

Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen

Remiss av delbetänkande SOU 2003:33 av Stockholmsberedningen

Remiss från Näringsdepartementet

Remisstid 26 september 2003

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Bakgrund

Stockholmsberedningens utredning, se sammanfattning i *bilaga 2*, föreslår insatser för att erhålla tillräcklig flygkapacitet fram till år 2030. Beredningen anser att en fjärde bana kommer att behövas på Arlanda kring 2020-2025. Därutöver bör utformningen av Arlandas miljövillkor ses över.

Beredningen bedömer också att Bromma flygplats bör bibehållas men om Bromma läggs ner anser beredningen att en ny citynära flygplats måste inrättas och då helst i den södra delen av länet. Beredningen föreslår att regeringen uppdrar till en kommission att ta fram förslag till en sådan ny flygplats och det så skyndsamt att den kan tas i bruk senast år 2016.

Beredningen föreslår att planeringen av en fjärde rullbana på Arlanda påbörjas, att marktransporterna till Arlanda, speciellt kollektivtrafiken, förbättras. I övrigt bedömer beredningen att det kan komma att bli brist på allmänflygskapacitet och att regeringen bör tydliggöra ansvaret för allmänflyget i länet.

Remisser

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

SLK stöder i huvudsak utredningens förslag. SLK delar inte Stockholmsberedningens bedömning att Bromma flygplats måste bibehållas. Bromma flygplats utgör en nödvändig markreserv för bostadsbebyggelse. Dessutom talar starka miljöskäl för att Bromma flygplats läggs ner. Stadsledningskontoret anser därför, liksom beredningens förslag, att regeringen snarast bör tillsätta en kommission för att utröna en ny lokalisering för en flygplats, och då helst söder om staden.

GFN anser att flygkapaciteten i regionen kan tillgodoses även utan Bromma flygplats. Om flygkapaciteten behöver ökas är utbyggnad av Arlanda eller satsning på flygplats söder om Stockholm att förorda. Regionen som helhet skulle tjäna på att Brommaområdet istället bebyggdes för att få bostäder på en väl lokaliserad plats.

SbN anser att betänkandet beskriver flygets och behandlade flygplatser på ett korrekt sätt samt ställer sig i stor utsträckning bakom de slutsatser som framläggs. Mot bakgrund

av den osäkerhet som föreligger efter utgången av avtalet mellan staten och staden om Bromma flygplats år 2011 delar nämnden Stockholmsberedningens uppfattning att en ny flygplatsutredning är befogad för att klargöra om det kan finnas ett citynära flygplatsalternativ i den södra länsdelen. SbN anser inte att F 16 i Uppsala är en bra lösning för näringslivsflyget mot bakgrund av alltför långt avstånd till Stockholms läns kärnområde.

SbN efterlyser också ekonomiska bedömningar av de förslag som framläggs av Stockholmsberedningen. Nämnden anser vidare att marktransporterna till och från Arlanda utgör ett långsiktigt hinder för flygplatsens utveckling som måste lösas innan den regionala flygplatsplaneringen kan få en fastare form. Förslaget om att tillsätta en permanent samordningsgrupp för Arlandas miljö och marktransporter etc. tillstyrks. När det gäller marktransporter till Arlanda finns redan en samordningsgrupp, som bör utgöra kärnan i den nya föreslagna gruppen.

Mina synpunkter

Utredningen anger att det på lång sikt kan finnas behov av ytterligare flygkapacitet i regionen. Jag menar emellertid att flygkapaciteten kan tillgodoses utan Bromma flygplats och delar inte utredningens bedömning om att behålla Bromma flygplats. Om utvecklingen går åt sådant håll att flygkapaciteten behöver ökas menar jag att regionen som helhet skulle tjäna på att stärka Arlandas roll som navflygplats, alternativt öka flygplatskapaciteten söder om Stockholm. Detta bör samordnas med frågan hur Bromma flygplats kan avvecklas.

I praktiken konkurrerar de så kallade inrikes lågprisflygen från Bromma inte främst med flyg från Arlanda, utan med järnvägstrafiken. Med tanke på flygets miljöpåverkan är det en tveksam prioritering att satsa på sådana flygplatser på centralt belägna platser i regionen. Eventuellt kommer också en ändring av luftfartsbeskattningen så att flyget får bära större del av sina miljökostnader. Arlanda kan ta hand om utrikesflyget och den del av inrikesflyget som inte kan ersättas med järnvägstrafik.

