



PM 2007:210 RII (Dnr 314-3992/2007)

Betänkandet Framtidens flygplatser - utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70)

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Som svar på remissen överlämnas och återopas denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Betänkandet Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70) har som grundläggande utgångspunkt haft att utforma statens engagemang kring flygplatserna så att det bidrar till transportpolitisk måluppfyllelse. I betänkandet föreslås en kategorisering av samtliga flygplatser med linjetrafik i tre kategorier. Vidare berörs beredskapsfrågor samt Luftfartsverkets verksamhetsform.

Beredning

Ärendet har remitterats till exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholm Business Region AB samt stadsledningskontoret.

Mina synpunkter

Som storstadsregion och huvudstad är det nödvändigt att kunna erbjuda goda förbindelser med flyg och tillgång till ett stort antal direktlinjer ut i världen. Brommas betydelse som stadsnära flygplats kan inte underskattas i den globala konkurrensen. Stockholm är en konkurrenskraftig region i norra Europa. Bromma är i det arbetet helt nödvändigt för att ge förutsättningar för lätt tillgänglig flygtrafik. I detta sammanhang finns behov av att tydliggöra allmänflygets behov av infrastruktur, även om det inte ingått i utredarens uppdrag.

Utredaren föreslår en bolagisering av Luftfartsverket. Vi delar bedömningen att det skulle innebära ökade möjligheter till en positiv utveckling, inte minst gäller det möjligheten till samverkan med externa parter. Det är sannolikt att det kommer att leda till en positiv utveckling av det svenska flygplatssystemet.

Arbetet med flygets miljöpåverkan och säkerhet, båda mycket viktiga för en stad som Stockholm med en citynära flygplats som Bromma, bör få en framträdande roll i en framtida organisation.

Stadsledningskontorets synpunkter är väl avvägda och jag instämmer i stadsledningskontorets förslag till yttrande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Som svar på remissen överlämnas och återopas denna promemoria.

Stockholm den 6 december 2007

MIKAEL SÖDERLUND

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Sammanfattning av ”Framtidens flygplatser - utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70)”

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s), och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Därutöver anföra följande.

Vi delar inte utredningens bedömning i fallet Bromma flygplats. En stadsnära flygplats som Bromma är orimlig av flera skäl:

- Det innebär en onödigt stor risk med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär en onödig miljöstörning med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär ett ineffektivt markanvändande att inte ha boende, verkande, kollektivtrafik och rekreationsområden i en så tätbebyggd miljö.

Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm och har tillräcklig kapacitet. Att mot denna bakgrund undergräva Arlandas ställning som nav för flygtrafiken i Sverige är olyckligt. Ska regionen ha två flygplatser borde en sydlig flygplats utvecklas. Att ytterligare förvärra trafiksituationen i västra Stockholm har ingen någon glädje av. Politisk prestige och bristande förändringsvilja från ansvariga myndigheter borde inte få leda till att stora markarealer, som skulle kunna användas för bostäder, rekreation och att förbättra trafiksituationen i västra Stockholm, istället kommer att användas för att förstärka den regionala obalansen, försämra livskvaliteten för regionens medborgare och undergräva Stockholm- Arlandas ställning som nav för flygtrafiken.

Flyget är ett av de mest klimatpåverkande transportslagen och dagens tillväxttakt av flygtransporter är ohållbar. En större del av transporterna måste därför göras på annat sätt, bland annat med järnväg. Med utgångspunkt av detta är det märkligt att staten föreslås garantera eventuella förluster på Bromma flygplats med 100 procent, där reguljärtrafiken består av inrikesflyg till 90 procent. Vi anser istället att Bromma flygplats omgående bör läggas ner och att området istället ska utvecklas till en ny, miljösamt och mänsklig stadsdel. Stockholmsarna skulle vinna på detta genom fler bostäder, mindre buller och lägre klimatpåverkan.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vår uppfattning tar sin utgångspunkt i principen att flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda på två timmar eller mindre bör kategoriseras som övriga flygplatser. Vi anser inte att Bromma ska vara ett undantag. Vi behöver en utbyggd Mälarbana för att stärka spårbunden trafik i regionen.

Behovet att åtgärda jordens klimatproblem har satt fokus på den ökande flygtrafikens följevärknningar. Med detta i åtanke finner vi det tveksamt att staten ska täcka upp förluster i så pass stor omfattning på flygningar med endast regional status (kategori nr.2). Det föreslagna 75 % bör avsevärt minskas.

Vidare är det tveksamt att så pass många flygplatser tilldelats nationell och regional status (kategori 1 och 2) medan endast fyra flygplatser hamnat i kategori 3 där ingen statlig driftsättning utgår.

