logistik, parkering etc).
4. Företagsområdet i Märsta är ett område med ett varierat utbud av verksamheter inom logistik och frakt, lätt industri samt bygg- och hantverk. I området finns även handel och hotell samt ett visst utbud av kringservice såsom restauranger och drivmedelsstationer.
5. Cargo City ligger sydväst om terminalområdet i anslutning till flygtrafik och flygplatsens funktioner och ligger till största delen inom färdområdet (airside). Närhet till flygplatsen och E4:an gör området lämpat för flygfrakt och även logistiska ändamål. Stadsdelen präglas av transportinfrastruktur och fordonsrörelser. I nuläget finns flera stora frakt- och logistikföretag etablerade på området och 150 000 kvm frakt- och logistikbyggnader planeras att byggas.
6. Rosersberg är en logistiknod med stora och små logistikföretag beläget vid E4 och Ostkustbanan. Området karaktäriseras av stora parkerings- och angöringsytor samt lager- och logistikbyggnader. Här finns en kombiterminal för omlastning mellan järnväg och väg. Kopplingen mellan järnväg och flyg är av nationell betydelse. Både Arlanda och Rosersberg utgör en del i det europeiska transportnätverket TEN-T. I närheten ligger Rosersbergs pendeltågsstation med tåg mot Märsta och centrala Stockholm. Rosersberg ingår inte i den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta, men med sin internationella betydelse samt starka koppling till flygplatsverksamheten anser kommunen att området bör införlivas i den regionala stadskärnans avgränsning.

Swedavia planerar för en fortsatt utveckling centralt på Arlanda främst genom kontor, hotell och konferensverksamhet i Sky City samtidigt som flygverksam-

heten utvecklas. Därtill sker en utveckling av logistik och flygfrakt i Cargo City utifrån redan antagna detaljplaner. På lång sikt innebär planerna nästan en fördubbling av de ca 17 000 anställda som fanns på och omkring flygplatsen innan pandemin.[66]

Arlandastad Group planerar för en fortsatt utveckling av Arlandastad på båda sidor av E4, där gällande detaljplaner finns för den totala utvecklingen. För den nya stadsdelen (stadsdel 6) pågår detaljplanearbetet och utvecklingen förväntas kunna starta innan 2030. Sammantaget finns en vision om att det på lång sikt kan tillkomma ca 27 000 arbetsplatser inom Arlandastad.[67]

Sigtuna kommun planerar därutöver för förtätningar inom befintlig struktur både med bostäder och arbetsplatser och en ökning av invånarantalet med drygt 20 procent eller ca 10 000 invånare. Sammantaget innebär utvecklingsplanerna en stor ökning av både invånare och arbetsplatser inom den regionala stadskärnan. En stor del av expansionen ligger i redan antagna detaljplaner, vars realisering kommer att ske över lång tid.[68]

Planprocessen för den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta stoppades av Länsstyrelsen i Stockholms län i december 2019. Anledningen var Trafikverkets oro att trafik till och från tillkommande bebyggelsen i den regionala stadskärnan leder till ökad trängsel på det statliga vägnätet och därmed till minskad tillgänglighet till riksintressen för kommunikationer, såsom Arlanda flygplats.[69]

Trafikanalyser visar att kapacitetstaket på E4:an vid trafikplats Arlanda nås redan år 2030 med två körfält och år 2040 med tre körfält. Det givet Trafikverkets prognostiserade trafikmängd, parternas planerade exploatering samt befintlig färdmedelsfördelning. Arbetsplatstillväxten i området är drivande för trafikgenereringen och belastningen under maxtimmen på E4:an, särskilt i det långsiktiga perspektivet.[70] Analyserna har dock inte tagit hänsyn för pandemins effekter på resandet och arbetspendlingen eller öppnandet av Förbifart Stockholm.

