



Regionplane- och trafiknämnden

Yttrande över SOU 2003:33 tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen

SAMMANFATTNING

Betänkandet ger enligt kontorets uppfattning en bred behandling av uppdraget med beskrivningar av förutsättningar och utvecklingstendenser inom luftfarten som underlag för analyser och slutsatser. Kontoret stöder även Stockholmsberedningens beskrivning av luftfartens betydelse för den regionala utvecklingen i Sverige och Stockholmsregionen.

Bedömningen att Arlanda behöver byggas ut med en ytterligare rullbana omkring 2020-2025 och uppfattningen att mark bör reserveras för en femte rullbana överensstämmer med den antagna regionala utvecklingsplanen, RUFS 2001. Inriktningen i RUFS bygger på att en fortsatt utbyggnad på Arlanda är möjlig från miljösynpunkt. De i betänkandet redovisade bullerberäkningarna för Arlanda indikerar dock ett allvarligt problem när det gäller det framtida utnyttjandet av Arlanda. Redan med det befintliga trebanesystemet bedöms att antalet rörelser måste begränsas för att kravet på maximalt FBN 55 dBA söder om den så kallade NRL-linjen norr om Upplands Väsby tätort ska tillgodoses. De redovisade bullerberäkningarna för de två alternativa lägen för en fjärde rullbana som föreslås visar att en stor del av centrala Upplands Väsby skulle påverkas av flygbuller överstigande FBN 55 dBA och alltså inte tillgodoser villkoren i regeringens NRL-beslut. Detta innebär enligt kontorets uppfattning att utredningen inte på ett trovärdigt sätt redovisar hur ytterligare rullbanor kan byggas ut på Arlanda. Enligt kontorets uppfattning är det angeläget att möjligheterna att bygga ut Arlanda på ett sätt som medger effektivt utnyttjande med beaktande av villkor och riktlinjer för flygbuller snarast visas på ett övertygande sätt. Detta har en grundläggande betydelse för bedömningar av frågor som gäller hur regionens långsiktiga kapacitetsbehov kan tillgodoses.

Kontoret anser att analysen av marktransportfrågorna är relevant och ställer sig bakom beredningens slutsatser. Kontoret vill särskilt understryka vikten av att de statliga trafikverken tar sitt ansvar och i samverkan aktivt verkar för genomförande av angelägna åtgärder samt att medel avsätts i trafikverkens investeringsplaner för att förbättra och utveckla marktransporterna till Arlanda. Stockholmsberedningen har för avsikt att i särskild ordning återkomma till regeringen med konkreta förslag angående

Stockholms läns landsting

Postadress

Box 4414, 102 69 Stockholm

E-post

rtk@rtk.sll.se

Direkt hans.brattstrom@rtk.sll.se

Besöksadress

Göta ark Medborgarplatsen 25

Kommunikationer

T-bana Medborgarplatsen, buss 59 & 66,
pendeltåg Stockholm södra

Telefon

Växel 08-737 25 00

Direkt 08-737 26 50

Telefax

08-737 25 66

Internet

www.sll.se/rtk

marktransporterna till Arlanda. Utvecklad pendeltågstrafik i stråket Uppsala-Arlanda/Märsta-Stockholm, i enlighet med det förslag som SL och UL gemensamt har utarbetat, ser kontoret som den mest angelägna åtgärden för att förbättra tillgängligheten till Arlanda. Kontoret vill även understryka betydelsen av utbyggnad av väg 268 Grana-Hammarby för att förbättra nordostsektorns tillgänglighet till Arlanda.

Kontoret delar beredningens uppfattning att utsläppsvillkoret för koldioxid som klimatpåverkande gas bör betraktas i ett nationellt perspektiv och ses över. Det är ändå angeläget att så långt möjligt begränsa avgasutsläppen kring Arlanda vilket kräver samordnade insatser från alla berörda aktörer.

Förslaget att inrätta en permanent samordningsgrupp för hantering av frågor om Arlandas långsiktiga utveckling tillstyrker kontoret.

