

Motion till riksdagen

1986/87:T709

Gunnel Liljegren (m)

Flygplats vid Tullinge, m. m.

En aktuell fråga för svensk luftfart är hur trafikflygets kapacitet skall förstärkas i Stockholmsregionen: Skall Arlanda flygplats byggas ut med en tredje bana eller skall dessförinnan en ny flygplats etableras vid Tullinge/F18?

Det behövs två flygplatser

Det råder enighet om att två trafikflygplatser behövs i Stockholmsregionen. En nedläggning av Bromma flygplats förutsätter alltså en flygplats vid Tullinge/F18, som bedömts vara det enda realistiska alternativet. Oavsett Brommafrågans lösning finns det behov av en andra flygplats också för tyngre luftfart. För den regionala och kommunala planeringen är det nödvändigt att det snarast avgörs om en flygplats skall etableras i Tullinge; marken kan av lättförstådda skäl inte låsas på obestämd tid.

Aktuella utredningar

Tullinge Flygplats AB, som bildats mellan berörda intressenter, har låtit utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av en flygplats i Tullinge. I anslutning till denna utredning, som är av teknisk och driftsekonomisk karaktär, har länsstyrelsen i Stockholms län låtit analysera de samhällsekonomiska konsekvenserna av en etablering.

Flygplatsbolagets utredning skisserar tre olika utbyggnadsmodeller, en med ett lägsta antal flygningar med propellerplan för att ge ett meningsfullt trafikprogram, en med maximal propellertrafik och en med både propeller- och jetflyg. Man har i samtliga alternativ utgått från att Arlanda även i framtiden är huvudflygplats för inrikesflyget och att Tullinge skall komplettera utbudet. Ekonomiska analyser visar att de två första alternativen blir förhållandevis dyra, eftersom de inte är utvecklingsbara och därför kommer att ge permanenta underskott.

Båda utredningarna påvisar att enbart allmänflyg inte motiverar en utbyggnad av Tullinge.

Temaplan AB, som svarat för länsstyrelsens utredning, har funnit att två alternativ skulle ge betydande samhällsekonomiska överskott:

1. Tullinge byggs ut med en fullskalig inrikesflygplats med driftstart år 1992, allmänflyget flyttas till Tullinge och Bromma frigörs för annan exploatering. Utbyggnaden av tredje och fjärde banan på Arlanda skjuts upp minst sex år.

2. Tullinge byggs ut med en fullskalig inrikesflygplats med driftstart år 2002, allmänflyget flyttas till Tullinge och Bromma frigörs för annan exploatering samma år. Utbyggnaden av fjärde banan förskjuts och tas i drift tidigast år 2008.

Skillnaden mellan alternativen är alltså att i 1. byggs Tullinge först, i 2. byggs Arlandas tredje bana först, därefter Tullinge och slutligen eventuellt en fjärde bana. Brommas nedläggning har i båda fallen endast marginell betydelse.

Alternativ 1. beräknas ge en samhällsekonomisk nettovinst på ca 800 milj. kr., beräknat på 25 år, och alternativ 2. ca 500 milj. kr.

Båda alternativen förutsätter en fördelning av den inrikes flygtrafiken mellan Arlanda och Tullinge, vilket medför vissa nackdelar, som påtalats inte minst av flygbolagen. För många resenärer innebär det fördelar. Dessa faktorer ingår delvis i den samhällsekonomiska kalkylen. Några fakta om Tullinges geografiska läge bör dock påpekas:

Närmare en fjärdedel av länets befolkning har mindre än två mils vägavstånd till Tullinge – för Arlanda är motsvarande andel 4%. 93% av samtliga länsbor har mindre än fem mil till Tullinge. Inom detta avstånd täcker Arlanda in endast två tredjedelar av befolkningen, och större delen av Södertörn ligger utanför Arlandas femmilsgräns. En enkät vid Arlanda visar att ca 85% av dem som i dag startar sin resa söder om Stockholms innerstad skulle välja Tullinge om utbudet var detsamma som på Arlanda. Tullinge ligger närmare Stockholms innerstad, målet för de flesta tjänsteresor.

Tre fjärdedelar av inrikesflygets passagerare reser i tjänsten – deras restider innebär kännbara kostnader för deras företag – och det är fler personer som besöker Stockholm än stockholmare som reser ut – frågan om flygplatsens läge berör inte bara Stockholmsregionen.

De alternativ som över huvud taget kan övervägas innebär att Tullinge får en marknadsandel som medger att flygplatsen dimensioneras som en fullskalig inrikesflygplats med jettrafik. Utredarna anser att om man inte kan visa att ett sådant alternativ är samhällsekonomiskt motiverat, kan inte heller en verksamhet i mindre skala försvaras från samhällsekonomiska utgångspunkter beroende på de höga investeringskostnaderna.

Fördelar för Södertörn

En flygplats i Tullinge skulle utgöra en stimulans för Södertörns näringslivsutveckling och bidra till att stärka infrastrukturen i den södra länsdelen. Lokaliseringen av högteknologisk verksamhet till Handen och etableringen av ett bioteknikcentrum i Huddinge är exempel på åtgärder som tillsammans med ett förbättrat vägnät och anläggandet av en flygplats får positiva effekter också på näringslivet.

Bland företagen på Södertörn finns några av länets största arbetsplatser: Alfa-Laval, Saab-Scania, Astra, Teli och Ericsson. Ca 500 000 arbetsplatser ligger närmare Tullinge än Arlanda, och man vet att hälften av alla tjänsteresor startar ifrån arbetsplatsen. Tullinge flygplats skulle bli en tillgång för företagsenheten i hela södra regionen, vilket innebär en pluseffekt vid jämförelse mellan i övrigt likvärdiga alternativ.

Förslag

Mot. 1986/87

T709

Med hänsyn till de utredningsresultat och synpunkter som redovisats anser jag att luftfartsverket bör ges i uppdrag att upprätta ett program för trafikflyget i Stockholmsregionen, utgående från att Tullinge flygplats etableras före byggandet av bana 3 på Arlanda. De omfattande utredningar som gjorts av luftfartsverket, av Tullinge Flygplats AB, av Stockholms läns regionplanekontor, på länsstyrelsens uppdrag av Temaplan AB, m. fl. innebär att ett sådant program kan utarbetas utan dröjsmål.

I samband med planeringen av Stockholmsregionens framtida flygtrafik bör nuvarande koncessionssystem omprövas och en liberalisering komma till stånd.

Hemställan

Med hänvisning till vad som anförts i motionen hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär att luftfartsverket får i uppdrag att utarbeta ett program för trafikflyget i Stockholmsregionen, med utgångspunkten att Tullinge flygplats byggs före Arlanda 3,
2. att riksdagen hos regeringen begär att luftfartsverket får i uppdrag att ta upp överläggningar med Tullinge Flygplats AB beträffande finansieringen av flygplatsen,
3. att riksdagen hos regeringen begär att luftfartsverket får i uppdrag att föreslå en liberalisering av trafikflygets koncessioner.

Stockholm den 22 januari 1987

Gunnel Liljegren (m)