En breddning av E4:an till tre körfält har diskuterats i nationell plan för infrastrukturen under lång tid. Analysen visar att den behöver finnas från år 2030 för att säkra framkomligheten på E4:an och tillgängligheten till flygplatsen. Lika viktigt är att utveckla och stärka kollektivtrafiken och att öka dess attraktivitet, för att därigenom öka andelen kollektivtrafik, där Arlandautredningen anger 60 procent som målnivå.[71] Något som förutsätter ökad kapacitet på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala, vilket omfattas av nationell plan för infrastrukturen 2022-2033.

Trots denna vetskap och Trafikverkets uttalade oro saknas finansiering för utbyggnad av E4:an norr om förbifart Stockholm till Arlanda i nationell plan för infrastrukturen 2022-2033. Åtgärden har ett högt samhällsekonomiskt nettonuvärde och tillhör de högst prioriterade åtgärderna av de sju län som står

[66] Airport City Stockholm (2022)
[67] Ibid
[68] Ibid
[69] Ibid
[70] Ibid
[71] Regeringskansliet (2022:11)

bakom En Bättre Sits Systemanalys 2020 och som tillsammans representerar 40 procent av Sveriges befolkning och 50 procent av landets samlade ekonomi.[72]

4.1 Den sjätte stadsdelen inom Arlandastad

Den sjätte stadsdelen inom Arlandastad, som är under detaljplanering, representerar en betydande del av utbyggnadsplanerna kopplade till Airport City Stockholm och den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta. Därtill är det den del av Arlandastad som tydligast knyter an till flygplatsen och dess entré.

Den sjätte stadsdelen innebär en fortsatt utbyggnad av Arlandastad med kontor, industri, hotell mm i enlighet med antagna översiktliga planer och strategier (se kapitel 3 samt ovan). I enlighet med dessa ska exploatering dra nytta av områdets exponerade läge och möjligheten till framtida kollektivtrafikstråk och station på Arlandabanan beaktas.[73]

Planområdet upptar en yta av ca 62 hektar och ligger mitt emellan Märsta och Arlanda, ca 3 km öster om Märsta centrum mellan väg E4.65, infartsvägen till Arlanda flygplats, och Arlandabanan. Avståndet till flygplatsen är ca 3 km. Nästan hela planområdet utgörs av fastigheten Norslunda 50:1 som ägs av Arlandastad Öst AB. Ett par små områden invid väg E4.65 utgör delar av fastigheten Arlanda 3:1, som ägs av Swedavia.[74]

Det planeras för en total byggrätt om ca 500 000 m2 BTA, exklusive garageanläggningar/p-däck. Omfattningen motiveras av att området är en del viktig del av den regionala stadskärnan, som enligt översiktsplanens riktlinjer och RUFS 2050 ska utvecklas mot en bebyggelsestruktur med mer funktionsblandad, tät och stadsmässig karaktär.[75]

Tätheten är en förutsättning för de urbana kvalitéer som eftersträvas i utvecklandet av flygplatsstaden. Tillsammans med en hög tillgänglighet, såväl regionalt som nationellt och internationellt, utgör det fundamentet för frigörandet av de nyttor exploateringen för med sig, såsom beskrivet i tidigare kapitel. Det lägger även grunden för en hög kollektivtrafikandel samt en god effektivitet i markanvändningen, vilket är angeläget för att minska trafikalstringen på E4:an samt minimera den totala miljöbelastningen.[76]

Tätheten är en förutsättning för de urbana kvalitéer som eftersträvas i utvecklandet av flygplatsstaden

På samma vis som Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan konkurrera om att vara en internationell nod i det högrörliga, globala kunskaps- och nätverkssamhället är Arlandastad och den sjätte stadsdelen en vital del av att frigöra potentialen i Airport City Stockholm.

Att ta vara på mark i ypperligt kommunikationsläge i anslutning till befintlig infrastruktur och med närhet till flygplatsen är strategiskt riktigt utifrån nationell, regional och lokal samhällsplanering, därtill god markhushållning. Den latenta och omfattande samhällsnyttan av en stärkt flygplats och flyg-

Att ta vara på mark i ypperligt kommunikationsläge i anslutning till befintlig infrastruktur och med närhet till flygplatsen är strategiskt riktigt utifrån nationell, regional och lokal samhällsplanering

[72] Mälardalsrådet (2020a), Sweco (2022)
[73] Sigtuna kommun (2020)
[74] Ibid
[75] Ibid
[76] Ibid

platsstad såsom beskrivits i tidigare kapitel är direkt beroende av exploateringen och det faktum att det finns riskvilligt kapital redo att genomdriva den.

