

Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalen

Bilagor

- Bilaga 1 a) Kommittédirektiv 2000:96, b) Tilläggsdirektiv 2001:17, c) Tilläggsdirektiv 2002:3, d) Tilläggsdirektiv 2003:5
- Bilaga 2 Sammanfattning av rapporten Samverkan och konkurrens mellan tåg och flyg, Transek AB 2002
- Bilaga 3 Sammanfattning av rapporten Tillgänglighet till Stockholm-Mälardalsregionens flygplatser, Transek AB 2002
- Bilaga 4 Sammanfattning av rapporten Analys av den framtida fördelningen av marknadsandelar mellan flygplatser i Stockholm-Mälardalsregionen, Cranfield University, England 2002, (Översättning från engelska)
- Bilaga 5 Sammanfattning av rapporten Trovärdighetsbedömning (Second opinion) av Luftfartsverkets flygtrafikprognoser, RAND Europé, Nederländerna 2002 (Översättning från engelska)
- Bilaga 6 Ordlista Flygplatskapacitet
- Bilaga 7 Miljöavgifter för Svensk luftfart, Luftfartsverket
- Bilaga 8 Luftfartsverket om utsläppstaket, Luftfartsverket
- Bilaga 9 Buller, Luftfartsverket
- Bilaga 10 Allmänflyg och buller mm., KSAK
- Bilaga 11 EU:s transportpolitik på luftfartsområdet, Luftfartsverket och Sveriges ständiga representation vid EU i Bryssel
- Bilaga 12 SLOTS -Tidtabellagda Ankomst- och avgångstider, Luftfartsverket
- Bilaga 13 Flygfält i Stockholm-Mälardalsregionen, Luftfartsverket, KSAK, Länsstyrelser
- Bilaga 14 Flygplatsnav, Luftfartsverket
- Bilaga 15 Exempel på Städer i Europa med flera citynära flygplatser, FPL Utvecklingskonsult AB
- Bilaga 16 Om Luftfartsverkets prognosmetodik, Luftfartsverket
- Bilaga 17 Alternativa lägen för en fjärde rullbana på Arlanda, Luftfartsverket
- Bilaga 18 Bullerstudie av alternativ för fjärde bana på Arlanda, J&W Akustikbyrå 2002
- Bilaga 19 Lägen av flygplatser för Allmänflyget, KSAK

Kommittédirektiv



Förbättring av transportsituationen i **Dir.**
Stockholmsregionen **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 inkörsport 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 i dag 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 kommunicerande 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 förväntat stor ökning av antalet bilar i regionen bedöms också förvärra 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 utökad 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 kollektivtrafikstandard, 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 spåranläggningar 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)

Kommittédirektiv



Tilläggsdirektiv till Stockholmsberedningen
(N 2001:02)

Dir.
2002:3

Beslut vid regeringssammanträde den 14 mars 2002.

Sammanfattning av uppdraget

Med tillägg till tidigare direktiv (dir. 2000:96) skall kommittén utreda frågan om hur användning av trängselavgifter i trafiken kan genomföras. Uppdraget skall redovisas senast den 1 juni 2003. En delredovisning skall lämnas den 31 december 2002.

Tiden för kommitténs uppdrag att ge förslag till hur behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser förlängs till den 31 december 2002.

Kommitténs nuvarande uppdrag

Regeringen beslutade den 14 december 2000 direktiv till en kommitté att i nära samarbete med lokala och regionala företrädare lämna förslag till regeringen om 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 fick kommittén i uppdrag att bl.a. föreslå insatser för att uppnå ökad samordning mellan de olika trafikslagen, ökad effektivitet i det befintliga transportsystemet, en tillräcklig vägkapacitet mellan norra och södra Stockholm och minska de negativa effekterna av biltrafiken. Kommittén skall undersöka och föreslå lämplig finansiering för sina förslag. Den skall även följa upp processen kring och genomförandet av de föreslagna åtgärderna samt vid behov lämna eventuella nya förslag.

I kommitténs uppgifter ingår även att föreslå hur behovet av flygplatskapacitet kan tillgodoses (dir. 2000:96 och 2001:17).

Bakgrund till tilläggsuppdraget

Ett sätt att hantera både miljö- och trängselproblem handlar om att påverka efterfrågan på transporter. Det kan ske exempelvis genom någon form av trängselavgifter. Avgiftsintäkter kan användas till att finansiera kapacitetsförstärkningar inom exempelvis kollektivtrafiken i den aktuella regionen.

En utredning om miljöstyrande vägavgifter (SOU 1998:169) har analyserat de konstitutionella förutsättningarna för miljöstyrande vägavgifter och lämnat förslag till generell lagstiftning för sådana, liksom förslag till särskilda regler för miljöstyrande vägavgifter i en särskild tätort. Utredningen föreslog en lagstiftning som skulle bestå dels av en lag med generella bestämmelser om miljöstyrande vägavgifter, dels av lagar med lokala bestämmelser för respektive kommun. Förslagen innebär även att kommunerna får rätt att när miljöstyrande vägavgifter är motiverade utifrån miljöproblem anmäla detta till regeringen och därigenom initiera en lagstiftningsprocess.

Utredningsförslaget har remissbehandlats. Vid remissbehandlingen lyftes en rad juridiska problem fram. En avgift för att använda ett befintligt vägnät är att betrakta som en skatt. Flera remissinstanser menade att kommunernas föreslagna initiativrätt skulle bli en beskattningsrätt som inte är möjlig enligt regeringsformen. Eftersom miljöstyrande vägavgifter eller trängselavgifter i tätort är en skatt måste beslut i frågan med dagens lagstiftning fattas av riksdagen. Det gäller även beslut om eventuella justeringar av avgiftsnivåerna eller omfattningen av det avgiftsbelagda området. Samtidigt är de problem som avgifterna skall bidra till att lösa i huvudsak lokala eller regionala. Mot denna bakgrund aviserade regeringen i budgetpropositionen för 2002 ett tilläggsuppdrag till Stockholmsberedningen med innebörden att utreda frågan om användning av trängselavgifter i trafiken. Om kommuner eller regioner efter beslut av en betydande majoritet gör framställan om att införa trängselavgifter som ett led i en bredare strategi för att komma till rätta med trafikens trängsel och miljöproblem kommer regeringen att bereda frågan.

Regeringen har denna dag uppdragit åt Banverket, Vägverket och länen att upprätta långsiktiga planer för nationell och regional transportinfrastruktur för perioden 2004–2015. Banverket, Vägverket samt de län som har objekt i den regionala transportinfrastrukturen som prioriterats av Stockholmsberedningen skall samordna sitt arbete med beredningens arbete.

I detta tilläggsuppdrag förlängs vidare tiden för att ge förslag till hur behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser. Förlängningen sker mot bakgrund av en rad förändringar i omvärlden. Bland annat behöver gjorda trafikprognoser granskas och utvärderas.

Tilläggsuppdraget

Kommittén skall med tillägg till tidigare direktiv (dir. 2000:96) utreda frågan om hur användning av trängselavgifter i trafiken kan genomföras. I uppdraget ingår att belysa vilka förut-sättningar som skall vara uppfyllda för att det skall vara möjligt att införa ett avgiftssystem. En förutsättning för att sådana avgifter skall komma i fråga måste enligt regeringens mening vara att aktuella kommuner eller regioner själva vill införa sådana avgifter. Uppdraget skall redovisas senast den 1 juni 2003. En delredovisning skall lämnas den 31 december 2002.

Tiden för kommitténs uppdrag (dir. 2000:96 och 2001:17) att ge förslag till hur behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser förlängs till den 31 december 2002.

(Näringsdepartementet)

Kommittédirektiv



Tilläggsdirektiv till Stockholmsberedningen
(N 2001:02)

Dir.
2003:5

Beslut vid regeringssammanträde den 16 januari 2003.

Sammanfattning av uppdraget

Med ändring av tidigare angiven tidpunkt skall Stockholmsberedningen senast den 14 mars 2003 lämna förslag på hur behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser, lämna en lägesrapport om arbetet med att föreslå insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län m.m. och lämna en delredovisning av hur användning av trängselavgifter i trafiken kan genomföras. Enligt tidigare direktiv till Stockholmsberedningen skulle de tre redovisningarna ha lämnats senast den 31 december 2002.

Kommitténs nuvarande uppdrag

Regeringen beslutade den 14 december 2000 direktiv till en kommitté med uppdrag att föreslå insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län (dir. 2000:96). Kommittén skall också verka för förbättrade transportmöjligheter mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt. Uppdraget skall slutredovisas senast den 31 december 2003. Lägesrapporter skall lämnas senast den 31 december 2002 och den 1 juni 2003. Beredningen har också haft i uppdrag att senast den 1 juni 2001 lämna förslag på hur behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser (dir. 2001:17). Kommittén har antagit namnet Stockholmsberedningen. Regeringen beslutade den 14 mars 2002 tilläggsdirektiv till Stockholmsberedningen. Enligt dessa skall beredningen utreda hur användning av trängselavgifter i trafiken kan genomföras (dir. 2002:03). En delredovisning skall lämnas senast den 31 december 2002 och slutredovisning skall ske senast den 1 juni 2003.

I samma tilläggsdirektiv förlängde regeringen tiden för beredningens uppdrag att lämna förslag på hur behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser till senast den 31 december 2002.

Behovet av förlängd utredningstid

Den 5 december 2002 begärde Stockholmsberedningen uppskov med att lämna de redovisningar som skulle avrapporteras senast den 31 december 2002. Skälet var att beredningen då saknade ordförande. En ny ordförande för Stockholmsberedningen förordnades den 13 december 2002.

Tilläggsuppdraget

Kommittén skall, med ändring av tidigare angiven tidpunkt, senast den 14 mars 2003 lämna följande redovisningar i enlighet med tidigare direktiv (2000:96 och 2002:3):
förslag på hur behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen kan tillgodoses vid befintliga flygplatser,
lägesrapport om arbetet med att lämna förslag till insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län samt transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet och internationellt och
delredovisning av utredningen om hur användning av trängselavgifter i trafiken kan genomföras.
Enligt tidigare direktiv till Stockholmsberedningen skulle de tre redovisningarna ha lämnats senast den 31 december 2002.

(Näringsdepartementet)

Bilaga 2

Sammanfattning av rapporten

Samverkan och konkurrens mellan tåg och flyg

Transek AB 2002

1.1 Inledning

Vid bedömningen av det framtida behovet av flygplatskapacitet är en viktig fråga huruvida det finns förutsättningar att överföra en viss del av inrikesflygresandet till tåg. Frågan blir särskilt intressant i ljuset av de relativt omfattande medel som anslagits av regeringen till investeringar i järnvägssektorn i den senaste infrastrukturpropositionen. Frågan är hur stor påverkan på flygresandet (och i förlängningen behovet av flygplatskapacitet) olika tänkbara järnvägsinvesteringar kan ha. I en rapport framtagen av Transek AB på uppdrag av Stockholmsberedningen analyseras vilka effekter olika järnvägsinvesteringar kan förväntas ha på flygpasagerarvolymerna.

I rapporten studeras två scenarier. Det första är ett *medelsiktigt* scenario, och omfattar sådana baninvesteringar som redan är beslutade eller där planeringen kommit relativt långt. Det andra scenariet är ett *långsiktigt* scenario, och omfattar utöver det medelsiktiga scenariet ytterligare ett antal stora investeringar som föreslagits från olika håll men där planeringen inte hunnit så långt. När det gäller investeringarna i det långsiktiga scenariet råder alltså *mycket stor osäkerhet* om huruvida de kommer att genomföras.

