

# Markanvändning på Arlanda

- En fallstudie av Stockholm - Arlanda Airport och fenomenet Airport Cities

Andréas Björnsson  
Jacob Karlsson

Fastighetsvetenskap, Institutionen för teknik och samhälle  
Lunds Tekniska Högskola  
Lunds Universitet

copyright © Andréas Björnsson och Jacob Karlsson  
Fastighetsvetenskap  
Lunds Tekniska Högskola  
Lunds Universitet  
Box 118  
221 00 Lund

ISRN/LUTVDG/TVLM 10/5198 SE

## Markanvändning på Arlanda

En fallstudie av Stockholm – Arlanda Airport och fenomenet Airport Cities

### Land use on Arlanda

A case study of Stockholm – Arlanda Airport and Airport Cities

---

#### **Examensarbete utfört av/Master of science Thesis by:**

Andreas Björnsson, Civilingenjörsutbildning, Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola  
Jacob Karlsson, Civilingenjörsutbildning, Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola

#### **Opponent/Opponent:**

Magnus Källström, Civilingenjörsutbildning, Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola  
Karl Rüter, Civilingenjörsutbildning, Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola

#### **Handledare/Supervisor:**

Ulf Jensen, Professor på avdelning för fastighetsvetenskap, LTH, Lunds universitet

#### **Examinator/Examiner:**

Ingemar Bengtsson, Universitetslektor på avdelning för fastighetsvetenskap, LTH, Lunds universitet

---

**Nyckelord:** Arlanda, markanvändning, Airport Cities, besittningsskydd, tomträtt, hyra, arrende



## Abstract

Sigtuna Arlanda 2:1 contains Sweden's largest airport, Stockholm – Arlanda Airport. Swedish Civil Aviation Administration, Luftfartsverket, stands as owner to the almost 30 km<sup>2</sup> large property that holds operations from civil aviation and communications to offices and trading. The land owner works from the stance of policy that no utter of land is to be made but instead, for starting-up businesses, uses one of the three alternatives site-leasehold right, lease or rent. In the present situation large reforms are taking place on the property due to the international trends where airports become Airport Cities. The combination of public operations and commercial actors that this phenomenon gives rise to, together with current use of land gives an interesting foundation for further studies.

This master thesis's purpose is to investigate and describe the land use on the property of Sigtuna Arlanda 2:1, under the condition that Luftfartsverket is the sole owner of the property. Here is presented how Sigtuna Arlanda 2:1 is presently exploited at the same time that questions about the selected types of ownership is being answered. The master thesis also aims to investigate what possibilities Arlanda has to develop into an Airport City.

As a source for the rapport lies a description of how Sigtuna Arlanda 2:1 is exploited. This has been investigated with the help of plans, maps and aerophotos and is being presented graphically as well as in writing. A simple valuation of the property's value has been made as a complement to the above. Stefan Stenberg, head of Arlanda Real Estate, has provided the master thesis with basic data as well as answered questions regarding the organizational structure of Arlanda and its' use of land. The laws of site-leasehold right, lease and rent has been presented to more easily understand the selected land policy. We have through studies of literature looked at the underlying theories behind Airport Cities and later compared these with our case study of Arlanda.

Luftfartsverket does not stipulate protection of tenancy for the tenants at Sigtuna Arlanda 2:1 in their contracts. As a result of this Luftfartsverket gets an operating freedom and the tenant loses his safety. The far most used form of tenure today is rent, which means that Luftfartsverket has to construct the building by themselves and then rent it out. This is done to increase the land value as far possible. This result in Luftfartsverket themselves being forced to finance the construction and this can be done by lending money from the Swedish National Debt Office to current repo rate.

For an Airport City to develop it takes excellent transportation and communication abilities. Accessibility is the controlling factor and this makes Arlanda with its' well developed traffic construction projects to a strong candidate for an Airport City. In order to assimilate the economical profits that occur with an Airport City, a large access to land is of great importance.



## Sammanfattning

Sigtuna Arlanda 2:1 hyser Sveriges största flygplats, Stockholm – Arlanda Airport. Luftfartsverket står som ägare till den nästan 30 km<sup>2</sup> stora fastigheten vilken rymmer verksamheter från luftfart och kommunikationer till kontor och handel. Markägaren arbetar efter ståndpunkten att ingen avyttring av mark ska ske, utan använder istället vid nyetablering de tre alternativen; tomträtt, arrende och hyra. Det sker i dagsläget stora förändringar inom fastigheten till följd av den internationella trend där flygplatser blir till flygplatsstäder. Den kombination av offentlig verksamhet och kommersiella aktörer som fenomenet ger upphov till, tillsammans med rådande markanvändning ger en intressant grund för vidare studier.

Syftet med examensarbetet är att utreda och beskriva markanvändningen på fastigheten Sigtuna Arlanda 2:1, utifrån förutsättningen att Luftfartsverket är ensam ägare till densamma. Här redogörs för hur Sigtuna Arlanda 2:1 är exploaterat i dagsläget samtidigt som frågor kring de valda upplåtelseformerna besvaras. Examensarbetet syftar även till att utreda vilka möjligheter Arlanda har att utvecklas till en Airport City.

Till grund för arbetet ligger en beskrivning av hur Sigtuna Arlanda 2:1 är exploaterat. Detta har undersökts med hjälp av planer, kartor samt flygfoton och presenteras dels grafiskt men även i skrift. Som ett komplement till detta har det även gjorts en enklare värdering av fastigheten. Stefan Stenberg, chef Arlanda Fastigheter, har försett examensarbetet med underlag samt svarat på frågor rörande Arlandas organisation och markanvändning. För att lättare förstå den valda markanvändningen har lagreglerna kring tomträtt, arrende och hyra presenterats. Vi har genom litteraturstudier undersökt teorierna bakom Airport Cities, vilka vi sedan jämfört med vår fallstudie av Arlanda.

Vid nyetablering inom Sigtuna Arlanda 2:1 genom hyra eller arrende avtalar Luftfartsverket bort besittningsskyddet för hyresgästen eller arrendatorn. Detta leder till en stor handlingsfrihet från Luftfartsverkets sida och en sämre säkerhet för de privata aktörerna. Det är främst hyra som används i dagsläget, då genom att Luftfartsverket själva bygger den aktuella byggnaden för verksamheten, vilken sedan hyrs ut. Detta för att kunna förädla markvärdet så långt möjligt. En följd av detta blir att Luftfartsverket själva måste finansiera byggnationen och detta kan göras genom lån av riksgälden, till reporäntan.

För att en Airport City ska kunna utvecklas krävs utmärkta transport- och kommunikationsmöjligheter. Tillgängligheten är den styrande faktorn och Arlanda ligger här mycket bra till med väl utbyggda trafikanläggningar. En god markreserv, lik den som finns på Arlanda, underlättar även för en kontroll av utvecklingen samt möjligheten att tillgodogöra sig en del av de ekonomiska vinster som uppstår i och med en Airport City.





## Förord

Idén till detta examensarbete föddes under ett möte med professor Ulf Jensen. Resan har sedan dess varit spännande, intensiv samt lärorik, men också bitvis jobbig. Då vi båda två vid början av arbetet hade fått jobb med start i augusti/september, har det inte funnits någon tid till semester. Nu börjar sommaren gå mot sitt slut och arbetet börjar bli färdigt. Det är med blandade känslor vi nu står inför resan ut i arbetslivet. Vi är båda väldigt glada över våra jobb och tycker det ska bli spännande, men tiden härifrån LTH kommer att bli saknad.

Vi vill rikta ett stort tack till vår handledare Ulf Jensen som inte enbart kom på idén utan även har varit till stor hjälp under arbetets gång genom givande och roliga möten. Ett stort tack går ut till Stefan Stenberg, chef på Arlanda Fastigheter, för den hjälp han har bidragit med. Fredrik Warnquist är värd ett tack för den hjälp han har givit oss under arbetets gång. Vidare vill vi tacka våra klasskamrater som också har skrivit examensarbete under sommaren, för alla roliga raster och samtal vi haft, nu sluts cirkeln. Ett tack går även ut till alla övriga som på något sätt varit delaktiga under arbetets gång. Sist men inte minst vill vi tacka hela avdelningen för fastighetsvetenskap, för dessa fyra år. Studierna hade inte varit lika roliga och gått lika fort utan all hjälp och trevliga samtal från samtliga medarbetare på avdelningen.

Lund den 22 juli 2009

Andréas Björnsson

Jacob Karlsson



---

## Innehållsförteckning

1	Inledning .....	19
1.1	Bakgrund.....	19
1.2	Syfte .....	19
1.2.1	Frågeställningar.....	19
1.3	Metod .....	20
1.4	Avgränsningar.....	22
1.5	Källkritik.....	22
2	Arlanda.....	23
2.1	Historik .....	23
2.2	Fastighetsbildning.....	23
2.3	Exploatering på Arlanda 2:1 .....	25
2.3.1	Område 1.....	26
2.3.2	Område 2.....	28
2.3.3	Område 3.....	29
2.3.4	Område 4.....	30
2.3.5	Område 5.....	30
2.3.6	Område 6.....	31
2.4	Kommunikationer .....	32
2.5	Planer för framtiden .....	34
2.5.1	Fördjupad översiktsplan.....	34
2.5.1.1	Zon A .....	36
2.5.1.2	Zon B .....	36
2.5.1.3	Zon C .....	36
2.5.1.4	Zon D .....	36
2.5.1.5	Zon E.....	36
2.5.1.6	Zon F.....	37
2.5.1.7	Zon G .....	37
2.5.2	Planer för vägnätet .....	37
2.6	Värdering av Stockholm – Arlanda Airport.....	37
2.6.1	Arlandas EBITDA.....	38
2.6.2	Värdering .....	38

## Markanvändning på Arlanda

3	Airport Cities .....	41
3.1	Uppkomst av städer.....	41
3.2	Central Place Theory (CPT).....	41
3.3	Uppkomsten av Airport Cities .....	42
3.4	Vad krävs för att en Airport city ska existera?.....	43
3.4.1	Utformning.....	43
3.4.2	Nödvändiga funktioner .....	45
3.5	Utvidgningen från Airport City till Aerotropolis .....	45
3.6	Stockholm Airport City.....	47
3.7	Framtiden för flygplatsstäder .....	48
3.8	Jämförelse med Stockholm – Arlanda Airport.....	48
4	Arlanda och Luftfartsverket .....	51
4.1	Struktur .....	51
4.2	Ekonomi .....	54
5	Markhantering.....	55
5.1	Äganderätt.....	55
5.2	Tomträtt.....	55
5.3	Hyra.....	57
5.3.1	Indirekt besittningsskydd .....	57
5.4	Arrende .....	58
5.4.1	Vad kan avtalas bort.....	58
5.4.2	Arrendatorns besittningsskydd.....	59
5.4.3	Besittningsbrytande grunder .....	59
5.4.4	Arrendatorns rättigheter vid en korrekt uppsägning .....	60
5.4.5	Besittningsskydd på Arlanda .....	60
5.4.6	Belåning vid arrende .....	60
5.5	Nyttjanderätter på Arlanda.....	60
5.6	Värdeutveckling av mark .....	62
5.7	Markpolicy på Arlanda .....	63
5.7.1	Nyetablering på Arlanda .....	63
5.8	Finansiering.....	64
6	Diskussion.....	65
6.1	Markanvändningen på Arlanda.....	65

## Markanvändning på Arlanda

---

6.2	Ekonomiska konsekvenser av markpolicyn .....	66
6.3	Airport City .....	67
7	Slutsats och egna reflektioner .....	69
8	Källförteckning .....	71
8.1	Litteratur .....	71
8.2	Planer .....	71
8.3	Artiklar .....	72
8.4	Databaser .....	72
8.5	Elektroniska Källor .....	72
8.6	Offentligt tryck - Propositioner .....	74
8.7	Muntliga Källor/E-post .....	74

Bilaga1: Sammanställning av flygplatsförsäljningar mellan 2000-2005



**Figurförteckning**

Tabell 1: Sammanfattning av metodernas huvudsyfte, typ av data och arbetsätt .....	20
Bild 1: Karta över Sigtuna Arlanda 2:1.....	24
Bild 2: Sigtuna Arlanda 2:1 indelat i sex stycken områden .....	25
Bild 3: Norra delen av område 1 .....	26
Bild 4: Södra delen av område 1 .....	26
Bild 5: Idéskiss över planområdet.....	27
Bild 6: Planområdet markerat. ....	27
Bild 7: Område 2.....	28
Bild 8: Område 3.....	29
Bild 9: Område 4.....	30
Bild 10: Område 5.....	30
Bild 11: Område 6.....	31
Bild 12: Planområde .....	32
Bild 13: Vägnät kring Arlanda med uppskattad trafikmängd 2030 .....	32
Bild 14: Järnvägsspår kring Arlanda med planer på framtida utbyggnad.....	33
Bild 15: Planområdet för den fördjupade översiktsplanen över Arlandaområdet.....	34
Bild 16: Zonernas avgränsning .....	35
Bild 17: Zonernas avgränsning och innehåll.....	36
Bild 18: Städernas placering i förhållande till varandra med omgivande hinterland.....	41
Bild 19: Schematisk bild över en Airport City med Aerotropolis.....	44
Bild 20: Samverkan mellan en flygplats och ett flygplatssamhälle. ....	46
Bild 21: Projekteringsområden vid Stockholm Airport City .....	47
Diagram 1: Export och import av varor och tjänster 1950 – 2008 ( i relation till BNP procent löpande priser).....	48
Bild 22: LFV Organisationsschema, Styrelse .....	51
Bild 24: LFV Organisationsschema, Avdelning .....	52
Bild 23: LFV Organisationsschema, Division .....	52
Bild 25: LFV Organisationsschema, Enhet.....	53
Diagram 3: Intäktsfördelning kommersiella produkter koncernen .....	54
Diagram 2: Rörelseintäkter LFV, mkr .....	54
Tabell 3: Tomträtter .....	61
Bild 26: Markens värdeutveckling vid exploateringsprocessen.....	62





## Lagar

Följande lagar med förkortningar har använts i examensarbetet.

JB	Jordabalken (1970:994)
FBL	Fastighetsbildningslagen (1970:988)
RF	Regeringsformen (1974:152)

## Förkortningar

Arlanda – *Stockholm - Arlanda Airport*

LFV – *Luftfartsverket*

Arlanda 2:1 - *Sigtuna Arlanda 2:1*



# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Sedan riksdagsbeslutet 1946 om att bygga en ny storflygplats vid Halmsjön i Sigtuna kommun har området ständigt varit under utbyggnad. Flygplatsen är i dagsläget känd som Stockholm – Arlanda Airport och är Sveriges största flygplats med över 18 miljoner passagerare årligen. Arlanda är belägen på fastigheten Arlanda 2:1, en nästan 30 km<sup>2</sup> stor fastighet som ägs av LFV, det vill säga staten. LFV har under årens lopp haft som policy att inte sälja av någon mark utan själva äga och förvalta marken kring Arlanda. LFV erbjuder tre upplåtelseformer vid nyetablering inom fastigheten, tomträtt, hyra och arrende. Det är främst hyra som används i dagsläget för fastighetens kommersiella aktörer. Det har blivit allt viktigare för flygplatser att genom intäkter från kommersiella aktörer hålla nere flygtrafikavgifterna och därigenom göra flygplatsen mer attraktiv för flygbolagen. Denna utveckling har gjort att flygplatser nu är mer än bara luftfart. I dagsläget finns det bland annat affärer, restauranger, caféer, kontor, gym, hotell, konferenslokaler, banker och dagis på flertalet av världens flygplatser och Arlanda är inget undantag. Fenomenet har fått namnet Airport Cities, direkt översatt flygplatsstäder, och innebär att flygplatserna alltmer börjar få samma utseende och funktion som vanliga städer. Hur fungerar då markanvändningen på en fastighet som Arlanda 2:1 där det blir allt viktigare med kommersiella aktörer samtidigt som staten är ensam ägare till hela fastigheten? Kommer Arlanda att utvecklas till en så kallad flygplatsstad och vad skulle det statliga ägandet innebära för processen?

## 1.2 Syfte

Detta examensarbete syftar till att utreda och beskriva markanvändningen på fastigheten Arlanda 2:1, utifrån förutsättningen att Luftfartsverket är ensam ägare till densamma. Vidare utreds möjligheterna för Arlanda att utvecklas till en så kallad Airport City.

### 1.2.1 Frågeställningar

- Hur är Arlanda exploaterat i dagsläget?
- Vilka upplåtelseformer finns i nuläget på Arlanda?
- Finns det någon grundläggande tanke bakom det sätt på vilket exploatering sker på Arlanda?
- Finns det något ekonomiskt förhållningssätt i utvecklingen av marken?
- Hur förhåller sig det juridiska skyddet mellan de upplåtelseformerna som används på Arlanda?
- Vilka blir konsekvenserna av den valda markpolicyn?
- Vad talar för en Airport City vid Arlanda?

### 1.3 Metod

Examensarbetet har utförts med en handledare och examinator på Avdelningen för fastighetsvetenskap inom institutionen för Teknik och samhälle på Lunds Tekniska Högskola. Redovisningen sker genom en skriftlig rapport, muntlig redovisning samt en populärvetenskaplig artikel.

Det finns fyra relevanta och generella metoder för examensarbeten inom tillämpade vetenskapsområden, kartläggning, fallstudie, experiment och aktionsforskning. Deras huvudsyfte, primärdata samt arbetsätt beskrivs i tabell 1<sup>1</sup>.

Metod	Huvudsyfte	Primärdata	Arbetsätt
Kartläggning	Beskrivande	Kvantitativ	Fix
Fallstudie	Utforskande	Kvalitativ	Flexibel
Experiment	Förklarande	Kvantitativ	Fix
Aktionsforskning	Problemlösande	Kvalitativ	Flexibel

**Tabell 1: Sammanfattning av metodernas huvudsyfte, typ av data och arbetsätt**

*Källa: Höst, Regnell, Runeson, 2006*

Den metod som har använts och är mest fördelaktig för vårt arbete är en fallstudie och bygger på en studie av Arlanda flygplats, där organisationen, markpolicyn och exploateringen är utredd. Fenomenet flygplatsstäder har utforskats och jämförts med Arlanda. Ett flexibelt arbetsätt krävdes då vi under studiens gång stötte på problem och nya intressanta frågeställningar och därmed var tvungna att göra avvikelser från den ursprungliga projektplanen. Arbetet utgörs till största delen av beskrivande text, alltså kvalitativ data, kvantitativ data förekommer i liten utsträckning.

En litteraturstudie ligger till grund för arbetet och utgör den största delen av datainsamlingen. För att få en bild av hur Arlanda är exploaterat har den fördjupade översiktsplanen över Arlanda, detaljplaner, fastighetsregistret, kartor och flygfoton studerats. Egna bilder och kartor har gjorts i Arc Cadastre för att lättare åskådliggöra Arlandas exploatering. Den fördjupade översiktsplanen och detaljplaner har vidare använts för att ge en bild åt de framtidsplaner som finns för Arlanda med omnejd. Genom vetenskapliga artiklar och böcker har begreppet flygplatsstäder undersökts för att sedan jämföras med Arlanda flygplats. Prediktionerna gällande huruvida Arlanda kan utvecklas till en flygplatsstad är baserade på hur Arlanda ser ut i dagsläget samt vilka planer som finns för framtiden. En enklare värdering av Arlanda gjordes genom en ortspris/avkastningsvärdering. Till grund för detta låg en artikel<sup>2</sup>, jämförelse med försäljningar av andra flygplatser samt mejlkontakt med författaren till ovannämnda artikel. Valet att inte använda produktionskostnadsmetoden beror på att den metoden

<sup>1</sup> Höst, Regnell, Runeson, 2006, sid 30-31

<sup>2</sup> Poole, 2006

## Markanvändning på Arlanda

---

inte hade lämpat sig lika väl vid en värdering av Arlanda. Grundidén bakom den metoden är ”värde utifrån nedlagda kostnader”<sup>3</sup>. Värdet hade alltså inte återspeglat framtida nyttor som finns inom en verksamhet som flygplatser. En ren ortsprisanalys hade varit svår att genomföra då flygplatserna i stor grad varierar samtidigt som utbudet är begränsat.

