

BILAGOR

Bilaga 1: Kommittédirektiv (dir. 2000:96)

Bilaga 2: Tilläggsdirektiv (dir. 2001:17)

Bilaga 3: Alternativa scenarier för hur transportproblemen kan lösas i Stockholm–Mälardalsregionen för år 2030 inklusive underbilagor (Inregia AB)

Bilaga 4: Kommuner, myndigheter, organisationer och intressegrupper som Stockholmsberedningen sammanträtt med under 2001

Bilaga 5: Beskrivningar av infrastrukturobjekt och rullande materiel m.m. (framtagna av Vägverket, Banverket Region Öst, Stockholms läns Landstings Region-, plane- och Trafikkontor (RTK) och Stockholms Lokaltrafik AB (SL AB))

Bilaga 6: Uppdrag att finna en god hantering av det civilrättsliga avtal om framtida utbyggnad av Stockholm–Arlanda flygplats som ingåtts mellan staten och Sigtuna kommun (dir. 2001:17)

Kommittédirektiv

Förbättring av transportsituationen inom Stockholmsregionen



Dir.

2000:96

Beslut vid regeringssammanträde den 14 december 2000

Sammanfattning av uppdraget

En kommitté ges i uppdrag att till regeringen lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Arbetet skall syfta till att utveckla transportsystemet på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt hållbart sätt.

Kommittén skall inledningsvis göra en problemanalys av transportsituationen. Den skall också utarbeta en målbild som skall ligga till grund för en långsiktig utvecklingsstrategi. Med utgångspunkt i utvecklingsstrategin skall kommittén lämna förslag till åtgärder i transportsystemet.

Kommittén skall föreslå insatser för att uppnå

- ökad samordning mellan de olika trafikslagen och ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet,
- en tillräcklig spårkapacitet,
- ökad satsning på kollektivtrafiken,
- en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholmsregionen,
- minskning av de negativa effekterna av biltrafiken,
- förbättringar av transportsystemet som leder till att det skapas fler platser attraktiva för etableringar av bostäder och arbetsplatser, och
- en tillräcklig flygplatskapacitet.

Kommittén skall undersöka och föreslå lämplig finansiering för sina förslag.

Geografisk avgränsning

I kommittédirektivet används olika geografiska begrepp. I begreppet Mälardalen inräknas Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Örebro och Västmanlands län. Begreppet Stockholmsregionen avser Stockholms län medan begreppet Storstockholm definieras som kommunerna inom Stockholms län utom Norrtälje, Södertälje, Nynäshamn och Nykvarn.

Bakgrund

Regeringen beslutade den 14 maj 1998 propositionen Utveckling och rättvisa – en politik för storstaden på 2000-talet (prop. 1997/98:165, bet. 1998/99:AU02, rskr. 1998/99:34). Transportsystemen i landets tre storstäder behandlades emellertid inte i propositionen. Nya tioåriga investeringsplaner för infrastrukturen har beslutats under våren och sommaren 1998. Den ekonomiska tillväxten och en fortgående urbanisering har bidragit till en betydande trafikökning i landets större städer och inte minst i Stockholmsregionen.

Stockholmsregionen som tillväxtmotor

Stockholmsregionen fungerar i dag ofta som första etableringsplats i Sverige för nya näringar och företag. Uppkomst och utveckling av kunskapsintensiva verksamheter är betydande i storstadsmiljön. Inom telekommunikation och övrig informationsteknologi har Stockholmsregionen en framskjuten internationell position som är av stor betydelse för utvecklingen i hela landet. Eftersom näringar och företag under eller efter ett utvecklingsskede ofta sprids till andra delar av landet, bidrar de på sikt till en positiv utveckling även där.

Det är av stor betydelse för Sveriges utveckling att den svenska ekonomins olika delar fungerar så bra som möjligt. Det gäller inte minst lokala och regionala produktionsmiljöer. Stockholms län svarar i dag för ungefär en fjärdedel av landets totala bruttonationalprodukt och regionens produktionsandel inom kunskapsintensiv industri är ännu högre. Det ligger därför i hela Sveriges intresse att inte minst Stockholmsregionen och övriga Mälardalen utnyttjar sina produktionsförutsättningar så bra som möjligt. Ett väl fungerande transportsystem är av stor betydelse i det sammanhanget.