Kontoret delar beredningens uppfattning att Bromma inte kan avvecklas utan att det finns välbeläget alternativ för fram för allt affärsflygets behov. RUFSS anger att Bromma bör behållas för affärsflyg och viss linjefart. Samtidigt uttalar i RUFSS att planen inte innebär att handlingsfriheten för en eventuell framtida flygplats i södra länsdelen begränsas. Kontoret bedömer att möjligheterna att finna en sådan lösning som kan vinna en bred acceptans är begränsade efter den hantering som Luftfartsverkets flygplatskapacitetsutredning 2000 fick, men motsätter sig inte förslaget att tillsätta en särskild kommission för att söka ett citynära alternativ till Bromma. En sådan flygplats bör i så fall också kunna utgöra en resurs för allmänflyget

Kontoret delar Stockholmsberedningens uppfattning om allmänflygets nationella och regionala betydelse och behov. Beredningen lyfter fram ansvarsfrågan som ett centralt problem. Kontoret stöder beredningens uppfattning att lösningar för allmänflygets långsiktiga behov i Stockholmsregionen måste samordnas i ett regionalt perspektiv. Detta innebär att infrastrukturen för allmänflyget i Stockholmsregionen bör betraktas som en regional planeringsfråga. För att åstadkomma lösningar torde det dock också krävas en organisatorisk bas för finansiering och huvudmannaskap. Kontoret stöder beredningens förslag att regeringen förtydligar statens och regionens ansvar för allmänflyget i Stockholms län.

Kontoret anser att det vore värdefullt att Uppsala F16 upplåts till viss civil luftfart, speciellt näringslivsflyg, och stöder Stockholmsberedningens förslag.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kontoret föreslår att Regionplane- och trafiknämnden beslutar

att som yttrande över SOU 2003:33 Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen avlåta skrivelse i enlighet med kontorets förslagsskrivelse (bilaga 1).

Börje Wredén

Hans Brattström

ÄRENDET

Näringsdepartementet har till Stockholms läns landsting översänt Stockholmsberedningens betänkande Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen SOU 2003:33 på remiss. Enligt regeringens direktiv ska Stockholmsberedningen föreslå insatser för att uppnå en tillräcklig flygplatskapacitet för Stockholmregionen och övriga delar av Mälardalen för en trettioårsperiod där hänsyn tas till ett väl fungerande allmänflyg. Flygplatskapaciteten ska tillgodoses på befintliga flygplatser i Stockholmregionen. Betänkandet behandlar inte militärt flyg.

Stockholmsberedningen bedömer att det finns förutsättningar för att en tillräcklig flygplatskapacitet uppnås för Stockholm-Mälardalsregionen under perioden fram till 2030. Detta kräver dock vissa kapacitetsutbyggnader och ändrade villkor enligt beredningens slutsatser. Slutsatserna sammanfattas i sju punkter.

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 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 andra håll eller att den nationella ekonomiska utvecklingen äventyras. Utsläppen av klimatpåverkande gaser bör även för Arlanda ses i ett nationellt perspektiv så som 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 ska 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 F16 som är en militär flygplats bör upplåtas till viss civil luftfart, speciellt för näringslivsflyg.

KONTORET

Betänkandet ger enligt kontorets uppfattning en bred behandling av uppdraget med beskrivningar av förutsättningar och utvecklingstendenser inom luftfarten som underlag för analyser och slutsatser. Med tanke på de strukturella förändringar som sker inom flygbranschen, bland annat med lågprisflygets starka expansion, är detta värdefullt för de bedömningar av den framtida funktionen i Mälardalens flygplatssystem som ligger i uppdraget. Kontoret stöder även Stockholmsberedningens beskrivning av luftfartens betydelse för den regionala utvecklingen i Sverige och Stockholmsregionen.