Ett möte på Arlanda med Stefan Stenberg, chef Arlanda Fastigheter, gav information kring strukturen på hur Arlanda styrs samt på vilket sätt markanvändningen inom fastigheten fungerar. För att lättare förstå tanken bakom markanvändningen undersöktes hur statliga verk lånar pengar samt aktuella lagrum och litteratur kring arrende, tomträtt och hyra. En kontinuerlig kontakt med Stefan Stenberg genom telefon och mejl har hållits och han har svarat på flertalet frågor som dykt upp under arbetes gång. Elektroniska källor har använts till information såsom årsredovisningar och fakta rörande Arlanda.

Samtliga detaljplaner inom fastigheten har inte redovisats på djupet, det är främst de som ännu inte är genomförda som tas upp och diskuteras i arbetet. Detta för att ge en bild av i vilken riktning Arlanda är på väg, vilket används som underlag till diskussionen kring flygplatsstäder. Beskrivningen kring äganderätt, tomträtt, hyresrätt och arrende har begränsats till att beröra aktuella lagrum som är av vikt för detta arbetes syfte. Främst de grundläggande lagarna kring varje upplåtelseform samt lagar och bestämmelser som berör besittningsskyddet har beaktats.

Det finns information som vi inte har kunnat ta del av som hade kunnat vara av betydelse för arbetet. Arrende-, tomträtts- samt hyresavtalen lämnades inte ut på grund av sekretess. Istället fick vi information rörande besittningsskyddet vilket till stora delar var lika hjälpsamt då det gav oss en bild över vad det innebär att arrendera mark eller hyra lokaler på Arlanda. Det hade dock varit bra att studera ett avtal i sin helhet för att få en tydligare bild över hur de arbetar på Arlanda. För att se om någon ersättning utgår vid uppsägning av tomträtt hade tomträttsavtalen varit av intresse. Vidare fick vi inte ta del av Arlandas ekonomi på grund av tidigare problem i samband med utlämnande av denna för examensarbete. Vi fick istället använda oss av hela LFV-koncernens ekonomiska beräkningar. Detta försvårade bland annat värderingen av Arlanda och gjorde den mindre precis. Dessutom hade informationen varit till nytta för att ge en tydligare bild av division Stockholm innehållande Arlanda.

---

<sup>3</sup> Institutet för värdering av fastigheter & Samfundet för fastighetsekonomi, 2008 sid 292

#### **1.4 Avgränsningar**

Arbetet behandlar på vilket sätt Luftfartsverket agerar i markanvändningsfrågor vid etablering av nya verksamheter. Inriktningen ligger alltså främst på de juridiska frågorna och fokuserar inte på vilken typ av verksamhet som etablerar sig inom fastigheten. Arbetet syftar inte till att utreda de olika lagar som styr verksamheten på fastigheten utan istället hur dessa lagar påverkar markanvändningen.

I de avsnitt som tar upp Arlandas förutsättningar för att bli en flygplatsstad är det just förutsättningarna samt möjligheterna till utveckling och inte ett förslag till utvecklingsplan som avses.

#### **1.5 Källkritik**

Redogörelsen för Arlandas exploatering hade kunnat göras mer omfattande vid hjälp från Luftfartsverket. Dock har av säkerhetsskäl detta inte varit möjligt.

Eftersom vi haft en begränsad tillgång till ekonomiskt material från Arlanda, på grund av sekretess, har vissa djupare analyser inte varit möjliga.

Forskningen kring flygplatsstäder är relativt ung och begränsad till ett fåtal personer. En större bredd av källor hade varit att föredra.

## 2 Arlanda

*I detta avsnitt ges en beskrivning av Arlanda i ord och bild. Inledningsvis ges en kort historisk tillbakablick av Sveriges största flygplats följt av en redogörelse för hur Arlanda är exploaterat. Därefter följer de framtidsplaner som finns för området. För att ge en uppfattning kring värdet på Arlanda har avslutningsvis en enklare värdering gjorts.*

### 2.1 Historik

När riksdagen 1946 beslutade om anläggandet av Arlanda, gjordes det i samband med ett ståndtagande att Bromma flygplats inte längre ansågs kunna möta trycket av en allt större flygtrafik. På grund av en ansträngd ekonomi fick exploateringen en något trevande start och den första betongbanan från 1952, höll inte måttet för modernt flyg och blev känd under öknamnet puckelbanan. 1957 beviljade riksdagen 153 miljoner kronor för anläggandet av en ny bana på Arlanda<sup>4</sup>. Strax därefter började byggnationen av bana 1 som stod klar 1959, i och med det kom flygtrafiken på Arlanda igång på allvar. 1962 skedde den officiella invigningen av Arlanda. Efter det tillkommer nya passagerarhallar på flygplatsen och verksamheten utökas. Nuvarande terminal 5 invigs 1976 och all utrikestrafik flyttas till den nya terminalen. 1993 tas SkyCity i drift med bland annat hotell- och konferensverksamhet. En ökning i konjunkturen och flygresandet i mitten på 90-talet gjorde att Bana 3 började byggas 1998 och stod klar att tas i drift 2003.<sup>5</sup>

Arlanda är i dagsläget Sveriges största flygplats och utvecklingen fortsätter. Flygplatsen har idag 3 start- och landningsbanor (3 300 m, 2 500 m, 2 500 m) och fyra terminaler. Arlanda sysselsätter i nuläget omkring 15 000 personer vilka bland annat arbetar i något av flygplatsens 4 hotell, 49 butiker och 35 barer och caféer. 2008 betjänade flygplatsen 18,1 miljoner passagerare varav 13,3 miljoner valde att resa utrikes.<sup>6</sup>

### 2.2 Fastighetsbildning

Arlanda flygplats finns belägen på fastigheten Arlanda 2:1 i Sigtuna kommun. Fastigheten har en totalareal på cirka 29,867 km<sup>2</sup> där 29,627 km<sup>2</sup> utgör landareal och resterande 0,24 km<sup>2</sup> utgör vattenareal.<sup>7</sup> En jämförelse kan göras med Burlöv kommun som är Sveriges näst minsta kommun till ytan med cirka 19 km<sup>2</sup> landareal. Bild 1 visar en karta över fastigheten Arlanda 2:1 där fastighetsgränsen har markerats för att lättare kunna få en uppfattning om fastighetens storlek.

---

<sup>4</sup> prop. 1957:185

<sup>5</sup> Historiska fakta om Stockholm-Arlanda Airport, 2009

<sup>6</sup> Fakta om Arlanda, 2009

<sup>7</sup> FastighetSök, 2009



*Bild 1: Karta över Arlanda 2:1*

LFV förvärvade fastigheten 1947<sup>8</sup>. Då var fastigheten inte lika stor som i dagsläget, men investeringar från LFV:s sida har gjort att mark fastighetsreglerats in i Arlanda 2:1 och utökat arealen. Anledningen till att LFV valt att lägga Arlanda på en stor fastighet motiveras med den administrativa belastning det skulle innebära med ett flertal mindre fastigheter.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> FastighetSök, 2009

<sup>9</sup> Stenberg, 2009



### 2.3 Exploatering på Arlanda 2:1

För att lättare kunna få en överblick av fastigheten och hur denna är exploaterad, har den delats in i sex områden utefter rullbanor och befintlig byggnation, se bild 2. Områdena benämns 1-6 för att inte förväxlas med zonerna från den fördjupade översiktsplanen (se 2.5.1). Vissa områden har högre exploateringsgrad än andra, då främst kring Cargo City, terminalerna och SkyCity. Vidare undersöks en del av områdena av den fördjupade översiktsplanen då sannolikheten är stor att dessa ska exploateras (se mer i 2.5.1).

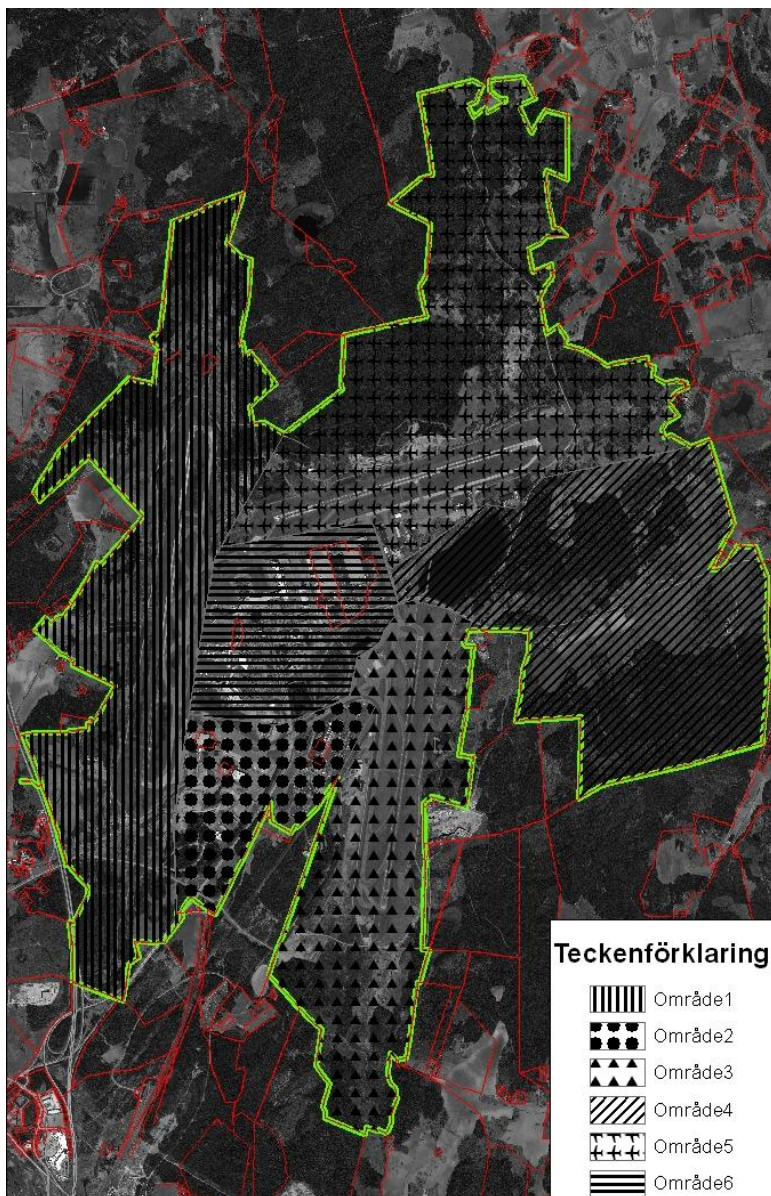


Bild 2: Sigtuna Arlanda 2:1 indelat i sex stycken områden

### 2.3.1 Område 1

Det valda området innefattar rullbana 1 med markområden norr och söder om denna. Marken norr om bana 1 är oexploaterad förutom järnvägsspåret mellan Uppsala och Arlanda vars tunnel in mot SkyCity börjar där. Nordvästra delen är även den obebyggd förutom ett bostadshus vilket är i LFV:s ägo<sup>10</sup>. Väster om bana 1 ligger ett mindre antal gårdar samt Märsta brandstation och ett gymnasium (utmärkt med ett B på bild 4). Söder om brandstationen är en glykol- och miljöanläggning upprättad.<sup>11</sup> Direkt söder om bana 1 finns det förutom vägar ingen bebyggelse.



*Bild 3: Norra delen av område 1*

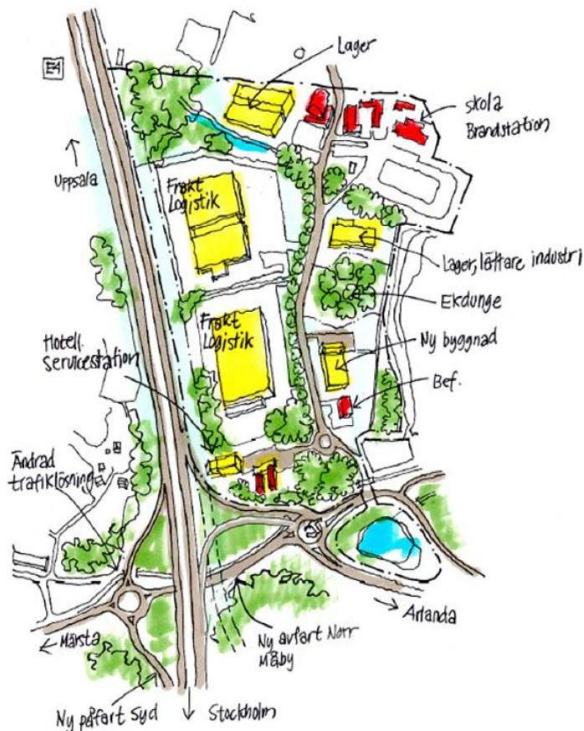


*Bild 4: Södra delen av område 1*

<sup>10</sup> FastighetSök, 2009

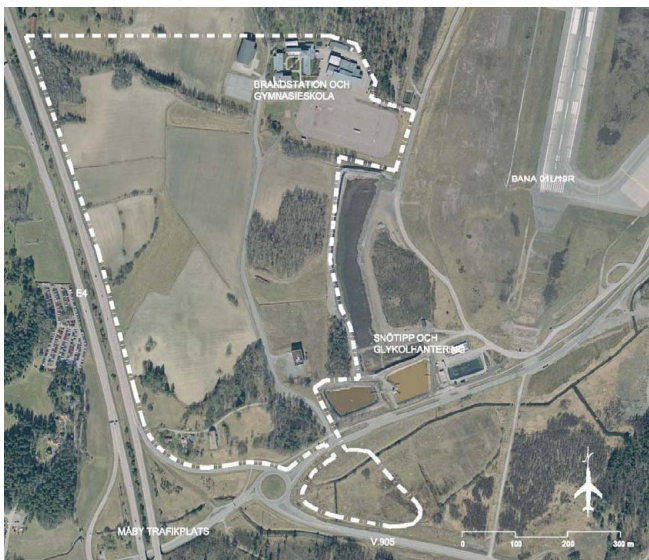
<sup>11</sup> Fördjupad Översiktsplan över Arlandaområdet , 2006, sid 80

## Markanvändning på Arlanda



**Bild 5: Idéskiss över planområdet.**

En detaljplan som berör 40 hektar i sydvästra delen av området är framtagen men har ännu inte vunnit laga kraft. Detaljplanen syftar till att möjliggöra en exploatering av logistik- och serviceverksamheter i anknäring till Cargo City (se mer 2.3.2). Verksamheten kommer till största delen bestå av lager men även serviceverksamheter såsom bensinstation och lastbilsuppställning skall rymmas inom området. I anslutning till Måby trafikplats möjliggör planen en etablering utav ett hotell. En idéskiss över planområdet kan ses i bild 5, där det finns illustrerat hur området är tänkt att se ut efter exploatering. Bild 6 visar ett flygfoto över planområdet, södra delen av bana 1 syns till höger i bilden.<sup>12</sup>



**Bild 6: Planområdet markerat.**

Källa: Detaljplan för del av Stockholm - Arlanda flygplats mm, 2009

<sup>12</sup> Detaljplan för del av Stockholm - Arlanda flygplats mm, 2009

### 2.3.2 Område 2

Området ligger mellan södra delen av bana 1 och mellersta delen av bana 3, och är till stor del exploaterat. Cargo City är beläget i västra delen av området, kring de med tomträtt upplåtna fastigheterna, utmärkta som 1 och 2 i Bild 7. Flygfrakt och logistik är verksamhetsområdena inom Cargo City. De två fastigheterna 1 och 2 är upplåtna med tomträtt vilken innehåses av Nordic Airport Properties, där ändamålet för den första är flygfrakt och för den andra kontor/flygfrakt<sup>13</sup>. En bränsledepå är belägen i södra delen av området vid B. Östra delen består till största delen av parkering i form av personal- och långtidsparkeringar. SAS flygakademi, biluthyrning och en luftrumskontrollcentral finns även inom området.<sup>14</sup> Fastighet nummer 3 är SAS Radisson Hotell, även den är upplåten med tomträtt<sup>15</sup>. En detaljplan för Cargo City är antagen och delar av den är genomförd.<sup>16</sup>

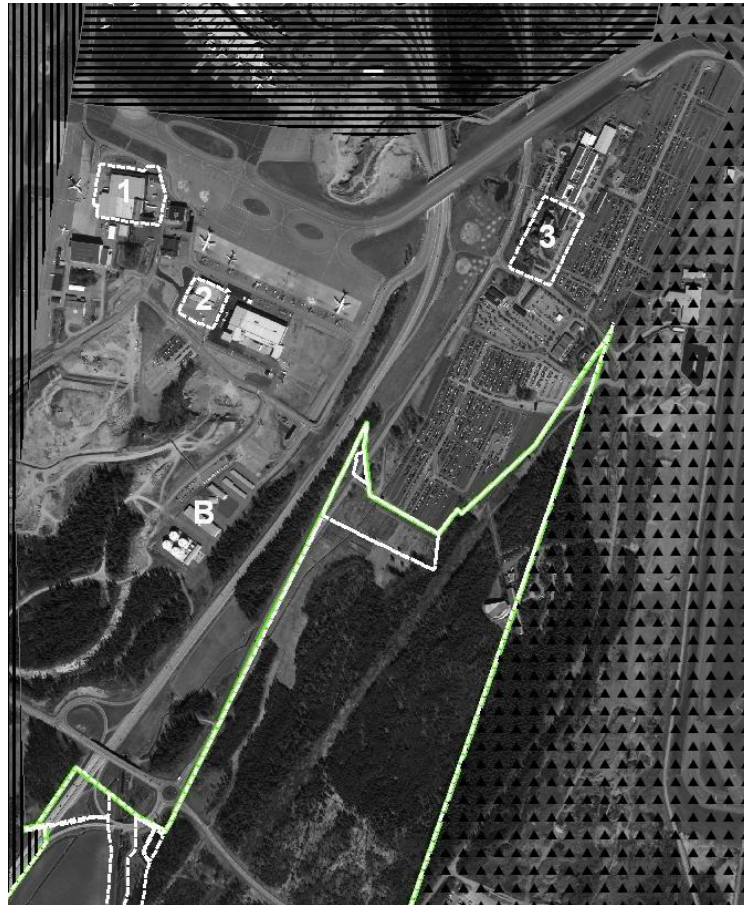


Bild 7: Område 2

<sup>13</sup> FastighetSök, 2009

<sup>14</sup> Fördjupad Översiktsplan över Arlandaområdet, 2006, sid 82

<sup>15</sup> FastighetSök, 2009

<sup>16</sup> Detaljplan för Cargo City, södra fraktområde vid Arlanda flygplats, 2003

### 2.3.3 Område 3

Rullbana 3 tar upp större delen av området, som förutom denna till stor del är oexploaterad. En brandstation och byggnader för flygplatservice finns till väster om banan i direkt anslutning till område 2<sup>17</sup>. Området söder om bana 3 är oexploaterat. Någon detaljplan för området har inte upprättats.