I Stockholmsregionen sker en kraftig befolkningsökning som förväntas hålla i sig. Befolkningen i Stockholms län har ökat med cirka 100 000 personer sedan 1995. Befolkningsökningen tillsammans med en förväntad tillväxt i den regionala ekonomin innebär ett ökat behov av transporter. Befolkningsökningen ställer också krav på en väl fungerande bostadsmarknad. Dagens begränsade utbud av bostäder tenderar att utgöra ett allvarligt hinder för en fortsatt ekonomisk tillväxt i Stockholmsregionen och därmed också i Sverige. Många företag har nämligen i dag problem att rekrytera tillräckligt med kompetent personal eftersom det är svårt för dem som flyttar till Stockholmsregionen att få tag i bostad. Under 1990-talet har möjligheten att pendla till Stockholm ökat väsentligt genom att man byggt ut ett antal järnvägar men även genom utökad busstrafik på vägnätet. Inom en timmes restid är det möjligt att nå orter på ett avstånd av 120 km. Trots detta finns en kraftig bostadsbrist inom Stockholms län. Goda kommunikationer inom Stockholmsregionen är därför av stor betydelse för att man skall kunna öka bostadsbyggandet och göra mark i mer perifera eller svårtillgängliga områden lättare att nå och mer intressanta att planlägga för bebyggelse.

En god tillgänglighet till Stockholm även för transporter från utlandet är av stor vikt för landets näringsliv. Att lätt kunna nå Stockholmsregionen från utlandet är också viktigt för utvecklingen av turismen. Anledningen är att regionen utgör en inkörspport till stora delar av övriga Sverige.

Problembild ur transportsynpunkt

Det kraftigt ökande resandet i Mälardalen och Stockholmsregionen skapar under högtrafik en omfattande trängsel i dessa områden. Trängseln förekommer såväl i vägtrafik- som i kollektivtrafiksystemen trots att andelen resenärer i kollektivtrafiken är den högsta i landet. Trängseln innebär en minskad effektivitet med ökade kostnader och tidsåtgång för både företag och resenärer. I vägtrafiken orsakar det längre restider, lokala utsläppsproblem och en försämrad trafiksäkerhet. Ökat resande med kollektivtrafik medför kapacitetsproblem på spår och i terminaler. Många resenärer tvingas därför resa stående, vilket innebär en dålig komfort. Dålig reskomfort minskar också kollektivtrafikens attraktionskraft. Trängsel förekommer även på de längre regionalstågslinjerna. Det förekommer också driftsstörningar som försvårar möjligheterna att upprätthålla tillförlitligheten i kollektivtrafiken.

Det ökade resandet gäller alla typer av resor. Det gäller såväl arbets-, inköps- och fritidsresor som tjänsteresor som blir nödvändiga när arbetslivet blir mer kontaktorienterat och omfattningen av serviceverksamheter ökar. Fler tjänsterelaterade resor och mer flexibel arbetstid gör att resandet idag inte är lika starkt koncentrerat till morgon och eftermiddag som tidigare. Tillsammans med den totala ökningen av transportarbetet blir därför perioder med hög trafikintensitet tidsmässigt längre. Kommunikationerna påverkar således förutsättningarna för dem som bor i regionen att organisera vardagslivet i både tid och rum.

I Stockholms läns transportsystem fungerar kollektivtrafiken och bilresandet som kommuniserande kärl. Det gäller främst vid arbetsresor i högtrafiktid. Vid driftsstörningar i tunnelbanan eller i pendeltågstrafiken strömmar resande till vägtrafiken och vice versa. Samordningen mellan de större aktörerna i detta integrerade transportsystem fungerar i dag mindre bra. Samtidigt finns det mycket skiftande uppfattningar mellan de olika trafikaktörerna och mellan kommuner i regionen om vilka tekniska lösningar som är lämpliga för att förbättra dagens transportproblem. Det finns också konflikter mellan dem som anser att man skall bygga ut nya transportanläggningar och dem som exempelvis vill bevara och ta tillvara kulturvärden och bevara tätortsnära naturområden. Motsättningarna i kombination med de långa processer och ledtider som gäller för byggande av infrastruktur medför att angelägna utbyggnader eller andra insatser för att utveckla transportsystemet ofta inte kommer till stånd. Ofta framförs bristen på medel som skäl, men svårigheterna att skapa en gemensam prioritering av vilka åtgärder som skall vidtas påverkar också.