Sambandet mellan tillväxt och fysisk planering är starkt och i den ekvationen utgör stadsbyggandet och infrastrukturen merparten av det tillväxtskapande kapitalet.[77] Historiskt har dessa följts åt och bör så även göra i fallet Airport City Arlanda och Arlandastad. Alternativet är att underminera regionens och landets framtida tillväxt genom att inte ta vara på de möjligheter som ges kopplat till det högrörliga, globala kunskaps- och nätverkssamhället.

Alternativet är att underminera regionens och landets framtida tillväxt genom att inte ta vara på de möjligheter som ges

[77] Tillväxtverket (2017)

5. Syntes

Stockholm Arlanda Airport har en avgörande roll för regionens och landets konkurrenskraft. Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan konkurrera om att vara en internationell nod i det högrörliga, globala kunskaps- och nätverkssamhället.

Flygplatsstaden är den naturliga och logiska fortsättningen på urbaniseringen – byggandet av täta, tillgänglighetsdrivna städer och utvecklandet av värdeskapande miljöer. Istället för att främst bygga städer runt centrala affärsdistrikt (CBD) med långa restider till närmaste internationella flygplats så byggs städer runt flygplatser med korta transfertider ut i världen. Därigenom får de en mer framträdande roll i såväl den regionala som den nationella utvecklingen.

Runt internationella flygplatser växer ett intrikat ekosystem fram med en mängd olika urbana funktioner som i symbios med flygplatsens erbjudande om närhet till resten av världen genererar kreativitet och attraherar både företag och individer. Airport City Stockholm är således inte en avvikelse utan ett svar på globalt betydelsefulla urbana trender.

Att inte kunna erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ i detta avseende är synonymt med att inte kunna locka viss typ av verksamhet och att, eventuellt, förlora i terms of trade och BNP per capita. Förluster som kan överstiga det värde som direkt kan knytas till flygplatsen/flygplatsstaden och som innan pandemin beräknades till över 120 000 arbetstillfällen och över 100 miljarder kronor i bidrag till BNP per år. En utveckling som fortsätter, när vi nu ser effekterna av pandemin klinga av.

Arlandastad och den sjätte stadsdelen är en vital del av att frigöra potentialen i Airport City Stockholm och bygger vidare på en sedan länge känd och fastslagen inriktning. Att ta vara på mark i ypperligt kommunikationsläge i anslutning till befintlig infrastruktur nära flygplatsen är strategiskt riktigt och väl förankrat utifrån nationell, regional och lokal samhällsplanering. Det stärker utvecklingen i Sveriges främsta pendlingsstråk Stockholm-Arlanda-Uppsala och ger möjligheter att avlasta Stockholms innerstad. Exempelvis vid stora internationella möten och annan internationellt inriktad verksamhet.

Täthet är en förutsättning för de urbana kvalitéer som eftersträvas i utvecklandet av flygplatsstaden. Tillsammans med en hög tillgänglighet utgör det fundamentet för frigörandet av de nyttor exploateringen för med sig, inte minst inom kunskaps- och kontaktintensiv verksamhet. Det lägger även grunden för en hög kollektivtrafikandel samt en god effektivitet i markanvändningen, vilket är angeläget för att minska trafikalstringen på E4:an samt minimera den totala miljöbelastningen. Effektiv uppkoppling mot anslutande regional och nationell

väg- och spårinfrastruktur är genomgående en framgångsfaktor i de exempel på flygplatsstäder som finns.