*Bild 8: Område 3*

---

<sup>17</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 82

#### 2.3.4 Område 4

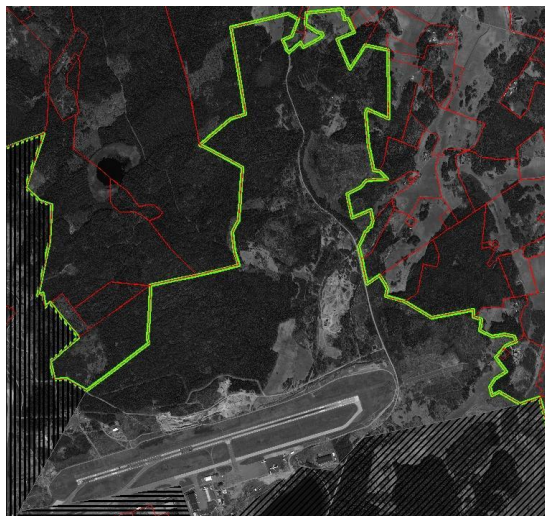
Område 4 har låg exploateringsgrad och inga planer på utökad bebyggelse genom detaljplan finns. Kring halmsjön i västra delen av området finns en fjärrkylanläggning som producerar centralkyla för terminalerna samt SkyCity. Vid sydöstra delen av sjön finns en upplagsyta.<sup>18</sup> Ett flertal bostadshus och jordbruksmark som ägs av LFV<sup>19</sup> finns längsmed den väg som korsar området från väster till öster.



*Bild 9: Område 4*

#### 2.3.5 Område 5

Även detta område är till stor del oexploaterat, rullbana 2 ligger i södra delen. I anslutning till bana 2 ligger ett hangarområde med möjlighet till utökning<sup>20</sup>. Marken norrut är oexploaterad och består till största delen av skogsmark. Någon detaljplan för området är inte upprättad.



*Bild 10: Område 5*

<sup>18</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 81

<sup>19</sup> FastighetSök, 2009

<sup>20</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 81

### 2.3.6 Område 6

Området är till stor del exploaterat och utgör kärnan av Arlanda flygplats. I östra delen ligger två fastigheter, nummer 2 och 3 i bild 11, vilka är upplåtna med tomträtt. Fastighet nummer 2 är Sigtuna Arlanda 1:1, tomträttsinnehavare är Nordic Airport Properties KB med luftfartsverksamhet som ändamål. Altuna Hangar Kommanditbolag är tomträttsinnehavare för Sigtuna Altuna 2:8 (nummer 3 i bild 11).<sup>21</sup> SkyCity är beläget i den tomträttsupplåtna fastighet nummer 1 (bild 11). LfV Airport Center AB är tomträttsinnehavare.<sup>22</sup> I SkyCity finns bland annat Radisson SAS SkyCity Hotel, butiker, restauranger och en konferensanläggning. Arlandas fyra terminaler finns inom området där terminal 2, 3 och 4 ligger söder om SkyCity, och terminal 5 norr om komplexet. Öster om SkyCity ligger parkeringar, flygledartornet, SAS Sverigehuset, kontor och byggnader för flygplatsservice. Ett väl utvecklat vägnät finns inom området.<sup>23</sup>



*Bild 11: Område 6*

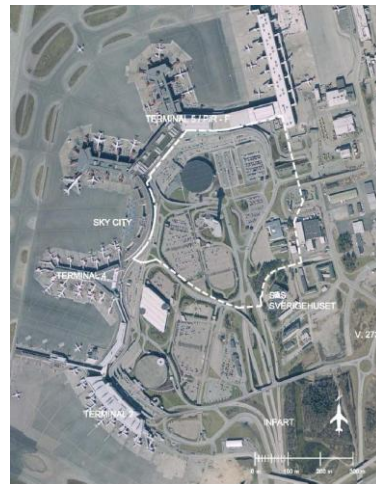
<sup>21</sup> FastighetSök, 2009

<sup>22</sup> FastighetSök, 2009

<sup>23</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 81

## Markanvändning på Arlanda

En detaljplan för området kring flygledartornet är antagen. Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utveckling av främst kontor, hotell och konferenslokaler, men även ett visst inslag av handel skall finnas. Det berörda området kan ses i bild 12 och är cirka 21 ha stort. Planen innebär att dagens parkeringsplatser inom området försvinner och ersätts med ett parkeringshus. Vidare syftar planen till att skapa ett parkliknande inslag inom planområdet.<sup>24</sup>

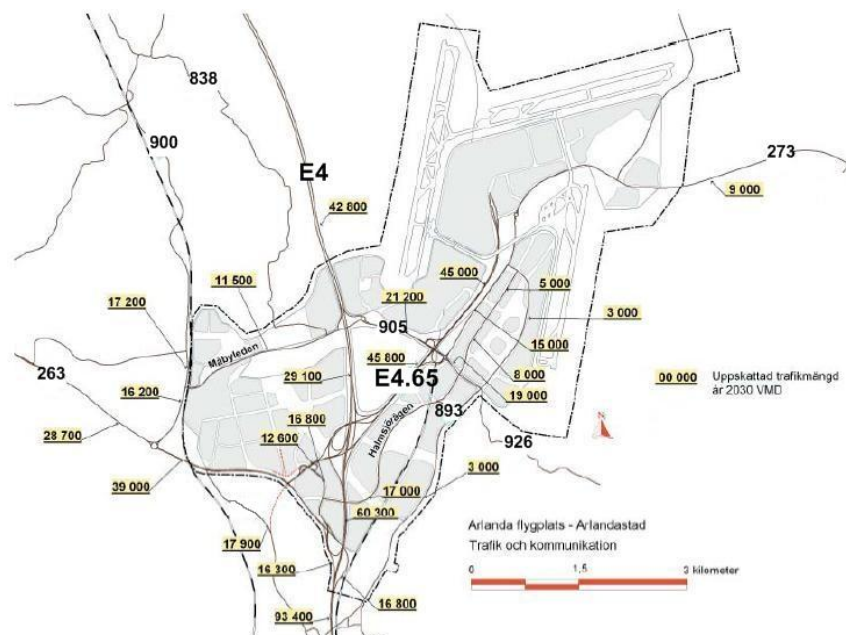


**Bild 12: Planområde**

Källa: Detaljplan för Arlanda flygplats, 2008

## 2.4 Kommunikationer

Vägnätet kring Arlanda är välutbyggt med E4:an som går genom området i nord-sydlig riktning. Genom E4.65 får Arlanda en förbindelse med E4:an. Dessa två vägar har i dagsläget 4 körfält. I öst-västlig riktning är det främst vägarna 273 och 263 som trafikeras. I bild 13 syns vägnätet kring Arlanda och en uppskattad trafikmängd 2030. Den uppskattade trafikmängden visar antalet fordon per vardagsmedeldygn.<sup>25</sup>



**Bild 13: Vägnät kring Arlanda med uppskattad trafikmängd 2030**

Källa: Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006

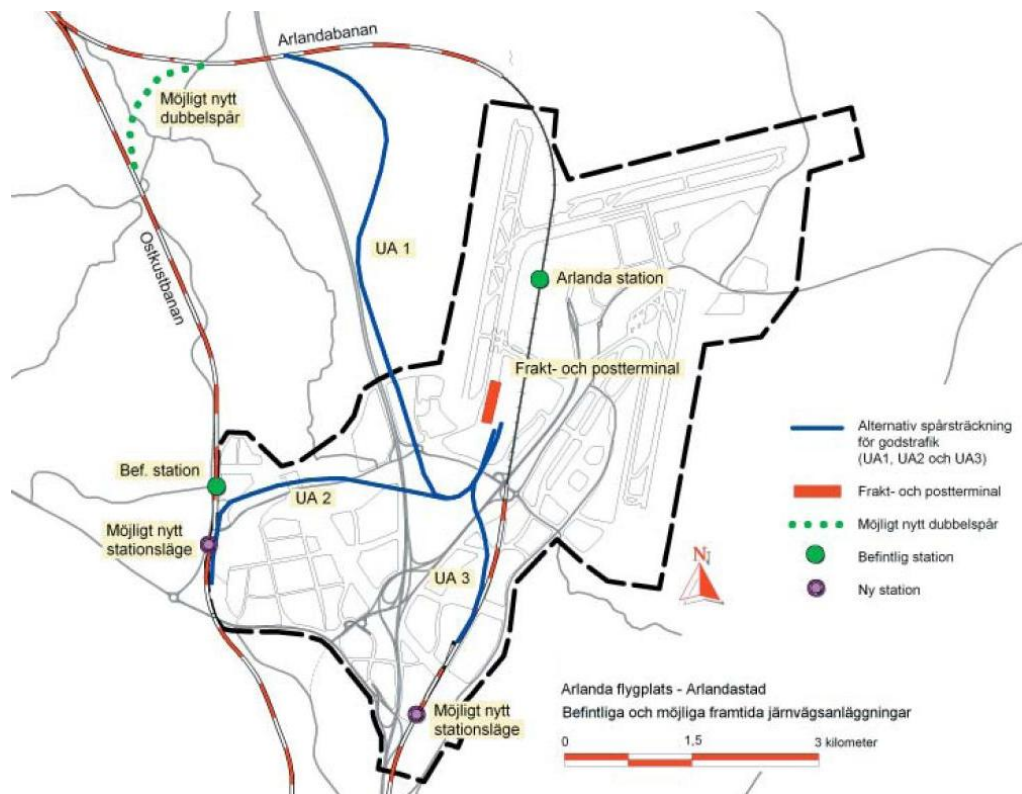
<sup>24</sup> Detaljplan för Arlanda flygplats, 2008, sid 3-6

<sup>25</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 39



## Markanvändning på Arlanda

Järnvägsförbindelserna kring Arlanda flygplats är även de goda. Arlandabanan går från Stockholm in till terminalområdet där tre hållplatser finns. Banan löper samman med stambanan söder och norr om Arlanda. Arlandabanan stod färdig 1999 efter en utbyggnad av järnvägen från Rosersberg till Arlanda<sup>26</sup>. Det privatägda företaget A-Train AB byggde banan och har ensamrätt att bedriva trafik på sträckan. När banan var färdigbyggd lämnade A-Train AB över anläggningen till staten med rätt att leasa banan fram till år 2040.<sup>27</sup> Järnvägsförbindelserna i Arlandaområdet samt möjlig framtida utbyggande av spårsystemet kan ses i bild 14<sup>28</sup>.



**Bild 14: Järnvägsspår kring Arlanda med planer på framtida utbyggnad**

Källa: Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006

<sup>26</sup> Nationalencyklopedin, 2009

<sup>27</sup> A-Train AB, 2009

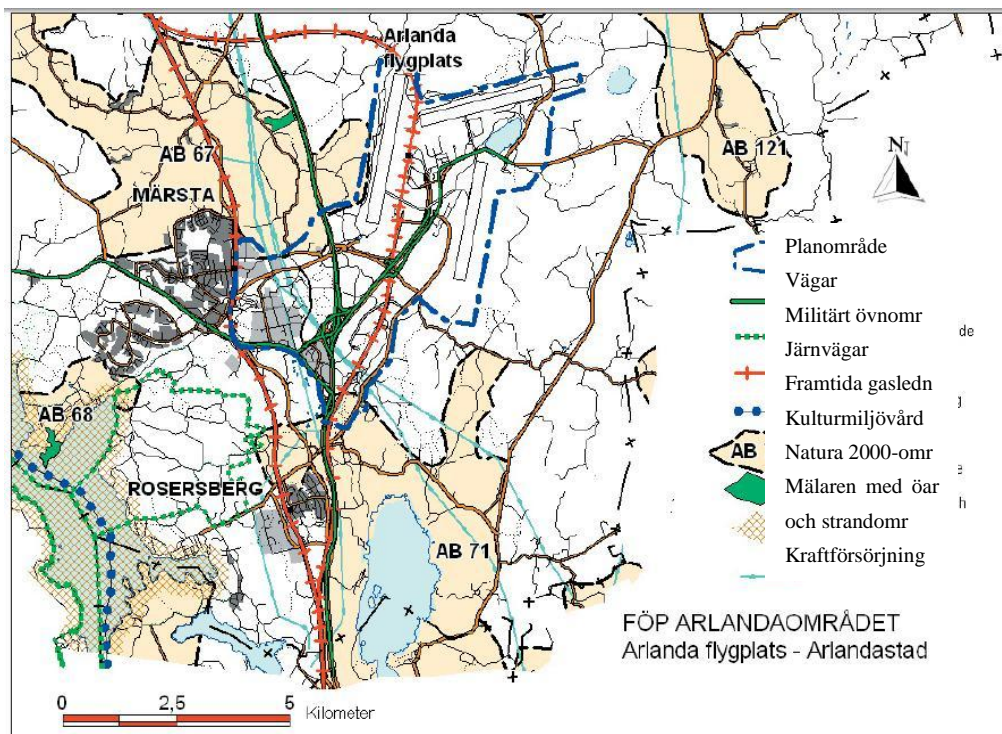
<sup>28</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 44

## 2.5 Planer för framtiden

År 2006 antog kommunfullmäktige i Sigtuna kommun en fördjupad översiktsplan över Arlandaområdet, vilket skedde i ett samarbete mellan kommunen, LfV samt Arlandastad KB.<sup>29</sup>

### 2.5.1 Fördjupad översiktsplan

Den fördjupade översiktsplanen berör ett stort område, som omfattar Arlanda flygplats samt Arlandastad. Syftet med planen är bland annat att knyta samman planområdet med Märsta tätort samtidigt som den skall förtydliga planeringsförutsättningarna för områdets utveckling och därigenom underlätta framtida exploatering. Planområdet kan ses i Bild 15.<sup>30</sup>



**Bild 15: Planområdet för den fördjupade översiktsplanen över Arlandaområdet**

Källa: Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006

Arlandaområdet är ur ett näringslivsperspektiv ett strategiskt bra område med Ostkustbanan, E4:an samt Arlanda flygplats, vilka erbjuder goda kommunikationsmöjligheter. Vidare ligger det mellan universitetsstäderna Stockholm och Uppsala samtidigt som Mälardalen är ett näringslivstätt område. Tillgången till mark är god samtidigt som det finns gott om rekreationsområden. Den fördjupade

<sup>29</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 1-4

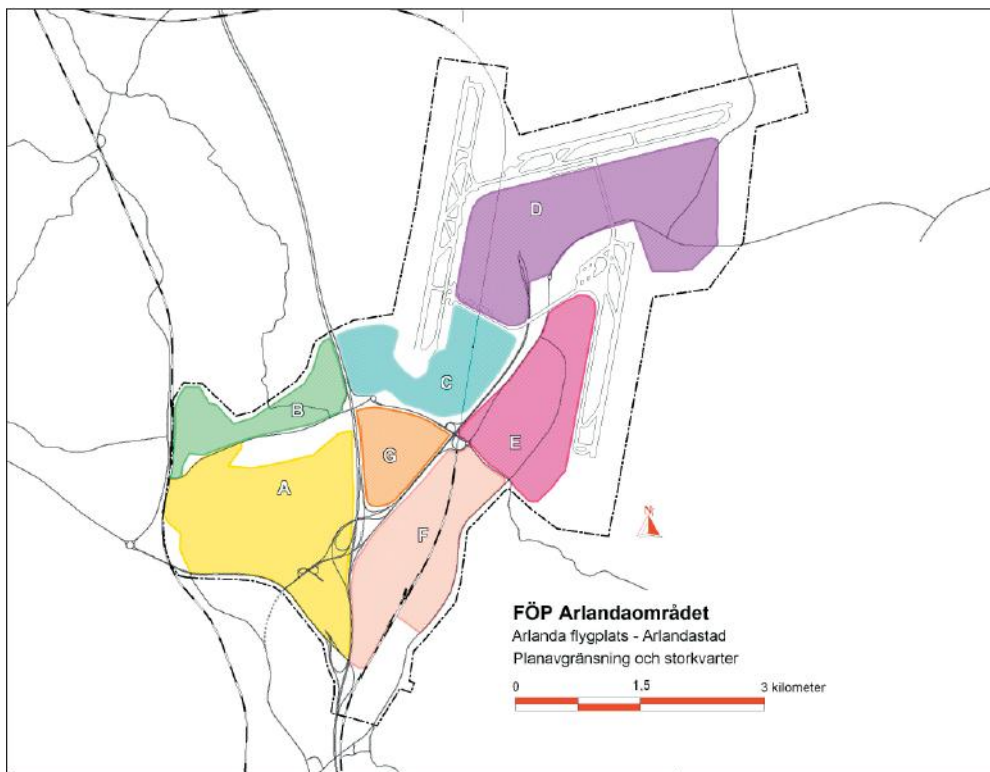
<sup>30</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet. 2006, sid 5 och 17

## Markanvändning på Arlanda

översiktsplanen syftar till att säkerställa mark utifrån dessa förutsättningar, och därigenom underlätta för exploatering av kommersiella aktörer<sup>31</sup>. Verksamheter som skall stimuleras genom den fördjupade översiktsplanen är:

- Kontor med kunder på såväl den internationella som Östersjömarknaden.
- Högteknologiska företag samt tillverkningsindustri
- Konferensanläggningar och hotell
- Logistikverksamhet
- Speditions- och transportverksamheter
- Upplevelseindustri

Den fördjupade översiktsplanen är indelad i sju stycken zoner för att underlätta analysen av området gällande befintliga förhållanden, exploateringsmöjligheter samt behovet av att utveckla kommunikationen. Zonernas avgränsning kan ses i bild 16. De tre rullbanorna är inte med i någon zon då den aktuella markanvändningen kommer vara bestående för lång tid framåt.<sup>32</sup>



**Bild 16: Zonernas avgränsning**

Källa: Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006

<sup>31</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 27-29

<sup>32</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 27-29 och 77

## Markanvändning på Arlanda

En mer detaljerad beskrivning av zonernas läge och innehåll kan ses i bild 17.<sup>33</sup>

Område	Avgränsning och innehåll
A	Arlandastadsområdet väster om E4. Området avgränsas av E4 i öster, väg 905 i norr, Ostkustbanan i väster och väg 263 i söder.
B	Märsta station, SL bussgarage, Beckers med ikringliggande andra verksamheter samt verksamhetsområdet direkt väster om Måby trafikplats.
C	Arlanda flygplats södra delar med södra fraktområdet samt anläggningar och utvecklingsområde vid Kolsta
D	Arlanda flygplats terminalområde samt hangarområdet och områdena kring Halmsjön.
E	Verksamheterna och utvecklingsområdena i Benstocken
F	Arlandastads utvecklingsområden öster om E4
G	Triangeln mellan E4, E4.65 och väg 905

**Bild 17: Zonernas avgränsning och innehåll**

Källa: Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006

### 2.5.1.1 Zon A

Inom detta område ligger Eurostop samt större delen av före detta Märsta arbetsområde. Omedelbart väster om E4 ligger större oexploaterade ytor som till viss del är detaljplanelagda. Området är tänkt att inneha blandade verksamheter med inslag av logistik. En ny järnvägsstation för Märsta planeras i områdets västra del.

### 2.5.1.2 Zon B

Området är utsatt för mycket buller från dels flyplatsen men även från E4 och järnvägen. Endast en begränsad exploatering inom området anses vara möjlig och då främst till öster vid E4 där större delen av den befintliga verksamheten är belägen i dagsläget.

### 2.5.1.3 Zon C

Zon C är belägen söder om Arlanda flygplats och är avsatt för flygfrakt och logistik. Cargo City upptar större delen av området och en detaljplan är upprättad. Tankar finns på att ansluta ett järnvägsspår för godstrafik till Cargo City, vilket innebär att exploatering måste ske med hänsyn till detta.

### 2.5.1.4 Zon D

Arlanda flygplats terminal- och hangarområde utgör zon D. En utbyggnad av kontor och kommersiella verksamheter planeras inom området. För terminalerna finns en designmanual framtagen, vilken fungerar som vägledning vid gestaltning av området.