Vi är kritiska till utförsäljningar av flygplatser då det riskerar att leda till försämrad planering av transporterna. Flyget bör minska i omfattning och en utförsäljning kommer att stärka privata aktörers drivkrafter till ytterligare expansion, med ökad klimatpåverkan som följd.

Det är över huvud taget en underlig lösning att staten ska täcka upp för eventuella förluster inom flyget, som redan nu har stora subventioner genom avsaknad av koldioxidskatt, tax free med mera.

Vi ser hellre en sammanhållen trafikplanering där alla transportslag tas i beaktande och där jämvägstransporter prioriteras i första hand. Vi är kritiska till att Luftfartsverket är ett affärsverk, och därmed beroende av flyget för att sin finansiering. Detta tenderar att leda till att Luftfartsverket prioriterar flyget framför andra transportslag. Ett samlat Trafikverk bör därför utredas.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Carin Jämtin*, *Roger Mogert*, *Tomas Rudin* och *Malte Sigemalm* (alla s), *Stefan Nilsson* (mp) och *Inger Stark* (v) med hänvisning till reservationen av (s) och (v) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* (mp) och *Inger Stark* (v) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (v) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande:

Centerpartiet delar inte kommunstyrelsens bedömning angående Bromma flygplats. Bromma flygplats är inte den moderna framtidslösning som Stockholm så väl behöver. Regulerad flygtrafik i ett tätbebyggt område som Bromma medför miljöproblem genom ökade utsläpp och ökat buller. Redan idag har vi problem med partikelutsläpp och avgaser i Stockholmsluften och flyget ökar belastningen på luftmiljön ytterligare. En dålig luftmiljö innebär en stor hälsorisk inte minst för barn som är extra känsliga för denna påverkan. Ökad flygtrafik leder till ökad miljöbelastning och till ökade säkerhetsrisker med flygtrafik på låg höjd över stadens centrala delar.

Dessutom svarar inte Bromma till framtidens ökade behov då kapacitetstaket är för lågt i relation till Stockholms beräknade demografiska utveckling. En annan lokalisering av en Stockholmsnära flygplats med moderna och effektiva kollektivtrafiklösningar skulle vara en långt bättre framtidslösning.

Centerpartiet stödjer förvisso förslaget att Arlanda flygplats ingår i kategorin nationellt strategiska flygplatser som långsiktigt föreslås ingå i det fristående aktiebolag med statligt majoritetsägande för förvaltning och drift av flygplatser som föreslås inrättas. Svagheten med utredningen är att den överhuvudtaget inte berör den restriktion för Arlanda som utsläppstaket innebär. Om Arlanda inom ramen för gällande utsläppsvillkor ska upprätthålla sin funktion som nationellt nav och den internationella tillgängligheten ska förbättras, behöver en betyd-

ligt större del av resorna till och från Arlanda ske med kollektivtrafik för att begränsa koldioxidutsläppen från marktransporterna så att flygtrafiken kan utvecklas.

Vi vill också lyfta fram vikten av att utveckla Skavsta flygplats som inom överskådlig framtid kommer att bli den avlastande flygplats till Arlanda som den här regionen behöver. Särskild när Ostlänken byggs kommer denna flygplats att öka markant i strategisk betydelse.

ÄRENDET

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 till Stockholms stad för yttrande senast den 16 november 2007. Särskild utredare har varit f.d. generaldirektören Christina Rogestam.

Betänkandet Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70) har som grundläggande utgångspunkt haft att utforma statens engagemang kring flygplatserna så att det bidrar till transportpolitisk måluppfyllelse. I betänkandet föreslås en kategorisering av samtliga flygplatser med linjetrafik i tre kategorier. Vidare berörs beredskapsfrågor samt Luftfartsverkets verksamhetsform.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholm Business Region AB samt till stadsledningskontoret.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 november 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg (s), Abdo Goriya (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s) och Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp) och Maria Hannäs (v), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Lukas Forslund (c), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 oktober 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Näringsdepartementet har remitterat betänkandet Framtidens flygplatser – Utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70), till staden för yttrande senast den 14 december 2007. Inom staden har ärendet remitterats till bl a stadsbyggnadsnämnden.

Utredaren föreslår en indelning av samtliga flygplatser som i dag har linjetrafik i någon av de tre kategorierna nationellt strategiska flygplatser, regionalt strategiska flygplatser samt övriga flygplatser. För de först nämnda (bl a Arlanda och Bromma) bör staten garantera en ersättning som motsvarar 100 % av eventuellt underskott för driften medan de regionalt strategiska (bl a Skavsta) ska kunna påräkna 75 % täckning. För övriga flygplatser bör ingen statlig driftersättning utgå (t ex Västerås). Vidare föreslås att Luftfartsverket ombildas till två fristående aktiebolag den 1 januari 2009, i ett bolag för flyg-platsdrift och ett för flygtrafikledning. Slutligen bör klartecken lämnas till att förhandla om en försäljning av de flygplatser som klassificeras som regionalt strategiska till regionala/kommunala/privata intressenter samt en utförsäljning av någon av de större flygplatserna, t ex Landvetter eller Malmö.