För att besvara frågan om hur stora effekter dessa investeringar kan ha på inrikesflyget beräknar Transek för de bägge scenarierna den *maximala överflyttningspotentialen* från flyg till tåg. Det betyder att det förutsätts att tågbiljettpriserna inte höjs trots att restiderna i vissa fall förväntas bli väsentligt kortare, att antalet tågavgångar ökar i takt med att restiderna förkortas samt att förutsättningarna för att använda tåg som anslutningsfärdsätt till Arlanda förbättras genom tidtabellspassning, genomgående tåg osv.

Analyserna avser förändringar i passagerarvolym, men Transek understryker att eventuella minskningar av passagerarvolym inte direkt kan översättas till minskade behov av flygplatskapacitet, eftersom antalet flygplansrörelser (och antalet flygplansrörelser i peak i synnerhet) absolut inte är direkt proportionellt mot passagerarvolymerna.

Endast resor till och från Stockholm studeras i rapporten. Huvudresor (resor där Stockholm är start- eller målpunkt) och anslutningsresor (resor där man byter till flyg på Arlanda) studeras var för sig. Praktiskt taget samtliga flygrelationer mellan Arlanda/Bromma och övriga Sverige ingår i analysen (Visby samt några mycket små linjer ingår inte). I förutsättningarna ingår att Bromma läggs ner 2011 och att dessa resor flyttar till Arlanda.

1.2 Medelsiktigt scenario

I scenariet på medellång sikt är antas följande investeringar vara gjorda:

- Förbättringar av Västra stambanan Stockholm-Göteborg
- Förbättringar och nya spårdragningar längs Södra stambanan Stockholm-Malmö, bl a Nyköpingslänken, Norrköping-Gistad, Linköping-Gripenberg, Nässjö-Hässleholm
- Botniabanan (Sundsvall-Umeå)
- Förbättringar längs Ostkustbanan (Stockholm-Sundsvall), anpassning av vissa delar för 250 km/h-trafik
- Vissa smärre förbättringar Stockholm-Örebro-Karlstad.

Enligt Transeks beräkningar skulle de restidsförkortningar som dessa investeringar innebär kunna leda till att upp till 12% av inrikesflygresorna flyttar över. De viktigaste förutsättningarna är då, som nämndes ovan, att tågpriserna inte förändras samt att turtätheten på de längre förbindelserna förbättras i samma utsträckning som restiderna förkortas. Om t ex de kortare restiderna föranleder tågoperatörerna (som ju är vinstdrivande) att höja biljettpriserna blir överflyttningen naturligvis mindre.

Effekterna av förbättringarna på Södra och Västra stambanorna svarar för den största delen av denna beräknade möjliga överflyttning. Botniabanan och de antagna förbättringarna på Ostkustbanan bidrar också men i något mindre utsträckning, eftersom orterna längs dessa banor svarar för mindre flygvolymer.

Som jämförelse förväntas inrikesflyget växa med ca. 50% till 2015 (enligt Luftfartsverkets senast publicerade prognos från 1998, som är den som Transek använder i sin rapport; en ny prognos publiceras inom kort). Antas att investeringarna i Transeks medelsiktiga scenario är genomförda till 2015, skulle det betyda att inrikesflygets ökning till 2015 kan tänkas reduceras ner till 34%, givet förutsättningarna om oförändrade tågpriser osv. enligt ovan.

1.3 Långsiktigt scenario

Transek analyserar i sin rapport även ett långsiktigt scenario som omfattar mycket stora järnvägsinvesteringar:

- Europabanan Stockholm-Jönköping-Helsingborg (nya spår och höghastighetståg)
- Götalandsbanan Tranås-Jönköping-Göteborg (dito)
- Ytterligare förbättringar av Ostkustbanan (anpassning till 250 km/h)
- Förbättringar och nya spår Värmlandsbanan (nya spår Laxå, Arvika-Lilleström, Örebro-Kristinehamn)

Enligt Transeks beräkningar skulle de restidsförkortningar som dessa investeringar ger kunna leda till att upp till 32% av inrikesflygresorna flyttar över. Förutsättningarna för denna överflyttning är de samma som tidigare, dvs. att tågpriserna inte förändras osv. I synnerhet när det gäller höghastighetstågen på Europabanan och Götalandsbanan är det knappast sannolikt att tågbiljettpriserna blir oförändrade.

Effekterna av Europabanan och Götalandsbanan svarar för den absolut dominerande delen av denna beräknade möjliga överflyttning. De antagna förbättringarna av Ostkustbanan bidrar också något, men relationer som berörs av detta är jämförelsevis små.

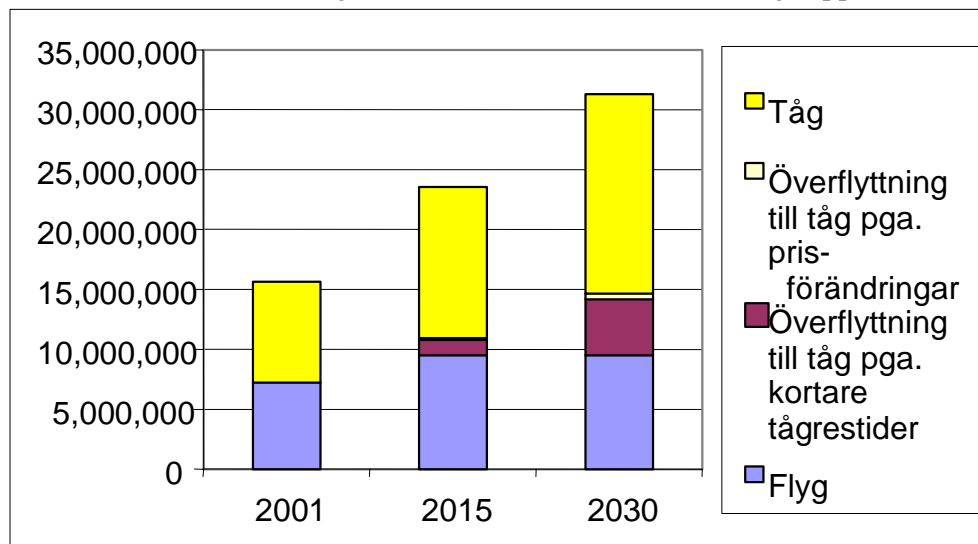
Som jämförelse förväntas flygpassagerarvolymerna inrikes fördubblas till 2030 (enligt Luftfartsverkets prognos från 1998). Antas att investeringarna i det långsiktiga scenariet är genomförda till 2030 skulle det betyda att ökningen av inrikesflyget till 2030 kan tänkas reduceras från 100% ner till 39%, givet förutsättningarna om oförändrade tågpriser osv. enligt ovan.

1.4 Trendmässiga förändringar av relativpriser

Transek beräknar också i sin rapport effekterna av trendmässigt förändrade relativa priser för tåg och flyg. Transek antar hypotetiskt att flygpriserna stiger med 0.5% per år (real), medan tågpriserna är oförändrade (real) till och med 2015, för att sedan sjunka med 0.5% per år under perioden 2015-2030. Dessa förändringar beräknas dock endast orsaka små överflyttningar av passagerare - ca. 1% av flygresenärerna per 2015 och ca. 3% per 2030.

1.5 Sammanfattning och slutsatser

Transek sammanfattar sina resultat i nedanstående figur. I diagrammet antas att utbyggnaderna i det medelsiktiga scenariet genomförts till 2015, att utbyggnaderna i det långsiktiga scenariet genomförts till 2030, samt att biljettpriserna förändras till flygets nackdel på det sätt som angavs ovan. Observera att diagrammet endast beaktar överflyttning från flyg till tåg, inte den överflyttning från andra färdmedel (framför allt bil) som de stora restidsförkortningarna som antas i scenarierna torde ge upphov till.



Figur 1. Trafiktillväxt och potentiell överflyttning från flyg till tåg enligt antagna förutsättningar 2001, 2015 och 2030. Resor per år.
Källa: Transek AB

Sammanfattningsvis är resultaten och slutsatserna i Transeks rapport följande. Observera att siffrorna om inrikesflygets tillväxt 2001-2030 bygger på Luftfartsverkets prognos från 1998, och att endast resande till och från Arlanda/Bromma behandlas.

1. I det medelsiktiga scenariet, som omfattar sådana investeringar som är beslutade eller där planeringen hunnit ganska långt, beräknas överflyttningen av passagerare från flyg till tåg kunna bli upp till ca. 12% av flygets passagerarvolym. Om investeringarna i scenariet antas genomförda till 2015 skulle det betyda att den förväntade ökningen av inrikesflyget under denna period skulle kunna reduceras från 50% till 34%. För att denna potentiella överflyttning ska realiseras krävs att tågpriserna förblir på dagens nivå relativt flyget, att antalet avgångar på de längre linjerna i takt med att restiderna minskar samt att möjligheterna att använda tåg som anslutningsfärdsätt till Arlanda förbättras. Slutligen har inte effekterna av eventuella nya lågprisflyglinjer studerats.
2. I det långsiktiga scenariet, som omfattar mycket stora järnvägsinvesteringar såsom Europabanan och Götalandsbanan, beräknas överflyttningen av passagerare från flyg till tåg kunna bli upp till ca. 32%. Om investeringarna i scenariet antas genomförda till 2030 skulle det betyda att den förväntade ökningen av inrikesflyget under denna period skulle kunna reduceras från 100% till 39%. Förutsättningarna för att denna potentiella överflyttning ska realiseras är som ovan.
3. Förändring av restid med tåg har större betydelse än förändring av priset för överföringen mellan flyg och tåg. Effekterna av de studerade prisförändringarna är närmast försumbara.
4. De eventuella minskningarna av passagerarvolymerna behöver inte leda till motsvarande reduktioner av behov av flygplatskapacitet.

Bilaga 3

Sammanfattning av rapporten Tillgänglighet till Stockholm- Mälardalsregionens flygplatser

Transek AB 2002

Stockholmsberedningen har uppdragit till Transek AB att analysera dagens och framtidens tillgänglighet till Stockholm-Mälardalens flygplatser. Rapporten har tagits fram i samband med ” Samverkan och konkurrens mellan tåg och flyg” (Transek sept 2002).

I rapporten analyseras tillgänglighet och restidsomland för Mälardalens flygplatser i dagsläget och på sikt. Ett stort antal tillgänglighetsberäkningar har utförts. I analyserna ingår de större flygplatserna i Mälardalen, nämligen Arlanda, Bromma, Skavsta, Örebro, Västerås och Eskilstuna. Analyserna bygger på antaganden om investeringar i vägar och kollektivtrafik (huvudsakligen enligt Stockholmsberedningens förslag i SOU 2002:11 samt RUFSS), framtida befolknings- och arbetsplatsfördelningar samt några andra faktorer som påverkar genereringen av flygresor hos befolkningen. Prognoserna över förändrat resandeunderlag bygger endast på förändringar av dessa faktorer. Den allmänna resandetillväxt som förväntas fortsätta är alltså *inte* medräknad i dessa prognoser.

I huvudrapporten presenteras kartor med restidsomland för de olika flygplatserna.

Arlanda och Bromma

Nåbarheten till Arlanda väntas öka mellan år 2000 och 2015, även om ökningen inte är särskilt stor. Till 2030 minskar tillgängligheten till Arlanda från Stockholms centrala delar samt delar av norra Stockholmsregionen. Det gäller särskilt jämfört med år 2015 men tillgängligheten minskar även något jämfört med år 2000. Orsaken till detta är den ökande vägträngseln. Av samma skäl väntas nåbarheten till Bromma med bil vara relativt oförändrad under hela perioden – trots att relativt omfattande väginvesteringar antas.