### 2.5.1.5 Zon E

En stor exploateringspotential finns inom zon E, då området ligger nära flygplatsens centrala delar och samtidigt har god tillgänglighet till det allmänna vägnätet. I dagsläget finns Radisson Hotell, SAS Flygakademi, parkering, biluthyrning samt en

<sup>33</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 77

## Markanvändning på Arlanda

---

brandstation byggt inom området. Även här planeras kontor och kommersiella verksamheter, men även hotell, parkering och tyngre verksamheter. Närmast bana 3 som ligger i områdets östra del reserveras marken för flygplatsdriftändamål.

### 2.5.1.6 Zon F

Ett till huvudsak oexploaterat område med planer för kontor, handel och industri i söder.

### 2.5.1.7 Zon G

Området är beläget söder om in- och utflygningsområdet för bana 1 vilket gör det olämpligt för exploatering.<sup>34</sup>

## 2.5.2 Planer för vägnätet

I den fördjupade översiktsplanen har en studie av vägarna kring Arlanda gjorts och en lista av åtgärder har tagits fram för att säkerställa en god trafiksäkerhet samt framkomlighet.

- Väg E4 bör breddas från fyra till sex körfält.
- Den södra avfartsrampen mellan E4:an och E4.65 behöver byggas om till två körfält istället för ett.
- En ny trafikplats bör byggas längsmed E4:an vid Måby med såväl av- och påfartsramper mot Stockholm. Vägverket har påbörjat en förstudie av området<sup>35</sup>.
- Ett behov av att på sikt bredda E4.65 till sex körfält finns.
- Delar av väg 263 behöver breddas från två till fyra körfält, detta medför även ett behov av en breddning eller ombyggnad av en befintlig bro, som går över järnvägen.
- Korsningen mellan väg 263, 273 och 859 behöver förstärkas och en cirkulationsplats bör byggas.

Nya förbindelser i öster och väster kan bli aktuella för att förbättra tillgängligheten.<sup>36</sup>

## 2.6 Värdering av Stockholm – Arlanda Airport

En exakt värdering av Arlanda 2:1 är svår att göra och skulle kräva mycket tid och tillgång till information som vi inte har, bland annat Arlandas årsredovisning, vilken vi inte har kunnat ta del av. Med information ifrån den och med hjälp av en metod för värdering av flygplatser som tagits fram i en magisteruppsats på ekonomihögskolan vid Lunds Universitet, hade den bästa värderingen kunnat genomföras. Då det inte är

---

<sup>34</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 78-87

<sup>35</sup> E4, trafikplats Måby/Vägverket, 2009

<sup>36</sup> Fördjupad Översiktsplan Arlandaområdet, 2006, sid 39-43

## Markanvändning på Arlanda

---

möjligt att genomföra en sådan får andra metoder användas. Värderingen skall ta fram ett värde på Arlanda, som återspeglar den summa LFV hade kunnat få vid en eventuell försäljning. Värderingen blir en kombination av ortsprisanalys och avkastningsvärdering. Till grund för ortsprisanalysen ligger försäljningen av hela eller delar av 23 flygplatser mellan 2000 och 2005. Dessa kan ses i bilaga 1, där kan även utläsas värdet/EBITDA som kommer ligga till grund för själva värderingen. EBITDA står för Earnings Before Interest, Taxation, Depreciation and Amortization. Översatt blir det ett företags rörelseresultat före räntor, skatt, avskrivningar och goodwillavskrivningar. Att ta Arlandas EBITDA och multiplicera det med medelvärdet av de 23 flygplatsernas värde/EBITDA skulle ge oss en ungefärlig uppfattning av Arlandas värde.<sup>37</sup>

### 2.6.1 Arlandas EBITDA

Vi har inte tillgång till Arlandas EBITDA men en relativt god uppskattning kan göras utifrån LFV:s årsredovisning. Arlanda har ett rörelseresultat på 613 mkr, där är dock avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar medräknade. Det är inte möjligt att utifrån årsredovisningen utläsa hur mycket LFV har gjort avskrivningar för på Arlanda. Det är enbart möjligt att se summan för hela koncernen, där avskrivningarna uppgår till 1526 mkr. Detta är en hög summa och beror på ett regeringsbeslut att sex av LFV:s flygplatser inte längre skall ingå i det nationella basutbudet och därmed sker en nedskrivning av dessa på 353 mkr. Avskrivningarna uppgick 2007 till 1 160 mkr vilket kan tänkas vara normalt för koncernen<sup>38</sup>. Det faller sig naturligt att Arlanda har de största avskrivningarna. 2005 gjorde Kastrup avskrivningar på 358 mdk<sup>39</sup>, vilket i sig inte erbjuder mer än ett exempel på hur mycket en flygplats kan skriva av årligen. Detta kan skilja mycket från vad Arlanda skriver av men Arlanda torde inte göra större avskrivningar utan snarare mindre. LFV:s totala avskrivningar på 16 flygplatser uppgår till 1 160 mkr och det vore inte rimligt att tro att Arlanda utgör en sådan stor del som 358 mdk av 1 160 mkr. Kastrup är en till passagerarantalet något större flygplats än Arlanda. Ett antagande att Arlandas avskrivningar uppgår till 200 mkr görs vid beräkningarna som används vid värderingen. Detta innebär att Arlanda utgör cirka 17 % av koncernens avskrivningar och har ett EBITDA på 813 mkr.

### 2.6.2 Värdering

I bilaga 1 går att utläsa en stor variation mellan försäljningarnas värde/EBITDA. En sammanfattning av högsta-, lägsta-, medel- och medianvärdet kan ses i bilaga 1. Denna variation i värde/EBITDA beror på flera faktorer där möjligheten till expansion av flygplatsen är en faktor som leder till ett högre värde. Har flygplatsen möjlighet att öka vinsterna genom till exempel ökade passageraravgifter leder även detta till ett högre värde vid en försäljning<sup>40</sup>. Räknat med ett medianvärde på 14,5 skulle Arlanda få ett värde på cirka 11 800 mkr medan om det används ett medelvärde

---

<sup>37</sup> Poole, 2006

<sup>38</sup> LFV, årsredovisning, 2008

<sup>39</sup> Copenhagen Airport, Annual Report, 2005

<sup>40</sup> Poole, 2009

### Markanvändning på Arlanda

---

på 15,6 blir värdet 12 700 mkr. Detta ger oss ett möjligt värde mellan 11 800 – 12 700 mkr. Används de lägsta och högsta värde/EBITDA som flygplatserna har sålts för finns möjligheten att Arlanda har ett värde mellan 6 100 mkr och 26 000 mkr. Här finns alltså ett stort spann. Arlanda är en relativt liten flygplats i förhållande till storflygplatserna i världen sett till antalet passagerare. Detta innebär att sannolikheten för att Arlanda skulle ligga i den högre delen av intervallet är relativt liten. Vad Arlanda däremot har är en utvecklingsmöjlighet och god tillgång till mark vilket borde medföra en ökning av värdet. En jämförelse kan göras med Gatwicks flygplats i Storbritannien. Denna flygplats är i dagsläget ute till försäljning, och det senaste budet på £ 1,2 miljarder har nekats. Det spekuleras i att priset bör hamna någonstans kring £ 1,6 miljarder.<sup>41</sup> Av detta dras slutsatsen att Gatwick minst har ett marknadsvärde på 15 400 mkr men troligtvis ett högre värde upp till omkring 20 500 mkr. Vad säger detta om ett eventuellt värde på Arlanda? Gatwick är en betydligt större flygplats sett till antalet passagerare med sina 35,2 miljoner resenärer årligen.<sup>42</sup> Arlanda har fler banor då Gatwick i dagsläget enbart har en aktiv bana. Det är dock passagerarantalet som påverkar intäkterna, vilket innebär att detta är en viktigare faktor sett till värdet av en flygplats. Därför borde värdet på Arlanda vara något lägre än värdet på Gatwick och intervallet mellan 11 800 – 12 700 mkr för Arlanda anses rimligt. Görs avslutningsvis en jämförelse mellan Arlandas rörelseresultat i förhållande till dess presumtiva värde hamnar detta omkring 5 procent. Enligt de förutsättningar som redovisas ovan når alltså avkastningen inte riktigt upp till det krav som regeringen har på 8 procent(se mer 4.2). Säkerheten i värderingen får dock sägas vara något knapp, men resultatet ger ändå en fingervisning av hur pass framgångsrik flygplatsen är.

---

<sup>41</sup> Poole, 2009

<sup>42</sup> Gatwick Airport: Gatwick at a glance, 2009





### 3 Airport Cities

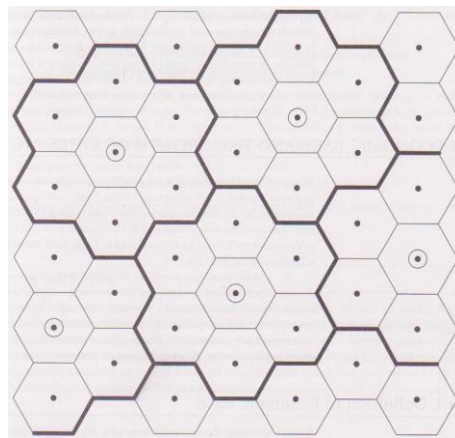
*Detta kapitel fokuserar på det fenomen som kallas Airport Cities (sv. flygplatsstäder). Till att börja med ges en förklaring om städers uppkomst och tillväxt, följt av teorierna för flygplatsstäders ursprung och expansion. Därefter presenteras vilka planer Stockholm- Arlanda Airport har för sin utveckling. Slutligen görs en jämförelse mellan teorierna och Stockholm- Arlanda Airport för att se vilka möjligheter det finns för flygplatsen att utvecklas till en Airport City. Teorierna kring flygplatsstäder är knutna till hur en flygplats är exploaterad samt vilka utvecklingsplaner de har.*

#### 3.1 Uppkomst av städer

Historiskt sett har uppkomsten av städer varit starkt sammankopplad med transportmöjligheter för både människor och varor. I städerna samlades de varor som producerats i trakten. Städer har växt fram vid naturliga hamnar och handelsleder varifrån varorna kunnat köpas och säljas och även transporteras vidare. När järnvägen senare utvecklades innebar det att de städer och byar som låg längs sträckningen fick ett försprång i tillväxten. Utbyggnad av vägnätet hade samma positiva effekt på ekonomin och därmed även invånarantalen. Skulle flyget kunna ha samma påverkan?

#### 3.2 Central Place Theory (CPT)

Teorin om Central Places togs fram av de två geograferna August Lösch och Walter Christaller, och grundar sig på städers placering över ett jämnt område utan begränsande faktorer som berg eller vatten. Det centrala i teorin är att avståndet mellan alla städer är detsamma vilket medför minimala transportkostnader. Varje stad omges av ett så kallat *hinterland* i form av en hexagon. Hexagonformen beror på att avståndet från staden till alla platser i cellen minimeras under förutsättningen att all area i det större området täcks. Viss produktion och verksamhet kräver en större centralisering vilket medför att städer där denna typ av produktion sker finns med större avstånd. En ranking av städerna införs alltså i modellen dock under samma villkor för transportkostnader och avstånd. Nu omges alltså varje större stad av sex mindre. Denna hierarki mellan städer åskådliggörs i bild 18, genom att vissa punkter, centrala städer, har en ring runt sig. Antalet nivåer kan variera beroende på vilket område som avses. De större städerna är ofta, men inte nödvändigtvis, större till antalet invånare. I det moderna samhället sker oftast inte större produktion i de större



**Bild 18: Städernas placering i förhållande till varandra med omgivande hinterland**

*Källa: Geltner, Miller, 2007*

städerna än i de mindre. Däremot finns viktiga kontrollfunktioner, såsom statliga myndigheter och huvudkontor från den privata sektorn, ofta på dessa platser.<sup>43</sup>

Enligt teorin är läget den avgörande faktorn för varje placering av städer. Dock gäller teorin inte bara städers, utan all ekonomisk verksamhets placering. Framgången av en etablering av någon typ av verksamhet är beroende av de två villkoren:

1. Om ett område har otillräcklig service av viss typ, finns det plats för etablering.
2. Om en stad är placerad så att den effektivt kan tjäna ett område är en etablering av samma storlek inte tillrådlig.<sup>44</sup>

### 3.3 Uppkomsten av Airport Cities

1998 skapade holländska The Schiphol Group varumärket ”AirportCity”. Fenomenet flygplatsstäder kan dock sägas ha uppstått redan på 1960-talet i Irland utifrån en tanke att kunna sälja varor till flygresenärer som mellanlandade under interkontinentala flygresor. Resenärerna lockades att spendera med så kallad ”tax-free shopping”, vilket innebar att någon skatt inte betalades på de produkter som köptes. Idén visade sig framgångsrik och under följande decennier gjorde flera flygplatser liknande lösningar, men fortsatte att utveckla idén. Bland annat satsades det på hotellverksamhet, kontors- och konferenslokaler samt biluthyrning och parkering.<sup>45</sup> Bland de ledande flygplatserna fanns nederländska Schiphol som förutom att åstadkomma en effektiv handel på flygplatsen, även ville bli en betydande del av den holländska ekonomin. Sedan dess har flertalet flygplatser följt denna utveckling och runt terminaler och rullbanor exploaterat för verksamheter som kan dra nytta av de egenskaper en flygplats för med sig. Förutom att kunna transportera gods från punkt A till B innebär flygtrafik även att kunskaper och know-how kan förmedlas mellan olika platser. I nuläget är alltså stora delar av flygplatsers intäkter icke-luftfartsanknutna och diversifieringen fortsätter. Detta för med sig att flygplatsen kan ta ut lägre avgifter av flygbolagen vilket ökar villigheten hos dessa att flyga till destinationen. Fler avgångar medför ökat resande och fler transportmöjligheter vilket ger fler intäktskällor för de tjänster som finns på flygplatsen. En viktig del i att nå framgång med en flygplatsstad är god marknadsföring. Flygplatsen blir ett varumärke i sig självt vilket, om det vårdas och exponeras, kan bidra till tillväxt.<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> Geltner, Miller, 2007, sid 45-46

<sup>44</sup> Geltner, Miller, 2007, sid 47-48

<sup>45</sup> Horwitz-Bennett, 2007, sid 28

<sup>46</sup> Kasarda, 2008, sid 2

### 3.4 Vad krävs för att en Airport city ska existera?

#### 3.4.1 Utformning

För att en flygplatsstad ska kunna fungera krävs utmärkt tillgänglighet på marken i form av transportmöjligheter, såsom vägar såväl som spårtrafik. Medan det inom den vanliga CPT:n sägs att läget är helt avgörande<sup>47</sup> visar teorierna kring flygplatsstäder att det är tillgängligheten som är nyckeln till en framgång. Flygplatsstaden har en kärna (se Core Airport City, Bild 19) som till stora delar består av luftfartsrelaterad verksamhet med exempelvis rullbanor, hangarer, terminaler och flygledning. I kärnan finns även verksamhet som inte är direkt kopplad till luftfart, såsom hotell- och konferensanläggningar, kontor och luftfraktsanläggningar. Att kärnan i en flygplatsstad kan liknas vid en vanlig stads *Central Business District (CBD)* med knutpunkter för vägar och spårtrafik bidrar till utsikterna för flygplatsen att bli en stadskärna i en ny sorts samhälle, flygplatssamhället. Utanför flygplatsstadens kärna finns möjligheten till utbredning. Längs de vägar som binder samman resten av regionen med flygplatsen bildas ofta naturligt korridorer av en viss typ av verksamhet. Anledningen till sådan utformning är densamma som nyckeln till att få en effektiv flygplatsstad; tillgänglighet och tidseffektivitet. Olika verksamheter och miljöer kan även bildas i klusterform runt flygplatsstaden med exempelvis kontor, boende, rekreationsområden och försäljning.

---

<sup>47</sup> Geltner, Miller, 2007 sid 47

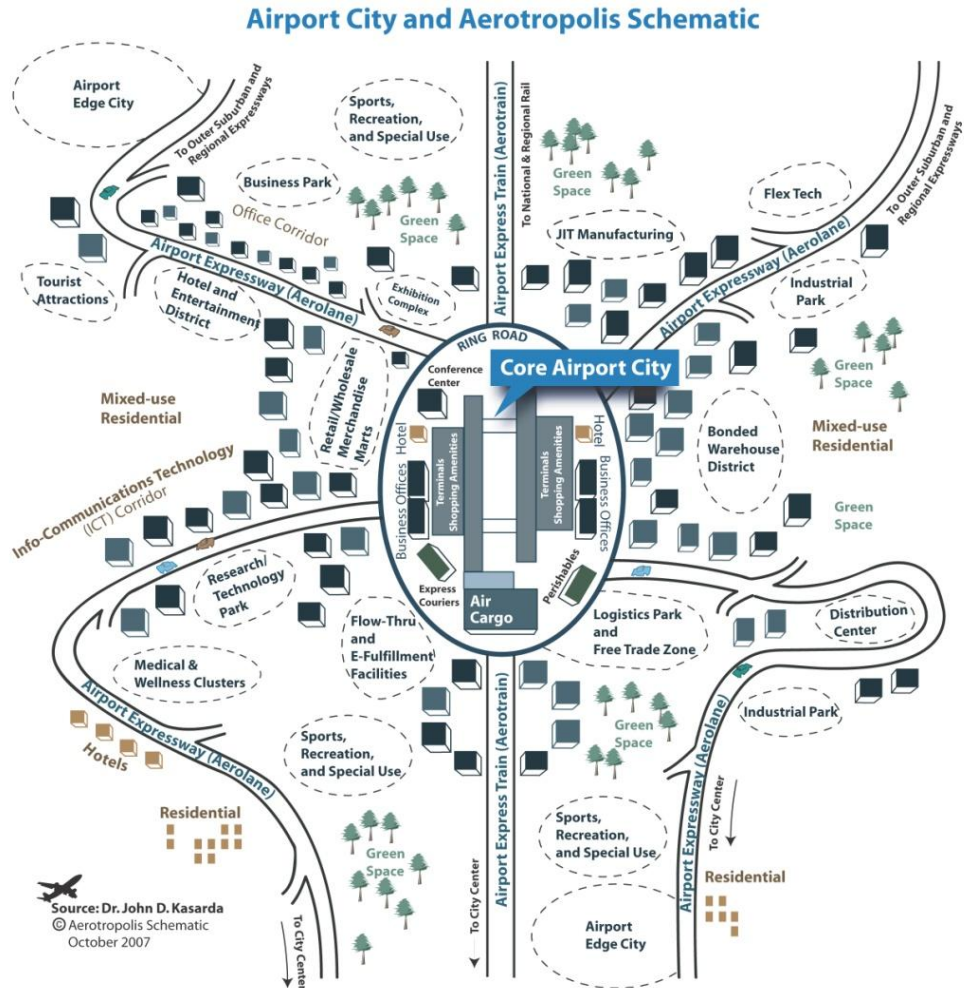


Bild 19: Schematisk bild över en Airport City med Aerotropolis

Källa: Kasarda, 2008

### 3.4.2 Nödvändiga funktioner

För att en flygplats ska kunna utvecklas till en flygplatsstad krävs att vissa funktioner finns tillgängliga. Vilka de är, vid vilken tidpunkt de dyker upp, och vilken effekt de har på utvecklingen skiljer sig åt. För att lättare kunna behandla dem kan de delas in i tre olika kategorier.<sup>48</sup> Först kommer funktionerna som har ett starkt samband med kärnverksamheten på flygplatsen, till exempel inflygnings- och flygkontrolltjänst. Därefter finns en kategori med funktioner som har en flygrelaterad verksamhet. I den här kategorin innefattas exempelvis logistikverksamhet och hotell. Med flygrelaterad verksamhet menas att då flygplatsen växer kommer funktioner som beror på dess storlek även de att öka i motsvarande takt. Den sista kategorin innehåller funktioner vilka inte direkt kan sägas påverkas av flygtrafiken. Sådana här funktioner har snarare sökt sig till området till följd av lägre markpriser än de i närliggande städer men ändå med utmärkta kommunikationsmöjligheter. I denna kategori skulle exempelvis en matvaruaffär kunna platsa, som behöver ett stort kundunderlag och goda transportvägar för att kunna få godtagbara intäkter.