Stadsbyggnadskontoret har till stora delar inga andra uppfattningar än vad som framkommer av utredningen och dess förslag. I ett par avseenden vill dock kontoret lämna kommentarer till vad som föreslås i betänkandet.

Stadsbyggnadskontoret har, beträffande kategoriseringen av Västerås flygplats, inget att erinra men vill i sammanhanget understryka behövligheten av en utbyggd Mälarbana med eventuell dragning via Kista för att kunna erbjuda goda förbindelser mellan Stock-

holm/Arlanda/Västeråsområdet och samtidigt mildra problematiken kring Arlandas utsläppstak. Vad avser övervägandena om utförsäljning av t ex Malmöflygplats för att underlätta ett integrerat flygplatssystem med Kastrup anser kontoret att man också bör, i ett större perspektiv, inkludera frågan om hur man på bästa och mest framgångsrika sätt agerar för att utveckla Arlanda som den centrala och naturliga noden för flygtrafik i Skandinavien.

Ärendet

Näringsdepartementet har den 5 oktober 2007 remitterat betänkandet Framtidens flygplatser – Utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70), till staden för yttrande senast den 14 december 2007. Inom staden har ärendet remitterats till exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden för yttrande senast den 16 november.

Utlåtande

Sammanfattning av ärendet

Utredaren föreslår en indelning av samtliga flygplatser som i dag har linjetrafik i någon av de tre kategorierna

- nationellt strategiska flygplatser,
- regionalt strategiska flygplatser,
- övriga flygplatser.

För de nationellt strategiska flygplatserna bör, enligt utredaren, staten garantera en ersättning som motsvarar 100 procent av eventuell underskott för drift av flygplatsen. För de flygplatser som ligger inom Luftfartsverket sker detta genom korssubventionering och för de flygplatser som inte är statligt ägda ges ersättningen via det statliga ersättningssystemet. För de regionalt strategiska flygplatserna bör ersättningen från staten vara upp till 75 procent av det aktuella underskottet för drift av flygplatsen. För övriga flygplatser bör ingen statlig driftersättning utgå. Förslaget bedöms som i stort kostnadsneutralt jämfört nuvarande situation.

Som nationellt strategiska flygplatser föreslås Arlanda, Bromma, Landvetter, Malmö, Arvidsjaur, Kiruna, Luleå, Umeå, Visby och Östersund.

I kategorin regionalt strategiska föreslås följande flygplatser ingå; Göteborgs city, Gällivare, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kramfors, Kristianstad, Linköping, Lycksele, Mora, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Skavsta, Skellefteå, Sundsvall, Sveg, Torsby, Trollhättan, Vilhelmina, Växjö, Ängelholm, Örebro och Örnsköldsvik.

Flygplatserna i Borlänge, Norrköping, Storuman och Västerås föreslås ingå i kategorin övriga flygplatser.

Genom att dela in flygplatserna i olika kategorier kan de statliga resurserna koncentreras till ett antal flygplatser som bidrar till att stärka den nationella och internationella tillgängligheten. Kategoriseringen utgår från den aktuella flygplatsens bidrag till att uppfylla de transportpolitiska målen främst i form av förbättrad tillgänglighet för medborgarna och näringslivet i den aktuella regionen.

I utredningen föreslås också att Luftfartsverket, som i dag är ett affärsverk, ombildas till två fristående aktiebolag den 1 januari 2009, i ett bolag för flygplatsdrift och ett för flygtrafikledning. Motivet till bolagiseringen är att främja den inre effektiviteten i verksamheten. Regeringen bör i det sammanhanget överväga möjligheten att ta in privata minoritetsägare i flygplatsbolaget med motivet att utveckla och effektivisera det nya flygplatsbolaget ytterligare.

Förslaget innebär också att Luftfartsverket får klartecken att börja förhandla om en försäljning av de flygplatser som klassificeras som regionalt strategiska till regionala/kommunala/privata intressenter. Även en utförsäljning av någon av de större flygplatserna till regionala/kommunala/privata intressenter bör övervägas. Lämpliga flygplatser för detta skulle, enligt utredaren, kunna vara Landvetter eller Malmö.

Bakgrund

Den 1 juni 2006 tillkallade regeringen en särskild utredare med uppgift att se över det svenska flygplatssystemet. Huvuduppdraget har varit att genomföra en översyn av flygplatssystemet och lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige. Uppdraget har omfattat samtliga flygplatser, det vill säga både statliga, kommunala och privata, som i dag har linjetrafik. I uppdraget har ingått att analyse-

ra förutsättningar för och effekterna av en omfördelning av ansvaret för statliga och kommunala flygplatser samt att lämna förslag till en robust och långsiktig finansieringsmodell för det samlade flygplatssystemet. Vidare har det ingått i uppdraget att belysa Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturhållare för flygplatser samt att redovisa förutsättningarna för och konsekvenserna av alternativa verksamhetsformer - både i förhållande till de transportpolitiska målen och till de företagsekonomiska krav som i dag finns på verket.