Kontoret anser att de prognoser som redovisas för flygtrafikens långsiktiga utveckling, med en årlig passagerarvolym i storleksordningen 33 till 42 miljoner passagerare vid Stockholm-Mälardalens flygplatser år 2030, är trovärdiga och rimliga som underlag för den bedömning av framtida behov av flygplatskapacitet som görs. Denna typ av prognoser är naturligtvis alltid behäftade med stora osäkerheter men ger enligt kontorets uppfattning underlag för de strategiska ställningstaganden som behöver göras och den handlingsberedskap som behöver hållas. Kontoret finner även bedömningarna av tågtrafikens substitutionspotential rimliga.

Stockholmsberedningens slutsatser och förslag

Arlanda

Bedömningen att Arlanda behöver byggas ut med en ytterligare rullbana omkring 2020-2025 finner kontoret rimlig och stöder uppfattningen att mark bör reserveras för en femte rullbana. Reservat för en fjärde och en femte rullbana anges också i gällande regionala utvecklingsplan, RUFSS 2001. Inriktningen i RUFSS bygger på att en fortsatt utbyggnad på Arlanda är möjlig från miljösynpunkt.

De redovisade bullerberäkningarna för Arlanda indikerar dock ett allvarligt problem när det gäller det framtida utnyttjandet av Arlanda. Redan med det befintliga tre-banesystemet bedöms att antalet rörelser måste begränsas till 300 000 per år, jämfört med de tillståndsgivna 372 100 rörelserna per år, för att kravet på maximalt FBN 55 dBA söder om den så kallade NRL-linjen norr om Upplands Väsby tätort ska tillgodoses. De redovisade bullerberäkningarna för de två alternativa lägen för en fjärde rullbana som föreslås, med en trafikvolym motsvarande basscenariet för år 2030, visar att en stor del av centrala Upplands Väsby skulle påverkas av flygbuller överstigande FBN 55 dBA. Det östra banläget ger en påtagligt större bullerpåverkan i centrala Upplands Väsby än det västra, men inget av alternativen tillgodoser villkoren i regeringens NRL-beslut. Detta innebär enligt kontorets uppfattning att utredningen inte på ett trovärdigt sätt redovisar hur ytterligare rullbanor kan byggas ut på Arlanda. Kontoret anser att det är anmärkningsvärt att detta inte lyfts fram tydligare i betänkandet. Enligt kontorets uppfattning är det angeläget att möjligheterna att bygga ut Arlanda på ett sätt som medger effektivt utnyttjande med beaktande av villkor och riktlinjer för flygbuller snarast visas på ett övertygande sätt. Detta har en grundläggande betydelse för bedömningar av frågor som gäller hur regionens långsiktiga kapacitetsbehov kan tillgodoses.

Marktransporter

Kontoret anser att analysen av marktransportfrågorna är relevant och ställer sig bakom beredningens slutsatser. Kontoret vill särskilt understryka vikten av att de statliga trafikverken tar sitt ansvar och i samverkan aktivt verkar för genomförande av angelägna åtgärder. Stockholmsberedningen har för avsikt att i särskild ordning återkomma till regeringen med konkreta förslag angående marktransporterna till Arlanda. En tjänstemannagrupp med representanter för berörda parter, där kontoret deltar, arbetar för närvarande med att ta fram underlag för detta. Bland annat har SL och UL i samverkan tagit fram ett konkret förslag till utvecklad pendeltågstrafik i stråket Uppsala-Arlanda/Märsta-Stockholm, vilket kontoret ser som den mest angelägna åtgärden för att förbättra tillgängligheten till Arlanda.. Enligt kontorets mening är det mycket angeläget att medel avsätts i trafikverkens investeringsplaner för att förbättra och utveckla marktransporterna till Arlanda. Kontoret vill i det sammanhanget även understryka betydelsen av utbyggnad av väg 268 Grana-Hammarby för att förbättra nordostsektorns tillgänglighet till Arlanda.

Minimera utsläpp och buller från Arlandaområdet

Kontoret delar beredningens uppfattning att utsläppsvillkoret för koldioxid som klimatpåverkande gas bör betraktas i ett nationellt perspektiv och ses över. Det är ändå angeläget att så långt möjligt begränsa avgasutsläppen kring Arlanda och det kräver framförallt att en betydande del av transporterna till och från Arlanda sker med spårtrafik eller fordon med icke-fossila bränslen men även andra åtgärder. Detta förutsätter samordnade insatser från alla berörda aktörer. Arbetet för att åstadkomma en sådan samordning pågår också där kontoret är engagerat. Angående flygbuller krävs en redovisning av hur gällande NRL-villkor och riktlinjer ska tillgodoses.