### 3.5 Utvidgningen från Airport City till Aerotropolis

För att effektivt kunna dra nytta av den dragningskraft som en flygplatsstad har på sin omgivning krävs att det finns markresurser. På det sättet kan staden tillgodogöra sig vinster vid upplåtelse samt försäljning av mark. Finns ingen större markreserv runt den centrala flygplatsen kan andra aktörer exploatera marken utanför det område som innehas av flygplatsen och tillgodogöra sig de positiva externa effekter som flygplatsen bidrar med. Ju längre ut från centrum en flygplats har mark desto högre vinster kan de alltså göra. De ekonomiska effekter som flygplatser sprider, har visats kunna sträcka sig nästan 100 kilometer utåt i vissa fall<sup>49</sup>. Flygplatsstadens tillväxt sker på samma sätt som en vanlig stad genom skal- och klusterekonomi<sup>50</sup>. Detta betyder att en flygplats som har ett stort antal anställda och hög omsättning, därigenom ökar tillväxten som en följd av det. De positiva externa effekterna av flygplatsen med handel och kunskap bidrar även till att få företag att etablera sig i närheten. Ett flödesschema, se bild 20, visar hur flygplatsen och flygplatssamhället tillsammans ger en synergistisk effekt. Till vänster i figuren finns flygplatsstaden på sina markreserver. Här finns själva grunden till resonemanget om en flygplatsstad, med dels kärnverksamheter från flygtrafiken men även hotell, kontor, konferens och shopping. Här skapas ett värde som påverkar dess omgivning. Tillsammans med goda kommunikations- och fraktmöjligheter blir följden att verksamheter etablerar sig i anslutning till flygplatsstaden, i flygplatssamhället. Genom att välja denna placering framför CBD får de tillgång till ledig och prisvärd mark<sup>51</sup>. De verksamheter som utnyttjar de positiva externa effekterna av flygplatsen syns till höger i figuren. De funktioner som finns där med allt från industri till stora shoppingcenters skapar en bas av människor och varor. Dessa båda delar av en större enhet föder alltså varandra och

---

<sup>48</sup> Kasarda, 2008, sid 6-7

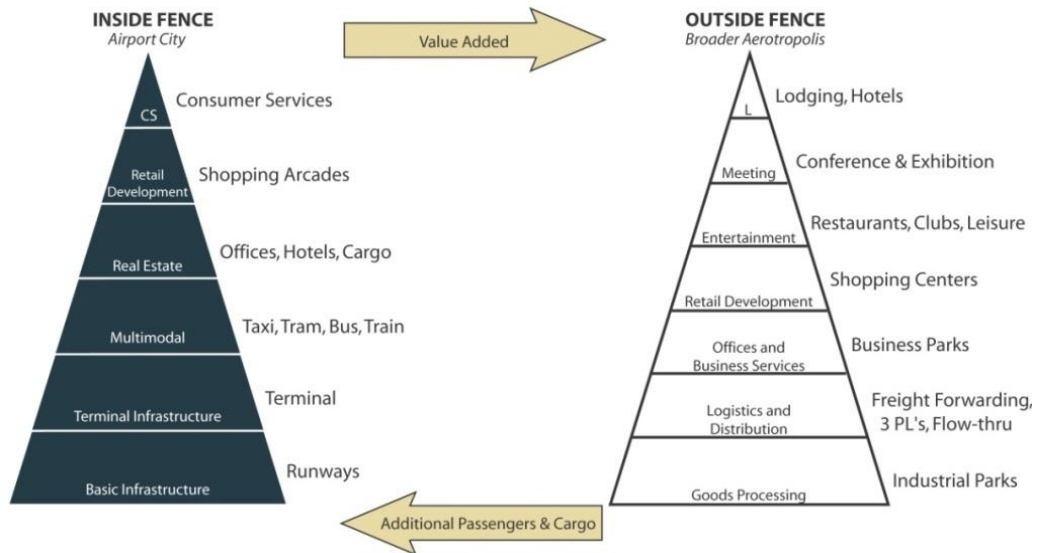
<sup>49</sup> Kasarda, 2008, sid 13

<sup>50</sup> Geltner, Miller, 2007 sid 43-44

<sup>51</sup> Kasarda, 2008, sid 5

## Markanvändning på Arlanda

utvecklas genom att samverka. De triangulära formerna i figuren visar på vilket sätt teorin menar att olika funktioner vilar på varandra. För att ha nytta av terminaler behövs alltså rullbanor och så vidare.



**Bild 20: Samverkan mellan en flygplats och ett flygplatssamhälle.**

Källa: Kasarda, 2008

### 3.6 Stockholm Airport City

Det finns i nuläget planer på nyexploatering i anslutning till Arlanda (se bild 21) i form av en utbyggnad av flygplatsstaden i och med utvecklingsplanerna för Stockholm Airport City. Bakom projektet står Sigtuna kommun, LFV/Arlanda och Arlandastad Holding AB. Arlandastad (ruta 1) erbjuder i dagsläget exempelvis hotellverksamhet, en Motor Town med försäljnings och serviceställen samt shoppingmöjligheter. Utvecklingsområdena på bilden är tänkta att i framtiden erbjuda fler tjänster till både resenärer och övriga. Genom att utnyttja redan existerande kommunikationsmöjligheter och E4:an som en genomfartsled tänker parterna följa i större flygplatsers fotspår. Till exempel kommer en Villa Expo att uppföras, där intresserade kan undersöka både byggnader och tillbehör. Logistikcenter och kontorsbyggnader kan även uppföras på den ännu inte detaljplanelagda marken (ruta 2). I nuläget har dock endast bygget av Villa Expon startat.<sup>52</sup> Norr om detta område (ruta 3) finns möjlighet att projektera för kontor, handel och logistik. På själva flygplatsen (ruta 4) förbereder sig LFV för att uppföra ett hotell med bland annat konferenslokaler. Ruta 5 och 6 är tänkta till logistik och godshantering. I Märsta (ruta 7) finns planer hos kommunen på 2 500 stycken nya bostäder under förutsättning att regionen fortsätter att växa. Slutligen i Rosersberg (ruta 8) finns möjlighet till utbyggnad av den logistikverksamhet som idag finns på området.<sup>53</sup>



*Bild 21: Projekteringsområden vid Stockholm Airport City*

<sup>52</sup> Arlandastad – Stockholm Airport City, 2009

<sup>53</sup> Arlandastad, 2009

### 3.7 Framtiden för flygplatsstäder

Svensk import och export har de senaste 50 åren ökat markant (Diagram 1). År 2008 lyfte och landade drygt 185 000 ton gods på svenska flygplatser. Omkring 98 procent av detta gods kommer från eller ska till utlandet. Cirka 100 000 ton av godset hanteras på Sveriges största flygplats, Arlanda<sup>54</sup>. Utöver det gods som behandlas på flygplatserna finns även den viktiga transport av kunskap som sker i och med resandet. I USA har undersökningar gjorts som visar på att professionella inom högteknologi i genomsnitt använder flyget som transportmedel upp till 400 procent mer än en vanlig arbetare<sup>55</sup>.

Den finansiella kris som startade under 2008 har inte gått flygtrafiken obemärkt förbi och har påverkat ekonomin, och således även resandet, negativt. Både passagerar- och fraktrafiken har minskat betydligt under februari 2009 jämfört med samma tidsperiod föregående år<sup>56</sup>. Den långsiktiga trenden visar dock på en fortsatt ökning av flygtrafiken.

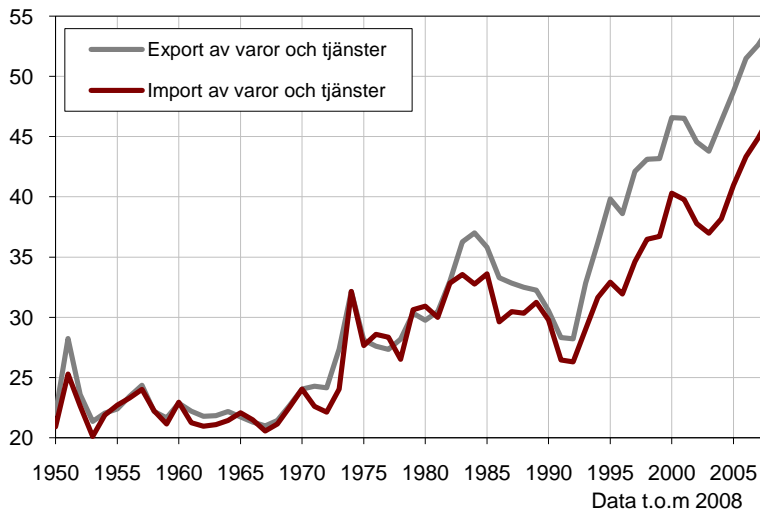


Diagram 1: Export och import av varor och tjänster 1950 – 2008  
( i relation till BNP procent löpande priser)

Källa: SCB, 2009

### 3.8 Jämförelse med Stockholm – Arlanda Airport

När beslutet om Arlandas tillkomst togs 1946 fanns inte fenomenet flygplatsstäder ännu. Någon tydlig riktning i markanvändningen fanns därför inte heller för annan verksamhet än den direkt flygtrafikanknutna. I och med att Arlanda började trafikeras allt mer och att konkurrensen med andra flygplatser hårdnade, ökade även kraven på

<sup>54</sup>SIKA Statistik Luftfart, 2006

<sup>55</sup> Kasarda, 2008 sid 15

<sup>56</sup> Transportstyrelsen, 2009



## Markanvändning på Arlanda

---

att börja utveckla fastigheten. Genom att få intäkter även från kommersiell verksamhet kan flygavgifter sänkas och flygplatsen bli mer attraktiv för flygbolagen. I samband med ett ökande antal resenärer och fraktverksamhet kom också behoven på tillgänglighet att växa. Transportmöjligheterna har sedan starten blivit både fler och bättre. Vägnätet har genom E4:an som huvudled utvecklats och utgör numera stommen i ombildandet av Arlanda från en flygplats till en flygplatsstad. När Arlandabanan togs i bruk 1999 blev det även möjligt att ta sig från Stockholm central till SkyCity på knappa 20 minuter. Sigtuna kommun och Arlanda räknar med en fortsatt ökning av flygtrafiken och har gjort uppskattningar för ett större tryck på vägnätet i området (bild 13). Denna medvetenhet om kommunikations- och transportmöjligheter är en viktig förutsättning för att kunna utveckla Arlanda till en flygplatsstad. Görs en jämförelse mellan Arlanda i dagsläget och den schematiska bilden över flygplatsstäder (bild 19) så förefaller de vara tämligen likartade. Funktionsmässigt är de i högsta grad lika medan de utformningsmässigt givetvis skiljer sig något åt, vilket tyder på att formen här följer funktionen. Arlanda har genom sina stora markreserver möjligheten att effektivt planlägga för verksamheter som kan dra nytta av varandra. Det finns alltså plats för kluster av verksamheter att uppstå vilket redan idag kan skönjas i område 2 där Cargo City ligger strategiskt placerat. Om behovet skulle uppstå finns även planer framtagna på eventuella sträckningar av spårtrafik för godsfrakt i området (se bild 14). De funktioner som finns på Arlanda idag måste dock fortsätta att utvecklas för att flygplatsen ska kunna sägas vara en flygplatsstad.

I det som får anses vara stadskärnan i den framtida flygplatsstaden på Arlanda rymms förutom ren flygverksamhet även sådan verksamhet som är starkt relaterad till flyget. I centrum står SkyCity med sina konferenslokaler och restauranger i direkt anslutning till både terminalerna runt sig och Arlanda Central undertill. Här finns också hotell samt kontorslokaler och bilparkering. Planerna visar även att dessa verksamheter ska utvecklas och bidra till att göra Arlanda till en flygplatsstad. Några alternativ till ytterligare funktioner skulle kunna vara en matvaruaffär och fler restauranger i några olika prisklasser.

Det är flygtrafiken som är grunden för utvecklingen av en flygplatsstad och Arlanda har med sina tre rullbanor och fyra terminaler goda förutsättningar inom det området. Markreserven inom fastigheten möjliggör även för en utbyggnad till fyra rullbanor.

Söder om flygplatsen har redan exploatering påbörjats i det så kallade Arlandastad, och ytterligare planer finns för fortsatt utbyggnad i området. Det pågår alltså ett aktivt arbete för att utveckla funktionerna även utanför flygplatsens fastighet. En av anledningarna till att verksamheter i första hand uppstår i söder beror troligtvis på närheten till Stockholm, men Arlanda har även möjlighet att växa i andra riktningar tack vare att området inte är särskilt exploaterat. Norrut finns universitetsstaden Uppsala och enligt CPT finns det förutsättningar för Arlanda att växa och bli en betydande del av regionen. Närliggande städer som Märsta, Knivsta och Upplands Väsby bidrar i förvandlingen till att göra Arlanda till en flygplatsstad genom att kunna erbjuda boenden för anställda i ett framtida flygplatssamhälle. Utanför stadskärnan

### Markanvändning på Arlanda

---

håller redan kluster av olika verksamheter på att uppstå i form av Motor Town, Villa EXPO, logistikcentraler och hotell. Utvecklingen är tydlig och planerna är tänkta att få regionen att fungera som ett flygplatssamhälle. Genom att få flygplatsen och dess omgivning att samverka ökar möjligheten för parterna att maximera vinsterna i verksamheterna. Flygplatsen i sig ger området ett ökat värde genom flygtrafiken och områdets verksamheter bidrar med passagerare och fraktgods. Varumärket Arlanda förstärks och beror inte längre endast på flygtrafiken utan även på områdets aktörer och de tjänster som regionen erbjuder. Utvecklingen av högteknologiska företag och tillverkningsindustri skall stimuleras enligt den fördjupade översiktsplanen. Utsikterna finns till en korridor för högteknologi och IT mellan Arlanda och Stockholm genom att blicka mot Kista norr om staden, där sådan verksamhet finns i dagsläget<sup>57</sup>. Är det så att resultatet från den amerikanska undersökning som nämndes i förra avsnittet även kan stämma in på svenska förhållanden, talar det för att företag verksamma inom högteknologi och IT kommer att fortsätta etablera sig i Arlandaområdet.

För att få attraktiva arbetsmiljöer runt flygplatser anses grönområden vara av stor vikt. De grönområden som syns på bild 19 handlar i Arlandas fall, med sin naturligt gröna karaktär, endast om bevarande och ett medvetet planläggande för framtida utbyggnad.

---

<sup>57</sup> Güller, Mathis. Güller, Michael. 2003 sid 26

## 4 Arlanda och Luftfartsverket

LFV arbetar utifrån följande förutsättning: ”I vårt uppdrag ligger att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och välfungerande flygplatser och flygtrafiktjänster”<sup>58</sup>. För att visa hur de arbetar presenteras i detta avsnitt koncernens struktur och ekonomi.

### 4.1 Struktur

Arlanda är en del av det statliga Luftfartsverket, vilket handhar flertalet flygplatser i Sverige. Verket styrs av en av regeringen utsedd generaldirektör och har ett stort antal förgreningar vilka styr över verkets skilda divisioner och serviceenheter (se bild 22).

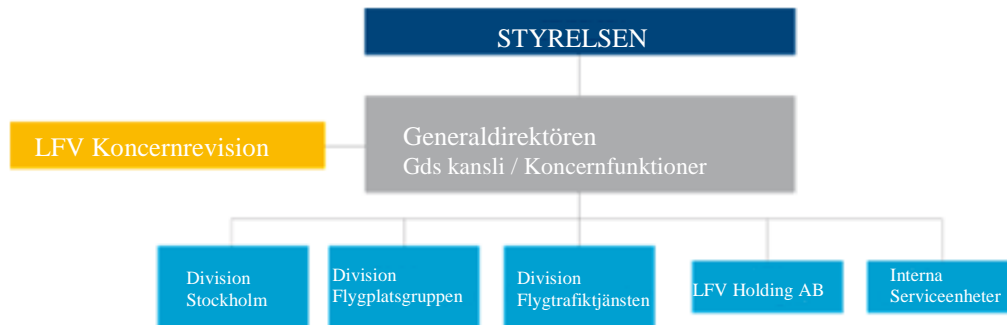


Bild 22: LFV Organisationsschema, Styrelse

Källa: LFV, 2009

Kärnverksamheten, Flygtrafiktjänsten - Air Navigation Services Division (ANS), ansvarar för både inflygnings- samt flygkontrolltjänst. Där den senare avser kontroll av sträckan mellan två punkter. Verksamheten bedrivs över hela landet på 35 olika flygplatser. Divisionen har cirka 1 200 anställda och en omsättning på cirka 1,8 miljarder kronor/år.<sup>59</sup> Detta är dock endast en del av verksamheten i koncernen. Division Flygplatsgruppen styr 14 flygplatser i landet, dock ej de båda av Division Stockholm drivna flygplatserna Bromma och Arlanda. Den senare står för drygt 60 % av omsättningen av koncernens samtliga flygplatser. Förutom dessa direkt flyganknutna verksamheter innehar LFV även ägande i ett flertal dotter- och intressebolag, som samlas genom det helägda LFV Holding AB. Här finns till exempel Arlanda Schiphol Development Company AB, vilket samägs med Amsterdam Airport Schiphol. Bolagets mål är att utveckla flygplatsens butiker, restauranger och serviceinrättningar. Exportdotterbolaget Swedavia AB säljer konsulttjänster inom luftfartsområdet. LFV AirportCenter AB förvaltar tomträtten

<sup>58</sup> Luftfartsverket, 2009

<sup>59</sup> Luftfartsverket, 2009

## Markanvändning på Arlanda

Arlanda 2:2, innehållande SkyCity. Bolaget arrenderar i sin tur ut denna till Stockholm- Arlanda Airport.

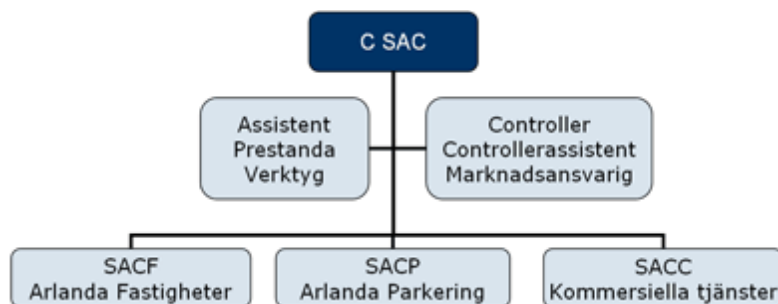
I de Interna Serviceenheterna ingår funktionerna LFV Support, LFV Teknik, LFV Data och Entry Point North. Koncernens intressen verkar alltså ha ett brett spektra. Den gren vilken är särskilt intressant för detta examensarbete är den tidigare nämnda Division Stockholm som innefattar Arlanda. Divisionen styrs enligt schemat nedan.