Jag instämmer också i stadsbyggnadsnämndens åsikt att marktransporterna, speciellt kollektivtrafiken, till och från Arlanda utgör ett långsiktigt hinder för flygplatsens utveckling. Speciellt måste kollektivtrafiken förstärkas.

Regionen som helhet skulle tjäna på att Brommaområdet bebyggdes, för att få bostäder på en väl lokaliserad plats som lätt kan försörjas med kollektivtrafik. Många tusen lägenheter kan byggas på området för Bromma flygplats. Om flygplatsen avvecklas kan också en ökad förtätning ske av bostäder i närliggande områden i Bromma. Flygplatsen orsakar störningar för kringliggande bebyggelse och utgör också en säkerhetsrisk eftersom starter och inflygningar sker över mycket tätbefolkade områden.

Jag ställer mig också bakom förslaget om att tillsätta en permanent samordningsgrupp för Arlandas miljöfrågor, marktransporter och planfrågor m.m. Arlandas förutsättningar att utvecklas på miljömässigt godtagbara villkor är av ytterst stor betydelse för stockholmarna och stadens näringsliv. Åtgärder måste vidtas för att i framtiden inte överstiga utsläppstaket.

Med hänvisning till ovanstående förordar jag att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 4 september 2003

ROGER MOGERT

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. i huvudsak godkänna föredragande borgarråds förslag till promemoria
2. därutöver anföras.

Bromma flygplats är nödvändigt för att Stockholm skall kunna bevara och utveckla sin attraktionskraft. Bromma flygplats bör därför inte läggas ned förrän en ny citynära flygplats söder om staden tagits i bruk. I praktiken innebär detta att avtalet med Luftfartsverket måste förlängas till efter 2011.

ÄRENDET

Stockholmsberedningens utredning, se sammanfattning i *bilaga 2*, föreslår insatser för att erhålla tillräcklig flygkapacitet fram till år 2030. Beredningen anser att en fjärde bana kommer att behövas på Arlanda kring 2020-2025. Därutöver bör utformningen av Arlandas miljövillkor ses över.

Beredningen bedömer också att Bromma flygplats bör bibehållas men om Bromma läggs ner anser beredningen att en ny citynära flygplats måste inrättas och då helst i den södra delen av länet. Beredningen föreslår att regeringen uppdrar till en kommission att ta fram förslag till en sådan ny flygplats och det så skyndsamt att den kan tas i bruk senast år 2016.

I övrigt bedömer beredningen att det kan komma att bli brist på allmänflygkapacitet och att regeringen bör tydliggöra ansvaret för allmänflyget i länet.

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 2 juni 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontorets synpunkter

Stadsledningskontoret stöder utredningens förslag att en permanent samordningsgrupp för miljö-, plan- och markfrågor kring Arlanda inrättas. Kontoret delar också uppfattningen att transportmöjligheterna till Arlanda bör förbättras. Arlandas förutsättningar att expandera på miljömässigt godtagbara villkor är av ytterst stor betydelse för Stockholmarna och stadens näringsliv. Stadsledningskontoret delar inte utredningens bedömning att Bromma flygplats måste bibehållas. I den politiska prioriteringen för stadens utveckling utgör Bromma Flygplats en nödvändig markreserv för bostadsbebyggelse. Totalt sett bedöms ca 10 000-25 000 lägenheter kunna byggas på Bromma flygplats. En flytt av flygplatsen möjliggör också en ökad förtätning av bostäder i närliggande områden i Bromma. Brommas lämplighet som flygplats kan också starkt ifrågasättas då den ligger inom ett så tätexploaterat område. Miljöaspekten att många närliggande boende drabbas av föroreningar och buller, samt de eventuella skadekonsekvenserna vid en olycka då både de personella och materiella skadorna blir avsevärda, gör att den nuvarande lokaliseringen inte är långsiktigt lämplig. Även kommunikationsmässigt kan man konstatera att i och med Arlandabanans tillkomst är tidsvinsten marginell för persontrafiken att ta sig till Bromma jämfört med Arlanda från innerstaden. Stadsledningskontoret anser därför, liksom beredningens förslag, att regeringen snarast bör tillsätta en kommission för att utröna en ny lokalisering för en flygplats, och då helst söder om staden.