Att inte ta vara och bygga vidare på möjligheterna i stråket Stockholm-Arlanda-Uppsala förefaller kontraproduktivt jämfört med att bygga ut infrastrukturen i den takt som krävs och som delvis redan är beslutad i och med fyrspårsavtalet. Historiskt har stadsbyggnad och infrastrukturförstärkning följts åt och bör så även göra i fallet Airport City Stockholm och Arlandastad. Alternativet är att underminera regionens och landets framtida tillväxt genom att inte ta vara på de möjligheter som ges.

Källförteckning

Airport City Manchester (2022) www.airportcity.co.uk

Airport City Stockholm (2022). Tekniskt underlag Sammanfattning av trafikanalysprocess och resultat Gemensamt utvecklingsarbete för hållbar mobilitet i den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta

Andersson (2013). Närhet ger jobb. Produktivitetseffekter på arbetsmarknaden av förbättrade kommunikationer

Andersson Martin, Larsson Johan P., Wernberg Joakim (2017). Närhet och nätverk. Urbaniseringens roll utanför storstäderna

Archdalily (2021) www.archdaily.com/962924/building-a-city-from-scratch-the-story-of-songdo-korea

Arlandaregionen (2016). Delregional utvecklingsplan för Arlandaregionen

Arnfalk Peter & Winslott Hiselius Lena (2021): K2 Working paper: Corona-pandemins effekter på arbete, kontor och resor.

Boston Consulting Group (2020): How Covid-19 will shape urban mobility.

Changi Airport Group (2022) www.changiairport.com/corporate.html

Changi Airport Group (2022) https://au.changiairport.com/jewel/

Changi Business Park (2022) http://www.changibusinesspark.com/

Crafts (2009) Transport infrastructure investment: implications for growth and productivity, Oxford Review of Economic Policy, Volume 25, Number 3, 2009, pp.327–343

de Groot et al (2016) Which agglomeration externalities matter most and why? Journal of Economic Surveys, 30(4), pp. 756-782

Eliasson Jonas (2021) Will we travel less after the pandemic?

European Institute of Business Administration INSEAD (2021) The World's Most Talent Competitive Countries

Florida Richard (2003) The rise of the creative class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life

Helsingfors Vanta Airport (2022) www.vanta.com

Howard Ebenezer (1902) Garden Cities of Tomorrow

IATA (2022) Le nombre de passagers aériens devrait se rétablir en 2024

IATA (2021) Factsheet Net zero carbon 2050 resolution

Incheon Airport Cooperation (2022) www.airport.kr/co_cnt/en/majbus/airport/airove/airove.do

Johansson Börje (2004) Europakorridoren. Resvolymer, pendling och regionförstoring

Johansson Mats (2006). Urbanisering, storstäder och tillväxt. En kunskapsöversikt kring sambandet mellan städer och ekonomisk tillväxt

Johansson et al (2003) Transportinfrastruktur och ekonomisk tillväxt, INA vid Internationella Handelshögskolan Jönköping

Kasarda John D, Lindsay G (2012) Aerotropolis - The way we'll live next

Melo et al (2009) A Meta-Analysis of Estimates of Urban Agglomeration Economies, Regional Science and Urban Economics. Sid 332-342

Mälardalsrådet (2018). Storregional godsstrategi, delrapport

Mälardalsrådet (2020 a) Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarregionen

Mälardalsrådet (2020 b) 11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Mälardalsrådet (2020 c) Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarregionen

Mälardalsrådet (2021) Pandemins effekter

Näringsdepartementet N2017:2 En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem

PwC (2017) Airport City Stockholm. An updated assessment of current and future economic contributions

Regeringskansliet (2017 a) Avtal avseende bostadsbyggande i Alsike, Nydal och ”Nysala” i Knivsta kommun

Regeringskansliet (2017 b) Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och ”Nysala” i Uppsala kommun

Regeringen (2018) Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029

Regeringen (2022) Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Regeringskansliet (2022:11) Arlanda flygplats – en plan för framtiden

Region Stockholm (2020) På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad i östra Mellansverige

Region Stockholm (2021) Näringslivs- och tillväxtstrategi för Stockholmsregionen

Sigtuna kommun (2014) Översiktsplan 2014

Sigtuna kommun (2021) Översiktsplan 2022. Granskningshandling

Simon David m fl (2016) Rethinking Sustainable Cities, Policy Press, University of Bristol, 2016. Sammanfattad, översatt och redigerad version av Malmgård Sofia och Blomkvist Susanne med stöd av Jan Riise, Mistra Urban Futures (2016) Ett nytt sätt att tänka på hållbara städer. Tillgängliga, gröna och Rättvisa.