Resor till Arlanda med kollektivtrafik är framför allt ett konkurrenskraftigt alternativ från centrala och norra Stockholm

samt från områden längs pendeltågslinjer. Till år 2015 väntas relativt stora förbättringar ske av kollektivtrafiken vilket främst påverkar residerna på relativt långa distanser inom regionen, t.ex. norr om Uppsala och kring Södertälje. Med kollektivtrafik når man Bromma inom 60 minuter från större delen av de tätbefolkade områdena i Stockholmsregionen. Förändringarna mellan åren är små.

Antalet resor till Arlanda och Bromma beräknas öka snabbare till år 2015 än mellan 2015 och 2030. Orsaken är sannolikt främst den antagna ekonomiska utvecklingen i Stockholmsregionen där inte så stora förändringar antas ske mellan 2015 och 2030. Antalet sysselsatta har nämligen stor påverkan på den beräknade resgenereringen.

Västerås och Skavsta

Flygplatserna i Västerås och Skavsta ligger på ungefär samma avstånd från Stockholms centrum. Västerås nås av fler boende och sysselsatta inom 60 minuter. Det näbara omlandet inom olika tidsavstånd väntas dock nästan inte alls förändras under tidsperioden.

Skavsta drabbas i viss utsträckning av den beräknade trängselökningen i vägnätet i centrala Stockholm 2015–2030, vilket gör att det näbara resandeunderlaget inte ökar riktigt proportionellt mot befolkningstillväxten. Till Västerås väntas det näbara resandeunderlaget inom 60 minuter vara praktiskt taget oförändrat under perioden. Däremot väntas en relativt kraftig tillväxt i området 75–90 minuter, vilket beror på den ekonomiska tillväxten i Stockholmsregionen.

Eskilstuna och Örebro

Eskilstuna flygplats, med sin centrala placering i Mälardalen, nås inom 90 minuter med bil från de flesta större befolkningscentra i Mälardalen. Inom 90 minuter når man t.ex. södra Stockholm, Västerås och Örebro. Något större förändring mellan åren syns inte, dock gör förbättringarna av bl.a. E18 mellan Västerås och Enköping att tillgängligheten till områden norr om Västerås väntas förbättras.

Örebros närmaste omland (inom 60 minuter) omfattar relativt glest bebyggda delar. De enda större befolkningscentra som nås inom drygt 60 minuter är Västerås, Karlskoga och Eskilstuna. Tillgängligheten med kollektivtrafik är låg till flygplatserna i både Eskilstuna och Örebro.

Antalet resor inom Eskilstunas omland väntas öka relativt kraftigt eftersom det har antagits bättre infrastruktur som gör att stora delar av Stockholms centrala delar hamnar just inom ett avstånd på 75 respektive 90 minuter. Resandeunderlaget runt Örebro flygplats är betydligt mindre än runt de andra flygplatserna. Tillväxten beräknas – även på 30 års sikt – bli mycket begränsad.

Restid till närmaste flygplats

Restiderna från varje område i Mälardalen till dess närmaste flygplats är betydligt kortare med bil än med kollektivtrafik. Förändringarna av restiden till närmaste flygplats över åren väntas bli knappt märkbara.

Vilken flygplats som ligger tidsmässigt närmast varje område i Mälardalen speglar i stort sett det geografiska avståndet till flygplatsen. Orsaken är att det i de allra flesta fall finns någorlunda gena vägförbindelser med den geografiskt närmaste flygplatsen. Några märkbara förändringar mellan åren går inte att urskilja. Intressant att notera är dock att Brommas geografiska omland är betydligt mindre än övriga flygplatsers p.g.a. de relativt låga medelhasigheterna på vägarna i Stockholms centrala delar.

Slutsatser

Ämnet för denna studie är hur de olika flygplatsernas omland förväntas förändras av planerade väg- och kollektivtrafikinvesteringar, samt hur befolknings-, arbetsplats- och resandeunderlaget i detta omland förväntas förändras. Antalet resor som sker från en viss flygplats är inte givetvis direkt proportionellt mot resandeunderlaget i flygplatsens omland. Avgörande faktorer som inte syns beskrivningen av omland är vilket utbud flygplatsen i fråga har samt vilka andra, alternativa flygplatser som finns i regionen. Dessa faktorer kommer naturligtvis starkt påverka hur många resor som kommer starta från flygplatsen i fråga.

Omlandet och vad det innehåller vad avser befolkning, antal arbetsplatser och beräknat resandeunderlag är ändå intressant att studera eftersom det ger en bild av hur den tillgängliga marknaden för flygplatsen förändras. Tillsammans med prognoser eller scenarier för förändringar i utbud och/eller konkurrensförhållanden mellan flygplatserna i en region ger det ett underlag för vidare analyser av en flygplats förutsättningar.

Den överskuggande förändringen i Mälardalen är att Stockholmsregionen förväntas fortsätta växa snabbt, vad gäller såväl arbetsplatser som befolkning. Detta innebär att även resandeunderlaget ökar. Till detta bidrar också att antalet arbetsplatser i resandeintensiva branscher ökar snabbare. Det innebär att resandeunderlaget för Stockholmsflygplatserna (Arlanda och Bromma) ökar kraftigt.

Vägträngseln förväntas bli ett växande problem, trots antaganden om investeringar i nya vägar. Kollektivtrafiken är redan nu ett konkurrenskraftigt färdmedel till Arlanda och Bromma, och det är tänkbart att kollektivtrafiken kan öka sin konkurrenskraft på grund av den växande vägträngseln.

I övriga Mälardalen förväntas inte alls samma tillväxt av befolkning och arbetsplatser. Det innebär att resandeunderlaget för Örebro flygplats förväntas förbli praktiskt taget konstant under perioden. Övriga Mälardalsflygplatser kan däremot få del av Stockholmsregionens tillväxt, eftersom åtminstone delar av den ligger inom deras omland.

Bilaga 4

Sammanfattning av rapporten

Analys av den framtida fördelningen av marknadsandelar mellan flygplatser i Stockholm-Mälardalsregionen

Air Transport Group, Cranfield University, England 2002
(Översättning från engelska)

Sammanfattning

Syftet med denna undersökning har varit att för Stockholmsberedningen presentera en oberoende bedömning av dagens flygtrafikmarknad i Storstockholmsregionen, särskilt vilken roll som de flygplatser som är belägna inom 100 km radie från centrala Stockholm kommer att spela i framtiden som komplement till Arlanda flygplats. Undersökningen omfattar den förväntade utvecklingen av flygtrafiken – inrikesflyg, internationellt flyg, charterflyg och lågprisflyg – under de kommande 15-30 åren. Effekten på flygtrafiken vid Arlanda (ARN), Skavsta (NYO), Västerås (VST) och Eskilstuna-Kjula flygplatser om Bromma läggs ned år 2011 har också bedömts.

Den sannolika fördelningen mellan inrikesflyg, internationellt flyg, charterflyg och lågprisflyg i Storstockholmregionen åren 2015 och 2030 mellan de fyra flygplatser som betjänar området (Arlanda, Skavsta, Västerås och Eskilstuna flygplats (Kjula)) är huvudämnet för undersökningen.

Ett av huvuddragen när det gäller flygtrafikmarknaderna världen över är att de är tillgångsstyrda. Det är därför av yttersta vikt vid en bedömning av marknadsandelarna för flygplatserna som betjänar Storstockholmsregionen att ta hänsyn till flygbolagens beslut om vilka linjer de vill trafikera. På grundval av vår detaljkännedom av luftfartssektorn och olika intervjuer som vi har genomfört med berörda flygbolag och flygplatsmyndigheter har vi gjort en prognos över det sannolika flygutbudet vid var och en av de ovannämnda flygplatserna.

Lågprisbolagens marknadsandel av flygmarknaden i Stockholmregionen är avgörande i detta sammanhang. För att

kunna bestämma denna marknadsandel har vi analyserat utvecklingen av reguljärt lågprisflyg på den brittiska marknaden. Det finns dock en rad avgörande skillnader mellan de två länderna. Till exempel uppgår Storbritanniens befolkning till 59 miljoner, med 7,5 miljoner bara i Storlondonområdet, medan Sveriges befolkning är ca 8,9 miljoner och befolkningen i Storstockholsregionen ca 3,0 miljoner. Införandet av lågprislinjer vid flera regionala flygplatser i Storbritannien, där befolkningsunderlaget är mer jämförbart med Stockholm, har dock gett oss ett mer realistiskt underlag för våra trafikberäkningar.

Det är omöjligt att försöka förutsäga vad som kommer att hända med flygutbudet i Storstockholsregionen fram till år 2030 utan att göra flera viktiga antaganden beträffande de berörda flygbolagens linjeutvecklingsstrategier. För åskådlighetens skull har vi gjort våra trafikprognoser utifrån vitt skilda scenarier. Det första scenariot, som vi kallar *Status quo*, förutser en relativt liten marknadsandel för lågprislinjer till följd av att SAS aktivt försvarar sin ställning på Arlanda. Det andra, som vi har kallat *Lågprisflyg från sekundära flygplatser*, utgår från att Ryanair har en liten flygplansflotta vid Skavsta. Det tredje som vi har kallat *Inhemskt lågprisflyg*, baseras i första hand på att ett lokalt lågprisflygbolag lyckas etablera sig vid Arlanda.

Av dessa tre scenarier bedömer vi att *Lågprisflyg från sekundära flygplatser* är det mest sannolika. Mot bakgrund av de olika antaganden som detta scenario baseras på (Ryanair har en flygplansflotta vid Skavsta; Ryanair har inrikestrafik till Luleå och Umeå från Västerås; när Bromma läggs ned kommer i stället ersättningstrafik till Göteborg och Malmö från Arlanda; det blir lågpristrafik från Arlanda till Helsingfors, Malaga, Nice och Oslo; SAS åtgärder resulterar i att några lokala nyetablerade lågprisbolag slås ut), blir de trafiktyper och trafikvolymerna vid de fyra flygplatser som förväntas betjäna Storstockholsområdet åren 2015 och 2030 enligt nedan.

Arlanda

Arlandas roll som huvudflygplats i Storstockholsregionen förväntas inte förändras nämnvärt. Det kommer att finnas reguljärt passagerarflyg från flygplatsen till ett ökande antal destinationer i Europa, och några av dessa kommer att bli lågprislinjer. Eftersom SAS förväntas fortsätta med sin satsning på knutpunkten

Köpenhamn blir antalet nya långdistanslinjer som utgår från Arlanda litet. I så fall förväntas 22,6 miljoner reguljära passagerare använda Arlanda flygplats år 2015, varav 13,8 miljoner på internationella resor och 8,8 miljoner på inrikesresor. Ungefär 1,9 miljoner av dessa passagerare förväntas resa med lågprisflygbolag. År 2015 finns dock endast 0,8 miljoner passagerare på direkta reguljära långdistanslinjer. Utöver de passagerare som flyger reguljärt förväntas 2,5 miljoner charterresenärer använda Arlanda.

År 2030 förväntas 28,5 miljoner reguljära passagerare använda Arlanda, varav 18,6 miljoner på internationella resor och 9,8 miljoner på inrikesresor. Ungefär 2,9 miljoner av dessa passagerare förväntas resa med lågprisflygbolag. År 2030 uppgår antalet passagerare på direkta reguljära långdistanslinjer till 1,1 miljoner. Utöver de passagerare som flyger reguljärt förväntas 3,5 miljoner charterresenärer använda Arlanda.