Nuvarande situation i Stockholmsregionen innebär en utveckling bort från de transportpolitiska målen inom samtliga trafikslag. I vägtrafiken ökar antalet dödade och skadade. Bullerstörningarna ökar också, liksom trängseln som gör att restiderna blir längre. Utsläppen av luftföroreningar i regionen och nationellt minskar till följd av den tekniska utvecklingen av fordonen. Det gäller dock inte utsläppen av koldioxid. Men minskningen av luftföroreningar är inte så stor att de uppställda målen kan uppnås. Lokalt överskrids fortfarande riktvärden för kväveoxider. I kollektivtrafiksystemet uppstår driftsproblem som bland annat är orsakade av eftersatt underhåll. Det finns också brist på spårkapacitet. Detta innebär att resenärerna kan uppfatta kollektivtrafiken som mindre tillförlitlig vilket allvarligt riskerar att göra den mindre attraktiv. Den förväntade befolkningsutvecklingen med följande behov av resor och en förväntad stor ökning av antalet bilar i regionen bedöms också förvärpa den negativa utvecklingen. Stockholmsregionen kännetecknas av en transportmarknad där utbudet redan i dag inte kan svara upp mot efterfrågan. Regionen riskerar därför att komma i större obalans i framtiden om inga åtgärder vidtas.

Inom Stockholms län finns landets mest utvecklade kollektivtrafiksystem med spår- och busstrafik och ett stort antal resande. Hälften av alla resor med kollektivtrafik i landet görs i Stockholms län. Spårssystem som tunnelbanor, förortsbanor och spårvägar finansierar regionen själv, medan spårutbyggnader i stora delar av övriga landet bekostas av staten genom Banverket. Regionen har dock de bästa förutsättningarna för att öka miljöanpassning av resandet och transporter.

Problemen i både vägtrafiken och i kollektivtrafiken medför att såväl individernas som företagens kostnader för transporter ökar. Företagens kostnader ökar för leveranser, serviceinsatser m.m., medan individernas tid för att komma till arbete, skola eller service blir längre. Den ökade trängseln begränsar möjligheten att resa mellan norra och södra Storstockholm. Det kan på sikt medföra att Stockholmsregionen funktionellt riskerar att delas i två delar, en nordlig och en sydlig del som båda har acceptabla förbindelser med centrumkärnan. Resor mellan norr och söder kan däremot komma att ta för lång tid för att vara attraktiva i en gemensam arbetsmarknad.

Regionens näringsliv karaktäriseras av att olika näringsgrenar har sin tyngdpunkt i olika regiondelar. Det gör att en funktionell splittring av arbetsmarknaden allvarligt kan påverka individernas möjligheter att organisera arbete, bostad och familjeliv.

Företagens behov av kompetent arbetskraft driver för närvarande lokaliseringarna av arbetsplatser till de områden inom regionen som är mest tillgängliga. Ett exempel är utvecklingsenheter inom informationsteknologisektorn som för närvarande etablerar sig i Stockholms centrum. Det är därför angeläget att skapa fler områden med hög tillgänglighet om Stockholmsregionen skall kunna attrahera nya företag. Ett sätt att skapa sådana förutsättningar är att transportsystemet utvecklas så att fler områden i Stockholmsregionen får en väsentligt förbättrad tillgänglighet.

Brist på flygplatskapacitet i Stockholmsregionen vid attraktiva tider på dygnet bidrar till den mycket begränsade konkurrensen på flygmarknaden som finns i Stockholm i dag. Det bidrar till att priserna på flygresor ökar. Det blir ett otillräckligt antal avgångar dels till redan befintliga destinationer på attraktiva tidpunkter och dels till nya destinationer på de tider som kunderna önskar resa. Goda möjligheter till

internationella kontakter är avgörande för näringslivets konkurrenskraft och utveckling såväl i Stockholmsregionen som i landet som helhet. Särskilt resenärer från norra Sverige använder i dag Stockholm–Arlanda som utgångspunkt för vidare resor till övriga landet och ut i världen.

