

9

Stockholmsberedningen skall föreslå insatser i Stockholm- Mälardalsregionen för att uppnå en tillräcklig flygplatskapacitet för en trettio-årsperiod där hänsyn tas till ett väl fungerande allmänflyg. Detta betänkande omfattar flygplatskapacitet för huvudsakligen trafikflyg, allmänflyg och fraktflyg. Militärt flyg behandlas inte. Det är av nationellt och regionalt intresse att Stockholm-Mälardalsregionens flygtrafikutbud utvecklas så att en hög nationell och internationell tillgänglighet kan upprätthållas. Konkurrensen på flygmarknaden är viktig både vad gäller priser och trafikutbud för resenärer i Stockholmsregionen och i Sverige i övrigt. Stockholmsberedningen bedömer att det finns förutsättningar för Stockholm-Mälardalsregionen att en tillräcklig flygplatskapacitet uppnås under perioden fram till år 2030. Detta kräver dock vissa kapacitetsutbyggnader och ändrade villkor enligt beredningens förslag nedan.

Luffartsverkets flygtrafikprognoser redovisas i betänkandet och Stockholmsberedningen har också låtit dessa granskas av en fristående konsult för att få en trovärdighetsbedömning. Det konstateras att Luffartsverkets prognoser är trovärdiga och i storleksordning rimliga. Även med hänsyn till konjunkturvariationer och oförutsedda händelser bedöms efterfrågan på flygresande öka under den närmaste 30-årsperioden även om tillväxttakten bedöms vara lägre än tidigare. Bristen på kapacitet i flygplatssystemet i Stockholm är huvudsakligen en fråga om brist på kapacitet i högttrafiktid.

I Sverige är det på avstånd i intervallet ca 40.70 mil där flyg och tåg kan konkurrera. Samverkan mellan tåg och flyg bör dock utvecklas.

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

Sammanfattning SOU 2003:33

10

i Stockholm-Mälardalsregionen och övriga Sverige. Denna roll förväntas inte förändras. Arlanda har stor betydelse för den regionala utvecklingen i landet inte minst för Norrland.

En fjärde bana på Arlanda kommer att behövas, sannolikt omkring 2020-2025. 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. Regeringen bör ge Luffartsverket i uppdrag att påbörja planeringen av en fjärde rullbana på Arlanda för att fastställa planeringsförutsättningar, tänkbart läge och influensområde för riksintresse.

Utsläppen av klimatpåverkande gaser bör för Arlanda ses i ett nationellt perspektiv såsom gäller för landet i övrigt. Det får dock inte leda till att ökat utsläpp på annat håll eller till att Sveriges ekonomiska utveckling äventyras. Enligt Luffartsverkets prognoser bedöms att antalet flygrörelser inte kommer att kunna öka efter omkring år 2010 med anledning av nuvarande utsläpps- och buller-

villkor för Arlanda.

Rimligheten i och utformningen av Arlandas miljövillkor bör ses över.

Att förbättra transportmöjligheterna inom Stockholms län och mellan Stockholms län och övriga Mälardalen har stor betydelse för tillgängligheten till flygplatserna.

Möjligheterna att förflytta sig till Arlanda måste förbättras för stora delar av regionen. 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 är angeläget liksom förbättrad tillgänglighet till Arlanda från bland annat nordostsektorn.

En permanent samordningsgrupp bör inrättas för bl. a. Arlandas miljöfrågor, marktransporter, planfrågor etc.

Flygtransportarbetet vid Bromma flygplats är av nationellt intresse och är viktigt för konkurrensen, speciellt inom inrikesflyget, gentemot de bolag som trafikerar Arlanda flygplats. Bromma tillför rullbanekapacitet för trafikflyget vilket har särskild betydelse under högtrafik. Näringslivsflyget har på Bromma en flygplats av

SOU 2003:33 Sammanfattning

11

nationell och internationell betydelse för landets och regionens näringsliv.

Avtalet mellan markägaren Stockholms stad och Luftfartsverket angående flygverksamheten på Bromma gäller t.o.m. år 2011. Stockholmsberedningens direktiv att föreslå tillräcklig flygplatskapacitet på befintliga flygplatser i Stockholmsregionen kan inte nås efter 2011 om Bromma då läggs ner och Tullinge bebyggs med bostäder.

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. En infrastrukturell verksamhet av strategisk betydelse för såväl Stockholmsregionen som riket som helhet måste ha långsiktig och rimliga arbetsvillkor. Därför måste frågan få en lösning som kan hålla över flera mandatperioder och vara oberoende av majoritetssvängningar. Bromma kan avvecklas utan allvariga 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.

Det politiska läget kräver att denna fråga bereds på ett uttryckligt regeringsmandat.

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 i dag trafikerar Bromma. Arbetet måste ske i nära kontakt med berörda kommuner och bedrivs 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.

Mot bakgrund av den prognostiserade utvecklingen av flygtrafiken till år 2030, bedöms övriga flygplatser i Stockholm-Mälardalsregionen väl kunna tillgodose behov och krav av flygplatskapacitet. De utgör också en viktig resurs och ett medel för den regionala utvecklingen i Stockholm-Mälardalsregionen.

Av dessa är Skavsta, Västerås och Örebro Mälardalsregionens mest utvecklingsbara flygplatser samt i viss utsträckning också Eskilstuna flygplats och i framtiden Uppsala-F16. Uppsala F16 som militär flygplats bör upplåtas till viss civil luftfart, speciellt för

Sammanfattning SOU 2003:33

näringslivsflyg. Utöver dessa flygfält i Stockholm-Mälardalsregionen finns ett antal andra flygfält som bedöms komma att utvecklas för att tillgodose i huvudsak lokala behov.

Flygverksamhet med enbart fraktgodis i enskilda flygplan bedrivs huvudsakligen på flygplatserna Arlanda, Örebro och Eskilstuna. Allmänflyget utgör en viktig del av den totala flygverksamheten.

Näringslivsflyget, som är en del av allmänflyget, är av stor betydelse och ett viktigt komplement till reguljärflyget. Att det finns en citynära flygplats i Stockholmsområdet har stor betydelse inte minst för näringslivsflyget i hela landet liksom för huvudstadens internationella förbindelser.

De tre största allmänflygfälten är Bromma, Tullinge och Barkarby och de står för ca 75 % av allmänflyggrörelserna i Stockholms län.

Det kommer inom kort sannolikt att råda brist på flygplatskapacitet för allmänflyget i Stockholmsområdet. Allmänflyget måste i så fall söka sig till befintliga lämpliga flygfält.

Stockholmsberedningen anser att det är av riksintresse med ett fungerande näringslivsflyg och att staten har att ta ett ansvar tillsammans med regionala och lokala företrädare för att det ska finnas en citynära flygplats inte minst för näringslivsflygets behov i Stockholmsområdet.

Regeringen bör i övrigt tydliggöra ansvaret för allmänflyget i Stockholms län.

Till betänkandet har fogats tre reservationer och två särskilda yttranden.