Som särskild utredare förordnades före detta generaldirektören Christina Rogestam. Utredningen redovisade den 3 oktober 2007 sina överväganden och slutsatser i betänkande Framtidens flygplatser – Utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70).

Kontorets synpunkter

Stadsbyggnadskontoret har till stora delar inga andra uppfattningar än vad som framkommer av utredningen och dess förslag. Närhet till flygplatser med täta och goda in- och utrikesförbindelser är av strategisk vikt för stadens och Stockholm-Mälarenregionens attraktions- och konkurrenskraft. I första hand fullgör Arlanda denna roll men också Bromma och andra flygplatser i regionen har stor betydelse, såväl för regionens näringsliv och invånare som för affärs- och turism- och privatresandet till Stockholm och regionen.

I ett par avseenden vill dock kontoret lämna kommentarer till vad som förslås i betänkandet.

Av utredningen framgår att Västerås flygplats skulle kategoriseras i gruppen ”övriga flygplatser, dvs flygplatser för vilka statlig driftsättning inte kan påräknas. Antalet resande till och från denna flygplats uppgår till ca 200 000 personer per år (motsvarande siffra är för år 2006; Arlanda ca 17,5 miljoner, Bromma ca 1,6 miljoner, Skavsta 1,8 miljoner). Motivet för detta ställnings-tagande är att flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda på två timmar eller mindre bör kategoriseras som övriga flygplatser.

Undantag från denna bedömningsgrund görs dock för Bromma och Skavsta. För Brommas del konstateras att flygplatsen är trafikmässigt sammanhållen med Arlanda och att flygplatsen är ett viktigt komplement till Arlanda bl a för att klara av trafiken vid de tider på dygnet som efterfrågan är som störst. För Skavstas del motiveras ställningstagandet med trafikens karaktär, närmast uteslutande lågkostnadsflyg med betydande passagerarvolym (1,8 miljoner passagerare per år). Vad gäller Västerås föreligger inte några motsvarande aspekter.

Stadsbyggnadskontoret har, beträffande kategoriseringen av Västerås flygplats, inget att erinra men konstaterar samtidigt att ett beslut i linje med utredarens förslag understryker behovligheten av kraftfulla infrastruktursatsningar i, i detta fall, Stockholm-Mälarenregionens västra sektor. Staden har i olika sammanhang framhållit att en utbyggd Mälarbana är av stor vikt. I skenet av nu föreliggande förslag accentueras detta behov. Att underlätta energi- och klimat-snålt resande från Västeråsområdet till Stockholm och Arlanda, med eventuell sträckning via Kista med ny station, skulle väsentligen kunna motverka ett ökat privat- och taxiresande med dess klimatpåverkande CO₂-utsläpp och samtidigt mildra problematiken kring Arlandas utsläppstak.

Vidare föreslås att en utförsäljning av någon av de två flygplatser som genererar stora överskott, Malmö eller Göteborg Landvetter, övervägs. Detta för att fungera som ett vägledande exempel för andra flygplatser och leda till produktivetsförbättringar inom flera delar av sektorn. För Malmös del konstateras att flygplatsen har ett strategiskt läge i den expansiva Öresunds-regionen. Samtidigt begränsas i dag utvecklingsmöjligheterna av Kastrups dominans på marknaden. Ett integrerat flygplatssystem med de båda flygplatserna skulle bidra till att utöka upptagningsområdet till bland annat Polen och norra Tyskland samtidigt som ett samlat kapacitetsnyttjande skulle effektivisera den befintliga infrastrukturen. En utförsäljning skulle också kunna öka möjligheterna till investeringar i en järnvägsanslutning från Malmö till Malmö flygplats. I ett större perspektiv bör man samtidigt, enligt kontorets uppfattning, inkludera frågan om hur man på bästa och mest framgångsrika sätt agerar för att utveckla Arlanda som den centrala och naturliga noden för flygtrafik i Skandinavien.

Stockholm Business Region AB

Stockholm Business Region AB beslutade vid sitt sammanträde den 19 november

2007 att godkänna föreliggande kontorsyttrande som svar på remiss från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Mounia Benbouzid (mp) och Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Carin Jämtin m.fl. (s), *bilaga 1*.