Samordningsgrupp för Arlanda

Förslaget att inrätta en permanent samordningsgrupp för hantering av frågor om Arlandas långsiktiga utveckling tillstyrker kontoret. All tidigare erfarenhet pekar på betydelsen av en förtroendefull och kontinuerlig dialog mellan berörda parter. Det finns ett antal exempel på liknande samordningsorgan vid större flygplatser i Europa med goda erfarenheter.

Kommission för citynära Bromma-ersättning

Kontoret noterar att det finns stöd för fortsatt flygverksamhet på Bromma hos en majoritet i Stockholmsberedningen men att detta alternativ för närvarande saknar politiska förutsättningar i Stockholms stad. Enligt beredningens uppfattning kan Bromma utan allvarliga men för landet och

regionen bara avvecklas om transportarbetet kan utföras på en alternativ citynära flygplats i Stockholms län, som i så fall bör lokaliseras till länets södra del. Stockholmsberedningen föreslår därför att regeringen ska tillsätta en särskild kommission med uppdrag att om möjligt ta fram ett förslag till en citynära flygplats som kan hantera huvuddelen av det flyg som i dag trafikerar Bromma. Detta trots att regeringens direktiv anger att tillräcklig flygplatskapacitet ska tillgodoses på befintliga flygplatser i Stockholmsregionen.

Kontoret delar beredningens uppfattning att Bromma inte kan avvecklas utan att det finns välbeläget alternativ för fram för allt affärsflygets behov. Frågan om en ny flygplats i länets södra del alternativt bibehållande av Bromma har ingående prövats i arbetet med den regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2001. Som en konsekvens av samrådsprocessen och regeringens uttalande i kommittédirektiven till Stockholmsberedningen 2000-12-14 att en ny flygplats i den södra delen av Stockholms län inte är möjlig anger RUFSS att Bromma bör behållas för affärsflyg och viss linjefart. Samtidigt uttalas i RUFSS att planen inte innebär att handlingsfriheten för en eventuell framtida flygplats i södra länsdelen begränsas. Kontoret bedömer att möjligheterna att finna en sådan lösning som kan vinna en bred acceptans är begränsade efter den hantering som Luftfartsverkets flygplatskapacitetsutredning 2000 fick, men motsätter sig inte förslaget att tillsätta en särskild kommission för att söka ett citynära alternativ till Bromma. En sådan flygplats bör i så fall också kunna utgöra en resurs för allmänflyget.

Ansvar för allmänflyget

Kontoret delar Stockholmsberedningens uppfattning om allmänflygets nationella och regionala betydelse och behov. I RUFSS uppmärksammas den kapacitetsbrist som kan förväntas uppstå och görs den bedömningen att möjligheten att anlägga nya allmänflygplatser i Stockholmsregionen är begränsade. Beredningen redovisar inte något konkret förslag till lösning för allmänflygets långsiktiga behov utan lyfter fram ansvarsfrågan som ett centralt problem. Kontoret stöder beredningens uppfattning att lösningar för allmänflygets långsiktiga behov i Stockholmsregionen måste samordnas i ett regionalt perspektiv. Detta innebär att infrastrukturen för allmänflyget i Stockholmsregionen bör betraktas som en regional planeringsfråga. För att åstadkomma lösningar torde det dock också krävas en organisatorisk bas för finansiering och huvudmannaskap. Kontoret stöder beredningens förslag att regeringen förtydligar statens och regionens ansvar för allmänflyget i Stockholms län.

F16

Kontoret anser att det vore värdefullt att Uppsala F16 upplåts till viss civil luftfart, speciellt näringslivsflyg, och stöder Stockholmsberedningens förslag.

Bilaga

1. Förslagsskrivelse