Shapiro, J. M. (2006). Smart cities: quality of life, productivity, and the growth effects of human capital. The review of economics and statistics

Shon Ferguson och Rikard Forslid (2016): Flyget och företagen

SKYTRAX (2021) The World's Best Airports in 2021

Stockholms Handelskammare (2015) Fyra spår ger 100 000 bostäder

Stockholms Handelskammare (2016) Framtidens stationssamhällen

Stockholms handelskammare (2021): Förändrade vanor efter pandemin – så påverkas arbetsplatserna och staden.

Stockholms handelskammare (2022): Satsa på Arlandas omkringliggande infrastruktur. Ett paket för förbättrad tillgång till Sveriges största flygplats.

Stockholms läns landsting (2012) Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen - betalningsvilja för kontor

Stockholms läns landsting (2018 a) Rufs 2050

Stockholms läns landsting (2018 b) ÖMS 2050

Stockholms läns landsting (2017) Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige

Sundström Anders (2016): Mer flyg och bostäder

Sweco (2015) Resor och transporter i östra Mellansverige

Sweco (2016) Stockholmsregionens internationella kontakter och utbyte

Sweco (2017) Stockholmsregionens utmaningar och möjligheter

Sweco (2018) Urban Insight – Urban space for people on the move

Sweco (2022) Fyra spår för Sverige. Pacta sunt servanda!

Tenant&Partner (2020) Arbetsplatsen efter covid-19 – så resonerar experterna.

The Straits Times (2019) Jewel Changi Airport: 7 things you shouldn't miss

The Urban Developer (2014) www.theurbandeveloper.com/articles/songdo-paves-the-way-for-the-smart-cities-of-the-future

Tillväxtanalys (2010) Städer och tillväxt – vad säger forskningen? Dnr 2010/065

Tillväxtanalys (2010) rAps. En orientering om modellens teoretiska grunder

Tillväxtanalys (2011) Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet

Tillväxtanalys (2017) Näringslivsdynamik, städer och agglomerationsekonomier – forskningsöversikt och agenda, PM 2017:08

Tillväxtverket (2017) Utveckla svenska städer. Planera för smart tillväxt

Trafikanalys (2011) Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys

Trafikverket (2017) Åtgärdsvalsstudie ABC-stråket

Trafikverket (2917) Utbyggnadsstrategi höghastighetsjärnväg. Delprojekt Samhällsekonomiska analyser

Trafikverket 2018) Analys av kapacitet för väg- och spårinfrastruktur som ansluter till Arlanda. Underlag till Arlandarådets kansli

Trafikverket (2019) Prognos 2019–2025. Trafikprognos för svensk luftfart

Trafikverket (2020) Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029

Trafikverket (2021) Riksintressepreciseringför Stockholm Arlanda Airport

Transportstyrelsen (2021) Prognos 2021-2027. Trafikprognos för svensk luftfart

Ülemiste Airport City (2022) Talent City", www.ulemistecity.ee/en/

Vanda stad (2022) www.vantaa.fi/en/regions-and-districts/aviapolis-major-region

WSP (2015) Transportinfrastruktur och tillgänglighet. Underlagsrapport till den parlamentariska landsbygdskommittén

WSP (2017) Regionernas kamp. Kunskapsstöd och dialogunderlag för svenska kommuner och regioner

WSP (2020): Så påverkas pendlingsvanor av en pandemi – en mobilitetstudie under unika förutsättningar.