Skavsta

Framtiden för denna flygplats är helt beroende av reguljära lågprisflyglinjer. Bortsett från några få regionala fullservicelinjer med små flygplan, förväntas Skavstas kommersiella trafik bestå nästan uteslutande av internationella reguljära lågprislinjer. År 2015 väntar vi oss att 1,6 miljoner lågprispassagerare använder flygplatsen och att denna siffra stiger till 2,6 miljoner år 2030. När det gäller chartertrafiken är det inte troligt att den omfattar mer än 50 000 passagerare år 2030 om ytterligare rullbanekapacitet byggs vid Arlanda omkring 2020. Om en fjärde rullbana inte byggs, är det troligt att Skavsta får ytterligare 1,5 miljoner lågpris- och charterresenärer.

Västerås

För närvarande har Västerås reguljära flygningar till tre internationella destinationer (Köpenhamn, London Stansted och Oslo). Därutöver finns fyra inrikeslinjer till Borlänge, Göteborg, Malmö och Örebro (se avsnitt 2.2). När det gäller flygplatsens framtid förväntas Ryanairs lågprisflygningar till London Stansted öka till fyra avgångar per dag år 2030. Konventionella reguljära flygningar till inrikes och internationella destinationer förväntas öka och svara för ca 0,3 miljoner passagerare 2015 och 0,4 miljoner

passagerare år 2030. Till 2015 förväntas 0,4 miljoner lågprispassagerare använda flygplatsen, och denna siffra förväntas öka till 0,8 miljoner år 2030. Antalet charterresenärer som använder Västerås flygplats för närvarande är mindre än 10 000 per år. Vi utgår från att denna siffra ökar långsamt under de kommande 25 åren under förutsättning att ytterligare rullbanekapacitet byggs vid Arlanda. Om en fjärde rullbana inte byggs vid Arlanda, skulle ytterligare 2,5 miljoner lågpris- och charterpassagerare komma att använda Västerås flygplats.

Eskilstuna-Kjula

På grund av flera faktorer, inte minst närheten till Västerås, räknar vi inte med Eskilstuna-Kjula som en flygplats som betjänar Storstockholmregionen. Eskilstuna-Kjula kan få en roll som en flygplats för allmänflyg och skolflyg men förväntas inte dra till sig någon kommersiell flygverksamhet.

Bilaga 5

Sammanfattning av rapporten

Trovärdighetsbedömning (Second opinion) av

Luftfartsverkets flygtrafikprognoser

RAND Europé, Nederländerna 2002

(Översättning från engelska)

Inledning

I denna rapport, som sammanställts av RAND Europé för Stockholmsberedningen, redovisas resultaten av en oberoende undersökning av de prognoser över flygtrafiken i Storstockholmsregionen för perioden 2001-2030 som presenterats av Luftfartsverket (LFV) 2002. Målen för vår undersökning var:

1. att avge ett oberoende utlåtande om LFV:s prognoser.
2. att avge ett oberoende utlåtande om behovet av och tidpunkten för utbyggnad av rullbanor vid Stockholm-Arlanda flygplats i framtiden.

Undersökningen genomfördes av RAND Europé (Leiden, Nederländerna) med stöd från Transek AB (Stockholm). Arbetet pågick mellan september och november 2002. Rapporten är avsedd endast för Stockholmsberedningen.

Metodik

RAND genomförde undersökningen med hjälp av en rad dokument och beräkningar som vi fått av Stockholmsberedningen och LFV (enligt specifikationen i avsnitt 2.2 i vår slutrapport), kompletterade med muntliga uppgifter från LFV.

Vi har i detalj granskat prognosmetodiken, de använda koefficienterna, scenarierna för makroekonomiska faktorer, antagandena om politiska beslut, konkurrensutvecklingen samt behandlingen av risk- och osäkerhetsfaktorer. Vi gjorde också i referenssyfte ett antal egna prognoser baserade på antaganden som var förenliga med dem som användes av LFV med hjälp av våra

egna prognosmodeller. Utifrån detta material har vi kunnat dra de begärda slutsatserna beträffande utfallet av LFV:s prognoser. De viktigaste slutsatserna om resultaten presenteras i nästa avsnitt, som följs av ett avsnitt som innehåller slutsatser beträffande grundelementen i den prognosmetodik som använts av LFV. Avslutningsvis lämnar vi några rekommendationer för utarbetandet av framtida prognoser över flygtrafiken i Stockholmsregionen.

De viktigaste slutsatserna beträffande flygtrafikprognoserna

Det viktigaste resultatet av LFV:s prognos över flygtrafiken i Storstockholmsregionen är följande:

”Ökningen under prognosperioden beräknas bli 17,8 miljoner passagerare, från 19,5 miljoner idag till 37,3 miljoner år 2030. Detta motsvarar en årlig ökning på 2,3%. Antalet landningar kommer att öka från 154 500 idag till 241 700, vilket motsvarar en årlig ökning på 1,6%.”

När det gäller det beräknade antalet passagerare år 2030 anser vi att 37 miljoner passagerare år 2030 är en trovärdig huvudprognos. Vi vill dock framhålla att varje prognos är behäftad med betydande osäkerhet och – särskilt när det är fråga om ett mållår som ligger så långt i framtiden som 2030 – måste man vara beredd på ganska stor osäkerhet i resultaten. LFV har tagit hänsyn till detta och har tagit fram en låg prognos (33 miljoner) och en hög prognos (42 miljoner) utöver den huvudprognos som nämnts ovan. LFV:s resultat ligger ca 14% högre respektive lägre i förhållande till huvudprognosen för att beakta den stora osäkerhet som är förknippad med prognosen. Enligt vår uppfattning är detta intervall relativt litet till följd av att LFV endast har kvantifierat ett begränsat antal osäkerhetsfaktorer. I själva verket anser vi att prognoserna bygger på en känslighetsanalys snarare än en undersökning av olika scenarier. Enligt vår mening vore det klokt att beakta väsentligt fler osäkra faktorer i samband med huvudprognosen eftersom det finns fler tänkbara utvecklingsscenarier beträffande utbyggnad av flygplatsområdet (s.k. airside) än det enda som LFV har använt här. Vi har inte kvantifierat detta i detalj.

När det gäller beräkningen av antalet landningar år 2030 är

242 000 landningar också en trovärdig huvudprognos. Återigen vill vi framhålla att varje långtidsprognos blir mer eller mindre osäker. LFV har också tagit hänsyn till detta och har tagit fram en låg prognos och en hög prognos utöver huvudprognosen ovan. LFV:s resultat ligger ca 12% högre respektive lägre i förhållande till huvudprognosen, vilket är något mindre än för passagerarprognosen som landningsprognosen är baserad på. Å ena sidan anser vi av de skäl som nämnts ovan att detta intervall är för litet. Å andra sidan tyder de referensprognoser som vi gjort med hjälp av RAND Europés flygfrekvens/destinationsmodell för Stockholm att variationerna i prognoserna tenderar att vara mindre när det gäller antalet flygplansrörelser än när det gäller antalet flygpassagerare. Detta beror på den ökande användningen av större flygplan snarare än på någon ytterligare ökning av flygningsfrekvensen, vilket brukar ha en dämpande effekt. Även om vi inte har kunnat kvantifiera effekten av dessa faktorer, innebär det förhållandet att de motverkar varandra att den osäkerhetsmarginal som LFV beräknat i fråga om flygplansrörelser troligen är mer tillförlitlig än den för passagerarefterfrågan.

De viktigaste slutsatserna beträffande rullbanekapacitet

När det gäller behovet av och tidpunkten för utbyggnad av rullbanekapacitet vid Arlanda ger LFV:s beräkningar följande resultat:

”Trängseln på Arlanda anses oacceptabel om den tillgängliga kapaciteten per timme utnyttjats maximalt eller nästa maximalt under mer än 6-8 timmar per dag. (...) Med utgångspunkt i denna definition av oacceptabel trängsel tyder båda metoderna för beräkning av hög belastning på att det kommer att uppstå ett behov av ny rullbanekapacitet på Arlanda omkring 2020, förutsatt att Bromma flygplats läggs ned under denna period. Om Bromma inte läggs ned, kommer detta inte att nämnvärt påverka resultatet på annat sätt än att behovet av ny rullbanekapacitet skjuts 2-3 år framåt i tiden.”

Vi instämmer i LFV:s slutsats att rullbanekapaciteten vid Arlanda när tre rullbanor är i drift antagligen kommer att vara tillräcklig fram till omkring år 2020, när oacceptabla förseningar förutses. Detta antagande baseras på att Brommaflygplats läggs ned år 2011

som det är tänkt. Om Bromma inte läggs ned, anser också vi att minskningen i antalet flygplansrörelser på Arlanda under högtrafik endast kommer att medföra en fördröjning med 2-3 år innan kapacitetsgränsen nås.

Även om vi instämmer i LFV:s slutsatser, har vi en annan uppfattning om hur man kommer fram till dessa slutsatser. När det gäller antalet flygplansrörelser under högtrafik utgår vi från att kapacitetsgränsen kommer att nås något senare än vad LFV:s prognos visar. (RAND Europes prognos är baserad på en jämförande metod, där situationen vad gäller högtrafik vid andra europeiska flygplatser används som referens). Dessutom anser vi att en kapacitet på 100 ankomst- och avgångstider per timme, som används i LFV:s prognos, är ett något högt värde, i själva verket ett absolut maximum. En jämförelse med andra europeiska flygplatser tyder på att intervallet 90-100 skulle vara mer realistiskt. RAND Europes huvudprognos över högtrafik i kombination med en antagen kapacitet på 90 ankomst- och avgångstider i timmen visar att det skulle bli kapacitetsproblem på Arlanda år 2017. Om den maximala kapaciteten visar sig vara 95 ankomst- och avgångstider, kommer kapacitetsproblem att uppstå år 2023.

Slutligen skulle vi ha önskat att det i anslutning till slutsatserna hade påpekats att prognoserna över högtrafik, på samma sätt som prognoserna över passagerarvolym och flygplansrörelser, är behäftade med osäkerhet, liksom det råder osäkerhet beträffande kapaciteten i fråga om ankomst- och avgångstider vid Arlanda när tre rullbanor är i drift. (Som framgår ovan, föreslår vi att kapaciteten bestäms till 90-100 ankomst- och avgångstider per timme). Om hänsyn tas till dessa olika osäkerhetsfaktorer anser vi, utifrån LFV:s och våra egna prognoser, att kapacitetsproblem troligen inte kommer att uppstå vid Arlanda flygplats (med tre rullbanor i drift) förrän omkring år 2020. Å andra sidan är det också möjligt att Arlandas kapacitet med tre rullbanor i drift kommer att räcka fram till år 2030, även om detta scenario säkert är mindre sannolikt än huvudscenariot.

Synpunkter i enskilda frågor

Beträffande LFV:s prognos över passagerarefterfrågan vill vi framföra följande synpunkter:

- Den metodik och de koefficienter (efterfrågeelasticitet) som har använts är enkla och beskrivande snarare än inriktade på att klargöra orsakssamband. Metoden är dock korrekt och används ofta för detta ändamål. Vi skulle ha föredragit en större marknadssegmentering, t.ex. efter resesyfte, destinationsområden och restyp (direktflyg kontra flyg med mellanlandning, dvs. transferstopp).
- De makroekonomiska scenarier och antaganden om politiska beslut som har använts (den antagna tillväxten i BNP och utvecklingen av genomsnittliga flygbiljettpriser) är rimliga.
- När det gäller bedömningen av konkurrensförhållandena och av risker och osäkerhet, är basprognosen den mest sannolika, men inga avvikelser vad gäller s.k. airside utbyggnad har undersökts. Andra faktorer som kan påverka konkurrensutvecklingen (t.ex. nedläggning av Bromma flygplats, etablering av lågprisflygbolag, låg tillväxt på chartermarknaden, eventuell trafikantförflyttning från flyg till höghastighetståg) har beaktats, även om de inte har så stor inverkan på passagerarefterfrågan.