En ny flygplats i de södra delarna av Stockholms län skulle leda till betydande ingrepp i natur- och kulturmiljön. En sådan flygplats skulle dessutom få en negativ inverkan på Arlandas roll som nav för inrikesflyget och för övriga flygplatsers utvecklingsmöjligheter. Av dessa skäl är en ny flygplats i den södra delen av Stockholms län inte möjlig.

Effekter av att insatser inte har utförts

Inom Stockholms län har man under en längre tid planerat att bygga ut kollektivtrafiken och vägsystemet. För kollektivtrafiken har ytterligare spårkapacitet genom centrala Stockholm och komplettering av spårvägar och tunnelbanan varit aktuellt. Inom vägsystemet har en utbyggd ringled runt den centrala staden och en yttre tvärled med förbifartsfunktion samt ett införande av vägtullar tidigare varit aktuella. Även ökad flygplatskapacitet har diskuterats. Hittills har dock flera av dessa planer inte genomförts.

Den begränsade spårkapaciteten genom centrala Stockholm medför att ingen ökning av antalet tåg i vare sig lokal, regional eller interregional trafik är möjlig i dagsläget. När Årstabron öppnar för trafik kommer ytterligare tre tåg per timme och riktning att kunna trafikera sträckan Älvsjö – Stockholms central. Det motsvarar dock inte den efterfrågan som finns. Bristen på spårkapacitet och därav följande begränsningar för tågtrafiken medför därför en omfattande trängsel ombord på tågen under högtrafik.

Den tidigare storstadsöverenskommelsen syftade till att minska biltrafiken i Stockholms innerstad och skapa bättre kontakt mellan dels de radiellt uppbyggda trafiklederna, dels mellan norra och södra Storstockholm. Därefter har frågan om att förbättra förutsättningarna för en långsiktig och miljöanpassad lösning av väg-, järnvägs- och kollektivtrafik i centrala Stockholm utretts (Riddarholmskommittén). De hittills begränsade utbyggnaderna av kringfartsleder innebär att trafiken fortfarande i huvudsak är hänvisad till de infartsleder som är orienterade mot regionens centrum. Uteblivna vägutbyggnader i kombination med uteblivet vägavgiftssystem har troligen bidragit till att man inte lyckats minska biltrafiken i Stockholms innerstad. Det gör att utsläppen av avgaser är fortsatt höga och att framkomligheten för distributionstrafik och de nyöppnade stombusslinjerna är fortsatt dålig.

Uppdraget

En särskild kommitté skall till regeringen lämna förslag på insatser för att förbättra transportsystemet inom Stockholms län men också för att förbättra transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Med utgångspunkt från den beslutade transportpolitiken skall arbetet syfta till att transportsystemet kan utvecklas på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt långsiktigt hållbart sätt. Kommittén skall kunna diskutera och lämna förslag till förbättringsåtgärder för all slags trafik. I arbetet skall karaktären av regionens näringsliv och även regionens betydelse för resten av landet beaktas. Regionens goda förutsättningar för en ökad miljöanpassning av främst person- men även godstransporter skall ligga till grund för uppdraget. Hänsyn till kulturmiljövärdena i regionen skall tas. Arbetet skall även fokusera på säkerhets- och jämställdhetsaspekter. I fråga om jämställdhetsaspekter skall resvanor beaktas.

Kommitténs arbete skall syfta till att skapa bättre beslutsunderlag för att utveckla transportsystemet i Stockholmsregionen och transportlänkarna till Stockholm från Mälardalen och övriga landet. Kommittén skall eftersträva att lämna så väl förankrade förslag att de kan vara hållbara över flera mandatperioder. Kommittén skall därför driva arbetet i ett nära samråd med berörda kommuner, andra lokala, regionala och centrala myndigheter, organisationer och intresseföreningar.