**Bild 23: LFV Organisationschema, Division**

Källa: LFV, 2009

Avdelningarna är många eftersom arbetsuppgiften innefattar skilda delar. Medan vissa avdelningar är mer ledningsfunktionella utmärker sig en avdelning som mer speciell. Den kommersiella avdelningen SAC:s ansvar (se bild 24) inkluderar drift och utveckling av lokaler och mark. Detta sker genom SACF, Arlanda Fastigheter. Driften av de drygt 20 000 parkeringsplatserna sköts av enheten SACP, Arlanda Parkering. Parkeringarna drivs alltså i egen regi.<sup>60</sup>



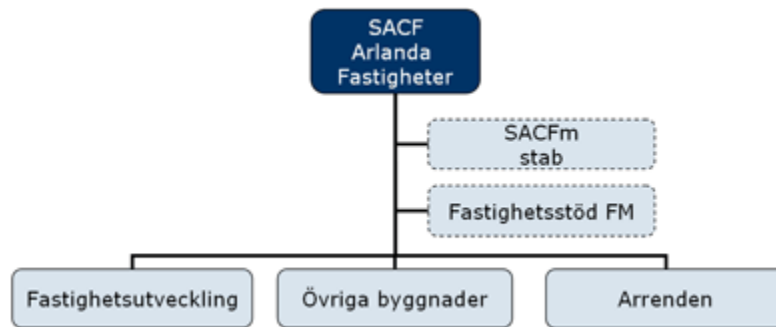
**Bild 24: LFV Organisationsschema, Avdelning**

Källa: LFV, 2009

<sup>60</sup> LFV svpresentation, 2009, sid 15

## Markanvändning på Arlanda

Den relativt nystartade (2007) enheten Arlanda Fastigheter är strukturerad enligt bild 25. En stor del av funktionens arbete ligger på att utveckla den stora fastighetsresurs som finns inom området idag. Dels genom nyexploatering men även genom uthyrning och utveckling av befintliga byggnader samt utarrendering av mark.



**Bild 25: LFV Organisationsschema, Enhet**

*Källa: LFV, 2009*

Terminalbyggnaderna ingår inte i SACF utan finns under den Operativa avdelningen SAO i enheten SAOB, Terminal Business. Runways, taxiways och liknande passagerarflöden ägs av SAT men hyrs ut till SAO. Värt att notera är även att de tillfartsvägar och angöring för taxi samt bussar som finns på fastigheten sköts inte av Vägverket utan av LFV, vilket ytterligare breddar deras arbetsuppgifter.<sup>61</sup> Den bagagehantering som finns på Arlanda är dock utlagd på entreprenad till SAS Ground handling. LFV-koncernens arbetsuppgifter sträcker sig alltså från ren flygtrafik, vidare till terminalhantering, parkering och fastighetsutveckling, och slutligen vägskötsel.

<sup>61</sup> Luftfartsverket, 2009

## 4.2 Ekonomi

LFV-koncernen innefattar dels ett affärsdrivande verk (LFV) samt dotter- och intresseföretag. Att verket är affärsdrivande innebär att det inte ska belasta statsbudgeten utan självt gör investeringar från sina egna intäkter. LFV har dock i egenskap av verk ett avkastningskrav till staten på 8 procent och ett soliditetskrav på minst 25 procent<sup>62</sup>. LFV:s årsredovisning görs genom att lägga samman koncernens olika resultat. Omsättningen 2008 var 6,4 miljarder kronor och rörelseresultatet 396 miljoner. I slutet av 2008 hade LFV 3897 medarbetare fördelade över landet. Intäkterna var fördelade enligt diagram 2.

Rörelseintäkter 2008, mkr

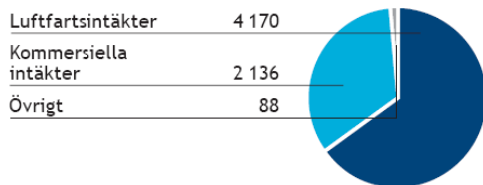


Diagram 2: Rörelseintäkter LFV, mkr

Intäktsfördelning kommersiella produkter koncernen 2008

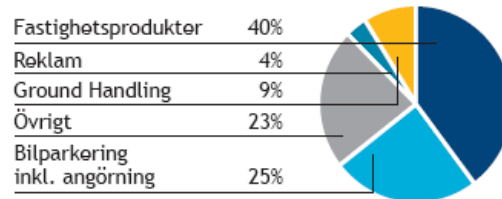


Diagram 3: Intäktsfördelning kommersiella produkter koncernen

Källa: Årsredovisning LFV, 2008

I enlighet med diagram 3 ovan redovisade LFV intäkter av kommersiella produkter på 34 procent av det totala beloppet. Resultatet för de kommersiella produkterna 2008 uppgick till 750 miljoner kronor. Den största delen av intäkterna från kommersiell verksamhet kommer från uthyrning, arrenden och de parkeringar som drivs i egen regi. Koncernen har som mål att fortsätta utveckla de kommersiella intäkterna under kommande år, för att kunna vara konkurrenskraftiga på flygtrafikmarknaden. Till exempel görs stora satsningar på Arlanda genom att utveckla kontor, handel, hotell och service.

<sup>62</sup> LFV regleringsbrev, 2008, sid 5

## 5 Markhantering

*Under denna rubrik behandlas markpolicyn på Arlanda. Vid en nyetablering i allmänhet kan upplåtelseformen av mark och byggnader lösas på flera olika sätt. Avsnittet presenterar äganderätten till mark, tomträtt, arrende och hyra. Vilka konsekvenser medför de olika upplåtelseformerna? Luftfartsverket har valt att enbart använda utvalda upplåtelseformer, vilka dessa är samt det förhållningssätt Luftfartsverket har till markvärdena utreds. Slutligen presenteras ett hypotetiskt fall av en nyetablering på Arlanda.*

### 5.1 Äganderätt

Den vanligaste upplåtelseformen när det gäller mark och byggnader är genom äganderätt av mark. Fastighetsägaren äger själv marken och är till viss del fri att själv disponera över dess användning. Enkelt sägs det att markägaren får göra allt som inte är otillåtet<sup>63</sup>. Exempel på vad som är otillåtet är att bygga utan bygglov (undantag finns), bygga i strid mot detaljplan eller störa grannar. Att själv äga marken innebär ett stort skydd i och med det grundlagsskydd som finns i 2 kap. 18 § RF. I första stycket läses:

*Varje medborgares egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen.*

Det framgår dock att markägaren inte alltid är garanterad att få behålla sin mark, han kan bli tvungen att avstå hela eller delar av sin mark om det är för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Skulle en fastighetsägare bli tvungen att avstå mark har han enligt 2 kap. 18 § 2 st RF rätt till ersättning.

Att bli en fastighetsägare kan gå till på två sätt, antingen köps en befintlig fastighet eller nybildas en fastighet genom avstyckning. Avstyckning regleras i 10 kap. FBL, och innebär ett avskiljande av ett bestämt område från en redan befintlig fastighet<sup>64</sup>.

### 5.2 Tomträtt

Tomträtt regleras i 13 kap. JB och är en nyttjanderätt som innebär att tomträttsinnehavaren har rätt att använda en hel fastighet med alla dess befogenheter mot en årlig avgäld<sup>65</sup>. Tomträtt kan i stora drag likställas med ren äganderätt<sup>66</sup>. I JB 13 kap. 1 § definieras tomträtt:

---

<sup>63</sup> Julstad, 2005, sid 17

<sup>64</sup> Julstad, 2005, sid 102

<sup>65</sup> Julstad, 2005, sid 43

<sup>66</sup> Beckman, Westerlind, 1989, sid 13

## Markanvändning på Arlanda

*Nyttjanderätt till fastighet under obestämd tid kan för visst ändamål mot årlig avgäld i pengar upplåtas som tomträtt enligt detta kapitel. I tomträtt får upplåtas panträtt och annan nyttjanderätt än tomträtt samt servitut och rätt till elektrisk kraft. Till förmån för tomträtt får upplåtas servitut.*

Fastigheten för vilken tomträtt upplåtes måste ägas av stat, kommun eller annars vara i allmän ägo, fastigheter som ägs av en stiftelse får med statens godkännande upplåtas med tomträtt (13 kap. 2 § JB). Tomträtt kan inte upplåtas i del av fastighet, flera fastigheter gemensamt eller i en ägarlägenhetsfastighet (13 kap. 2 § 2 st JB). Tomträtt kan således enbart upplåtas i en registerfastighet<sup>67</sup>. Finns viljan att upplåta en del av en fastighet med tomträtt måste den delen först styckas av för att sedan upplåtas med tomträtt. Tomträttsavtal skall upprättas skriftligen och i avtalet skall det framgå att upplåtelsen avser tomträtt (13 kap. 3 § JB). Avgälden skall betalas med oförändrat belopp under vissa tidsperioder. Har inte längre tid avtalats utgör varje tidsperiod tio år (13 kap. 10 § JB). Vid ändring av avgälden får inte en överenskommelse träffas senare än ett år före utgången av den löpande perioden (13 kap. 11 § första stycket JB). Vid en omprövning av avgäldens storlek skall markvärdet fastställas samt vad som är skälig ränta på det uppskattade markvärdet, med andra ord den årliga avgälden. Avgäldsräntan skall enligt HD bestämmas med ledning av den långsiktiga realräntan på den allmänna kapitalmarknaden och med ett tidsperspektiv på minst 30 år<sup>68</sup>.

Tomträttsinnehavaren kan inte säga upp avtalet utan det är förbehållet fastighetsägaren (13 kap. 13 § JB). Säger fastighetsägaren upp tomträten kan detta enbart ske vid utgången av vissa tidsperioder. Upplåtes tomträtt väsentligen för annat ändamål än bostäder, är denna period som kortast tjugo år dock kan det avtalas om längre tidsperioder (13 kap. 14 § andra stycket JB). Uppsägning får endast ske om det är av vikt för fastighetsägaren att fastigheten används för bebyggelse av annan art eller eljest på annat sätt än tidigare (13 kap. 14 § tredje stycket JB). I förarbetena framgår det att uppsägning endast får ske om det är av vikt för markägaren att förfoga över fastigheten för ändamål, som enligt lag får tillgodoses genom expropriation, annat tvångsförvärv eller som annars från allmän synpunkt är av väsentlig betydelse. En intresseavvägning skall göras mellan det allmänna intresset och fastighetsägarens intresse i att ha kvar tomträten<sup>69</sup>. Upphör en tomträtt på grund av uppsägning enligt 14 §, åligger det fastighetsägaren att lösa byggnad och annan egendom som utgör tillbehör till tomträten. Summan skall motsvara egendomens värde vid tomträten upphörande under antagande att tomträten alltjämt skulle bestå med samma ändamål och i övrigt oförändrade föreskrifter angående fastighetens användning och bebyggelse (13 kap. 17 § första stycket JB). Vid tomträtt som inte avser bostäder är det fritt att avtala om huruvida någon ersättning till tomträttshavaren skall utgå vid en uppsägning och eventuell storlek av denna (13 kap. 17 § tredje stycket JB).

<sup>67</sup> Beckman, Westerlind, 1989, sid 27

<sup>68</sup> Zeteo lagkommentar[1], 2009

<sup>69</sup> Beckman., Westerlind, 1989, sid 122-123



### 5.3 Hyra

Lagreglerna kring hyra återfinns i 12 kap. JB, vilket allmänt brukar kallas för Hyreslagen. Lagen gäller för både hyra av bostäder och lokaler. Båda alternativen förekommer på Arlanda. Hyra föreligger då ett hus eller del av hus upplåtes mot ersättning (12 kap. 1 § JB). Hyresavtal kan vara antingen muntliga eller skriftliga, där det senare av enkla skäl är att föredra vid tvist i domstol. Det förhåller sig även så att om någon av parterna begär ett skriftligt avtal skall detta upprättas (12 kap. 2 § JB). I hyreskontraktet bör det preciseras vad lokalen får användas till då lokalen enbart får användas till det avsedda ändamålet (12 kap. 23 § JB). Står det exempelvis i avtalet att ändamålet är kontor är det inte möjligt att sälja kläder i lokalen. Hyran skall vara det belopp som bestämts i avtalet och avtal beträffande så kallad kallhyra är giltiga. Vid lokalhyra förekommer det även så kallad omsättningshyra, vilket innebär att hyran utgör en viss procent av rörelsens omsättning<sup>70</sup>. Denna hyressättningsmetod används i många fall på Arlanda med motiveringen att de vill dela risken och möjligheterna med sina hyresgäster.<sup>71</sup>

#### 5.3.1 Indirekt besittningsskydd

En lokalhyresgäst har till skillnad mot en bostadshyresgäst inget direkt besittningsskydd. Att inte ha något direkt besittningsskydd innebär att vid en korrekt uppsägning måste lokalhyresgästen flytta utan någon ersättning. Däremot föreligger det ett indirekt besittningsskydd för lokalhyresgäster. Skulle alltså uppsägningen vara ogiltig måste hyresvärden betala skadestånd till lokalhyresgästen, vilket skapar det så kallade indirekta besittningsskyddet<sup>72</sup>. JB 12 kap. 56 § tar upp tre fall då det indirekta besittningsskyddet inte gäller:

- Hyresförhållandet upphör innan det varat längre än nio månader i följd.
- Hyresförhållandet upphör på grund av hyresgästen har förverkat hyresrätten eller ställd säkerhet försämras<sup>73</sup>.
- Hyresvärden och hyresgästen har träffat ett avtal där hyresgästen avsäger sig rätten till besittningsskydd. Hyresnämndens godkännande krävs för de fall då avtalet tecknats innan hyresförhållandet har varat längre än nio månader.

Vid tecknande av hyresavtal på Arlanda ansöker, och beviljas, alltid LFV ett avstående från det indirekta besittningsskyddet av hyresnämnden<sup>74</sup>. Till följd av detta krävs ingen vidare utredning av bestämmelserna i hyreslagen.

---

<sup>70</sup> Larsson, Synnergren, 2007, sid 73

<sup>71</sup> Stenberg, 2009

<sup>72</sup> Larsson, Synnergren, 2007, sid 128

<sup>73</sup> Larsson, Synnergren, 2007, sid 130

<sup>74</sup> Stenberg, 2009

## 5.4 Arrende

Arrende definieras i jordabalken 8 kap. 1 § som upplåtelse av jord till nyttjande mot vederlag. Begreppet jord innefattar fast egendom, både mark och vatten liksom fastighets-, byggnads- och industritillbehör<sup>75</sup>. För att något ska klassas som arrende krävs det att arrendatorn har besittning av området, arrende innebär alltså en total nyttjanderätt. Det finns fyra olika arrendetyper; jordbruksarrende, bostadsarrende, lägenhetsarrende samt anläggningsarrende. För att kunna föra en diskussion kring markanvändningen på Arlanda krävs emellertid endast en presentation av den sistnämnda typen. Övriga tre existerar överhuvudtaget inte eller används i så liten utsträckning att de kan försummas.

Definitionen för anläggningsarrende återfinns i JB 11 kap. 1 § och lyder:

*Anläggningsarrende föreligger när jord upplåtes på arrende för annat ändamål än jordbruk samt arrendatorn enligt arrendeupplåtelsen har rätt att för förvärvsverksamhet på arrendestället uppföra eller bibehålla byggnad, som ej är av endast ringa betydelse för verksamhetens bedrivande. Har upplåtelsen skett för arrendatorns livstid eller för viss tid som understiger ett år, föreligger dock icke anläggningsarrende.*

Anläggningsarrende föreligger alltså då dessa kriterier är uppfyllda:

- Jord upplåtes på arrende och det inte rör sig om ett jordbruksarrende
- Arrendatorn skall ha rätt att uppföra eller bibehålla byggnader för förvärvsverksamhet, byggnaderna skall inte vara av ringa betydelse för verksamheten.
- Upplåtelse tiden för arrendet får inte ske på arrendatorns livstid eller under ett år.

### 5.4.1 Vad kan avtalas bort

För anläggningsarrende finns det ett flertal dispositiva regler, men även ett antal regler som inte går att avtala bort. I JB 8 kap. 2 § 1 st står det att förbehåll som strider mot bestämmelse i 8-11 kapitlet jordabalken är utan verkan mot arrendatorn, om ej annat anges. Lagen är alltså tvingande till arrendatorns fördel. De flesta bestämmelser i 11 kapitlet är dock dispositiva, det finns fem fall där lagen är tvingande och avtalsfrihet inte råder.

1. Arrendetiden skall vara bestämd till en viss tid. Det är alltså inte fritt att avtala om tillsvidaretid, skulle så vara fallet går lagen in och arrendetiden blir fem år (11 kap. 2 § 1 st JB).

---

<sup>75</sup> Zeteo lagkommentar[2], 2009

2. Skulle parterna träffa ett avtal med längre tid än maximitiden har parterna rätt att säga upp avtalet då maximitiden är nådd.
3. Jordägaren kan inte utan arrendenämndens tillstånd få rätt att återta hela eller del av arrendestället före arrendetidens utgång (11 kap. 2 § 2 st JB).
4. Ett överlåtelseförbud för arrendatorn gäller inte när överlåtelsen sker genom exekutiv försäljning eller då arrendatorn går i konkurs (11 kap. 7 § JB).
5. Klausuler i avtalet om avtalets upphörande vid avtalsbrott är utan verkan eftersom förverkandereglererna i 8 kap. 23 § JB reglerar frågan om arrendets förverkande vid avtalsbrott och dessa regler är tvingande.<sup>76</sup>

#### 5.4.2 Arrendatorns besittningsskydd

Arrendatorn har vid anläggningsarrende inget direkt besittningsskydd, vilket innebär att vid en korrekt uppsägning upphör arrendet. En felaktig uppsägning av arrendatorn från jordägaren innebär dock att jordägaren måste betala skadestånd till arrendatorn. Tanken är att jordägaren ska vara försiktig då han säger upp ett avtal, då risken för skadestånd föreligger.<sup>77</sup> Detta ger arrendatorn ett indirekt besittningsskydd, vilket regleras genom reglerna i 11 kap. 5-6a § JB. Arrendatorns indirekta besittningsskydd om rätt till ersättning genom en felaktig uppsägning är dispositiv och kan således avtalas bort. Arrendatorn har vidare inget besittningsskydd då arrendeförhållandet upphör på grund av arrenderättens förverkande eller förhållande som avses i 8 kap. 14 § (11 kap. 4 § JB).

#### 5.4.3 Besittningsbrytande grunder

Som nämnts tidigare har arrendatorn rätt till skadestånd vid en felaktig uppsägning av arrendet, i 11 kap. 5 § JB regleras tre fall då en uppsägning anses korrekt och arrendatorns besittningsskydd försvinner.

- Åsidosätter arrendatorns sina förpliktelser i sådan mån att det icke skäligen kan fordras att jordägaren förlänger arrendet. Bevisbördan för arrendatorns misskötsamhet ligger på jordägaren. Vid återopande av denna punkt prövar tingsrätten först huruvida arrendatorn åsidosatt sina förpliktelser, därefter bedömer de om det är skäl nog att bryta besittningsskyddet. Åsidosättande av sina förpliktelser är till exempel dröjsmål med att betala avgiften eller om arrendatorn inte följer ordningsföreskrifter som jordägaren har utfärdat.
- Jordägaren gör sannolikt att arrendestället skall användas för annat ändamål än det med upplåtelsen avsedda, och jordägarens intresse att kunna förfoga över arrendestället för sådant ändamål påtagligt överväger arrendatorns intresse av fortsatt arrende. Här kräver domstolarna att jordägarens intresse

---

<sup>76</sup> Larsson, Synnergren, 2007, sid 179

<sup>77</sup> Larsson, Synnergren, 2007, sid 201

## Markanvändning på Arlanda

---

att förfoga över marken väsentligt överstiger arrendatorns intresse av att fortsätta arrendera marken. Rättsfallet NJA 1991 s 128 har visat att då staten är intresserad av mark väger arrendatorns intresse svagt.<sup>78</sup>

- Jordägaren har i annat fall befogad anledning att upplösa arrendeförhållandet. Detta är en generalklausul, där domstolen gör en intresseavvägning mellan jordägaren och arrendatorn.<sup>79</sup>

### 5.4.4 Arrendatorns rättigheter vid en korrekt uppsägning

Vid en korrekt uppsägning eller förverkande av arrenderätten och då arrendatorn har uppfört byggnad på arrendestället skall byggnaden erbjudas till jordägaren för inlösen. Har inte jordägaren antagit erbjudandet om inlösen inom en månad har arrendatorn rätt att ta med sig byggnaden. Väljer arrendatorn att föra bort byggnaden skall han återställa marken i tjänligt skick (JB 8 kap. 21 § 1 st). Har arrendatorn inte fört bort byggnaden inom tre månader från avträddandet eller då jordägaren avböjer inlösen, tillfaller byggnaden jordägaren (JB 8 kap. 21 § 2 st).