WSP (2021). Ökat distansarbete – så påverkas svenska städer och kommuner. En risk/möjlighetsanalys.

www.dn.se/ekonomi/ketchupeffekt-hos-researrangorer-bokningar-pa-rekordniva/

www.svt.se/nyheter/lokalt/sormland/efter-flytten-fran-skavsta-arlanda-blir-ny-bas-for-ryanair

Stockholm-Arlanda 2024-09-27

Region Stockholm
registrator.rlk@regionstockholm.se
Dnr. RS 2024-0344

Samråd om ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Arlandastad Group har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad plan under det pågående samrådet. Vi vill med anledning av detta framföra följande.

Arlandastad Group tänker stort

Vi är ett fastighetsbolag som äger och driver två av Sveriges största utvecklingsprojekt vid två av regionens största kommunikationsnav, Arlanda och Skavsta.

Ett Arlanda i världsklass lägger grund för vår konkurrenskraft och beredskap

Vi delar helt bilden att Stockholm Arlanda har en avgörande roll för regionens och landets internationella tillgänglighet och därmed för vår konkurrenskraft. Sverige är beroende av goda relationer och export för att behålla välfärd och stabilitet i en osäker omvärld. Flyget är särskilt betydelsefullt för den kunskapsintensiva sektorn. Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan konkurrera om att vara en internationell nod i det högrörliga och globala kunskapssamhället. Att fortsätta stärka Arlandas konkurrenskraft är därför centralt.

För att stärka Arlandas konkurrenskraft behöver vi:

- Utveckla flygplatsstaden.
- Öka transportutbudet.
- Transformera transportsystemet.
- Accelerera den gröna omställningen.
- Utveckla robustheten och beredskapen.

Världens attraktivaste flygplatsstäder finns kring världens bästa flygplatser

Runt internationella flygplatser växer städer fram som med flygplatsens närhet till resten av världen genererar kreativitet och attraherar både företag och individer. Flygplatsstäder är den naturliga och logiska fortsättningen på urbaniseringen. I dessa miljöer är täthet en förutsättning för de urbana kvalitéer som eftersträvas.

Världens bästa flygplatser har världens attraktivaste flygplatsstäder i sitt omland. Om vi vill ha ett Arlanda i världsklass behöver vi därför utveckla flygplatsstaden i form av hela den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta till en av de attraktivaste flygplatsstäderna i världen. Vi bifogar rapporten *”Airport City Stockholm - En nationell angelägenhet”* som ett kunskapsunderlag för det fortsatta arbetet med den regionala utvecklingsplanen.

Utveckla transportutbudet till och från Arlanda flygplats och den regionala stadskärnan

Vi behöver möta nuvarande och framtida transportbehov till och från samt inom den regionala stadskärnan och Arlanda med en klimatsmart och hållbar mobilitet. Vi har därför med förvåning noterat att varken staten i den gällande nationella transportplanen eller Region Stockholm i den gällande länsplanen för regional transportinfrastruktur har tagit sina

delar av ansvaret för utvecklingen av transportsystemet till, från och inom den regionala stadskärnan och Arlanda. Bristen på satsningar under de senaste 20 åren på Arlanda och på transportsystemet kring Arlanda har blivit ett hinder för Sveriges möjligheter att konkurrera på en global marknad. Här behövs en tydlig kursändring.

Arlanda behöver utvecklas. Transportsystemet behöver byggas ut stegvis, långsiktigt och samtidigt offensivt. Utbudet i transportsystemet behöver utvecklas i takt med transport-efterfrågan samtidigt som klimatanpassningen accelereras. Beslutade satsningar på järnvägar och vägar enligt Nationell plan i Arlandaområdet behöver fullföljas. Beslutade åtgärder behöver sedan utvecklas och förstärkas med fler åtgärder för att nå målen.

Transformera transportsystemet och accelerera den gröna omställningen

Vi behöver som det formuleras i utvecklingsplanen "accelerera den gröna omställningen på alla nivåer" för att minska Stockholmsregionens klimatpåverkan, öka regionens robusthet och självförsörjandegrad samt nå målet om nettonollutsläpp 2045.