Kommittén skall inledningsvis redovisa en problemanalys för regionens transportsystem. Kommittén skall därefter ta fram en målbild för utvecklingen av transportsystemet i regionen med alternativa scenarier för hur transportproblem kan lösas. Problemanalysen och målbilden med scenarierna skall sedan utgöra ett underlag för kommitténs fortsatta arbete med en långsiktig utvecklingsstrategi för en period på 25–30 år.

Med utgångspunkt i utvecklingsstrategin skall kommittén lämna förslag till åtgärder i transportsystemet. Förslagen skall t.ex. gälla utbyggnader, åtgärder som ökar effektiviteten längs transportlänkar, på stationer eller terminaler och eventuella regelförändringar eller styrmedel. Kommittén bör rangordna sina förslag och motivera skälen till rangordningen. Åtgärdernas samhällsekonomiska nytta och kostnad skall anges. Förslag till utbyggnader skall utformas så att de kan behandlas och inrymmas i trafikverkens och de berörda länsstyrelsernas långsiktiga investeringsplaner. För de utbyggnadsåtgärder som kommittén kommer att föreslå skall trafikverken svara för den fysiska objektplaneringen i enlighet med ordinarie planeringssystem. Utbyggnader behöver samordnas med övrig markanvändningsplanering i berörda kommuner. Prövningar kommer därför att göras enligt miljöbalken, väglagen (1971:948), lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, plan- och bygglagen (1987:10), lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. men även andra lagar.

Kommittén skall föreslå insatser för att uppnå

- ökad samordning mellan de olika trafikslagen och ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet,
- en tillräcklig spårkapacitet genom centrala Stockholm, för att uppnå en hög kollektivtrafik standard, såväl ur ett lokalt och regionalt som ett interregionalt perspektiv,
- ökad satsning på kollektivtrafiken i övrigt i samverkan med trafikhuvudmannen i Stockholms län men eventuellt även i övriga Mälardalen i syfte att öka transportsystemets miljöanpassning och att stärka kollektivresandets attraktionskraft,
- en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholm i syfte att undvika att transporttiderna blir så långa att regionen funktionellt delas i två delar,
- minskade negativa effekter av biltrafiken,
- att fler områden inom Stockholms län blir så lättillgängliga att de kan utvecklas till attraktiva etableringsplatser för näringslivet och som attraktiva bostadsområden samt
- en tillräcklig flygplatskapacitet i Mälardalen, där hänsyn också tas till ett väl fungerande allmänflyg.

Kommittén skall i samband med att olika insatser övervägs, beakta behovet av att förbättra stadsmiljön. Särskild hänsyn skall tas till de kulturhistoriska värdena av riksintresse som finns i Stockholmsregionen.

Regeringen har i dag uppdragit åt Banverket att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Banverket skall i planeringsarbetet samordna olika intressen i syfte att nå en hållbar trafiklösning. Kommittén skall samverka med Banverket i syfte att realisera en utbyggd spårkapacitet. I syfte att öka kollektivtrafikens attraktionskraft och bidra till en ökad miljöanpassning skall kommittén överväga om bidrag skall kunna ges till investeringar som i dag inte omfattas av de statliga bidragsreglerna i förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Kommittén skall även överväga om en större bidragsandel till spårplanläggningar än i dag skulle kunna bidra till ökad miljöanpassning av transportsystemet och i sådant fall eventuellt lämna förslag till ändrade bidragsregler.

Kommittén skall undersöka och föreslå lämplig finansiering för sina förslag. Kommittén skall i sitt arbete även söka möjligheter till samfinansiering med regionens kommuner för de insatser som kommer att föreslås.

Organisation och arbetsformer

En särskild kommitté med en bred parlamentarisk representation tillsätts. Kommittén skall arbeta i nära samverkan med berörda kommuner och andra lokala, regionala och centrala myndigheter samt organisationer för att nå en bred förankring för sina förslag och därigenom skapa goda förutsättningar för genomförandet av de föreslagna insatserna.

De statliga trafikverken och de länsstyrelser som berörs av olika förslag skall bistå kommittén med de underlag och bedömningar som är nödvändiga på t.ex. teknik-, ekonomi- eller miljöområdet.