Stockholm Business Regions tjänsteutlåtande daterat den 29 oktober 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunstyrelsen har remitterat betänkandet "Framtidens flygplatser – Utveckling av det svenska flygplatssystemet" (SOU 2007:70) till Stockholm Business Region för yttrande. Utredningens huvuduppdrag har varit att genomföra en översyn av det samlade svenska flygplatssystemet med syfte att lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige.

Utredningen föreslår en indelning av samtliga flygplatser som i dag har linjetrafik i de tre kategorierna: nationellt strategiska flygplatser, regionalt strategiska flygplatser och övriga flygplatser.

För de nationellt strategiska flygplatserna föreslås staten garantera en ersättning som motsvarar 100 procent av eventuell underskott för drift av flygplatsen. För de regionalt strategiska flygplatserna bör ersättningen från staten vara upp till 75 procent av det aktuella underskottet för drift av flygplatsen. För övriga flygplatser bör ingen statlig driftersättning utgå. Som nationellt strategiska flygplatser föreslås; *Arlanda*, *Bromma*, Landvetter, Malmö, Arvidsjaur, Kiruna, Luleå, Umeå, Visby och Östersund.

I kategorin regionalt strategiska föreslås följande flygplatser ingå; Göteborgs city, Gällivare, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kramfors, Kristianstad, Linköping, Lycksele, Mora, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, *Skavsta*, Skellefteå, Sundsvall, Sveg, Torsby, Trollhättan, Vilhelmina, Växjö, Ängelholm, *Örebro* och Örnsköldsvik. Flygplatserna i Borlänge, Norrköping, Storuman och *Västerås* föreslås ingå i kategorin övriga flygplatser.

I utredningen föreslås vidare att Luftfartsverket, som i dag är ett affärsverk, den 1 januari 2009 ombildas till två fristående aktiebolag. Förslaget innebär också att Luftfartsverket får klartecken att börja förhandla om en försäljning av de flygplatser som klassificeras som regionalt strategiska till regionala/kommunala/privata intressenter.

Stockholm Business Regions synpunkter

Stockholm Business Region vill betona vikten av att Stockholmsregionen har en god internationell tillgänglighet. Närhet till kunder är en av de viktigaste produktions- och etableringsförutsättningar för företag och goda flygförbindelser kan bidra till att kompensera för regionens geografiska läge i utkanten av Europa. Det är därför viktigt att arbeta för att förbättra flygförbindelserna genom att öka antalet avgångar till befintliga destinationer och inrätta direktlinjer till nya destinationer.

Stockholm Business Region delar utredningens uppfattning om att Stockholm – Arlanda och Stockholm – Bromma är nationellt strategiska flygplatser, men kan också konstatera att andra flygplatser i regionen får en allt större betydelse i flygplatssystemet. Stockholm - Skavsta är en av Sveriges snabbast växande flygplatser med 1,7 miljoner passagerare. Den får också allt större betydelse för näringslivet i Stockholmsregionen till följd av det växande antalet direktlinjer från Skavsta till flygplatser i närheten av viktiga näringslivsdestinationer. Även Stockholm – Västerås flygplats har under senare år utvecklats till ett komplement för passagerartrafiken till Stockholm och Örebro flygplats har växt till Sveriges fjärde största fraktflygplats med ett strategiskt läge i korsningen mellan E18 och E20. Stockholm Business Region anser, mot denna bakgrund, att det är ett viktigt att ha ett brett perspektiv på flygplatssystemet. Samtliga dessa flygplatser bidrar till att förstärka Stockholmsregionens internationella tillgänglighet och därigenom öka regionens möjligheter att hävda sig i den internationella konkurrensen. Detta är avgörande för hela landets tillväxt och välbefinnande att Stockholmsregionen kan konkurrera med andra ledande regioner i världen om företagsetablering-

ar, investeringar och besökare

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2007 att överlämna och återropa kontorens gemensamma utlåtande till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s), ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) och ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) och ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Lotten von Hofsten (v) och ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 november 2007 att överlämna och återropa kontorens gemensamma utlåtande till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s), ledamoten Torhild Lamo (v) och ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets och trafik- och renhållningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 oktober 2007 har i huvudsak följande lydelse.

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 den 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 (däribland 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 aktieföretag, 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 bli och 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 betydande 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 södertörnflygplats 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 utrikes- trafik. 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 lastbiltransporterna 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.

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg (s), Abdo Goriya (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s) och Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar att delvis bifalla kontorets förslag till beslut, att uttala att nämnden inte delar utredningens bedömning i fallet Bromma flygplats, samt att därutöver anför följande.

En så stadsnära flygplats är orimlig av flera skäl:

- Det innebär en onödigt stor risk med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär en onödig miljöstörning med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär ett ineffektivt markanvändande att inte ha boende, verkande, kollektivtrafik och rekreationsområden i en så tätbebyggd miljö.

Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm och har tillräcklig kapacitet. Att mot denna bakgrund undergräva Arlandas ställning som nav för flygtrafiken i Sverige är olyckligt. Ska regionen ha två flygplatser borde en sydlig flygplats utvecklas. Att ytterligare förvärta trafiksituationen i västra Stockholm har ingen någon glädje av. Politisk prestige och bristande förändringsvilja från ansvariga myndigheter borde inte få leda till att stora markarealer, som skulle kunna användas för bostäder, rekreation och att förbättra trafiksituationen i västra Stockholm, istället kommer att användas för att förstärka den regionala obalansen, försämra livskvaliteten för regionens medborgare och undergräva Stockholm- Arlandas ställning som nav för flygtrafiken.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp) och Maria Hannäs (v) enligt följande

Flyget är ett av de mest klimatpåverkande transportslagen och dagens tillväxttakt av flygtransporter är ohållbar. En större del av transportererna måste därför göras på annat sätt, bland annat med järnväg. Med utgångspunkt av detta är det märkligt att staten föreslås garantera eventuella förluster på Bromma flygplats med 100 procent, där reguljärtrafiken består av inrikesflyg till 90 procent. Vi anser istället att Bromma flygplats omgående bör läggas ner och att området istället ska utvecklas till en ny, miljösmart och mänsklig stadsdel. Stockholmarna skulle vinna på detta genom fler bostäder, mindre buller och lägre klimatpåverkan.

Detta går också hand i hand med principen att flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda två timmar eller mindre bör kategoriseras som övriga flygplatser. Vi anser inte att Bromma ska vara ett undantag.

Det är över huvud taget en underlig lösning att staten ska täcka upp för eventuella förluster inom flyget, som redan nu har stora subventioner genom avsaknad av koldioxidskatt, tax free med mera.

Vi instämmer i förvaltningens synpunkter kring behovet av en utbyggd Mäljarbanan, för att stärka spårbunden trafik i regionen.

Vi är kritiska till utförsäljningar av flygplatser då det riskerar att leda till försämrad planering av transporter. Flyget bör minska i omfattning och en utförsäljning kommer att stärka privata aktörers drivkrafter till ytterligare expansion, med ökad klimatpåverkan som följd.

Vi ser hellre en sammanhållen trafikplanering där alla transportslag tas i beaktande och där järnvägstransporter prioriteras i första hand. Vi är kritiska till att Luftfartsverket är ett affärsverk, och därmed beroende av flyget för att sin finansiering. Detta tenderar att leda till att Luftfartsverket prioriterar flyget framför andra transportslag. Ett samlat Trafikverk bör därför utredas.

Ersättningsyttrande gjordes av Lukas Forslund (c) enligt följande

Centerpartiet delar inte nämndens bedömning angående Bromma flygplats. Bromma flygplats är inte den moderna framtidslösning som Stockholm så väl behöver. Flygtrafik i ett tätbebyggt område som Bromma medför såväl miljöproblem som säkerhetsrisker. Dessutom svarar inte Bromma på framtidens ökade behov då kapacitetstaket är för lågt i relation till Stockholms beräknade demografiska utveckling. En annan lokalisering av en Stockholmsnära flygplats med moderna och effektiva kollektivtrafiklösningar skulle vara en långt bättre framtidslösning.

Stockholm Business Region AB

Reservation anfördes av Mounia Benbouzid (mp) och Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

Vi instämmer ej i det kontorsyttrande som överlämnats till kommunstyrelsen, dock är det bra att Skavstas ökande betydelse poängteras.

Behovet att åtgärda jordens klimatproblem har satt fokus på den ökande flygtrafikens följevärningar. Med detta i åtanke finner styrelsen det tveksamt att staten ska täcka upp förluster i så pass stor omfattning på flygningar med endast regional status (kategori nr.2). Det föreslagna 75% bör avsevärt minskas.

Vidare är det tveksamt att så pass många flygplatser tilldelats nationell och regional status (kategori 1 och 2) medan endast fyra flygplatser hamnat i kategori 3 där ingen statlig driftsättning utgår.

Vi är kritiska till utförsäljningar av flygplatser då det riskerar att leda till försämrade planering av transporterna. Flyget bör minska i omfattning och en utförsäljning kommer att stärka privata aktörers drivkrafter till ytterligare expansion, med ökad klimatpåverkan som följd.

En sammanhållen trafikplanering där alla transportslag tas i beaktande och där järnvägs-transporter prioriteras i första hand är att föredra. Vi är kritiska till att Luftfartsverket är ett affärsverk, och därmed beroende av flyget för att sin finansiering. Detta tenderar att leda till att Luftfartsverket prioriterar flyget framför andra transportslag. Ett samlat Trafikverk bör därför utredas. Enskilda företag ska inte subventioneras, vilket den aktiebolagsbildning som föreslås genomföras, kan leda till.

