



GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

STADSBYGGNADSKONTORET

GEMENSAMT
TJÄNSTEUTLÅTANDE
GFN 2003-08-19

2003-08-04

Gatu- och fastighetskontoret
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering
Göran Westberg
Tfn 08-508 273 61
goran.westberg@gfk.stockholm.se
Dnr 2003-000-01928

Stadsbyggnadskontoret
Strategiska avdelningen
Anders Pettersson
Tfn 08-50827311
anders.pettersson@sbk.stockholm.se
Dnr 2003-07669-32

Till
Gatu- och fastighetsnämnden
Stadsbyggnadsnämnden

Tillräcklig Flygplatskapacitet i Stockholms-Mälardalsregionen, yttrande över

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden överlämnar detta tjänsteutlåtande till KS som svar på Näringsdepartementets remiss.

Hans Sandler
tf

Olle Zetterberg

SAMMANFATTNING

I betänkandet beskrivs flygtransportsystemet i Mälardalen med tonvikt på dess flygplatser. Behovet av ny flygplatskapacitet är av naturliga skäl sammanlänkade med de prognoser som görs om flygets framtida utveckling. I utredningsarbetet till betänkandet har denna fråga studerats särskilt med hjälp av konsult. För flygplatserna bl.a Arlanda och Bromma framläggts ett antal slutsatser. Vid Arlanda kommer det att behövas en fjärde och på lång sikt en femte rullbana. Miljöfrågorna måste hanteras på ett bra sätt i flygplatsens fortsatta utveckling liksom marktransporterna till och från Arlanda. För Brommas del noteras att flygplatsen är av nationellt intresse. Tillräcklig flygkapacitet i Stockholms län kan bara upprätthållas om flygverksamheten vid Bromma får fortsätta eller om annan ny citynära flygplats tillskapas. Stockholmsberedningen föreslår att en kommission får till uppgift att om möjligt ta fram ett förslag till citynära flygplats.

Med ledning av slutsatserna lägger Stockholmsberedningen fram sju förslag för att tillgodose tillräcklig framtida flygkapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen. Regeringen bör bl.a ge luftfartsverket i uppdrag att påbörja planeringen för en fjärde rullbana. För att minska emissionerna vid Arlanda måste marktransporterna till och från flygplatsen förbättras med bl.a. bättre spårtrafik. Rimligheten i och utformningen av Arlandas lokala miljövillkor bör ses över mot bakgrund av ett nationellt perspektiv som gäller för landet i övrigt. Ovannämnda kommission för en ny citynära flygplats bör söka få fram ett flygplatsalternativ i så god tid att en ny flygplats kan tas i bruk senast i slutet av 2016. Regeringen bör också tydliggöra statens och regionens ansvar för allmänflyget i Stockholms län.

Kontoren 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 kontoren Stockholmsberedningens uppfattning att en ny flygplatsutredning är befogad för att klarlägga om det kan finnas ett citynära flygplatsalternativ i den södra länsdelen. Vid en eventuell nedläggning av Bromma flygplats är det viktigt att klara ut hur allmänflyget och särskilt affärsflygets hemvist skall lösas. Kontoren anser inte F 16 i Uppsala är en bra lösning för näringslivsflyget mot bakgrund av alltför långt avstånd till Stockholms läns kärnområde. Kontoren efterlyser ekonomiska bedömningar av de förslag som framläggs av Stockholmsberedningen. Kontoren 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 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.

UTLÅTANDE

Bakgrund

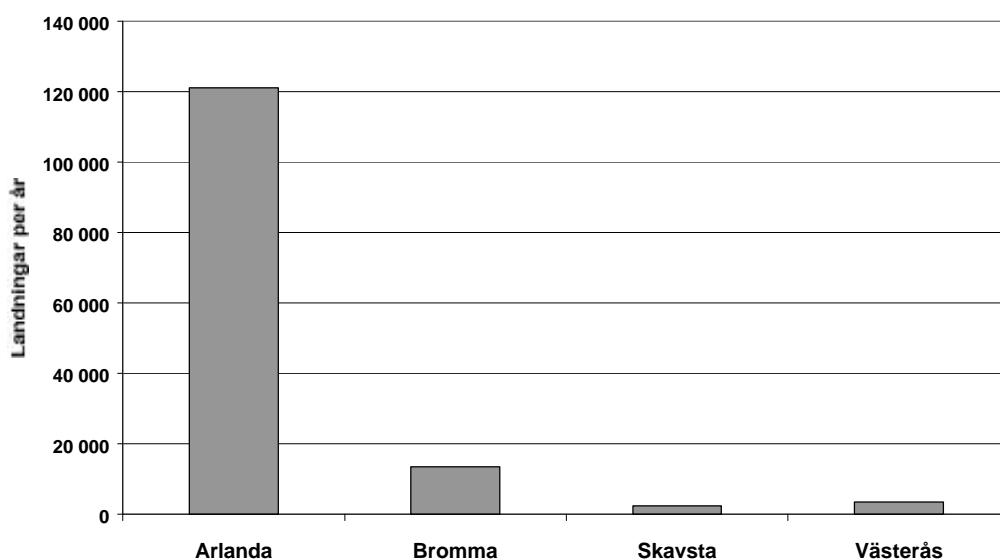
Remissen

Näringsdepartementet har 2003-05-08 remitterat Stockholmsberedningens Delbetänkande till bl.a. kommuner och andra transportintressenter. Inom staden har betänkandet översänts till stadsledningskontoret, gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden för yttrande senast 2003-08-22.

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.

Nedan redovisas antalet landningar år 2002 per flygplats.



Diagrammet visar antalet landningar för flyg i linjefart och charter. Om taxiflyg 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 Stockolmsberedningen 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 pendeltågs- 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 högtrafik.
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.

Kontorens synpunkter

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 luftfartsverkets 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 Skandinaviens 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 flygplatskapaciteten 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 var 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 flygplatskapacitet 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 miles 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 en viktig 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 nordöstra 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.

SLUT