Våra synpunkter på LFV:s prognos över **flygplansrörelser (landningar)**:

- En ganska enkel beskrivande metodik har använts, med koefficienter baserade på historiska data och extrapolation. Metoden är korrekt, men vi anser att prognosen underskattar anpassningen av den genomsnittliga flygplansstorleken till passagerarvolymen.
- Till följd av den använda metoden finns det ett antal viktiga faktorer (förändringar i flygplansmixen, den tekniska utvecklingen, nedläggningen av Bromma, etableringen av ett lågprisflygbolag) som inte alls eller i otillräcklig grad beaktas i prognosen.
- När det gäller resultatet är huvudprognosen enligt vår uppfattning ganska träffsäker, medan den höga prognosen är antagligen för hög och den låga prognosen antagligen för låg mot bakgrund av de valda antagandena. Våra egna prognoser, som utfördes med RAND Europas mer detaljerade modell på grundval av LFV:s antaganden, ger ett högre resultat för alternativ låg, ett liknande resultat för basprognosen och ett lägre resultat för alternativ hög (dvs. mindre variation).

Våra synpunkter på LFV:s prognos över högtrafik:

- Den av LFV använda metoden är både enkel och pragmatisk. Det är inte klart i vad mån den heuristiska metod som använts för att modellera förlängningen av högtrafikperioderna är realistisk när kapacitetsgränsen nås eftersom den inte är baserad på empiriska bevis.
- Prognosen, som utgår från att det inte sker några airside förändringar (Arlandas roll förblir således oförändrad), är säkert det mest sannolika utvecklingsscenario, men inga avvikelser från detta utvecklingsscenario (som skulle kunna ha betydande inverkan på tidsprofilen och därmed på högtrafikmönstret) har undersökts.
- Vad resultatet beträffar anser vi att huvudprognosen kan vara för hög med hänsyn till de valda antagandena. Våra egna prognoser med hjälp av RAND Europas jämförande metod förutsäger större utjämning av högtrafikperioderna och därmed en långsammare ökning av de genomsnittliga flygplansrörelserna under högtrafik vid Arlanda.

Våra synpunkter på LFV:s prognos över kapacitetsbehov:

- Den metod som använts för att beräkna framtida kapacitet i fråga om ankomst- och avgångstider är baserad på enkla jämförelser med andra flygplatser snarare än på en detaljerad simulering eller annan metod. Detta är till fyllest enligt vår uppfattning, men frågan vad som verkligen händer när Arlanda har tre rullbanor i drift lämnas obesvarad.
- Vi anser att den antagna kapaciteten i fråga om ankomst- och avgångstider i framtiden när tre rullbanor är i drift, dvs. 100 rörelser per timme, är något hög jämfört med andra europeiska flygplatser och kan i själva verket vara för hög. Erfarenheterna ute i Europa visar att 90-95 rörelser per timme kanske är ett mer realistiskt maximum för två parallella rullbanor, även om ett maximum över 100 rörelser per timme har noterats vid vissa flygplatser i USA.
- Förhållandet mellan rörelser under högtrafik och befintlig rullbanekapacitet har beaktats, men inga analyser eller resonemang om acceptabla eller oacceptabla förseningar har redovisats. Vi rekommenderar att dessa aspekter undersöks.
- Vi rekommenderar att 90-95 rörelser per timme används som maximikapacitet i samband med kapacitetsplanering vid

Arlanda till dess att det finns konkreta bevis för att den faktiska kapaciteten kan vara högre.

Rekommendationer

När det gäller LFV:s prognoser i framtiden, inklusive uppdatering av befintliga prognoser, har RAND följande rekommendationer:

- Med hänsyn till osäkerheten om den verkliga kapaciteten i fråga om ankomst- och avgångstider när tre rullbanor är i drift vid Arlanda rekommenderar vi att en noggrann uppföljning av förhållandena görs kontinuerligt, särskilt när den nya, tredje rullbanan tas i drift. Uppföljning av de verkliga förhållandena bidrar till exaktare kapacitetsanalyser i framtiden då konkreta data föreligger.
- Vi rekommenderar också att en noggrann uppföljning görs av flygplansrörelserna under högtrafik vid Arlanda. Detta skulle göra det möjligt att fastställa hur de faktiska högtrafikkomponenterna utvecklas över tid och att jämföra dem med de antaganden som prognosen bygger på. Detta skulle också göra de befintliga prognoserna säkrare och bidra till en mer korrekt bedömning av behovet av och tidpunkten för utbyggnad av rullbanekapacitet vid Arlanda.
- Enligt vår uppfattning skulle det vara värdefullt att följa utvecklingen när det gäller förseningar vid Arlanda, särskilt förseningar till följd av bristande kapacitet i fråga om ankomst- och avgångstider. Syftet bör vara att fastställa ett empiriskt förhållande mellan förseningar, rörelser och kapacitet så att det blir möjligt att fatta väl underbyggda och rationella beslut beträffande behovet av ytterligare kapacitet.
- Slutligen rekommenderar vi att LFV:s prognosmetod förbättras på vissa punkter. Flera av de synpunkter vi framfört i denna rapport kan tillgodoses genom att man använder ett mer heltäckande och detaljerat prognosystem. Detta gäller alla metodsteg, men särskilt metoden för att prognostisera flygplansrörelser. I så fall måste mer detaljerade data samlas in och matas in i modellerna, vilket samtidigt skulle förstärka det empiriska underlag som resultaten bygger på.

Bilaga 6

Ordlista Flygplatskapacitet

Acquis communautaire	Beteckning på EU:s samlade, gemensamt uppnådda regelverk, i vilket även ingår EG-domstolens domar.
Allmänflyg	Aerial work, privatflyg och skolflyg oftast med mindre flygplan.
Aerial work	Ofta använd beteckning på allmänflyg som används i kommersiell trafik, t ex taxiflyg och storföretags privata plan.
Belly-kapacitet	Den fraktkapacitet som finns tillgänglig i flygplanets buk.
Charterflyg	Historiskt begrepp för de flygbolag som inte publicerade någon tidtabell. Har idag överförts att samla de flygbolag som har till huvuduppgift att transportera passagerare på semester.
EBIT	Resultat före räntor och skatter.
Emission	Utsläpp, inom transportsektorn t.ex. avgaser och buller.
FCL	FCL reglerar flygutbildning och därtill knutna certifikat för behörigheter för flygplan.
Feeder-bolag	Matarbolag, dvs. flygbolag med mindre flygplan som samlar ihop passagerare för att fylla ett större flygplan
Fraktflyg	Flygbolag / flygplan som har till huvuduppgift att transportera frakt.
Grönbok, EU	Ett dokument från EU-kommissionen, som analyserar olika områden och anger tänkbara åtgärder. Grönböcker kommer ofta att spela en roll som

	diskussionsunderlag.
Hub	Nav kring vilket flygbolaget samlar sina linjer. Ett stort nav erbjuder många möjligheter att flyga vidare.
ICAO	International Civil Aviation Organization, samarbetsorgan för alla världens Luftfartsverk, de olika staterna är medlemmar.
IFR	Instrument Flight Rules, instrumentflygningsregler.
Integrators	Fraktföretag som erbjuder hela kedjan av transport inklusive flygfrakten.
JAR-FCL	JAR (Joint Aviation Requirements), gemensamma luftfartsbestämmelser för civila luftfartsmyndigheterna i vissa europeiska stater.
Jet-slot	Ett landnings- eller starttillfälle på en flygplats som får användas av ett jetflygplan.
”Kap3-kraven” Kommersiellt flyg	Den tredje generationen av bullerkrav. Flygbolag som flyger för att tjäna pengar. Kan delas upp i trafikflyg (Linjefart) och Ej regelbunden trafik (Charter).
KSAK LEK	Kungliga Svenska Aero Klubben Internationellt konsultföretag som 1997-1998 gjorde en studie av behovet av framtida flygplatskapacitet i Stockholmsregionen inkl. en second opinion av Luftfartsverkets flygtrafikprognoser.
Lågprisflyg	Flygbolag som marknadsför sig genom att erbjuda billiga biljetter.
Nav	Flygplats där flera flygbolag erbjuder olika linjer. Ett stort nav erbjuder många möjligheter att flyga vidare.
Nischaktörer No-frills-flyg	Företag som har begränsat sin affärsidé. Flygbolag som erbjuder ett minimum av service. T ex ingen mat ombord, ingen övernattning vid försening.
Nytto-kostnadsanalys	Jämförelse mellan den samhällsekonomiska nyttan och kostnaden för en viss åtgärd. Ett annat

	uttryck för samma begrepp är cost benefit-analys (CBA).
Produktspecialist	Flygbolag som verkar inom en begränsad del av flygmarknaden, företrädesvis beteckning på charterflygbolag och lågprisbolag.
Regionalflyg	Flygbolag som har mindre flygplan och ofta flyger mellan mindre flygplatser och de större = matarflyg.
Reguljärflyg	Linjefart, flygbolag som opererar enligt en tabell.
Rörelse Samhällsekonomisk effektivitet	En landning eller start från en flygplats. Ett detaljbestämt mönster av produktion, konsumtion, miljöpåverkan etc. som inte kan förändras utan att någon individ får det sämre enligt individernas egna värderingar. Dessa fångas genom betalningsviljan vid given inkomstfördelning. Samhällsekonomisk effektivitet i transportsektorn förutsätter att kostnaderna för de investeringar som görs uppvägs av en tillräcklig betalningsvilja och att endast de transporter utförs som täcker sina marginalkostnader. Det förutsätts även att fordon och bränslen har sådana egenskaper så att förbättringar av fordonens miljö- och säkerhets-egenskaper inte motiverar kostnaden.
Samhällsekonomisk kostnad	Motsvarar värdet av de resurser som används i bästa alternativa användning. Ska ses i förhållande till givna investerings-, produktions- och nyttjandebeslut.
Samhällsekonomisk lönsamhet	Bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet syftar till att försöka beakta alla individers värderingar av de effekter som följer av en åtgärd. Nyttan (t.ex. restidsvinst, minskad olycksrisk och minskade bullerstörningar) och kostnad sätts i relation till berörda individers värderingar. Ett projekt är samhällsekonomiskt lönsamt om dess

Sideline	nytta är större än dess kostnader. En av de tre punkter som används för att mäta ljudkurvor vid flygplatser, vid sidan av flygplatsen.
Slot	Ett landnings- eller starttillfälle på en flygplats, på större flygplatser ett tillstånd att starta eller landa vid en viss tidtabellagd tidpunkt.
Take-off	1) Start. 2) En av de tre punkter som används för att mäta ljudkurvor vid flygplatser.
Trafikarbete, godstransportarbete, persontransportarbete	Produkten av fordonsförflyttning och kilometer och mäts i fordonskilometer. Transportarbete för gods är produkten av transporterad last och kilometer och mäts ofta i tonkilometer. Persontransportarbete är produkten av personresa och kilometer och mäts i personkilometer.
Transfer trafik	Passagerare som anländer med flyg till en flygplats för att flyga vidare.
U/L	Förkortning för ultralätta flygplan, oftast typ hembyggen.
Virtuella flygbolag	Reseorganisatör, ett företag som har specialiserat sig på att sälja flygbiljetter utan att driva ett flygbolag.
Vitbok, EU	Ett kommissionsdokument med förslag till handlingsprogram och åtgärder inom ett visst område som är centralt för gemenskapen. Det har lagts fram vitböcker om bl.a. den inre marknaden, transportpolitiken och om tillväxt, konkurrenskraft och sysselsättning.