En så stadsnära flygplats som Bromma är orimlig av flera skäl:

- Det innebär en onödigt stor risk med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär en onödig miljöstörning med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär ett ineffektivt markanvändande att inte ha boende, verkande, kollektivtrafik och rekreationsområden i en så tätbebyggd miljö.

Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm och har tillräcklig kapacitet. Att mot denna bakgrund undergräva Arlandas ställning som nav för flygtrafiken i Sverige är olyckligt. Ska regionen ha två flygplatser borde en sydlig flygplats utvecklas. Att ytterligare förvärra trafiksituationen i västra Stockholm har ingen någon glädje av. Politisk prestige och bristande förändringsvilja från ansvariga myndigheter borde inte få leda till att stora markarealer, som skulle kunna användas för bostäder, rekreation och att förbättra trafiksituationen i västra Stockholm, istället kommer att användas för att förstärka den regionala obalansen, försämra livskvaliteten för regionens medborgare och undergräva Stockholm- Arlandas ställning som nav för flygtrafiken.

Flyget är ett av de mest klimatpåverkande transportslagen och dagens tillväxttakt av flygtransporter är ohållbar. En större del av transporterna måste därför göras på annat sätt, bland annat med järnväg. Med utgångspunkt från detta är det märkligt att staten föreslås garantera eventuella förluster på Bromma flygplats med 100 procent, där reguljärtrafiken består av inrikesflyg till 90 procent. Vi anser istället att Bromma flygplats omgående bör läggas ner och att området istället ska utvecklas till en ny, miljösamt och mänsklig stadsdel. Stockholmsarna skulle vinna på detta genom fler bostäder, mindre buller och lägre klimatpåverkan.

Detta går också hand i hand med principen att flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda två timmar eller mindre bör kategoriseras som övriga flygplatser. Vi anser inte att Bromma ska vara ett undantag.

Det är över huvud taget en underlig lösning att staten ska täcka upp för eventuella förluster inom flyget, som redan nu har stora subventioner genom avsaknad av koldioxidskatt, tax free med mera.

Särskilt uttalande gjordes av Carin Jämtin m fl (s) enligt följande

En så stadsnära flygplats som Bromma flygplats är orimlig av flera skäl:

- Det innebär en stor risk med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär en omfattande miljöstörning med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär ett ineffektivt markanvändande

Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm och har tillräcklig kapacitet för reguljärflyget. Det så kallade beslutsfattarflyget kan lokaliseras till Arlanda eller Skavsta beroende på vilken del av regionen det berörda näringslivet som önskar ha egna flygresurser finns verksamma. En lokalisering till Arlanda skulle stärka denna flygplats som nav för flygtrafiken i Skandinavien vilket också skulle stärka Stockholm som Gateway i denna del av Europa.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl (s), ledamoten Torhild Lamo (v) och ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

att delvis bifalla kontorets förslag till beslut,

att uttala att nämnden inte delar utredningens bedömning i fallet Bromma flygplats, samt

att därutöver anföra följande:

En så stadsnära flygplats som Bromma är orimlig av flera skäl:

- Det innebär en onödigt stor risk med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär en onödig miljöstörning med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär ett ineffektivt markanvändande att inte ha boende, verkande, kollektivtrafik och rekreationsområden i en så tätbebyggd miljö.

Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm och har tillräcklig kapacitet. Att mot denna bakgrund undergräva Arlandas ställning som nav för flygtrafiken i Sverige är olyckligt. Bromma borde med ett systematiskt arbete kunna ersättas både genom att trafik flyttar till Arlanda, andra befintliga flygplatser utvecklas och nya trafikmönster utvecklas. Med framsynta infrastrukturinvesteringar och en genomtänkt transportpolitik kan Bromma lätt ersättas.

Att ytterligare förvärpa trafiksituationen i västra Stockholm har ingen någon glädje av. Politisk prestige och bristande förändringsvilja från ansvariga myndigheter borde inte få leda till att stora markarealer, som skulle kunna användas för bostäder, rekreation och förbättrad trafiksituation i västra Stockholm, istället kommer att användas för att förstärka den regionala obalansen, försämra livskvaliteten för många av regionens medborgare och undergräva Stockholm- Arlandas ställning som nav för flygtrafiken. I stället bör man stärka Arlanda och därmed Stockholm som Gateway i vår del av Europa.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s), ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) och ledamoten Emilia Hagberg (mp) enligt följande

Nämnden delar inte utredningens bedömning i fallet Bromma flygplats.

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar

att delvis bifalla kontorets förslag till beslut,

att uttala att nämnden inte delar utredningens bedömning i fallet Bromma flygplats, samt

att därutöver anföra följande:

En så stadsnära flygplats är orimlig av flera skäl:

- Det innebär en onödigt stor risk med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär en onödigt miljöstörning med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär ett ineffektivt markanvändande att inte ha boende, verkande, kollektivtrafik och rekreationsområden i en så tätbebyggd miljö.

Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm och har tillräcklig kapacitet. Att mot denna bakgrund undergräva Arlandas ställning som nav för flygtrafiken i Sverige är olyckligt. Ska regionen ha två flygplatser borde en sydlig flygplats utvecklas. Att ytterligare förvärra trafiksituationen i västra Stockholm har ingen någon glädje av. Politisk prestige och bristande förändringsvilja från ansvariga myndigheter borde inte få leda till att stora markarealer, som skulle kunna användas för bostäder, rekreation och att förbättra trafiksituationen i västra Stockholm, istället kommer att användas för att förstärka den regionala obalansen, försämra livskvaliteten för regionens medborgare och undergräva Stockholm- Arlandas ställning som nav för flygtrafiken.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (v) och ledamoten Emilia Hagberg (mp) enligt följande

Att uttala att nämnden inte delar utredningens bedömning i fallet Bromma flygplats, att därefter anföra följande:

Flyget är ett av de mest klimatpåverkande transportslagen och dagens tillväxttakt av flygtransporter är ohållbar. En större del av transporterna måste därför göras på annat sätt, bland annat med järnväg. Med utgångspunkt av detta är det märkligt att staten föreslås garantera eventuella förluster på Bromma flygplats med 100 procent, där reguljärtrafiken består av inrikesflyg till 90 procent.

Vi anser istället att Bromma flygplats omgående bör läggas ner och att området istället ska utvecklas till en ny, miljösmart och mänsklig stadsdel. Stockholmarna skulle vinna på detta genom fler bostäder, mindre buller och lägre klimatpåverkan.

Detta går också hand i hand med principen att flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda eller mindre bör kategoriseras som övriga flygplatser. Vi anser inte att Bromma ska vara ett undantag.

Det är över huvud taget en underlig lösning att staten ska täcka upp för eventuella förluster inom flyget, som redan nu har stora subventioner genom avsaknad av koldioxidskatt, tax free med mera.

Vi instämmer i förvaltningen synpunkter kring behovet av en utbyggd Mälarbana, för att stärka spårbunden trafik i regionen.

Vi är kritiska till utförsäljningar av flygplatser då det riskerar att leda till försämrade planering av transporterna. Flyget bör minska i omfattning och en utförsäljning kommer att stärka privata aktörers drivkrafter till ytterligare expansion, med ökad klimatpåverkan som följd.

Vi ser hellre en sammanhållen trafikplanering där alla transportslag tas i beaktande och där järnvägstransporter prioriteras i första hand. Vi är kritiska till att Luftfartsverket är ett affärsverk, och därmed beroende av flyget för att sin finansiering. Detta tenderar att leda till att Luftfartsverket prioriterar flyget framför andra transportslag. Ett samlat Trafikverk bör därför utredas.

Ersätтарыtrande gjordes av Lotten von Hofsten (v) och ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) enligt följande

Flyget är ett av de mest klimatpåverkande transportslagen och dagens tillväxttakt av flygtransporter är ohållbar. En större del av transporterna måste därför göras på annat sätt, bland annat med järnväg. Med utgångspunkt av detta är det märkligt att staten föreslås garantera eventuella förluster på Bromma flygplats med 100 procent, där reguljärtrafiken består av inrikesflyg till 90 procent.

Vi anser istället att Bromma flygplats omgående bör läggas ner och att området istället ska utvecklas till en ny, miljösmart och mänsklig stadsdel. Stockholmarna skulle vinna på detta genom fler bostäder, mindre buller och lägre klimatpåverkan.

Detta går också hand i hand med principen att flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda eller mindre bör kategoriseras som övriga flygplatser. Vi anser inte att Bromma ska vara ett undantag.

Det är över huvud taget en underlig lösning att staten ska täcka upp för eventuella förluster inom flyget, som redan nu har stora subventioner genom avsaknad av koldioxidskatt, tax free med mera.

Vi instämmer i förvaltningen synpunkter kring behovet av en utbyggd Mälarbana, för att stärka spårbunden trafik i regionen.

Vi är kritiska till utförsäljningar av flygplatser då det riskerar att leda till försämrad planering av transporterna. Flyget bör minska i omfattning och en utförsäljning kommer att stärka privata aktörers drivkrafter till ytterligare expansion, med ökad klimatpåverkan som följd.

Vi ser hellre en sammanhållen trafikplanering där alla transportslag tas i beaktande och där järnvägstransporter prioriteras i första hand. Vi är kritiska till att Luftfartsverket är ett affärsverk, och därmed beroende av flyget för att sin finansiering. Detta tenderar att leda till att Luftfartsverket prioriterar flyget framför andra transportslag. Ett samlat Trafikverk bör därför utredas.