### 5.4.5 Besittningsskydd på Arlanda

Det indirekta besittningsskyddet för arrenden på Arlanda behandlas på samma sätt som för hyra, det avtalas alltså bort. Arrendatorn har därmed inget besittningsskydd vid arrende på Arlanda 2:1.

### 5.4.6 Belåning vid arrende

Förutsättningarna för belåning av byggnader på ofri grund är inte desamma som vid belåning av fast egendom. Detta medför att en sämre säkerhet för borgenären föreligger i och med risken för att arrendet förverkas eller sägs upp och byggnaden tillfaller jordägaren. Hur löses då belåning av byggnader på ofri grund? Genom så kallade fastighetsägarmedgivanden går fastighetsägaren med på att inte säga upp arrendet ifall arrendatorn inte kan betala avgiften utan istället ger borgenären möjlighet att betala i arrendatorns ställe eller hitta en ny arrendator. Detta ger borgenären en möjlighet att låta arrendet fortgå och därmed ha kvar sin säkerhet.

## 5.5 Nyttjanderätter på Arlanda

När grundförutsättningarna nu har presenterats för de olika upplåtelseformerna finns möjligheten att utreda vilka av dem samt på vilket sätt de används på Arlanda. Historiskt sett har LFV haft en relativt svag strategi vad gäller markutveckling. Rutiner för hyresavtal finns i dagsläget medan arrendeavtalen görs specifikt för en viss situation. Tidigare valde LFV vid varje aktuell nybyggnation den lösning som

---

<sup>78</sup> Detta är det så kallade "Norra Länken"-fallet där staten hävdade att ett vägbygge var av så stort allmänt intresse att ersättning ej skulle utgå till arrendatorn. HD samtyckte.

<sup>79</sup> Larsson, Synnergren, 2007, sid 207-210

### Markanvändning på Arlanda

fungerade bäst i dagsläget.<sup>80</sup> De fall där avstyckningar har skett, har det varit för att teckna tomträttsavtal. Detta innebär att det inte är möjligt för några andra än LFV att äga mark inom fastigheten och vid nyetablering inom fastigheten är inte äganderätt av mark ett alternativ. Detta lämnar tre möjliga alternativa nyttjanderätter från LFV:s sida nämligen tomträtt, hyra och arrende.

I dagsläget finns det sex tomträttsupplåtelser inom Arlanda 2:1. Av dessa sex har två stycken gjorts på 70-talet, två på 80-talet, en på 90-talet och den senaste gjordes 2003. Tabellen nedan visar de olika tomträterna.

Tomträtt	Upplåtelseår	Avgäldsperiod år	Avgäld mkr	Avgäld kr/m <sup>2</sup>
<b>Altuna 2:8</b>	1985	10	5,40	29
<b>Arlanda 1:1</b>	1970	40	3,30	28
<b>Arlanda 2:2</b>	1990	10	10,00	648
<b>Arlanda 2:3</b>	2003	20	0,50	54
<b>Benstocken 1:5</b>	1979	20	1,00	47
<b>Husby 4:4</b>	1986	10	0,48	22

*Tabell 3: Tomträter*

Antalet visar att tomträter är en ovanlig företeelse inom fastigheten som sällan används. Avgälderna är högst för de tre tomträter som ligger i område 6 (se 2.3.6), där tomträten som innefattar SkyCity har högst avgäld. De tre tomträterna i område 2 (se 2.3.2) har betydligt lägre avgälder<sup>81</sup>. Detta får sägas vara en naturlig följd av lägesteori eftersom ett bättre läge ger högre intäkter.

Inom Arlanda 2:1 finns det i dagsläget 21 byggnader på ofri grund, vilka är uppförda med arrenden som faller under kategorin anläggningsarrenden. Det sammanlagda taxeringsvärdet på byggnaderna överstiger 400 miljoner där den med högst taxeringsvärde uppgår till 190 miljoner kronor<sup>82</sup>. Vid nyexploatering används arrende och tomträtt sällan utan det är främst hyra som används. Det är för specialanläggningar såsom bensinstationer eller anläggningar för återvinning av glykol som arrendeavtal tecknas.

Det faller sig naturligt att butiker, restauranger och caféer vid terminalerna och inom SkyCity hyrs ut med lokalhyreskontrakt. Hyra används också vid nyexploatering av större byggnader och för att förstå anledningen till detta utreds hur värdeutvecklingen av mark sker och vilket förhållningsätt Arlanda har till markvärdet.

<sup>80</sup> Stenberg, 2009

<sup>81</sup> FastighetSök, 2009

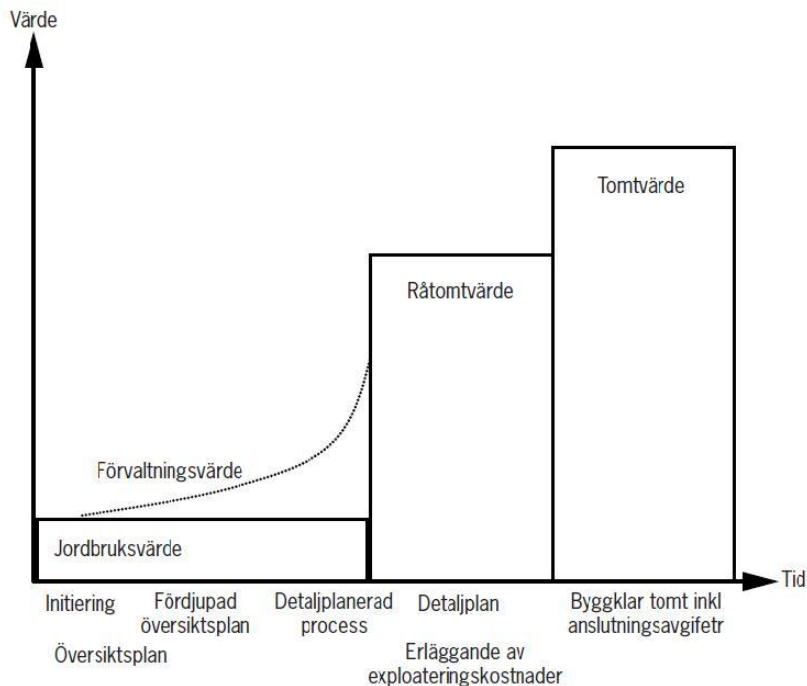
<sup>82</sup> FastighetSök, 2009

## 5.6 Värdeutveckling av mark

Den svenska definitionen för marknadsvärde är för närvarande:

*Marknadsvärdet är det pris som sannolikt skulle betalas/erhållas om fastigheten bjöds ut på en fri och öppen marknad med tillräckligt marknadsföringstid, utan partsrelationer och utan tvång.*<sup>83</sup>

Detta gäller för både obebyggd och bebyggd mark. Under en exploateringsprocess sker värdeutveckling av marken, denna beskrivs i bild 26. I det tidigaste skedet, innan idéer eller planer på förändring av markanvändningen finns, bestäms fastighetens värde utifrån den pågående markanvändningen. Ett så kallat förväntningsvärde på marken uppstår då förväntningar om ändrad markanvändning föreligger. Mark som inte omfattas av detaljplan men där det finns förväntningar om framtida exploatering kallas för råmark. Då en detaljplan vinner laga kraft sker en stor värdeökning av marken i och med den säkerhet som uppstår kring markanvändningen. Då en detaljplan antagits går marken från råmark till råtomtmark. Nästa värdenivå är tomtmark och den uppstår när bland annat fastighetsbildning har skett och avgifter för till exempel gator och VA är betalda. Den slutliga värdenivån avser tidsperioden då tomten är bebyggd.<sup>84</sup>



**Bild 26: Markens värdeutveckling vid exploateringsprocessen**

Källa: Kalbro, 2007

<sup>83</sup> Institutet för värdering av fastigheter & Samfundet för fastighetsekonomi, 2008 sid 248

<sup>84</sup> Kalbro, 2007, sid 105-106

## 5.7 Markpolicy på Arlanda

LFV äger all mark inom Arlanda 2:1 och Arlanda Fastigheter har som policy att inte stycka av och sälja någon av denna mark. Genom detta ställningstagande kan de själva avgöra på vilken värdenivå de vill släppa in exploatörer på fastigheten. Inställningen motiveras med viljan att förädla markvärdet så långt som möjligt. Det främsta skälet till att ha kvar marken i sin ägo är dock den framtida handlingsfrihet detta medför. LFV:s mål är att flygplatsen skall kunna utvecklas obehindrat, dels om nya säkerhetsregler blir aktuella, kapaciteten behöver ökas eller nya miljörestriktioner införs. Det är även denna handlingsfrihet som motiverar att LFV avtalar bort det indirekta besittningsskyddet. Genom att själva ha kvar marken i sin ägo kan de dessutom välja ut, för dem lämpliga hyresgäster och arrendatorer. Hyra är alltså den nyttjanderätt som främst används i dagsläget.<sup>85</sup> Sammanfattningsvis innebär detta att vid de flesta fallen av nyetablering äger LFV byggnaderna på fastigheten och sedan tecknar hyresavtal för dem. För att visa hur en nyexploatering kan gå till på Arlanda följer nedan ett exempel med en matvaruaffär.

### 5.7.1 Nyetablering på Arlanda

Situationen som råder på Arlanda i och med att staten genom LFV innehar en av Sveriges största fastigheter är speciell. Det får till följd att företag som är intresserade av att etablera sig här måste förhandla med staten. Hur ser arbetsgången då ut vid intresse för etablering på Arlanda? Förutsättningarna i ett hypotetiskt fall kan sägas vara följande:

- ICA vill ha en ny matvaruaffär i så direkt anslutning till terminalerna som möjligt, med byggnad och en liten kundparkering.
- Marknadsundersökningar gjorda av affärskedjan pekar på vinstgivande förutsättningar.

När ICA:s fastighetsavdelning nu hör av sig till Arlandas motsvarighet och visar sitt intresse händer följande. Arlanda Fastigheter tar ställning till deras beräkningar för att sedan skaffa sig en egen uppfattning genom att göra egna marknadsundersökningar och föra en diskussion om etableringen är i linje med profilen Arlanda. En viktig del i detta förarbete är att ta fram en riskbedömning för projektet. Stora risker medför givetvis högre avkastningskrav. För att markägaren nu ska kunna lämna en offert till beställaren behöver upplåtelseformsfrågan avgöras. Som nämnts tidigare är det hyra som blir aktuellt, vilket skulle innebära att Arlanda Fastigheter i egen regi uppför byggnaden och upprättar avtal gällande nyttjande.<sup>86</sup> Hyressättning görs med stor sannolikhet enligt tidigare beskriven omsättningshyra. När förslaget är färdigställt läggs det fram för kunden och en förhandling inleds. Kan en överenskommelse nå tecknas avtal mellan parterna och projektet fortskrider med att få området detaljplanelagt, byggnation färdigställs och inflyttning sker.

---

<sup>85</sup> Stenberg, 2009

<sup>86</sup> Stenberg, 2009

## 5.8 Finansiering

Valet från Arlanda Fastigheters sida, att själva bygga och sedan hyra ut, innebär att de själva måste lösa finansieringen. Genom att vara en del av LFV kan detta lösas på två sätt. Antingen genom lån av riksgälden eller genom ett samarbete med någon extern finansiell partner. I dagsläget är dock endast det första alternativet möjligt.<sup>87</sup> Vid lån från riksgälden krävs ett riksdagsbeslut genom statsbudgeten för att utlåning skall vara möjlig. LFV har då möjlighet att låna med rörlig eller fast ränta. Den rörliga räntan följer reporäntan och vid fast ränta utgår riksgälden ifrån marknadsräntorna vid tillfället och fastställer en ränta. LFV kan själva välja ifall de vill amortera eller ifall de vill ha ett amorteringsfritt lån.<sup>88</sup> I statsbudgeten för 2009 ges LFV möjlighet att ta ut lån hos riksgälden till ett belopp på 5 500 miljoner kronor. Investeringsnivån från LFV:s sida på Arlanda kommer mellan 2009-2011 att ligga på 2 950 miljoner kronor och totalt på 4 900 miljoner kronor på alla flygplatser.<sup>89</sup>

---

<sup>87</sup> Stenberg, 2009

<sup>88</sup> Lång, 2009

<sup>89</sup> Budgetpropositionen för 2009, kommunikationer, 2008 sid 84



## 6 Diskussion

*I denna avslutande del diskuteras följderna av de fakta, teorier och ställningstaganden som presenterats tidigare i arbetet. Till att börja med diskuteras konsekvenserna av att avtala bort besittningsskyddet för arrendatorer och hyresgäster inom Arlanda 2:1. Därefter förs ett resonemang angående de ekonomiska följder som uppstår av den valda markpolicyn. Avslutningsvis diskuteras hur markanvändningen på Arlanda kan påverka utvecklingen mot en Airport City.*

### 6.1 Markanvändningen på Arlanda

Den valda markpolicyn får konsekvenser för LFV såväl som för de privata aktörer som är verksamma inom Arlanda 2:1. Till att börja med kan vi se på besittningsskyddet och hur starkt det är vid de olika upplåtelseformerna. Vid arrende och hyra avtalar LFV bort det indirekta besittningsskyddet vilket får följande konsekvenser. Vid hyra kan LFV, utan risk att betala skadestånd, säga upp hyresgästerna då kontraktet löper ut. Detta innebär en risk för hyresgästerna som har investerat i lokalen och kan bli tvungna att flytta om LFV anser att affären inte skall få vara kvar. Genom möjligheten att säga upp utan risk att behöva betala skadestånd har LFV stora möjligheter att styra vilken typ av hyresgäster de vill ha inom Arlanda. Detta underlättar givetvis möjligheten att stärka och inrikta profilen Arlanda och därigenom dess varumärke. Ett starkt varumärke är, som påtalats i avsnittet flygplatsstäder, av stor vikt för framgång. Genom samarbetet i Stockholm Airport City-projektet har även LFV i viss mån möjlighet att påverka de etableringar som sker utanför fastigheten vilket är en klar fördel för flygplatsen, i dess strävan att utvecklas till en fullfjädrad flygplatsstad.

När det gäller arrende blir avsaknaden av det indirekta besittningsskyddet än mer intressant. Som nämnts i texten finns det ett flertal byggnader inom Arlanda som är upplåtna med anläggningsarrende och därtill till stora värden. Väljer LFV att säga upp ett arrendeavtal så gäller samma sak som vid hyra, de måste alltså flytta. Till skillnad från hyresgästen har arrendatorn oftast uppfört någon typ av byggnad och arrendatorn har dessutom rätt att ta med sig uppförda byggnader vid arrendets upphörande. Fast detta torde vara nästintill omöjligt på Arlanda och då återstår alternativet att ge markägaren möjligheten att lösa in dem. Som tidigare påpekats har markägaren ingen skyldighet att lösa in byggnaderna och kan inte arrendatorn ta dem med sig tillfaller byggnaderna markägaren. Privata aktörer löper därför en risk att vid arrende bli av med sina byggnader och de investeringar de gjort om LFV väljer att säga upp arrendet. En konsekvens av detta kan tänkas bli att arrendatorerna väljer att inte lägga pengar på underhåll vilket i sin tur skulle leda till mindre estetiskt tilltalande och dåligt underhållna byggnader. Det kan även tänkas vara svårt att belåna byggnaderna då risken att byggnaderna kan tillfalla jordägaren är större då det indirekta besittningsskyddet har avtalats bort. Fastighetsägarmedgivandet om att inte säga upp arrendatorn vid utebliven betalning har ingen verkan vid en uppsägning. Detta kan leda till att kreditgivaren värderar sin säkerhet som ej tillräcklig. Ur LFV:s synvinkel ger arrende samma möjligheter som hyra, nämligen fördelen att lättare kunna styra

## Markanvändning på Arlanda

---

vad som ska finnas på Arlanda. Varför väljer då inte Arlanda att upplåta arrenden mer än för särskilda anläggningar? Genom att låta arrendatorerna uppföra byggnaderna hade deras egna investeringar kunnat hållas nere. Byggnaderna hade efter arrendetidens utgång med största sannolikhet tillfallit markägaren. Det som talar emot detta arbetssätt skulle kunna vara ett minimalt underhåll av byggnader från arrendatorns sida. En annan anledning kan tänkas vara behovet av tillit mellan parterna. Att göra affärer utan förtroende är inte att rekommendera. Dessutom försvinner möjligheten att förädla markvärdet internt.

Det torde vara självklart att LFV inte utnyttjar avsaknaden av besittningsskydd vid hyra och arrende till att göra egen vinning då de är mycket beroende av de privata aktörerna för att hålla nere flygavgifterna och måste hålla en god relation till dem. Risken för de privata aktörerna finns där ändå och det kan vara en stor risk vid arrende.

Tomträtt är den upplåtelseform som till största delen liknar ren äganderätt och ger det bästa besittningsskyddet av de tre olika nyttjanderätterna. Det är också den minst förekommande nyttjanderätten och används sällan. För privata aktörer borde tomträtt vara den upplåtelseform som eftersträvas vid nybyggnation inom Arlanda sett till besittningsskyddet. Vad kan motivera att välja andra upplåtelseformer, då i första hand hyra vilken används mest frekvent vid nyexploatering på Arlanda? Svaret borde vara större intäkter.

### 6.2 Ekonomiska konsekvenser av markpolicyn

Eftersom att LFV självt bygger och sedan hyr ut skapas en speciell situation. LFV kan som statligt verk låna pengar från riksgälden till gällande reporänta, vilken är betydligt lägre än den ränta till vilken privata aktörer kan låna. Detta leder till att finansieringen av ett nytt projekt blir billigare med LFV som beställare. En följd av detta torde bli att hyran kan hållas nere från LFV:s sida och därmed underlätta en uthyrning av lokalerna och ge hyresgästen fördelaktiga hyresvillkor. Skulle så inte vara fallet leder det till att LFV kan ta ut en högre vinst än en privat aktör skulle kunna göra. Därigenom kan LFV pressa ner flygavgifterna och få fler passagerare vilket leder till fler kunder för de kommersiella aktörerna. Den lägre räntan ger ännu ett argument för LFV att hålla kvar marken till den slutliga värdenivån. Väljer de att vid ett senare tillfälle sälja av byggnaden genom att till exempel göra en tomträtt utav den, så kommer de sälja till marknadspris och eftersom de byggde för lägre kostnad än vad privata aktörer gör kommer vinsten att bli större.

Ett annat alternativ hade varit ett samarbete med en extern finansiell partner, vilket skulle innebära att denne ger krediten och möjligtvis använder sig av egna kontakter för själva uppförandet. Då kommer det att handla om ett slags *offentlig privat samverkan (OPS)*. Vid större projekt innebär dock en sådan lösning att räntekostnaderna borde bli större än vid det första alternativet i och med att ingen kan låna till lika fördelaktiga villkor som staten. Dessutom kommer vinsten med största sannolikhet att fördelas mellan parterna vilket ger lägre intäkter.