Bilaga 7

Miljöavgifter för Svensk luftfart

Luffartsverket

I Sverige har miljökostnader för flyget tillämpats i olika former sedan 1989. Ekonomiska styrmedel i form av avgifter som stannar inom flygsektorn är en typ av form av internalisering av externa effekter för alla verksamma aktörer i flygbranschen. Ekonomiska styrmedel är att föredra framför regleringar eftersom det med ekonomiska styrmedel finns möjlighet att skapa förutsättningar för en flexibel övergång till miljöanpassad teknik utan att vare sig ge avkall på de miljömässiga kraven eller utsätta operatörerna för orimliga krav. Avgifter är dessutom att föredra framför skatter eftersom de senare för närvarande ofta saknar stöd i det internationella regelverket. En förändring av internationella regelverk är en förutsättning för andra tillämpningar än de vi ser idag.

1998 omarbetades LFV det befintliga avgiftssystemet så att ett större miljöhänsende vävdes in. Den princip som arbetades in följer principen "polluter pays". Denna princip innebär att man tar hänsyn till de kostnader som reducerande åtgärder avseende buller och avgaser ger upphov till, och låter aktörerna vara med och betala dem. De som bidrar till att minska miljöpåverkan premieras genom att de betalar lägre avgifter än de som vidhåller höga utsläpps- och bullernivåer. En ny avgasavgift infördes som intäktsneutral och som inte i initialskedet skulle öka det totala avgiftsbeloppet. Avsikten var alltså inte om att införa åtgärder som skulle åstadkomma en mindre efterfrågan av flygtransporter, utan att få flygbranschen närmare att bära sina totala kostnader även ur ett miljöperspektiv.

Praktiskt innebar förslaget med prisdifferentiering att den redan aviserade landningsavgiften fick ett procentuellt tillägg på mellan 0% och 30% för avgasutsläpp som berodde på det enskilda flygplanets, enligt ICAO certifierade avgasvärden av HC (kolväten) och NO_x (kväveoxider). Avgiften var intäktsneutral men internaliserade inte de kostnader för miljöpåverkan som uppstår i samband med avgasutsläpp eftersom dessa svårigen kan påvisas. Den avgasrelaterade landningsavgiften gäller flygplan över 9 MTOW på statliga flygplatser

Den befintliga bulleravgiften innebar från början att "bullriga" plan fick ett tillägg på landningsavgiften, och de tystare plan allt enligt ICAO definitioner fick ett avdrag. Denna avgift konstruerades även den för att vara intäktsneutral, och de procentsatser som framräknades antogs för att uppnå just detta. Således motsvarades intäkterna från det pålägg som de mer högljudda flygplanen fick betala av det avdrag på fakturan för de mindre bullriga planen.

År 2000 ändrades denna avgift i likhet med avgasavgiften, att differentiera avgiftsuttaget mellan olika brukare. Det nya systemet, som alltså tillämpas idag, bygger på bullercertifieringsvärden enligt ICAO där avgiftskonstruktionen medför att brukaren får betala högre avgifter ju mer flygplanet bullrar under färden i flygplatsens närhet. För samtliga LFV:s flygplatser finns ett minimi- respektive maximivärde. Systemet inkluderar alla LFV:s flygplatser och är utarbetat i enlighet med internationella standards, framtaget i samarbetsprojekt inom ECAC. Bulleravgift är tillämplig på flygplan med en MTOW som överstiger 9 ton.

Bilaga 8

Luftfartsverket om utsläppstaket

I tillståndet att bygga den tredje rullbanan på Arlanda finns vissa villkor. Villkoret om det så kallade utsläppstaket innebär att utsläppen av koldioxid samt kväveoxider från den Arlandarelaterade trafiken tio år efter den tredje rullbanans färdigställande inte får överstiga 1990 års värden. Enligt beräkningar baserade på Luftfartsverkets prognoser och nuvarande genomsnittliga utsläppsberäkningar kommer de angivna gränserna att vara kritiska inom en tioårsperiod, se avsnitt 5.3.7.

Luftfartsverket ansökte den 30 december 1998 hos Regeringen om ändring av avgasvillkoret. I denna begäran yrkade Luftfartsverket på att utsläppen av klimatpåverkande gaser från respektive transportslag skulle ingå i de nationella miljömålen för respektive transportslag och att Regeringen skulle ge i uppdrag till dåvarande Koncessionsnämnden för miljöskydd att meddela erforderliga villkor för utsläppen av kväveoxider från flygplatsverksamheten exkl. transporter till och från flygplatsen baserade på lokala och regionala förhållanden. Den 8 maj 2002 avslog Regeringen Luftfartsverkets ansökan.

Luftfartsverket anser fortfarande att klimatpåverkande gaser med global påverkan, i detta fall koldioxid, ska ligga som ett nationellt mål för flygsektorn. På sikt kanske man kan tänka sig att handla med utsläppsrätter mellan flygplatserna i Sverige. Kväveoxider orsakar i första hand en miljöpåverkan lokalt eller regionalt. Med hjälp av de nationella och regionala miljömålen samt miljö kvalitetsnormerna tillgodoses en god miljö vid Arlanda flygplats.

Luftfartsverket har under hösten 2002 startat en översyn av avgiftssystemet för start och landningstjänster. En del av avgiften utgörs i dag av ett påslag på landningsavgiften för flygplan med höga utsläpp av kvävedioxider och kolväten. Nu diskuteras att

bryta ut avgasavgiften och skapa en miljöavgift som ska ta hänsyn till varje flygplans individs totala utsläpp av kväveoxider och kolväten, ju högre utsläpp desto högre avgift. På sikt kommer även denna avgift att leda till flygplan med bättre miljöprestanda.

Bilaga 9

Buller

Luftfartsverket

Introduktion till Buller

Buller är tryckpulsationer som fortplantas i luft. Buller genereras både av flygplanet och av motorerna. Buller från flygmotorer uppkommer av några olika orsaker. De dominerande är:

- Jetstrålens kraftutbyte (skjuvning) med den omgivande luften vilket genererar kraftig turbulens och tryckpulsationer. Jetstrålens buller breder mest ut sig i sidled och bakåt. (Kraftutbytet mellan kärnflödet och fläktströmmen räknas också hit.)
- Fläktbladens höga topphastighet genererar aerodynamiska stötar vilka genererar buller. Fläktljudet fortplantar sig framförallt framåt.
- Rotor/Stator-interaktion (samverkan mellan roterande blad som passerar stillastående ledskenor) ger upphov till ljud och buller i vissa frekvenser som överensstämmer med varvtal, antal blad och ledskenor. Detta bidrag fortplantas framförallt via jetstrålen.

Det är det totala dragkraftsbehovet för flygplanet och motorernas teknisknivå som styr bullergenereringen och inte om det är ett tvåmotorigt eller fyrmotorigt flygplan. Med andra ord - tyngre flygplan bullrar mer.

Myndigheter och organisationer som påverkar buller- och emissionskrav för flygmotorer

Den övergripande instansen för att sätta krav på emissioner är ICAO som är utsedd av FN att hantera frågor om flygtrafik. Även länder och regioner kan sätta upp lokala krav. Exempel på detta är EPA (Environmental Protection Agency) i USA och EU med hjälp av ECAC (European Civil Aviation Conference).

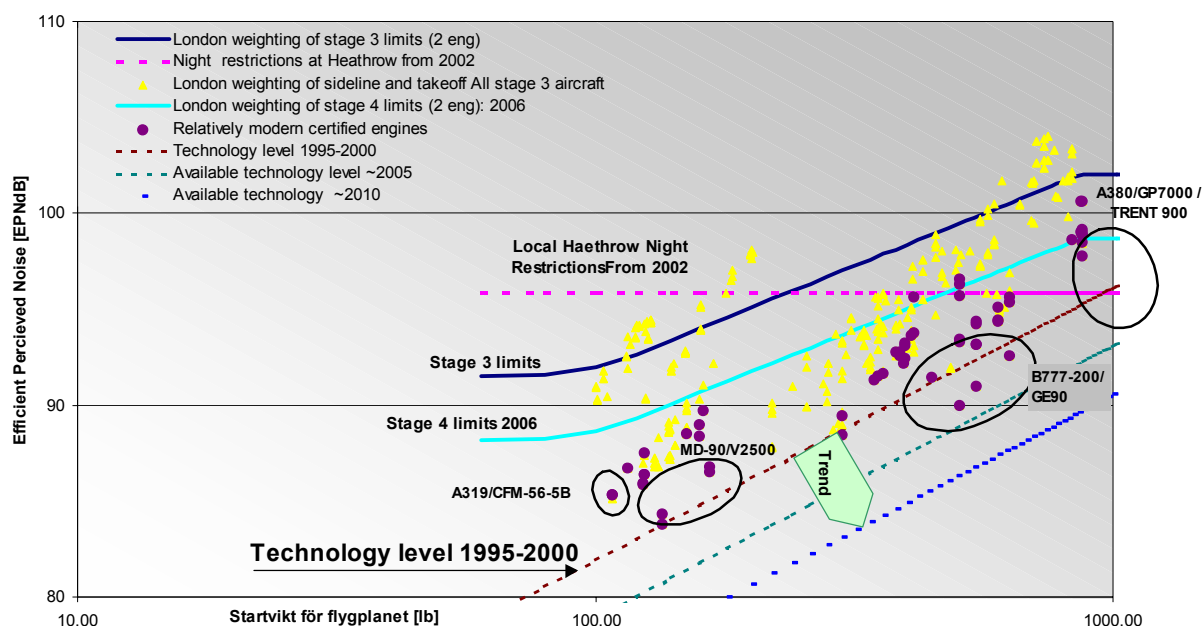
Gällande regler

Gällande regler ges i nedanstående punkter:

- De senaste föreskrifterna som reglerar bullernivån kallas för Stage 3 i USA och Chapter 3 i Europa. Stage 3 motsvarar approximativt Chapter 3 men ett flygplan som klassas som Stage 3 i USA godkänds inte automatiskt i Europa.
- I början av 2001 togs beslut om sänkta bullernivåer (Stage 4/Chapter 4) som kommer att gälla från 2006.
- Bullret från flygplanen mäts vid start, inflygning, överflygning och landning från sidan, framifrån och bakifrån. Dessa mätvärden utgör sedan grunden för certifieringen.
- Kraven sätter tidsfrister för hur länge äldre flygplan får användas.

Nuvarande och kommande bullernivåer från kommersiella jetflygplan

I diagrammet nedan finns bullernivåerna från de flesta flygplan som är certifierade enligt dagens gällande miljönorm stage 3 kraven. De gränsvärden som är heldragna är för s.k. sideline, takeoff samt en kurva som visar gränsen som kommer att gälla från 2002 för att få landa och starta på Heathrow under nattetid.



Förväntad utveckling

Förutom kraven har antalet lokala restriktioner och avgifter för buller ökat drastiskt de senare åren. De lokala kraven begränsar idag vilka flygplan, hur ofta och när flygrörelser kan ske. Detta utgör en av de stora drivkrafterna för teknikutvecklingen inom bullerområdet.

