

Näringsdepartementet

Remiss av rapporten Mer flyg och bostäder - den statlige samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet

Transportstyrelsen har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad rapport. Transportstyrelsen har i egenskap av expertmyndighet försett utredningen med faktaunderlag och i samband med det framfört delar av de synpunkter som framgår nedan.

Sammanfattning

Transportstyrelsen ser positivt på förslaget att det behövs en helhetssyn för att bedöma och utveckla Stockholmsregionen i fråga om kapacitet avseende luftfarten och bostadssituationen, liksom att utredaren uppmärksammar uppdragsgivaren på tidsaspekten för en eventuell utbyggnad i och med att arrendeavtalet för Bromma löper ut år 2038. Det är viktigt att hänsyn tas till de effekter beslutet får för hela transportsystemet och tillgängligheten i ett nationellt perspektiv. Oavsett vilken lösning som väljs i frågan om kapacitet i Stockholmsregionen med avseende på luftfart menar Transportstyrelsen att tillgängligheten i denna region eller i transportsystemet som helhet inte får försämrats.

Vidare menar Transportstyrelsen att de samhällsekonomiska aspekterna är alltför svagt belysta i rapporten. När det gäller den omfattande utbyggnad av Arlanda och anslutningar som krävs enligt rapporten anser Transportstyrelsen att de eventuella alternativa lösningarna inte har belysts alls i rapporten. Det är heller inte tillräckligt utrett ifall en fjärde bana på Arlanda kommer att ge önskad kapacitetsökning, detta med hänsyn till de miljökrav som ställs. Dessa synpunkter utvecklas mer detaljerat nedan.

Transportstyrelsen väljer att inte uttala sig om de slutsatser som rör bostadssituationen i Stockholmsregionen.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen anser att det samhällsekonomiska perspektivet behöver stärkas betydligt i rapporten. Utredarens uppdrag begränsades i december 2015 till att pröva förutsättningarna att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. En sådan utredning behöver ske med bred ansats där man utgår från en rad olika alternativ och scenarier i syfte att effekterna av dessa ska kunna jämföras. Utöver de alternativ som blir belysta menar Transportstyrelsen att rapporten även bör inkludera och utreda i vart fall om andra flygplatser i området - genom sitt geografiska läge - skulle kunna bidra till en utvecklad flygkapacitet, exempelvis Stockholm Skavsta och Stockholm Västerås. Rapporten har utgått ifrån att all verksamhet senast 2038 måste flyttas från Stockholm Bromma till Stockholm Arlanda. Det är dock viktigt att beakta det faktum att andra närliggande flygplatser i Stockholmsregionen med en utvecklad anslutande infrastruktur till och från Stockholm kan komma att bli intressanta för flygbolagens etablering som ett alternativ till Stockholm Arlanda.

Transportstyrelsen föreslår vidare att det fortsatta arbetet inleds med att klargöra Stockholm Arlandas reella kapacitet med nuvarande infrastruktur och förutsättningar utifrån miljödomen. Om Stockholm Bromma läggs ner kommer förutsättningarna för luftrumets kapacitet vid Stockholm Arlanda att påverkas vilket bör utredas vidare. Stockholm Arlandas nuvarande miljötillstånd möjliggör trafik med upp till 350 000 rörelser. Nuvarande villkor 5 i miljötillståndet innebär dock en begränsning av dagens trafik. Flygplatsen har idag omkring 220 000 rörelser i och med att lågfartstrafiken vid flygplatsen enligt villkoret ska följa samma utflygningssvägar som den snabbare tyngre trafiken fram till maximalbullernivå 65 dBA på marken. Förutsättningarna för luftrumets kapacitet vid Stockholm Arlanda skulle med fördel kunna utredas vidare med beaktande av en helhetssyn mellan buller, utsläpp till luft och det transportpolitiska funktionsmålet om tillgänglighet.

Utifrån perspektivet utveckling av luftfarten bör även konkurrensförhållanden mellan flygbolag belysas. Exempel på faktorer som påverkar konkurrensen är tillgång till start- och landningstider, flygplatsens avgifter samt tillgång till infrastruktur på flygplatsen. Transportstyrelsen noterar att rapporten saknar allmänna beskrivningar avseende flygbolagens behov och konkurrenspåverkande faktorer vid flygplatserna.

Under rubriken ”Samspel mellan Bromma och Arlanda” dras slutsatsen att trafiken vid Stockholm Bromma skulle kunna rymmas på Stockholm Arlanda om man tittar på antal rörelser under en hel dag eller ett helt år. Det bör dock beaktas att flygningarna inte fördelas jämnt över dagen vid en flygplats. Man behöver istället ta hänsyn till antalet rörelser per peak-timme

vid flygplatsen i fråga. Med dessa förutsättningar är det inte säkert att man kommer fram till samma slutsats.

Transportstyrelsen saknar en beskrivning i rapporten av de fördelar som finns med Stockholm Bromma. Det gäller till exempel flygplatsens citynära lägesfördel och att flygplatsen har bidragit med viss konkurrens i inrikesflyget. Trots att biljettpriserna historiskt har varit högre för flygresor till eller från Stockholm Bromma har man haft en god beläggning.

I rapporten förekommer det kvalificerade antaganden hur trafiksituationen kommer att vara efter 2038. Transportstyrelsen anser att den tekniska utvecklingen generellt, inklusive verksamhet med förarlösa luftfartyg (drönare), kan utvecklas i rapporten. I dag används avancerade drönare vanligtvis inom militära förband på olika uppdrag men även civilt används drönare. Utvecklingen med drönare kommer fortsatt öka och därmed dessas behov av tillgång till luftrummet.

Övrigt

Transportstyrelsen delar inte utredarens uppfattning, så som det är beskrivet i rapporten på sidan 147, om att det finns otydligheter i ansvarsfördelningen mellan myndigheter vad gäller planering av luftrummet och konstruktion av luftvägar. Transportstyrelsen har ett tydligt bemyndigande enligt 2 § förordningen (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område med avseende på båda dessa uppgifter. När det gäller den övergripande och långsiktiga planeringen inom hela transportområdet anser dock Transportstyrelsen att Trafikverkets roll i samband med större översyner av luftrummet bör klarläggas.

Slutligen anser Transportstyrelsen att totalförsvarets intressen och behovet av samhällsviktiga flygningar, som till exempel ambulansflyget, kan förtydligas i rapporten så att de beaktas i den framtida utvecklingen av Stockholm Arlanda i syfte att säkerställa exempelvis den samhällsverksamhet som ska bedrivas i höjd eller högsta beredskap.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Maria Ågren. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör sjö- och luftfartsavdelningen Ingrid Cherfils, stabschef Jacob Gramenius, och sakkunnig Anne-Marie Ragnarsson, den senare föredragande.

Maria Ågren
Generaldirektör