## Markanvändning på Arlanda

---

De samhällsekonomiska effekterna av att staten lånar billiga pengar och sedan bygger kanske motverkar den privata marknaden. Ska staten syssla med detta? Arlanda Fastigheter som driver utvecklingen av kommersiella lokaler på fastigheten kan inte agera lika snabbt som ett vanligt kommersiellt fastighetsbolag eftersom de har för många nivåer inom koncernen och att deras lån måste godkännas i statsbudgeten. Alltså finns möjligheten att effektiviteten kan bli lägre och fördelarna med billiga pengar kan minska och eventuellt inte ens överväga fördelen med en snabbare handlingsförmåga vilket fortare kan generera intäkter.

Det nämna exemplet med ICA-butiken gör att vi kan ställa frågan ifall det är svårare att införa nya idéer inom Arlandaområdet än på privata motsvarigheter. Exemplet visar oss att det krävs inte bara att ICA själva är övertygade om att det är en bra och lönsam idé utan de måste även övertala LFV. Det är inte heller enbart en fråga om övertalning, då LFV själva gör en marknadsundersökning och tror inte de på idén blir det ett nej. Vanligtvis krävs inte markägarens samtycke huruvida idén är lönsam eller ej. Då är det istället en fråga om ICA:s egen tro på idén och tillgång av finansiella medel.

Det är givetvis svårt att säga ifall några idéer inte har blivit genomförda på grund av att LFV inte tyckt dem varit bra nog. Om så är fallet är det ännu svårare, för att inte säga omöjligt, att avgöra ifall detta varit negativt för utvecklingen av Arlanda. Att LFV med säkerhet skulle veta exakt vad som är bra för Arlanda är inte heller helt säkert.

Vad vi kan konstatera när vi ser på Arlanda i dagsläget är att det är en väl fungerande och utvecklad flygplats. De har en tydlig plan med hur de vill utveckla Arlanda för att göra den mer modern, öka de kommersiella intäkterna och gå mot en Airport City.

Frågan kan lyftas huruvida staten skall ha kvar Arlanda eller om en avyttring av flygplatsen är att föredra? Utgår vi ifrån att värdet som togs fram vid värderingen stämmer, så är det en ansevärd summa pengar en försäljning skulle dra in till stadskassan. Den nuvarande regeringens inställning har varit att de vill sälja ut statligt ägda bolag, vilket exempelvis skett med Vin & Sprit. Ett internationellt intresse av att köpa flygplatser finns, vilket borde innebära att det inte skulle vara några problem att hitta en köpare. Bör då staten sälja Arlanda? Arlanda är den flygplats som har störst intäkter inom LFV och genom det bekosta driften av flertalet av de mindre flygplatserna. Ett bra kommunikationsnät är viktigt för ett land, en försäljning hade kunnat innebära svårigheter för LFV att finansiera de mindre flygplatserna och skattepengar hade kanske fått användas.

### 6.3 Airport City

LFV har historiskt sett haft en relativt svag strategi för Arlanda vad gäller dess utveckling. När det nu finns en tydlig trend med flygplatsstäder som verkar fungera för andra flygplatser har detta ändrats. Sedan 2007 har Arlanda Fastigheter, som en del av LFV, stått för den viktiga kontroll över utvecklingen som krävs av en samordnande funktion, vilken är noden för exploatering. Detta medför emellertid att

## Markanvändning på Arlanda

---

staten här alltså agerar som ett kommersiellt fastighetsbolag. Dock finns det några nämnvärda skillnader, nämligen att antalet nivåer inom LFV-koncernen är större än i ett vanligt fastighetsbolag samt att LFV har ett mycket stort antal olika funktioner i koncernen. Den första skillnaden har tagits upp i avsnitt 6.2 och kräver ingen ytterligare diskussion. Däremot kan den andra avvikelsen vara nog så intressant att granska. Genom att arbeta med allt från flygkontrolltjänst till lokaluthyrning och vägskötsel är LFV onekligen en mångsysslare. En fråga kan vara huruvida detta medför ett allt för stort kompromissande inom koncernen gällande framtida investeringar, vilket kan innebära att möjligheter till snabbt agerande går vissa enheter förbi. Särskilt viktigt borde sådana chanser vara för ett fastighetsbolag. Eftersom Arlanda Fastigheter inte är en fristående del av LFV skulle deras handlingsförmåga alltså kunna hämmas. Detta skulle även i förlängningen kunna vara försvårande för utvecklingen av flygplatsen till en flygplatsstad, rent tidsmässigt.

Arlanda 2:1 är en jätte bland fastigheter med sina 30 km<sup>2</sup>. Detta medför också flera positiva effekter, där en är möjligheten för LFV och Arlanda Fastigheter att kontrollera exploateringen på ett stort område i anslutning till flygplatsen. Genom att ha en stor markreserv att utnyttja kan de tillgodogöra sig vinster från framtida exploateringar. Det innebär även att de i stor utsträckning inte behöver ta överdriven hänsyn till andra aktörer än de som de själva väljer att samarbeta med. Genom denna fördel uppkommer en möjlighet att lyckas exploatera fastigheten på ett sådant sätt att den kan fungera som en flygplatsstad, förutsatt att viljan finns. Det verkar den göra om vi ser till de framtidsplaner som finns och inte minst genom intresset för detta examensarbete.

I finanskrisens spår syns tydliga nedgångar inom den ekonomiska världen. Den långsiktiga trenden med en växande svensk import och export som visats i 3.1.7 talar dock för Arlandas framtida tillväxt och kan bidra till omvandlingen till en modern flygplatsstad.

## 7 Slutsats och egna reflektioner

Examensarbetet har syftat till att utreda och beskriva markanvändningen på Arlanda 2:1 samt att utreda möjligheterna för Arlanda att utvecklas till en Airport City. Då arbetet har varit av den beskrivande typen är det svårt att dra några slutsatser om den första delen av syftet utan det är till största delen våra egna reflektioner som kan tas upp. Examensarbetet har givit en bild av hur markanvändningen ser ut på Arlanda samt vilka förutsättningar som har styrts denna. Markanvändningen på Arlanda är onekligen intressant i och med det statliga ägandet och oviljan att släppa ifrån sig mark, samtidigt som det ständigt blir fler privata aktörer som etablerar sig inom fastigheten. Diskussionen visar att det finns både för- och nackdelar med den valda markpolicyn och frågan är huruvida någon överväger den andra? Detta är svårt att säga och det kommer alltid finnas förespråkare för antingen statligt ägande eller privat ägande. Vår uppgift har inte varit att lägga någon värdering i vare sig det ena eller andra ställningstagandet utan endast förklara förutsättningarna som de ser ut i dagsläget. Vi kan dock konstatera utifrån det material och den kunskap vi har inom ämnet att den aktuella markanvändningen fungerar bra och ger Sverige en väl fungerande flygplats. Genom Arlanda Fastigheter arbetar LFV nu mot ett mål på hur Arlanda skall utvecklas i framtiden.

Vid utvecklingen till en Airport City kan Arlandas något krångliga organisationsstruktur komma att dra ner tempot. Förutsättningarna för Arlanda att utvecklas till en flygplatsstad kan sammanfattningsvis sägas vara goda. Detta beror till stor del på att Arlanda redan i dagsläget har flera av de nödvändiga funktioner som krävs för en Airport City. Tillgängligheten får sägas vara mycket bra genom både flygtrafik, vägar och spårtrafik. Deras goda tillgång till mark gör även att de har stora möjligheter att styra utvecklingen på fastigheten. Slutligen får också viljan sägas tala för Arlandas utveckling till en Airport City.



## 8 Källförteckning

### 8.1 Litteratur

Beckman, L., Westerlind, P. 1989, *Tomträtt kommentar till jordabalken 13 och 21 kap m.m.*, Norstedts Förlag AB, Stockholm

Clayton, J., Eichholtz, P., Geltner, D., Miller, N. 2007, *Commercial real estate analysis & Investment*, Thomson South-Western, USA

Güller, Mathis., Güller, Michael. 2003, *from airport to airport city*, EGEDSA, Sabadell (Barcelona), Spanien

Höst, M., Regnell, B., Runeson, P. 2006, *Att genomföra examensarbete*, Studentlitteratur, Danmark

Institutet för värdering av fastigheter & Samfundet för fastighetsekonomi, 2008, *Fastighetsekonomisk analys och fastighetsrätt*, Fastighetsnytt Förlags AB, Stockholm

Julstad, B. 2005, *Fastighetsindelning och markanvändning*, Norstedts Juridik, Stockholm

Kalbro, T. 2007, *Markexploatering*, Norstedts Juridik, Stockholm

Larsson, N., Synnergren, S. 2007, *Kommersiella hyres- och arrendeavtal i praktiken*, Norstedts juridik, Stockholm

Rittri, B. 1985, *Bostads- och anläggningsarrende*, P A Norstedt & Söners Förlag, Stockholm

### 8.2 Planer

Detaljplan för Cargo City, södra fraktområdet vid Arlanda flygplats, Sigtuna Kommun, tillgänglig på:

[http://infovisaren.lantmateriet.se/projekt/sigtuna/webdoc/planhandlingar/DPL\\_221.pdf](http://infovisaren.lantmateriet.se/projekt/sigtuna/webdoc/planhandlingar/DPL_221.pdf),  
hämtad 2009-06-17

Detaljplan för del av Stockholm-Arlanda flygplats mm, Sigtuna Kommun, tillgänglig på:

<http://www.sigtuna.se/upload/invånare/bostad%20och%20byggande/Planering/Detaljplaner/Program%20och%20detaljplaner/Märsta/Stockholm%20Arlanda%20flygplats%20C29/Planbeskrivning%20-%20SAMRDSHANDLING%20-%20C29.pdf>,  
hämtad 2009-06-21

## Markanvändning på Arlanda

---

Detaljplan för del av Stockholm – Arlanda flygplats SkyCity, Sigtuna Kommun, tillgänglig på:

[http://infovisaren.lantmateriet.se/projekt/sigtuna/webdoc/planhandlingar/DPL\\_265.pdf](http://infovisaren.lantmateriet.se/projekt/sigtuna/webdoc/planhandlingar/DPL_265.pdf),

hämtad 2009-06-21

Fördjupad Översiktsplan, Arlandaområdet, Sigtuna Kommun, tillgänglig på:

<http://www.sigtuna.se/upload/invånare/bostad%20och%20byggande/Planering/Utreddningar%20och%20inventeringar/FÖP%20Arlandaområdet.pdf>,

hämtad 2009-05-04

### 8.3 Artiklar

Horwitz-Bennett, B. *Airport Cities*, Consulting - Specifying Engineer. Denver: Mar 2007. Vol. 41, Iss. 3; pg. 28

Kasarda, J. *Airport Cities: The Evolution*, London Insight Media, 2008, tillgänglig på

<http://www.aerotropolis.com/files/evolutionChapter1.pdf>

hämtad 2009-06-24

Poole, R. *Should Milwaukee's Airport be privatized?*, 2006, tillgänglig på:

<http://www.wpri.org/WIInterest/Vol15no3/Poole15.3.pdf>,

hämtad 2009-07-11

### 8.4 Databaser

FastighetSök, 2009, tillgänglig på:

[http://www.lantmateriet.se/fs\\_tjanstindex.htm](http://www.lantmateriet.se/fs_tjanstindex.htm),

Zeteo lagkommentarer[1], 2009, tillgänglig på:

<http://zeteo.nj.se/pp/template.htm;jsessionid=1CFDAD4226829BCE1F26D92998E905EF?view=main>,

hämtad 2009-06-25

Zeteo lagkommentarer[2], 2009, tillgänglig på:

<http://zeteo.nj.se/pp/template.htm;jsessionid=CE296531E58E6BAF9BB5F867C535FA0C?view=main>,

hämtad 2009-07-06

### 8.5 Elektroniska Källor

Arlandastad, 2009, tillgänglig på

[http://www.arlandastad.se/arlandastad/broschyer\\_pdf/Arlandastad.pdf](http://www.arlandastad.se/arlandastad/broschyer_pdf/Arlandastad.pdf),

hämtad 2009-06-25

Arlandastad – Stockholm Airport City, 2009, tillgänglig på



## Markanvändning på Arlanda

---

[http://www.arlandastad.se/arlandastad/stockholm\\_airport\\_city.html](http://www.arlandastad.se/arlandastad/stockholm_airport_city.html),  
hämtad 2009-06-25

A-Train AB, 2009, tillgänglig på:

<https://www.arlandaexpress.com/textpage.aspx?page=106>, hämtad 2009-06-24

Budgetpropositionen för 2009, kommunikationer, 2008, tillgänglig på:

[http://www.regeringen.se/download/5af1f04e.pdf?major=1&minor=111679&cn=attachmentPublDuplicator\\_23\\_attachment](http://www.regeringen.se/download/5af1f04e.pdf?major=1&minor=111679&cn=attachmentPublDuplicator_23_attachment),  
hämtad 2009-07-06

Copenhagen Airport, Annual Report, 2005, tillgänglig på

<http://www.cph.dk/NR/rdonlyres/9BDFA51A-3B28-4A8D-838D-E37721E57D72/0/HovedrapportUK100305.pdf> , hämtad 2009-07-14

E4, trafikplats Måby/Vägverket, 2009, tillgänglig på:

<http://www.vv.se/Vagarna/Vagprojekt/Stockholms-lan/Vag-E-4-trafikplats-Maby-forstudie/>,  
hämtad 2009-06-25

Fakta om Arlanda, 2009 tillgänglig på: [http://www.arlanda.se/sv/Information-](http://www.arlanda.se/sv/Information-om/Om-Arlanda/Fakta-om-Arlanda/)

[om/Om-Arlanda/Fakta-om-Arlanda/](http://www.arlanda.se/sv/Information-om/Om-Arlanda/Fakta-om-Arlanda/),  
hämtad 2009-07-08

Gatwick Airport: Gatwick at a glance, 2009, tillgänglig på:

[http://www.gatwickairport.com/portal/page/Gatwick%5EGeneral%5EAbout+Gatwick+Airport%5EGatwick+lowdown%5EGatwick+at+a+glance/88043ab26011a110VgnVCM10000036821c0a\\_\\_\\_\\_/448c6a4c7f1b0010VgnVCM200000357e120a\\_\\_\\_\\_/](http://www.gatwickairport.com/portal/page/Gatwick%5EGeneral%5EAbout+Gatwick+Airport%5EGatwick+lowdown%5EGatwick+at+a+glance/88043ab26011a110VgnVCM10000036821c0a____/448c6a4c7f1b0010VgnVCM200000357e120a____/) ,  
hämtad 2009-07-14

Historiska fakta om Arlanda, 2009 tillgänglig på:

<http://www.arlanda.se/sv/Information-om/Om-Arlanda/Fakta-om-Arlanda/Historiska-fakta/>,  
hämtad 2009-07-08

LFV flygtrafiktjänsten, 2009, tillgänglig på:

<http://www.lfv.se/sv/LFV/Flygtrafiktjansten/>  
hämtad 2009-05-12

LFV regleringsbrev, 2008, tillgänglig på:

[http://www.LFV.se/upload/LFV/Om\\_LFV/LFV\\_regleringsbrev\\_08.pdf](http://www.LFV.se/upload/LFV/Om_LFV/LFV_regleringsbrev_08.pdf),  
hämtad 2009-05-08

LFV svpresentation, 2009, tillgänglig på:

[http://www.LFV.se/upload/LFV/Om\\_LFV/LFV\\_svpresentation\\_2009.pdf](http://www.LFV.se/upload/LFV/Om_LFV/LFV_svpresentation_2009.pdf),  
hämtad 2009-04-23

LFV, Årsredovisning, 2008, tillgänglig på:  
[http://www.lfv.se/upload/Media/Dokumentbank/LFV:s\\_arsredovisning\\_2008.pdf](http://www.lfv.se/upload/Media/Dokumentbank/LFV:s_arsredovisning_2008.pdf),  
hämtad 2009-05-12

Nationalencyklopedin, 2009, tillgänglig på:  
[http://www.ne.se/1%C3%A5ng/arlanda?i\\_h\\_word=Stockholm-Arlanda+flygplats](http://www.ne.se/1%C3%A5ng/arlanda?i_h_word=Stockholm-Arlanda+flygplats)  
hämtad 2009-06-28

Nationalencyklopedin, 2009, tillgänglig på:  
<http://www.ne.se/lang/arlandabanan>,  
hämtad 2009-06-24

SIKA Statistik Luftfart, 2006, tillgänglig på:  
[http://www.sika-institute.se/Doclib/2007/SikaStatistik/ss\\_2007\\_14.pdf](http://www.sika-institute.se/Doclib/2007/SikaStatistik/ss_2007_14.pdf),  
hämtad 2009-07-07

Transportstyrelsen, 2009, tillgänglig på:  
[http://www.transportstyrelsen.se/Nyhetsarkiv/Flyget-visar-fortsatta-  
trafikminskningar-i-februari-/,](http://www.transportstyrelsen.se/Nyhetsarkiv/Flyget-visar-fortsatta-trafikminskningar-i-februari-/)  
hämtad 2009-07-11

## **8.6 Offentligt tryck - Propositioner**

prop. 1957:185

## **8.7 Muntliga Källor/E-post**

Lång, M. Informationschef Riksgälden, E-post 2009-07-06

Poole, R. Director of Transport Policy, E-post 2009-07-13

Stenberg, S, Chef Arlanda Fastigheter, Möte 2009-04-28

## Bilaga 1: Sammanställning av flygplatsförsäljningar mellan 2000-2005

Flygplats	Köpare	År	Andel Aktier	Valuta	Värde(miljoner)	Värde/EBITDA
Budapest	BAA	2005	75,0%	Euro	1957	31,9
Copenhagen	Macquarie	2005	37,7%	DKK	15075	10,2
Airport CO. of S. Africa	Public Investment Corp	2005	20,0%	Rand	8607,8	7,5
Hochtief European airports	Hochtief Airport Capital	2005	100,0%	Euro	432,3	9,7
TBI	ACDL	2004	100,0%	GBP	685	14,8
Brussels	Macquarie	2004	70,0%	Euro	1635	12,3
London Luton	TBI	2004	28,6%	GBP	351,3	15,9
Firenze	Acquisizione Prima	2003	29,0%	Euro	99,3	14,3
Belfast City Airport	Ferrovial	2003	100,0%	GBP	35	14,5
Hainan Mellan	Copenhagen Airports	2002	20,0%	HK\$	1907,2	11,3
Aeroporti di Roma	Macquarie	2002	44,7%	Euro	2680,8	14,3
Sydney	So.Cross	2002	100,0%	A\$	5588	17,7
Auckland	Institutionals	2001	7,1%	NZ\$	1828,3	13,1
Birmingham	Macquarie	2001	24,1%	GBP	417,5	10,1
Newcastle	Copenhagen Airports	2001	49,0%	GBP	293,8	17,5
London Luton	TBI	2001	16,4%	GBP	195	26,8
East Midlands	Manchester Airport	2001	100,0%	GBP	241	13,8
Bournemouth & Glasgow	Infratil	2001	100,0%	GBP	40,4	28,4
Bristol	Macquarie	2000	100,0%	GBP	234	16,4
Hamburg	Hochtief & Air Rianta	2000	36,0%	Euro	804,5	8,6

Markanvändning på Arlanda

Aeroporti di Roma	Leonardo	2000	51,2%	Euro	2591,6	17,4
Centro Norte (Mexico)	ADP consortium	2000	15,0%	US\$	606,7	11,2
Beijing Capital	ADP Management	2000	10,0%	HK\$	12688	17,4
Högsta värde		31,9				
Lägsta värde		7,5				
Medel		15,6				
Median		14,5				

Källa: Poole, 2006