Stora satsningar görs i USA och Europa för att skapa tystare motorer. Exempel på dessa är i USA:

- Advanced Subsonic Technology Noise Reduction Program (1994-2001). Resultat: Teknik för att dämpa bullret med 3 - 5 dB börjar införas i nya motorer nu. Denna teknik introduceras i nya flygplan ~2004 (ex CF34-10/Embraer CRJ).
- Quiet Aircraft Technology Program (2002 - 2006). Mål -10dB sänkning till 2007 jämfört med 1997 års nivå. Bedömt resultat: Tekniken medför en ytterligare sänkning med 3-5 dB med introduktion i tjänst efter 2010.
- Silence (~100 Meuro). Pågående forskning inkluderande både komponent-, motor- och flygplansutveckling. Resultat:

Europas flygindustri kommer att kunna klara samma nivåer som den amerikanska industrin.

Resultat från NASA pekar på att potential för ytterligare sänkningar finns relativt dagens nivå. Detta bekräftas också av Boeing som tillkännager att de tillsammans med Rolls Royce (motortillverkare) lyckats tillämpa ny teknologi som reducerar bullret från jetstrålen med upp till 4 decibel och fläktbuller med upp till 14 decibel. En del av den teknologi som utvecklas bör kunna införas i existerande motorer med hjälp av smärre modifikationer.

Slutsatser

Det är inte motorns storlek som avgör hur mycket buller ett flygplan avger utan flygplanets vikt (installerad dragkraft) och systemets teknikinivå. Bullerkraven kommer att öka framöver. Stora flygplan bullrar mer och tillåts idag bullra mer därför att antalet bullertillfällen blir färre. En viss trend ses från lokala flygplatskrav (London Heathrow) att man vill sätta ett tak för hur mycket varje start/landning får bullra oberoende av flygplansstorlek. Detta kan långsiktigt vara hämmande för marknadstillväxten för extremt stora plan.

I figuren ovan definieras teknologinivån för flygplan/motor som introducerats från 1995 till år 2000. Den teknologinivå som nu finns tillgänglig och börjar införas i nya utvecklingsprojekt ligger ca 3 decibel under denna nivå i respektive mätpunkt. Om ca 10 år kommer, med stor sannolikhet, teknologi som möjliggör ytterligare sänkningar i samma storleksordning.

Bilaga 10

Allmänflyg och buller mm.

KSAK

Utveckling av miljöpåverkan

Trots att flygandet med flygplan snart pågått i 100 år (jubileum 2003), så har de miljömässiga aspekterna bara påverkat utvecklingen under den senare hälften av flygets existens. När den första generationen av jetplan kom blev ljudemissionerna så stora problem att flygbolag tvingades flytta ut till flygplatser långt utanför städerna. Så sent som 1971 togs ICAO Annex 16, som i sina två volymer definierar miljöpåverkan (volym I – ljudemissioner, volym II – emissioner till luften).

För propellerplan som väger mindre än 9000 kg mäts ljudemissionen som max ljudenergi (LA_{max}) i decibel (dB). För tyngre flygplan och jetplan mäts ljudemissionerna vid start, från sidan och under landning i enheten EPNdB ("Equivalent Perceived Noise dB").

I volym II av ICAO Annex 16, regleras hur emissioner till luft skall mätas och vilka ämnen som skall dokumenteras. Tyvärr gäller detta regelverk enbart för jet- och fanjet motorer med en dragkraft över 26,7 kN och som tillverkats efter 1 januari 1986. Det här innebär att varken turbopropflygplan, allmänflygets propellerplan eller de små fanjet motorer som nu utvecklas med dragkrafter på runt 10 kN kan påvisa sina miljömässiga fördelar.

För allmänflyget används i Norden ett dokument "Vejledning fra miljøstyrelsen" med underrubrik "Beregning av støj omkring flyvepladser", daterat december 1982, från Miljøstyrelsen i Köpenhamn. Dokumentet baseras på "ICAO Annex 16, Volume I", kapitel 6. Sedan dess har ICAO utökat sitt bullerannex och nu definieras dessa i kapitel 10, där ljudemissionerna mäts på ett annat sätt baserat på dagens allmänflygplan. I det danska dokumentet

delas allmänflygplanen in i fyra klasser baserat på det certifierade värdet i dB(A):

<i>Klass</i>	<i>L_{Amax} dB(A)</i>
1	66 – 70
2	71 – 75
3	76 – 80
4	81 – 85

För de flygplan som använde Barkarby och Tullinge flygfält år 2000 var fördelningen enligt det danska dokumentets klasser följande:

<i>Klass</i>	<i>Barkarby (%)</i>	<i>Tullinge (%)</i>
1	39,1	5,5
2	44,1	77,6
3	13,9	12,5
4	2,9	4,4

Det bör noteras att det danska dokumentet behöver revideras. Det tar inte heller hänsyn till de nya flygplan som har certifierats till de väsentlig lägre buller nivåerna 54 dB(A), då klass 1 börjar vid 66 dB(A).

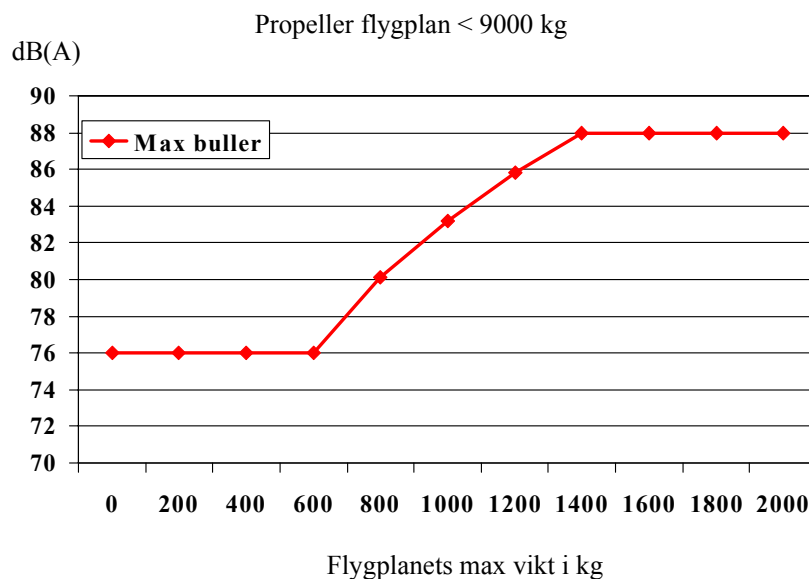
Generell reglering och ekonomisk miljöstyrning

Kort sikt

För att ett flygplan skall få införas och registreras i Sverige krävs att flygplanet uppfyller vissa bullerkrav. De bullerkrav som gäller i Sverige, överensstämmer med de internationella kraven enligt ICAO Annex 16, kapitel 6 och kapitel 10.

För propellerflygplan under 9000 kg, så är regelverket ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 10 för modernare flygplan. Här mäts flygplanets maximalt tillåtna ljudnivå i dB(A) och tillåten bullernivå varierar med flygplanets max vikt enligt följande figur.

ICAO Annex 16, Chapter 1



En skärpning av de nationella bullerkraven har enbart direkt verkan på flygplan som införs i luftfartygsregistret och inte någon verkan på befintlig flygplanflotta.

Allmänflygorganisationerna, liksom enskilda flygklubbar har de senaste 5-10 åren arbetat aktivt med att reducera störningar från allmänflygplan. En stor del av flygplanflottan har försätts med ljuddämpare och flerbladiga propellrar som ger mindre buller.

I Centraleuropa, främst i Tyskland, finns exempel på hårdare certifieringsregler för lätta allmänflygplan än de ICAO-krav som tillämpas i Sverige.

Lång sikt

Det kan finnas anledning för Sverige, att liksom bland annat Tyskland, skärpa bullerkraven. Effekterna av en sådan skärpning kommer att slå igenom i den takt som den nu relativt gamla flottan av lätta allmänflygplan förnyas.

Tillståndsprovning av allmänflygplatser

KSAK har i samråd med Luftfartsverket tagit fram underlag för anmälan av allmänflygplatser enligt Miljöbalken.

Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik.

Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Ovanstående krav på hänsyn gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning skall särskilt beaktas nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder. När det är fråga om totalförsvarsverksamhet eller om en åtgärd behövs för totalförsvaret, skall även detta förhållande beaktas vid avvägningen.

Motorutveckling

Till skillnad från bilmotorer, så har kolvmotorer i flygplan inte varit föremål för någon nämnvärd produktutveckling under senare halvan av 1900-talet. Marknaden för flygbensin för dessa kolvmotorer är liten. Det finns därför en stor utvecklingspotential, som förhoppningsvis kommer att resultera i en snabb förändring av motorer för det lätta flyget.

Redan 2002 börjar nya flygplan komma på marknaden med ny typ av dieselmotorer som körs på Jet-A, det allmänt förekommande drivmedlet för tung luftfart. Dieselmotorer använder betydligt mindre bränsle än dagens motorer. Flera flygplan planeras vara certifierade i USA under 2002.

Det kan antas att efter några år kommer dessa flygplan att användas i Sverige och antalet flygplanrörelser att åter växa. Dieselmotorer testas nu som ersättningsmotorer till såväl Cessna och Piper plan i Tyskland och USA. En jämförelse för vanligt förekommande flygplan som en Piper PA-28 som flygs i en fart av 105 kt ("knots", motsvarar ca 195 km/tim) på FL60 (Flygnivå 60=6000 fots höjd eller ca 2000 meter) utrustad med en bensinmotor på 160 hk och även testad med en diesel motor visar:

- Med en original Lycoming O-320 förbrukar 36 l/tim AVGAS 100LL
- Med en TAE 125 diesel motor förbrukas 17,5 l/tim diesel eller JET-A bränsle med motsvarande mindre utsläpp

(halvering). Dieselmotorn ger en något mindre effekt men är fullt acceptabel

Tekniska åtgärder för minskat buller från allmänflyget

Ljuddämpare.

För några flygplanstyper finns extra ljuddämpare. Sådan utrustning, som för övrigt all utrustning på flygplan, kräver särskild certifiering och LFV godkännande. Lösningen med effektivare ljuddämpning är i första hand en lösning på sikt när flygplanmaterielen byts. Propeller med flera blad.

Här gäller i princip samma förhållanden som för extra ljuddämpning men utvecklingen har nått längre och materielen finns tillgänglig för flera flygplanstyper. Åtgärden att byta propeller är en kostsam åtgärd och ger för många flygplanstyper en marginell effekt på ljudnivån.

Tystare motorer.

Detta rör sig om åtgärder på längre sikt när nyare och tystare flygplan efterhand kommer in i marknaden i Sverige. Eftersom nya flygplan är mycket dyrare ligger möjligheten att byta flygplan utanför de flesta klubbars ram. Inom det ultralätta flyget byts efterhand tvåtaktsmotorer till fyrtakts. Utvecklingen här är relativt snabb, vilket innebär kraftig förbättring från bullersynpunkt.

Sammanfattande bedömda miljökonsekvenser som följd av buller

Här är det svårt att göra en generell sammanfattning då förhållandena varierar högs avsevärt. För de flesta mindre flygplatser där enbart flygklubbar opererar och där enbart standardflygplan av typ Cessna och Piper finns kan man göra följande allmänna konstaterande:

- Maxbullernivån ligger nära fältet.
- Bullernivån FBN kommer inte nära gränsvärden utanför flygfältet.
- Anpassning av uppträdandet nära flygfältet (trafikvarv, flygvägar osv) minimerar störningarna.
- Flygfria dagar pga väder eller att underlag för verksamhet saknas medför att störningar begränsas.

