



Arlanda har redan svårt att hänga med och utbyggnaden av flygplatsen går inte i takt med det ökade flygandet. Det behövs en jättesatsning på 30-35 miljarder kronor för att flygplatsen ska klara tillväxten. Då kan man också ta över allt flyg från Bromma. FOTO: LARS PEHRSON

# Jättelik prislapp för utbyggnad

**STOR UTMANING** Lägg ned Bromma flygplats. Det föreslår regeringens utredare samtidigt som han kommer med en rad argument för en stor satsning på Arlanda. Utmaningen ligger i den enorma prislappen på långt över 30 miljarder kronor. Då kan det bli svårt med andra projekt, som höghastighetstågen.



**TOMAS AUGUSTSSON**  
KOMMENTAR

Det behövs en kraftig utbyggnad av Arlanda. Det konstaterade regeringens utredare Anders Sundström när han på måndagen la fram sin utredning om flyget i Stockholmsregionen.

Utbyggnaden behövs framför allt för att flygandet ökat snabbt de senaste åren och väntas öka minst lika fort framöver. Prognoserna pekar på närmast en fördubbling fram till 2040 och då handlar det nästan uteslutande om utrikesresande.

För att klara ökningen behövs en kraftig utbyggnad av Arlanda. Enligt Anders Sundström måste

regeringen omedelbart dra igång arbetet som bland annat innebär att Arlanda får en fjärde start- och landningsbana.

Med en fjärde bana, öster om och parallellt med den tredje banan, ökar kapaciteten från 84 till 120 starter och landningar i timmen. Det räcker mer än väl för att klara det ökade flygandet.

Det räcker också för att man ska kunna stänga Bromma flygplats och flytta över trafiken till Arlanda. Och det är precis vad Anders Sundström vill göra.

Staten hyr för närvarande marken där Bromma flygplats ligger av Stockholms stad. Men kontraktet gäller bara till 2038 och när det löper ut vill Sundström att flyget vid Bromma ska vara historia.

**Argumenten för att lägga ned Bromma är väl kända.** Stockholm växer snabbt och behöver mer bostäder. På Bromma finns det plats för 30 000 nya bostäder.

Ju mer Stockholm växer, desto svårare blir det också att argumentera för att ha en central flygplats som skapar bullerstörning-

ar för många. Flygplatsen orsakar dessutom ständigt politiska bråk och låsningar som rätt många skulle vara glada att slippa.

Så då låter det ju galant att lösa Brommaproblemet genom att flytta allt Stockholmsflyg till Arlanda. Det skulle dessutom stärka Arlandas roll som en navflygplats dit många flyger för att byta och flyga vidare till något annat ställe.

**Av det senare skälet** säger utredningen också nej till att satsa på Skavsta. Arlanda blir attraktivt genom att så många som möjligt flyger därifrån. Då vill man inte splittra trafiken på fler flygplatser.

Ett stärkt Arlanda är viktigt inte minst för näringslivet som behöver bra förbindelser och för Stockholms möjligheter att locka till sig utländska företag. Enligt Anders Sundström har Arlanda här halkat efter andra nordiska flygplatser som Köpenhamn och Helsingfors.

Men en utbyggnad av Arlanda är inte gratis och det räcker naturligtvis inte med att bara bygga en fjärde bana. För att klara dubbelt så många passagerare krävs

det också nya taxibanor, uppställningsplatser för flygplanen och nya terminaler. Möjligen blir det någon form av satellit-terminal intill den nya banan som i så fall knyts ihop med resten av flygplatsen med ett flygplatståg.

**Det statliga** flygplatsbolaget Swedavia räknar grovt med att bara flygplatsutbyggnaden går på 30-35 miljarder kronor. Till det kommer att förbindelserna till

”**Argumenten för att lägga ned Bromma är väl kända.**

Arlanda måste förbättras med fler filer på E4:an, nya stationer vid Arlanda och så vidare.

Vad totalkostnaden blir är det ingen som vet just nu. Däremot är det uppenbart att det behöver gå snabbt om det ska fungera.

Blir det en ny fjärde bana med allt det övriga kommer hela Arlanda flygplats att behöva göra en ny miljöprövning. Det är en process som beräknas ta tio år.

Till det kan man lägga allt planeringsarbete som först måste göras och sedan också själva byg-

get. Någonstans kring 20 år beräknas det hela ta och om allt skulle gå med rekordfart kanske Anders Sundströms förhoppningar håller om att en fjärde bana kan vara klar 2035.

Då skulle man också hinna fasa in den nya banan och flytta trafiken från Bromma innan det är dags att stänga där. Fast det är många om och men och än har regeringen inte slagit fast hur arbetet ska gå vidare.

**Finansieringen blir** i sig också en stor utmaning. Kostnaden för Arlanda ska vägas mot andra stora infrastrukturprojekt som är på gång. Bara för Stockholms del är det nya tunnelbane- och spårsvägslinjer som är med och slåss om pengarna liksom en östlig vägförbindelse som bara den beräknas gå på 18 miljarder kronor, även om den kan betalas av vägavgifter.

Till det kommer det mest gigantiska projektet av alla, planerna på att bygga nya banor för höghastighetståg. Projektet är kraftigt ifrågasatt och sannolikheten för att de banorna ska byggas lär inte öka om politikerna bestämmer sig för att lösa Brommafrågan en gång för alla och satsa pengarna på Arlanda.

**Tomas Augustsson** är reporter på SvD Näringsliv.  
[tomas.augustsson@svd.se](mailto:tomas.augustsson@svd.se)