I stadens Vision för Söderort som beslutades av kommunfullmäktige den 21 augusti 2002, poängteras bl.a. betydelsen av närhet till en flygplats i stadens södra delar. En lokalisering av en flygplats söder om staden skulle sannolikt påverka branschstrukturen i regionen mot en mer balanserad branschstruktur jämfört med idag. Idag utgör huvuddelen av söderorts näringsliv av IT, varuförsörjning och bygg, fastighet, d.v.s. branscher med huvudsakligen regionala eller nationella kunder. Huvuddelen av tjänstesektorn har ju lokaliserats till norrort, delvis tack vare närhet till flygplatser.

Sammantaget anser stadsledningskontoret att beredningens förslag i huvudsak kan stödjas, men att en ny lokalisering av en citynära flygplats i söderort måste identifieras. Detta bör vara en högt prioriterad fråga både nationellt, regionalt och lokalt.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 19 augusti 2003 att överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen. Samt att därutöver anför följande.

Som nämnden anført i tidigare ärenden anser vi att flygkapaciteten i regionen kan tillgodoses även utan Bromma flygplats. Om flygkapaciteten behöver ökas är utbyggnad av Arlanda eller satsning på flygplats söder om Stockholm att förorda. Regionen som helhet skulle tjäna på att Brommaområdet istället bebyggdes för att få bostäder på en väl lokaliserad plats.

Reservation anfördes av *Sten Nordin m.fl.* (m) och *Ulf Fridebäck m.fl.* (fp), bilaga 1.

Gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande, daterat den 4 augusti 2003, redovisas i *bilaga 3*.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 14 augusti 2003 överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av *Joakim Larsson* (m) och *Lotta Edholm* (fp), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Kerstin Rossipal* (kd), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av *Kersti Py Börjeson m.fl.* (s), *Torsten Sandgren* (v) och *Cecilia Obermüller* (mp), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av *Cecilia Obermüller* (mp), bilaga 1.

RESERVATIONER M.M.

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Sten Nordin m.fl. (m) och Ulf Fridebäck m.fl. (fp) enligt följande.

1. Att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut
2. Att därutöver anför följande:

Bromma flygplats är nödvändig för att Stockholm skall kunna bevara och utveckla sin attraktionskraft. Bromma flygplats bör därför inte läggas ned förrän en citynära flygplats söder om stan tagits i bruk. I praktiken innebär detta att avtalet med Luftfartsverket måste förlängas efter 2011.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Joakim Larsson (m) och Lotta Edholm (fp) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar
att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut
att därutöver anför följande

Vikten av att bevara Bromma flygplats kan inte nog poängteras. Stockholm som attraktiv storstad behöver snabba och enkla kommunikationsmöjligheter vilket i hög grad bidrar till tillväxt och välbefinnande i hela regionen. För att inte skapa oro och tveksamhet inför exempelvis framtida företagsetableringar i regionen bör redan nu fastslås att avtalet med Luftfartsverket ska förlängas,

Reservation anfördes av Kerstin Rossipal (kd) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar
att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut
att därutöver anför följande

Stockholm behöver en citynära flygplats. Det är viktigt att beslut snarast fattas om en citynära flygplats söder om staden som ersättning för Bromma, så att nedläggningen av Bromma flygplats inte onödigtvis försenas.

Särskilt uttalande gjordes av Kersti Py Börjeson m.fl. (s), Torsten Sandgren (v) och Cecilia Obermüller (mp), enligt följande.

Majoriteten vill använda marken på Bromma flygfält för att bygga bra, hållbara och billiga bostäder.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp), enligt följande.

De senaste två årens översvämnings/ värmekatastrofer i Europa har av flertalet experter bedömts orsakade av en klimatförändring till följd av den s.k. växthuseffekten.

En flygpassagerare förbrukar c:a 10 liter flygfotogen per mil. Det växande flyget har därför en icke obetydlig roll när det gäller utsläpp av koldioxid. Dessutom släpps det mesta av denna växthusgas ut på mycket hög höjd. Man vet fortfarande mycket lite om effekterna av

höghöjdsemissioner jämfört med utsläppen i marknivån. Det får den framtida forskningen utvisa.

Såväl de faktiska utsläppen samt tillämpningen av försiktighetsprincipen beträffande eventuell större risk för klimatpåverkan vid utsläpp på höga höjder, gör att vi måste sätta in alla tänkbara åtgärder för att minska flyget. En stor del av flygresorna är på medeldistans, dvs. på sträckor från ca 100 mil och nedåt. Dessa resor kan mycket väl ersättas av snabba tågresor.

Miljöpartiet emotsätter sig med skärpa alla planer på en fjärde bana på Arlanda. Detta inte bara pga. Flygets långsiktiga negativa globala effekter, utan också pga. De bullerproblem som drabbat boende i kringområdena efter öppnandet av Arlandas tredje bana.

Transportinfrastruktursatsningarna bör göras på järnvägen istället för på nya start- och landningsbanor. T.ex. bör snarast projekt som Europakorridoren och Götalandsbanan igångsättas. I övergångstiden innan höghastighetsjärnvägarna blir klara, bör för Stockholmsregionens del Skavsta bli andra flygplats om kapaciteten på Arlanda inte räcker till när Bromma läggs ner år 2011.

Fördelen med Europabanan är att den första etappen – Nyköpingsläken – kommer att passera Skavsta. Detta ger möjlighet till resor ut till denna flygplats från Stockholms södra delar med moderna höghastighetståg, på ungefär samma tidsrymd som man idag behöver för att resa från Stockholms City till Arlanda.

Sammanfattning av delbetänkande SOU 2002:33 av Stockholmsberedningen ”Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen”

Delbetänkandet

Delbetänkandet inleds med ett bakgrundsavsnitt om förutsättningar och krav på flygtransportsystemet, miljöpåverkan och teknisk utveckling jämte internationella bestämmelser och planering. Härfter följer en beskrivning av flygets utveckling för kommersiellt flyg, näringslivsflyg, fraktflyg, privatflyg och övrigt flyg såsom skogsbrandsbevakning m.m. I anslutning till detta beskrivs utvecklingen för Mälardalens större flygplatser som är Arlanda, Bromma, Skavsta, Västerås, Eskilstuna och Örebro flygplats.

Arlanda har ca 120 000 landningar per år, Bromma ca 10 000 och Skavsta och Västerås ett par tusen var. Om taxifyg och övrigt flyg läggs till ökas nivåerna för Bromma till ca 30.000, för Skavsta till ca 15.000 och för Västerås till ca 20.000. Delbetänkandet behandlar marknaden och prognoser för flyget. Globaliseringen av den internationella ekonomin driver på förändringar för flyget med nya konstellationer, avregleringar och nya aktörer som lågprisflyg m.m. Mot denna bakgrund diskuteras luftfartsverkets flygtrafikprognoser för passagerarflyget och fraktflyget. Inrikesflyget bedöms som en mogen marknad medan utrikesflyget och fraktflyget beräknas öka under kommande 30 årsperiod. För att verifiera luftfartsverkets prognoser har Stockholmsberedningen låtit RAND Europé i Nederländerna göra en trovärdighetsbedömning av luftfartsverkets prognoser. Enligt RAND bedöms Luftfartsverkets huvudalternativ som rimligt jämfört med RAND:s egna prognoser.

I delbetänkandet framläggs följande slutsatser:

Arlanda flygplats

1. Arlanda flygplats är och kommer att förbli ett viktigt nav för flygtrafiken och landets huvudflygplats. Arlanda flygplats är ett riksintresse och en förutsättning för den ekonomiska utvecklingen i Stockholm-Mälardals-regionen och övriga Sverige.
2. En fjärde rullbana på Arlanda kommer att behövas, sannolikt omkring åren 2020- 2025. På mycket lång sikt kommer det att behövas totalt fem rullbanor, varav fyra parallella. Handlingsfrihet för en femte rullbana måste därför också säkerställas.
3. Utsläppen av avgaser från Arlandaområdet måste minimeras. Det får dock inte leda till ökade utsläpp på annat håll eller till att en hållbar utveckling i Sverige äventyras. Rimligheten i och utformningen av Arlandas utsläppstak bör ses över.
4. Problematiken avseende buller från flyget måste hanteras.
5. Det är nödvändigt att marktransporterna till Arlanda förbättras, speciellt kollektivtrafiken genom bl.a. en utbyggd pendeltägs- och regionalstågstrafik i Arlandaområdet och Sigtuna kommun, bl.a. Märsta. Utökad pendel- och regionalstågstrafik i stråket ”söder om Stockholm” - Stockholm--Uppsala med direkt koppling till Arlanda samt förbättrad tillgänglighet till Arlanda från bl.a. nordostsektorn är angeläget. Detta är en förutsättning för flygplatsens framtida utvecklingsmöjligheter och angeläget för resenärerna, de som arbetar på Arlanda samt nödvändigt inte minst för miljön.
6. Luftfartsverket, Vägverket och Banverket har ett gemensamt ansvar för att ta fram erforderligt underlag för beslut om åtgärder till bättre marktransporter. Det skall ske i samverkan med övriga berörda intressenter (trafikhuvudmän, kommuner, etc.).

Bromma

1. Flygtransportarbetet vid Bromma flygplats är av nationellt intresse.
2. Flyget vid Bromma flygplats är viktigt för konkurrensen, speciellt inom inrikesflyget, gentemot de bolag som trafikerar Arlanda flygplats. Flygplatsen tillför rullbanekapacitet för trafikflyget vilket har särskild betydelse under högttrafik.
3. Näringslivsflyget har på Bromma en flygplats av nationell och internationell betydelse för landets och regionens näringsliv.

4. Avtalet mellan markägaren Stockholms stad och Luftfartsverket angående flygverksamheten på Bromma gäller t.o.m. december 2011.
5. Stockholmsberedningens direktiv att föreslå tillräcklig flygplatskapacitet på befintliga flygplatser i Stockholmsregionen kan inte nås efter år 2011 om Bromma då läggs ner och Tullinge bebyggs med bostäder. En infrastrukturell verksamhet av strategisk betydelse för såväl Stockholmsregionen som riket som helhet måste ha långsiktiga och rimliga arbetsvillkor. Därför måste frågan få en lösning som kan hålla över flera mandatperioder och vara oberoende av majoritetssvängningar.
6. Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholms län kan, i enlighet med de direktiv Stockholmsberedning givits, bara upprätthållas om flygverksamheten vid Bromma får fortsätta. Detta alternativ har stöd hos en majoritet i Stockholmsberedningen, men saknar nu politiska förutsättningar i Stockholms stad.
7. Bromma kan avvecklas utan allvarliga men för regionen och landet bara om flygtransportarbetet kan utföras på en alternativ citynära flygplats i Stockholms län. Denna bör lokaliseras till den södra delen av länet.
8. Stockholmsberedningen föreslår därför, att regeringen, med beaktande av frågans nationella och regionala näringspolitiska betydelse, uppdrar åt en för uppgiften särskilt utsedd kommission, att om möjligt ta fram ett förslag till en citynära flygplats, som kan hantera huvuddelen av det flyg som idag trafikerar Bromma. Arbetet måste ske i nära kontakt med berörda kommuner och bedrivas med skyndsamhet så att en sådan flygplats kan tas i bruk senast före utgången av år 2016. Stockholmsberedningen har erfarit att en sådan lösning kan få en tillräckligt bred och hållfast politisk acceptans.

Övriga flygplatser

1. Uppsala F16 bör upplåtas för civil luftfart speciellt för näringslivsflyg.
2. Skavsta, Västerås och Örebro är Mälardalsregionens mest utvecklingsbara övriga flygplatser samt i viss utsträckning också Eskilstuna flygplats med hänsyn till de militära behoven.
3. Stockholm-Mälardalsregionens övriga flygfält bedöms komma att utvecklas för att tillgodose i huvudsak lokala behov.

Stockholmsberedningens förslag för tillräcklig framtida flygkapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen

1. Regeringen bör ge Luftfartsverket i uppdrag att påbörja planeringen av en fjärde rullbana på Arlanda för att fastställa planeringsförutsättningar, tänkbart läge och influensområde för riksintresse. Det är ett riksintresse att mark för Arlandas utvecklingsbehov reserveras, för att skapa handlingsfrihet för utvecklingen av flygplatsens rullbanekapacitet på mycket lång sikt. Detta innebär också att mark bör reserveras för ytterligare en rullbana dvs. totalt för fem rullbanor varav fyra parallella.
2. Marktransporterna, speciellt kollektivtrafiken, till Arlanda behöver förbättras dels för att öka tillgängligheten dels med inriktning på att minimera emissionerna. En utbyggd pendel- och regionalstågstrafik i Arlandaområdet och Sigtuna kommun, bl.a. Märsta, med god turtäthet bör därför påskyndas. Utökad pendel- och regionalstågstrafik i stråket ”söder om Stockholm” – Stockholm - Uppsala med direkt koppling till Arlanda samt förbättrad tillgänglighet till Arlanda från bl.a. nordostsektorn är angeläget. Befintlig infrastruktur bör utnyttjas maximalt. Samverkan mellan olika transportmedel t.ex. tåg-flyg bör utvecklas.
3. Utsläppen av avgaser och buller från Arlandaområdet måste minimeras. Det får dock inte leda till ett ökat utsläpp på annat håll eller till att den nationella ekonomiska utvecklingen äventyras. Utsläppen av klimatpåverkande gaser bör även för Arlanda ses i ett nationellt perspektiv såsom gäller för landet i övrigt. Rimligheten i och utformningen av Arlandas lokala miljövillkor bör ses över.
4. Regeringen bör ta initiativ till att en permanent samordningsgrupp inrättas för Arlandas miljöfrågor, marktransporter, planfrågor etc. Denna grupp bör innehålla företrädare för bl.a. berörda kommuner, regionala organ, trafikverken samt övriga berörda myndigheter. Syftet bör vara att skapa ett forum för att operativt hantera frågor om Arlandas långsiktiga utveckling.

5. Stockholmsberedningen föreslår att regeringen uppdrar åt en särskilt tillsatt kommission att, om möjligt, ta fram ett förslag till en citynära flygplats i Stockholms läns södra del, som skulle kunna hantera en stor del av det flygtransportarbete som i dag sker på Bromma flygplats. Ett konkret förslag skall vara framtaget i så god tid att en sådan flygplats kan tas i bruk senast den 31 december 2016.
6. Stockholmsberedningen föreslår att regeringen bör tydliggöra statens och regionens ansvar för allmänflyget i Stockholms län.
7. Uppsala F 16 som är en militär flygplats bör upplåtas till viss civil luftfart, speciellt för näringslivsflyg.

Gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 4 augusti 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Flygplatsfrågorna i regionen har varit föremål för ett flertal utredningar genom åren. Kommunstyrelsen yttrade sig senast 2000-04-12 om regionens flygkapacitet genom yttrande över luftfartsverks slutredovisning "Flygkapaciteten i Stockholmsregionen". I luftfartsverkets utredning framlades förslag om en ny flygplatslokalisering öster om Södertälje vid Hall alternativt väster om Södertälje vid Almnäs. Kommunstyrelsen tillstyrkte förslaget om en flygplats söder om Stockholm men lämnade frågan öppen om lokalisering till de föreslagna platserna Hall respektive Almnäs. För att tillgodogöra sig nyttan av en ny flygplats måste väg- och spårkapacitet byggas ut så att tillgängligheten blir god till denna. Även med en ny flygplats måste Arlanda flygplats kunna fortsätta att utvecklas till nav i Skandinavien flygsystem.

Betänkandets slutsatser

Kontoren anser att de redovisningar som görs om flygplatserna i delbetänkandet är korrekta och håller i stor utsträckning med om de slutsatser som dras för Arlanda, Bromma och övriga flygplatser.

Betänkandets förslag

I beredningens uppdrag att utreda flygplatsbyggnadskapaciteten i Stockholm-Mälardalensregionen finns en begränsning som innebär att uppdraget skall omfatta befintliga flygplatser. Trots denna begränsning framläggs förslag i betänkandet om att etablera en ny flygplats i den södra länsdelen i Stockholms län. Någon djupare analys av den nya flygplatsens uppgifter görs inte annat än att man anger att det skall vara en flygplats som till stor del kan ta över det flygtransportarbete som idag utförs på Bromma. Som redovisas i delbetänkandet gäller nuvarande avtal om Bromma flygplats till 2011. Osäkerhet vad gäller flygplatsbyggnadskapacitet på såväl Bromma som Arlanda efter denna tidpunkt gör det enligt Stockholmsberedningen befogat att ånyo aktualisera frågan om en flygplats på Södertörn. En flygplats i den södra länsdelen bör dessutom skapa en bättre näringslivsutveckling i regionhalvan och därmed en jämnare regional utveckling i länet.

Flygplatser orsakar störningar för kringliggande bebyggelse i Stockholm och utgör också en viss säkerhetsrisk. För Brommas del är flygplatsområdet intressant att exploatera för bostäder och arbetsplatser under förutsättning att infrastrukturen för trafiken i området kan förstärkas på lämpligt sätt både när det gäller spår och vägar. Kontoren delar därför Stockholmsberedningens ståndpunkt att det måste påbörjas en utredning om en ny flygplats i den södra länsdelen men påpekar också att ett sådant alternativ bör studeras och jämföras med att behålla Bromma. Den nya flygplatsen bör ligga inom 3 mils avstånd från regioncentrum för att bli attraktiv. Om flygplatsen lokaliseras på större avstånd kommer den att kräva mycket snabba kollektiva kommunikationer (spår) till regionens kärna. Med beaktande av Arlanda Express påstådda svårigheter att få lönsamhet på sträckan Arlanda – Stockholm är det inte troligt att det går att finansiera en motsvarande spårförbindelse till en flygplats som har mindre flygaktiviteter än vad Arlanda nu har. Kontoren vill understryka vikten av att goda kollektiva transporter kan säkerställas till en ny flygplats i den södra länsdelen.

Mot bakgrund av de frågeställningar som pekas ut för allmänflyget, charterflygets utveckling och inte minst affärsflygets hemvist vid en eventuell nedläggning av Bromma är det viktigt att klara ut vad regionens flygplatser skall ha för flygverksamheter och i vad mån särskilda satsningar måste göras för att få en viss utveckling till stånd. Möjligheten att omfördela trafiken mellan Bromma, Arlanda och exempelvis Skavsta måste också beaktas. Det är kanske möjligt att flytta en del av Arlandas trafik till Skavsta vilket i sin tur skulle möjliggöra att en del av Brommas trafik kan flyttas till Arlanda.

Förslaget om att låta F16 i Uppsala ta hand om visst näringslivsflyg i den norra och nordösta delen av Stockholm-Mälardalsregionen förefaller mindre väl underbyggt. Merparten av affärsflyget i regionen har Stockholmsområdet som målpunkt, vilket innebär att avståndet till F16 gör denna flygplats mindre attraktiv för denna kategori av flygresenärer. För näringslivet är lättillgängliga flygplatser en viktig faktor för regionens utveckling. Utöver direktflyg till Europas ekonomiska centra är affärs- eller näringslivsflyget av vitalt intresse för Stockholmsområdets konkurrenskraft visavi andra regioner i Europa. I det fortsatta arbetet med flygplatskapacitet i regionen måste denna flygverksamhet värnas på ett bättre sätt än vad som hittills skett.

Kontoren konstaterar att några ekonomiska bedömningar eller beräkningar inte finns med i betänkandets förslag. Mot bakgrund av att endast Bromma och Arlanda flygplatser idag är ekonomiskt självbärande är det av stort värde att i det vidare arbetet söka klarlägga vilka ekonomiska konsekvenser betänkandets förslag medför för regionens flygplatser.

Arlanda flygplats är som framgår ovan den överlägset största flygplatsen i landet och kommer att vara en viktig anläggning för flygets fortsatta utveckling. För Arlanda finns dock restriktioner i utvecklingshänseende vad gäller buller, utsläpp av luftföroreningar jämte avtal mellan luftfartsverket och Sigtuna kommun om begränsningar för utbyggnaden av flygplatsen främst vad gäller rullbanor. Även om buller- och avgasrestriktionerna förändras på sätt som Stockholmsberedningen framfört i betänkandet utgör dessa hinder för en långsiktig utvecklingsplanering för flygplatsen som måste lösas innan den regionala flygplatsplaneringen kan få en fastare form. Förslaget om att tillsätta en permanent samordningsgrupp för Arlandas miljöfrågor, marktransporter och planfrågor etc. tillstyrks. När det gäller marktransporter till Arlanda finns redan en samordningsgrupp med deltagare från Regionplane- och trafikkontoret, Banverket, Vägverket, Stockholmsberedningen samt kommunerna Stockholm, Sigtuna, Upplands-Väsby och Vallentuna. Denna grupp bör utgöra kärnan i den nya föreslagna gruppen. Deltagande från Uppsala blir dessutom nödvändigt om F16 i Uppsala skall få utvecklas med näringslivsflyg. Oavsett om en flygplats etableras i den södra länsdelen måste marktransporterna från denna del av länet till Arlanda uppgraderas i det längre perspektivet. Citybanan under Stockholms centrum som ger ökad spårkapacitet skapar förutsättningar för fler och snabbare tåg från Södertörn till Arlanda. Förbifart Stockholm är också en viktig länk när det gäller förbindelsen mellan södra och norra delen av länet.