Bilaga 11

EU:s transportpolitik på luftfartsområdet

Luffartsverket och Sveriges ständiga representation vid EU i Bryssel

Svensk lufrätt påverkas av ICAO och i stor grad av EU:s regelverk på luftfartsområdet. De förordningar och direktiv som antas med stöd av de olika EU-fördragen är bindande för medlemsstaterna. Gemenskapens luftfartspolitik har gått ut på att liberalisera och harmonisera luftfarten inom unionen och att stärka konkurrensen. Liberaliseringen har skett i flera steg, varav det tredje, det så kallade "tredje luftfartspaketet" som omfattar marknadstillträde, prissättning och utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag trädde i kraft den 1 januari 1993.

Enligt marknadstillträdesförordningen, (EEG) nr 2408/92¹, har EG-lufttrafikföretag rätt att, med undantag för de i förordningen angivna begränsningarna, fritt bedriva lufttrafik mellan gemenskapens alla flygplatser som är öppna för civil trafik.

Förordningen påverkar inte en medlemsstats rätt att reglera fördelningen av trafiken mellan flygplatserna inom ett flygplatssystem, om detta sker utan särbehandling på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet. När det är fråga om allvarliga överbelastnings- och/eller miljöproblem får den ansvariga medlemsstaten införa villkor för, begränsa eller avvisa utövande av trafikrättigheterna, särskilt när en tillfredsställande servicenivå kan uppnås med andra transportmedel. Begränsningen får inte innebära särbehandling på grundval av lufttrafikföretagets nationalitet eller identitet. Begränsningen får inte utan omprövning gälla för längre tid än tre år och den får inte påverka marknadstillträdesförordningens syfte på ett orimligt sätt. Den får heller inte snedvrیدا konkurrensen mellan lufttrafikföretag på ett orimligt sätt och inte vara mer restriktiv än vad som behövs för att lösa problemen. Förordningen ger också möjlighet för en

¹ EGT L 240, 24 augusti 1992.

medlemsstat att under särskilda villkor inför allmän trafikplikt avseende regelbunden lufttrafik.

I förordningen (EEG) nr 2407/92² om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag fastställs enhetliga krav som skall ställas på dem som bedriver vissa slag av kommersiell flygtrafik inom gemenskapen. Det gäller bland annat att försäkra sig om att ett lufttrafikföretag alltid drivs med god ekonomi och på en hög säkerhetsnivå samt att lufttrafikföretagen är tillräckligt försäkrade.

Enligt förordning (EEG) nr 2409/92³ om biljettpriser och tariffer för lufttrafik är prissättningen för flygtransporter inom gemenskapen i princip fri. Myndigheterna har dock möjlighet att ingripa mot överprissättning eller uppenbart osund priskonkurrens.

Vid sidan av dessa tre förordningar har rådet antagit en förordning, (EEG) nr 95/93⁴ om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser. Förordningen är för närvarande föremål för en översyn som syftar till att förbättra de nytillträdande flygbolagens möjligheter att få attraktiva slot-tider. Vidare kan nämnas rådets direktiv (EEG) 96/67⁵ om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen som berör passagerartjänster i form av tjänst vid avfärd, ankomst, transitering i anslutning till eller utanför flygplatsen.

På miljöområdet har ett flertal EG-förordningar och andra rättsakter antagits. Som exempel kan nämnas direktiv (EEG) nr 92/14⁶ om begränsningar i utnyttjandet av vissa flygplan som inte uppfyller vissa bullernormer samt direktiv (EEG) nr 2002/30⁷ om regler och förfarande för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen. Direktivet gör det möjligt för medlemsstaterna att införa begränsningar av tillträdet till gemenskapens flygplatser för luftfartyg som med liten marginal uppfyller bullernormerna i kapitel III till bilaga 16 till Chicagokonventionen. Marknadstillträdesförordningen skall i detta sammanhang tillämpas i samverkan med driftsrestriktionsdirektivet.

² EGT L 240, 24 augusti 1992.

³ EGT L 240, 24 augusti 2002.

⁴ EGT L 14, 22 januari 1993.

⁵ EGT L 272, 25 oktober 1996.

⁶ EGT L 76, 23 mars 1992.

⁷ EGT L 85, 28 mars 2002.

Europaparlamentets och rådets direktiv om regler och förfaranden för införande av bullerrelaterade driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen antogs vid transportrådet den 26 mars 2002. Direktivet, som bygger på den miljöresolution vilken FN-organet ICAO antog i oktober 2001, ersätter den omtvistade förordningen nr (EG) 925/1999. Syftet med direktivet är att fastställa regler för driftsbegränsningar gällande bullersamma luftfartyg vid gemenskapens flygplatser och därigenom undvika att fler medborgare utsätts för flygbuller.

Rådets rättsakter rörande den civila luftfarten finns samlade i den s.k. "acquis communautaire".

Luftfartspolitiska riktlinjer i Sverige

Enligt de luftfartspolitiska riktlinjerna i regeringens proposition 1996/97:126 - som godkänkts av riksdagen - bör den skandinaviska luftfartspolitiken grundas på en liberal grundsyn, där konsument- och konkurrenshänsyn tas till vara och SAS kan bedriva sin verksamhet på en kommersiell grund. Detta innebär bland annat att de skandinaviska länderna bör i sitt förhandlingsarbete sträva mot att etablera liberala luftfartsmarknader med så många länder som möjligt, genom mycket liberala avtal ("open-skies-avtal") eller genom multilaterala luftfartsavtal.

Med hänsyn till att det under överskådlig tid bedöms finnas länder som driver en restriktiv luftfartspolitik anser dock regeringen att det finns anledning att samordna de skandinaviska resurserna för att uppnå bästa möjliga flygtrafikförbindelser med omvärlden. Det skandinaviska samarbetet har därför förlängts till den 30 september 2020. Som en följd härav har regeringen utfärdat nya riktlinjer för utfärdande av trafiktillstånd till skandinaviska flygföretag avseende trafikering av vissa internationella flyglinjer. Riktlinjerna innebär att andra lufttrafikföretag än SAS får större möjligheter att etablera trafik.

Totalt har Sverige slutit bilaterala avtal med cirka 90 olika länder. EG-kommissionen har än så länge ingen exklusiv kompetens att sluta luftfartsavtal för gemenskapens räkning med tredje land. I förhållande till USA har EG-kommissionen dock givits mandat att på gemenskapens vägnar inleda förhandlingar med målsättningen att skapa ett gemensamt luftfartsområde, ett så kallat Trans Atlantic Common Aviation Area. Mandatet omfattar ännu inte förhandlingar om marknadstillträde.

Bilaga 12

SLOTS -

Tidtabellagda Ankomst- och avgångstider

Luftfartsverket

Bakgrund

Som ett resultat av den ökande obalansen mellan luftfartens tillväxt och tillgången på lämplig infrastruktur vid flygplatserna, blir allt fler flygplatser i Europa överbelastade. För att få full effekt av den liberalisering av luftfartsmarknaden som marknads-tillträdesförordningen ger är fördelningen av ankomst- och avgångstider av central betydelse. Bristen på tillräckligt många ankomst- och avgångstider vid högtrafik är en flaskhals som begränsar flygbolagens flexibilitet och konkurrensförmåga. Flygbolagen är beroende av att deras tider såväl vid avgång som vid ankomst passar resenärernas behov och anknytande trafik. Slotsfördelningen är en komplicerad process där samordning sker mellan en mängd flygplatser med kapacitetsproblem runt om i Europa och resten av världen.

Traditionellt har slotstiderna hos flygplatserna fördelats enligt IATAs rekommendationer på området de sk. Worldwide Scheduling Guidelines (WSG). De innehåller administrativa procedurer och rekommendationer om prioriteringsordning vid fördelning mm. Systemet som skapades så tidigt som 1947 är uppbyggt på att aktörerna själva administrerar fördelningen av slottiderna. I Europa var det tidigare mycket vanligt att de nationella flygbolagen fick i uppdrag att fördela slottiderna på hemlandets flygplatser. Numera administreras slotfördelningen i Europa av självständiga organisationer, som t.ex. i Sverige av Airport Coordination Sweden. IATAs rekommendationer uppdateras vid behov, senast våren 2000. Vid den senaste uppdateringen deltog representanter från EU-Kommissionen som rådgivare.

Den 18 januari 1993 antog rådet "förordning 95/93" om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider på Europeiska gemenskapens flygplatser. Syftet med förordningen var att skapa ett gemensamt regelverk för fördelning av slots anpassad till dagens förutsättningar för ökad konkurrens inom luftfarten.

Slotsförordningen bygger på att fördelningen av slottider sker på basis av neutrala, genomblickbara och icke-diskriminerande regler och är till stor del en kodifiering av redan existerande praxis.

Slotallokering i praktiken

Slotsförordningen fastslår att ankomst- och avgångstider vid en bristsituation skall fördelas av en samordnare (koordinator) för flygplatsen. Koordinatören skall agera i enlighet med förordningen. Koordinatören skall även delta i sådana internationella tidtabellskonferenser för flygbolag som tillåts enligt gemenskapsrätten.

Inför konferenserna, som hålls mer än tre månader innan respektive säsong tar sin början, inkommer flygbolagen med önskemål om slottider. Koordinatören sammanställer sedan tiderna under strikt sekretess. Under sammanställningen tillämpas de prioriteringsprinciper som finns i slotsförordningen och i ovannämnda WSG. En grundprincip i prioriteringen är att de som redan flyger på den önskade tiden, sk. historiska tiden (även kallat Grandfathers rights) får flyga på samma tid i nästkommande motsvarande säsong. Vidare prioriteras ändringar av tidtabellen och nyttillträdande flygbolag. De sistnämnda har rätt till 50 % av slottiderna i den sk. Slotpoolen (ankomst- och avgångstidsreserven) när den initiala fördelningen till historiska tider och tidtabellsändringar genomförts. Tider som inte kommer att användas skall returneras till koordinatören för vidare fördelning. Detta gäller även efter konferensen och under pågående trafikperiod.

På konferensen meddelar koordinatören de berörda flygbolagen resultatet på deras ansökan. De bolag som inte fått den önskade tiden erbjuds den närmaste kommande tiden och bolagen bereds tillfälle att anpassa sina tidtabeller med hänsyn till den nya situationen. Om flygbolaget har tänkt flyga mellan två eller flera flygplatser med kapacitetsproblem innebär en alternativ tid på en flygplats att bolaget måste ändra sina tider på de övriga

flygplatserna. I och med att samtliga koordinatörer finns på plats, tillsammans med ett stort antal flygbolag med tider på respektive flygplats, underlättas de nödvändiga förändringar av tidtabellerna.

Hur tillämpas slotsförordningen i Sverige?

I Sverige finns det två fullständigt samordnade flygplatser, Arlanda och Bromma, med en samordnare (sk. slotkoordinator) och en samordningskommitté för vardera flygplatsen. LFV, som är behörig myndighet på det civila luftfartsområdet har givit Airport Coordination Sweden (ACS) i uppdrag att samordna och fördela avgångs- och ankomsttider på Arlanda och Bromma.

Slotsfördelning behövs inte på någon annan flygplats i Sverige eftersom det inte finns andra flygplatser med trängselproblem.

ACS är en ekonomisk förening och i dess styrelse sitter representanter för svenska flygbolag och LFV.

ACS har två medarbetare som ägnar hela sin arbetstid åt att fördela ankomst och avgångstider. Det har sedan instiftandet av ACS och hittills inte förekommit några klagomål på koordineringsarbetet.

Enligt ovan skall det även utses en samordningskommitté. På Arlanda heter kommittén Arlanda Airport Coordination Committee (AACC) och på Bromma heter den Bromma Airport Coordination Committee (BACC). Kommittén möts två gånger per år och alla flygbolag som är intresserade är välkomna att delta på mötet. På mötet redovisas resultatet från den senaste slotkonferensen och eventuella nyheter inför kommande säsong.