Tidsplan och redovisning

Kommittén skall till regeringen regelbundet redovisa resultaten av sitt arbete enligt nedan. Senast den 1 mars 2001 skall kommittén redovisa en problemanalys som avser Stockholmsregionens transportsystem med beaktande av transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt. Utifrån problemanalysen skall kommittén ta fram en målbild med alternativa scenarier för utvecklingen av transportsystemet. Målbilden och de alternativa scenarierna skall kommittén redovisa senast den 1 juni 2001.

Senast den 15 januari 2002 skall kommittén redovisa en långsiktig utvecklingsstrategi. Som en första etapp i att förverkliga utvecklingsstrategin skall kommittén vid samma tillfälle redovisa förslag till infrastrukturåtgärder som skall vara möjliga att arbeta in i kommande omgång långsiktiga investeringsplaner. Utbyggnadsförslag skall innehålla bedömningar av effekter och måluppfyllelse, dels mot målbilden som kommittén tagit fram, dels mot olika nationella mål. Andra eventuella förslag från kommittén som syftar till att utveckla transportsystemet avser regeringen att behandla i ordinarie propositionsarbete.

Kommittén skall vidare följa upp processen kring och genomförandet av de föreslagna åtgärderna, men också vid behov lämna eventuella nya förslag. Kommittén skall slutligt redovisa sitt arbete senast den 31 december 2003. Lägesrapporter skall lämnas senast den 31 december 2002 och senast den 1 juni 2003.

Näringsdepartementet

Kommittédirektiv

Tilläggsdirektiv till kommittén om förbättrad transportsituation i Stockholmsregionen (N 2001:02)



Dir.

2001:17

Beslut vid regeringssammanträde den 1 mars 2001

Sammanfattning av uppdraget

Med ändring av tidigare direktiv skall kommittén senast den 1 juni 2001 redovisa den problemanalys som avser Stockholmsregionens transportsystem med beaktande av transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt. Kommittén skall senast den 1 juni 2001 ge förslag på hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser. En särskild förhandlare skall utses inom kommittén med uppdrag att finna en god hantering av det civilrättsliga avtal om framtida utbyggnad av Stockholm–Arlanda flygplats som ingåtts mellan staten och Sigtuna kommun. Uppdraget skall redovisas senast den 1 juni 2001.

Kommitténs nuvarande uppdrag

Regeringen beslutade den 14 december 2000 direktiv för en kommitté med uppgift att i nära samarbete med lokala och regionala företrädare till regeringen lämna förslag till förbättringar av transportsituationen i Stockholmsregionen (dir. 2000:96). Kommittén skall också verka för förbättrade transportmöjligheter mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt. Arbetet skall syfta till att utveckla transportsystemet på ett för regionen och hela landet miljömässigt, socialt och samhällsekonomiskt hållbart sätt.

I kommittédirektiv 2000:96 pekas på bristen på flygplatskapacitet i Stockholmsregionen vid attraktiva tider. Vidare konstateras att en ny flygplats i de södra delarna av Stockholms län skulle innebära betydande ingrepp i natur- och kulturmiljön. En sådan flygplats skulle dessutom påverka Arlandas roll som nav för inrikesflyget och övriga flygplatsers utvecklingsmöjligheter på ett negativt sätt. Det är skälen till att en ny flygplats i den södra delen av Stockholms län inte är möjlig.

Tilläggsuppdraget

Kommittén skall lämna förslag på hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser. Förslaget skall redovisas senast den 1 juni 2001.

En av ledamöterna i kommittén skall ges ett särskilt uppdrag att finna en god hantering av det civilrättsliga avtal som ingåtts mellan staten, genom Luftfartsverket, och Sigtuna kommun om vidare utbyggnad av Stockholm–Arlanda flygplats. Uppdraget skall redovisas senast den 1 juni 2001.

Enligt direktiven skall en problemanalys redovisas senast den 1 mars 2001. Med ändring av direktivet i denna del skall kommittén i stället redovisa problemanalysen tillsammans med målbilden senast den 1 juni 2001.

Näringsdepartementet