



STADSLEDNINGSKONTORET  
EXPLOATERINGSKONTORET  
TRAFIKKONTORET

2007-10-29  
TJÄNSTEUTLÅTANDE  
SLK 314-3922/2007  
E2007-330-01881  
T2007-330-37000

Thorbjörn Johansson, staben tel 508 291 39  
slktjo@stadshuset.stockholm.se  
Tomas Victorin, Ytterstad, Tel: 508 270 80  
[tomas.victorin@expl.stockholm.se](mailto:tomas.victorin@expl.stockholm.se)  
Göran Westberg, Trafikplanering, tel 508 273 61  
Goran.westberg@tk.stockholm.se

Till  
Kommunstyrelsen 2007-11-28  
Exploateringsnämnden 2007-11-15  
Trafiknämnden 2007-11-20

## **Betänkandet Framtidens flygplatser - utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70). Remiss**

### **Förslag till beslut**

Exploateringsnämnden och trafiknämnden överlämnar och åberopar detta tjänstelåtande till kommunstyrelsen.

Kommunstyrelsen beslutar att som svar på remissen överlämnda och åberopa detta tjänsteutlåtande.

P g a remisstiden erfordras *omedelbar justering*.

Torbjörn Johansson  
Stf

Krister Schultz

Magdalena Bosson

### **SAMMANFATTNING**

Flygplatsutredningen föreslår ett nytt system för kategorisering av flygplatser – nationellt strategiska, regionalt strategiska samt övriga. Den förstnämnda kategorin föreslås få statlig täckning för 100 procent av ev underskott, den andra för upp till 75 procent medan övriga inte alls åtnjuter statligt stöd.

Kontoren anser att Skavsta, som en del av Stockholms flygplatssystem, bör ingå i den förstnämnda kategorin. Vidare anger kontoren en rad angelägna kollektivtrafikåtgärder bl a med syfte att klara Arlandas utsläppstak.

Utredningen innehåller inga diskussioner av ev behov av nya flygplatser, flygplatsernas kapaciteter m m. Kontoren konstaterar att de ekonomiska frågorna undandrar sig bedömning men att man inte helt belyst t ex sambanden mellan flygplatsernas ekonomi. Det är heller inte självklart att staten överför allt större ansvar för år gemensamma flygtrafik på regionerna. Kontoren konstaterar vidare att flygets miljöeffekter inte belyses mer ingående i utredningen.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund / Remissen

Betänkandet Framtidens flygplatser - utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70), med förslag till inriktning av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige har överlämnats för yttrande senast den 16 november 2007. Särskild utredare har varit f d generaldirektören Christina Rogestam. Inom staden har ärendet remitterats till exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden för yttrande senast den 16 november. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret (nedan kallade kontoren) får i anledning härav anföra följande.

### Förslaget

Som framgår av den bilagda sammanfattningen innebär utredningens förslag att landets flygplatser kategoriseras i nationellt strategiska, regionalt strategiska resp övriga flygplatser. För de nationellt strategiska (Arlanda, Arvidsjaur, Bromma, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Visby och Östersund) bör staten garantera 100 procent av ev underskott. För 27 regionalt strategiska flygplatser (där ibland Stockholm-Skavsta) bör staten garantera upp till 75 procent av ev underskott. För flygplatser med centralorter varifrån man kan nå Arlanda inom 2-2,5 tim bilavstånd från Arlanda föreslås ersättningen minskas med 50 procent.

Flygplatserna i Borlänge, Norrköping, Västerås och Storuman ingår i kategorin övriga flygplatser som inte föreslås åtnjuta något statligt stöd. Luftfartsverket föreslås ombildas till två aktiebolag, ett för flygplatsdrift, ett för flygtrafiktjänst. Flera statliga flygplatser föreslås ev kunna säljas till lokala intressenter, även Landvetter och Malmö men ej Arlanda och Bromma. Enligt utredningen bör regionerna bl a också ta ett ökat ansvar för flygplatsinfrastrukturen vid planering, prioritering och fördelning av medel.

### Kontorens synpunkter

Kontoren, som tagit del av stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande, delar de ståndpunkter som framförs i utlåtandet.

Förslaget innehåller inga diskussioner av ev behov av nya flygplatser, flygplatsernas kapaciteter m m. Kontoren saknar också att utredningen inte mer ingående belyst och vägt in flygets miljöeffekter i analysen. Förslaget betonar sambandet mellan Arlanda och Bromma men säger beträffande Skavsta att ”mot bakgrund av trafikens karaktär, med i det närmaste uteslutande lågkostnadsflyg, och den bety-

dande passagerarvolymen anser jag att Skavsta bör ingå i kategorin regionalt strategiska flygplatser”.

Skavsta, som snart torde vara Sveriges tredje flygplats och ur konkurrenssynpunkt mycket viktig, är dock i högsta grad en del av Stockholms flygplatssystem. Här finns plats för särskilt charter-, lågkostnads- och transportflyg, där Brommas möjligheter är mycket begränsade. Eftersom en södertörnsflygplats nu saknar all aktualitet behöver Skavstas tillgänglighet förbättras. När Ostlänken byggts ut kommer Skavsta flygplats att knytas än närmare till Stockholmsområdet och Bromma /Arlanda.

I detta perspektiv finns också i övrigt anledning att närmare studera hur marktransporter mellan flygplatserna skall ske framgent särskilt som Bromma kan komma att få ökad utrikestrafik. Kollektivtrafik till flygplatserna bör helst ske med spårtrafik som generellt är snabbare och orsakar mindre utsläpp av bl a växthusgaser.

Inom staden planeras för utbyggnad av den sk Tvärbanan från Alvik till Kista och Helenelund via Bromma flygplats. Om dessutom de tillkommande järnvägsspåren mellan Västerås och Stockholm dras via Kista förenas Arlanda och Bromma med spårförbindelser samtidigt som Västerås får bättre kontakt med båda flygplatserna. Ett stopp för Arlanda Express vid Helenelund är också välmotiverat.

Citybanan genom Stockholm öppnar upp för nya tåglägen vilket ökar kollektivtrafikens attraktionskraft. För att klara Arlandas utsläppstak krävs även en förstärkning av kollektivtrafiken norr om Arlanda. Spårkapacitet saknas mellan Uppsala och Arlanda för att klara en ökad trafik från Uppsala och norr därom liggande orter som Gävle och Sala. Som nämnts i betänkandet satsar Gardemoens flygplats i Oslo på att 50 procent av resandet på marken till och från flygplatsen skall ske med kollektivtrafik. Denna ambition bör övervägas även för Stockholms flygplatser. För att minska lastbilstransporterna bör ett stickspår byggas för godstransporter till Arlanda.

Utredningen innehåller ingående ekonomiska analyser som undandrar sig kontorens bedömning. Man kan dock notera att flygplatsernas inbördes ekonomiska samband inte helt beaktats. För flygplatserna är frågan om vinst och förlust avhängig av att varje flyglinje ger avgifter på två ställen. Det är sålunda inte självklart att staten avyttrar en mindre flygplats som bokföringsmässigt ger förlust men behåller en som ger vinst. Det är inte heller alldeles självklart att man från statens sida överför delar av vårt gemensamma ansvar för flyginfrastrukturen på regionerna.

**Slut**