Flygets klimatomställning går framåt men långsammare än vad som behövs. Omställningen av landtransporterna går betydligt snabbare. Här är förutsättningarna goda eftersom tekniken för ej fossildrivna fordon är tillgänglig och klimatomställningen av kollektivtrafiken på både spår och väg redan kommit långt. Faktum är att kollektivtrafikens utsläpp redan är så låga att klimatutsläppen från transportsystemet minskas mest genom att öka kollektivtrafikens andel av transporterna.

Arlanda ligger efter jämfört med de viktigaste nordiska konkurrenterna när det gäller kollektivtrafikens andel av transporterna till och från flygplatsen. Arlanda har en kollektivtrafikandel på cirka 30% medan både Gardemoen och Kastrup ligger på cirka 70 %. För att snabbare ställa om flygplatsens klimatpåverkan behöver vi därför på kortare sikt utveckla och ställa om transportsystemet till och från Arlanda och den regionala stadskärnan med tyngdpunkt på kollektivtrafiken. Detta är accelererad grön omställning i praktiken.

Utveckla planen avseende robusthet och beredskap

Arlandastad Group är positiv till samrådshandlingens mål och prioriteringar avseende behovet av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för system och strukturer i regionen. I sammanhanget har Stockholm Skavsta goda förutsättningar för att kunna komplettera Arlanda på både kort och lång sikt. Det finns möjligheter att med rätt utvecklad infrastruktur knyta samman Arlanda och Skavsta med ett snabbt och kapacitetsstarkt regionaltågssystem. Detta kan bidra till att bygga robusthet, redundans och tillgänglighet till flygtrafiken för invånare och näringsliv i hela i Östra Mellansverige.

Arbeta om det särskilda förhållningssättet för bebyggelseutveckling inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta

I samrådsförslaget föreslås "särskilda förhållningssätt för bebyggelseutveckling inom den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta". Dessa särskilda förhållningssätt är varken väl grundade, genomtänkta eller motiverade. De är inte heller i linje med Sigtuna kommuns gällande översiktsplan.

De särskilda förhållningssätten behöver arbetas om så att de inte innebär hinder för den regionala stadskärnans utveckling till förmån för Arlandas utveckling. Flygplatsen och den regionala stadskärnan lever och utvecklas i symbios och inte i ett motsatsförhållande till varandra. En konkurrenskraftig flygplats i en attraktiv regional stadskärna skapar de bästa förutsättningarna för regionen och hela landet att konkurrera på den globala marknaden.

I sammanhanget är det viktigt att poängtera att rapporten *"Arlanda-Märsta. En analys av sambanden mellan markanvändning och trafik på regional nivå"* har uppenbara brister i underlag, metod och slutsatser. Rapporten kan därför inte ligga till grund för fortsatt arbete med den regionala utvecklingsplanen.

Den regionala utvecklingsplanen måste bli väsentligt bättre

Näringslivet vill ha långsiktighet. Förutsägbarhet och långsiktighet är nycklar för ett gott företagsklimat. Vi behöver vara betydligt mera långsiktiga i utvecklingen av bland annat transportsystemet än vad vi är i Sverige idag. De utmaningar vi står inför inklusive de stora utmaningarna avseende klimatomställning, trygghet, robusthet och beredskap kräver därför en starkare, offensivare och väsentligt bättre utvecklingsplan. Detta gäller särskilt avseende transportsystemet. En regional utvecklingsplan som ger ännu tydligare vägledning men också är ännu mera synkroniserad med den statliga infrastrukturplaneringen och den strategiska planeringen i regionens kommuner, Mälardalen och hela Östra Mellansverige.

Nära samverkan är nyckeln till framgång

Vi vill tillsammans fortsätta resan att utveckla Stockholmsregionen och hela Sverige genom att bygga en attraktiv stad kring en ännu starkare flygplats. Vi vet att här finns fortsatt utrymme att tänka stort, men också plats att växa. I den resan är en nära samverkan en nyckel till framgång.

Stockholm-Arlanda dag som ovan

[redacted]

[redacted]

Bilaga:

Airport City Stockholm - En nationell angelägenhet

Kopia till:

Sigtuna kommun
Arlandaregionen
Näringsdepartementet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet