Nr 6

Trafikutskottets betänkande i anledning av motioner rörande utrikesterminalen på Arlanda samt Bromma flygplats, m. m.

Motionerna

I motionen 1973:742 av fru Eriksson i Stockholm m. fl. (s, c, fp, m) föreslås 1. att förslagshandlingar till en utrikesterminalbyggnad på Arlanda flygplats måtte upprättas enligt rundahusprincipen, som framlagts av en arkitektgrupp, och läggas till grund för avgörandet i en jämförelse med den lösning som redan håller på att utarbetas, och 2. att kostnaderna enligt 1. får täckas av det begärda byggnadsanslaget.

I motionen 1973:755 av herr Nilsson i Kalmar m. fl. (s) hemställs att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala sig för att utredningen rörande den framtida lokaliseringen av flygtrafiken vid Bromma flygplats genom tilläggsdirektiv ges i uppdrag att även skyndsamt pröva förutsättningarna för att behålla Bromma och övriga nu befintliga närflygplatser intakta för trafik med tystgående kortfältsflygplan från 1970-talets slut.

I motionen 1973:1360 av herr Håkansson m. fl. (c, fp) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att de sakkunniga med uppdrag att utreda den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats ges sådana tilläggsdirektiv att de får möjligheter att pröva frågan om lokalisering av flygplatser även med beaktande av möjligheterna att utveckla flygplan som inte åstadkommer problem från bullersynpunkt.

Utskottet

Utrikesterminalen på Arlanda

I motionen 1973:742 erinrar motionärerna om att två förslag till ny utrikes termialbyggnad på Arlanda framlagts, dels ett av luftfartsverket och dess konsulter kallat fingerhusförslaget och dels ett som utarbetats av en arkitektgrupp det s. k. rundahusförslaget. Det framhålls att endast luftfartsverkets förslag fått genomarbetas så att förslagshandlingar kan framläggas. Först om förslagshandlingar upprättas för båda alternativen föreligger enligt motionärerna möjlighet att göra en riktig jämförelse mellan de båda förslagen. I sammanhanget har också frågan om sträckningen av banorna på Arlanda och därmed förknippade bullerproblem för närboende aktualiserats. Sträckningen bör av olika skäl ej låsas genom utformningen av terminalbyggnaden. Rundahusförslaget kan emellertid utan större omprojektering eller kostnad enligt motionärerna anpassas till vilka bansträckningar som än väljs, vilket de däremot anser svårligen kan ske med en lösning enligt fingeralternativet. Det nämns

också att årets riksdag kommer att till utformningen av byggnaden anslå 140 milj. kr. och att kostnader för att utarbeta fullständiga förslagshandlingar för rundahuslösningen ryms inom detta anslag.

Mot bakgrund bl. a. härav föreslår motionärerna dels att förslagshandlingar måtte upprättas enligt rundahusprincipen och läggas till grund för avgörandet i en jämförelse med den lösning som redan utarbetas och dels att kostnaderna härför får täckas av det begärda byggnadsanslaget.

Med anledning härav vill utskottet erinra om att frågan om för- och nackdelar hos de båda typerna av lösningar var föremål för en ingående interpellationsdebatt i riksdagens kammare i december förra året. Departementschefen redogjorde därvid utförligt för frågans tidigare behandling. Av redogörelsen framgår bl. a. att luftfartsverket i december 1969 till Kungl. Maj:t överlämnat en översiktlig utredning om Arlandas framtida utbyggnad. För att granska förslaget tillkallade Kungl. Maj:t i januari 1970 särskilda sakkunniga den s. k. Arlandagruppen 70, förkortat Ag 70. Gruppen avlämnade i juli samma år sin rapport som remissbehandlades. I fråga om stationsbyggnadens utformning fann Ag 70 att verkets förslag kunde läggas till grund för det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet. Luftfartsverket inkom i december 1970 med förslag till byggnadsprogram för stationsbyggnaden. Av departementschefens yttrande framgår vidare att Kungl. Maj:t, efter ingående beredning inom kommunikationsdepartementet och sedan överenskommelse träffats med Stockholms läns landsting om bidrag till bl. a. kostnaden för projektering, i januari 1972 meddelat luftfartsverket föreskrifter för det fortsatta utrednings- och projekteringsarbetet avseende stationsbyggnaden. Kungl. Maj:t föreskrev därvid bl. a. att arbetet skulle bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med de förutsättningar som angetts i verkets byggnadsprogram och med beaktande av vad Ag 70 anfört i fråga om möjliga kostnadsbesparande åtgärder. Av redogörelsen framgår vidare att kommunikationsdepartementet någon tid därefter uppvaktats av en arkitektgrupp som utarbetat ett översiktligt förslag till utformning av en stationsbyggnad enligt rundahuslösningen. I skrivelse i maj 1972 hemställde arkitektgruppen att rundahusförslaget skulle läggas till grund för genomförande eller – om det presenterade materialet inte ansågs tillräckligt – att förslaget skulle få föras fram till förslagshandlingsstadiet. Över detta förslag avgavs yttrande i juni av luftfartsverket i samråd med byggnadsstyrelsen. Till yttrandet fogades bl. a. en inom SAS utarbetad promemoria. Verken och SAS var starkt kritiska mot förslaget. SAS ansåg för sin del t. o. m. att förslaget på väsentliga punkter var helt oacceptabelt. Med hänsyn bl. a. härtill och till resultatet av ytterligare beredning inom kommunikationsdepartementet innefattande en samlad funktionell och ekonomisk värdering av rundahusalternativet lämnade Kungl. Maj:t i beslut den 27 juli 1972 arkitektgruppens skrivelse utan åtgärd. Departementschefen framhåller slutligen att han mot bakgrund av den grundliga prövning av rundahusalternativet som skett inte avser att föranstalta om någon ytterligare utredning av detta.

I enlighet med de föreskrifter Kungl. Maj:t meddelade luftfartsverket i

januari 1972 har luftfartsverket den 16 februari i år till kommunikationsdepartementet för Kungl. Maj:ts förnyade prövning överlämnat systemhandlingar för utrikes stationsanläggningen på Arlanda. I verkets skrivelse till Konungen i samband därmed anförs att systemhandlingarna är att betrakta som preliminära förslagshandlingar och att de utgör tillräckligt underlag för en säker kostnadskalkyl.

Av departementschefens ovannämnda anförande i interpellationsdebatten framgår att luftfartsverket och byggnadsstyrelsen innan de bestämde sig för någon viss lösning haft att samla in erfarenheter och synpunkter från olika håll, vilket lett fram till att de förordat fingerförslaget för Arlandas vidkommande. Härav torde framgå att rundahusförslaget kan sägas utgöra en av flera möjliga lösningar på terminalfrågan. Den av departementschefen lämnade redogörelsen utvisar vidare att rundahusförslaget särskilt prövats inom Kungl. Maj:ts kansli och att detta alternativ mot bakgrund av den grundliga prövning som därvid skett inte avses komma att ytterligare utredas.

Utskottet har vid sin prövning givetvis ej haft möjlighet att närmare gå in på det ena alternativets för- och nackdelar i förhållande till det andra alternativets. Med beaktande av den ingående granskning rundahusalternativet underkastats har emellertid ej heller utskottet vid ärendets behandling – även om förslaget kan tänkas innehålla vissa förtjänster – övertygats om nödvändigheten av att ett sådant alternativ ytterligare utreds och prövas. Utskottet utgår från att Kungl. Maj:t och vederbörande myndigheter i den ordning som gäller för handläggning av statliga byggnadsärenden noggrant prövat alla för bedömningen av frågan relevanta faktorer.

Rent allmänt vill utskottet dock framhålla önskvärdheten av att vid byggprojekt av den storlek varom här är fråga bedömningen av olika tänkbara alternativ sker på likvärdiga grunder i enlighet med den procedur som tillämpas för statliga byggnadsprojekt.

Från årets statsverksproposition kan inhämtas att projekteringen av den nya utrikesbyggnaden pågår planenligt och att byggnaden beräknas kunna tas i bruk hösten 1976. Departementschefen har betonat vikten av att arbetet ej försenas. Enligt vad utskottet erfarit har vidare styrelsen för AB Stockholmsregionens Flygplatsinvesteringar – det landstingskommunala bolag som bl. a. svarar för finansieringen av de kommunala åtagandena på Arlanda – uttalat att med hänsyn till den försening av projektet som en omprojektering skulle medföra samt de extra kostnader detta skulle leda till en omprövning av Kungl. Maj:ts beslut om den nya stationsbyggnaden nu ej bör ske.

Vid sitt övervägande av vad sålunda förevarit i ärendet och med beaktande av att fingeralternativet, enligt vad som under hand från luftfartsverkets sida uppgivits ej heller låser den framtida sträckningen av banorna, har utskottet ej funnit sig böra tillstyrka motionen i fråga.

Bromma flygplats, m. m.

I motionen 1973:755 erinras om den 1972 tillsatta utredningen om den framtida lokaliseringen av flygtrafiken vid Bromma flygplats. Motionärerna säger bl. a. att starka skäl talar för att beslut om nedläggning av Bromma och andra närflygplatser inte fattas utan att de miljömässiga och ekonomiska förutsättningarna för fortsatt trafik först noggrant har kartlagts. Särskilt bör enligt motionärerna uppmärksammas att det för närvarande projekteras tystgående kortfältsflygplan i ett flertal länder. Det framhålls att den nya typen av flygplan bygger på förutsättningar att buller- och avgasproblemen i det närmaste helt kan elimineras. Start- och landningsfrekvensen kan dessutom ökas. Mot bakgrund av det anförda bedöms att Bromma flygplats med utnyttjande av kortfältsflygplan skulle få kapacitet att ta emot hela inrikesflyget, i vart fall fram till år 2000. Vidare behöver miljökraven inte längre utgöra hinder för en från trafik- och passagerarsynpunkt praktisk placering vid planeringen av nya inrikesflygplatser runt om i landet. Motionärerna pekar därvid på de ekonomiska fördelarna av att utnyttja redan befintliga flygplatser på angivet sätt. Med hänsyn till vad som anförts hemställs att utredningen om den framtida lokaliseringen av Bromma flygplats genom tilläggsdirektiv ges i uppdrag att även pröva förutsättningarna för att behålla Bromma och övriga nu befintliga närflygplatser intakta för trafik med tystgående kortfältsflygplan från 1970-talets slut.

Mot bakgrund av utvecklingen av tystgående kortfältsflygplan har också i motionen 1973:1360 yrkats att de sakkunniga i den nämnda utredningen ges sådana tilläggsdirektiv att de får möjligheter att pröva frågan om lokalisering av flygplatser även med beaktande av möjligheterna att utveckla flygplan som inte åstadkommer problem från bullersynpunkt.

Utskottet vill i anslutning härtill erinra om att Kungl. Maj:t den 30 juni 1972 tillsatt en utredning om den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats. Denna fråga har bl. a. enligt direktiven till utredningen tagits upp i samband med besvär som anförts över luftfartsverkets beslut att meddela Linjeflyg tillstånd att under en försöksperiod använda jetflygplan av typ Fokker 28 i inrikestrafik. I sitt yttrande över besvären ansåg luftfartsverket att en utredning om avveckling av flygtrafiken på Bromma bör innefatta förutsättningar för bl. a. ett bibehållande av Bromma flygplats för inrikestrafik med nya miljövänligare flygplanstyper. I anslutning härtill anför departementschefen i direktiven att allmänt gäller att flygplatsfrågan i förening med Linjeflygs ansökan att få förnya sin flygmateriel måste prövas mot bakgrund av en samlad bedömning av de olika intressen och faktorer som har betydelse i sammanhanget. Det gäller sålunda bl. a. att på en gång beakta de rimliga miljökrav som berörda delar av Stockholmsregionen kan ställa och samtidigt ta hänsyn till de regionalpolitiska krav på effektiva och snabba flygförbindelser med Stockholmsområdet som landet i övrigt har. En sådan samlad värdering har, säger departements-

chefen, lett till ställningstagandet att flygplansfrågan skyndsamt bör utredas med sikte på en avveckling av flygverksamheten på Bromma på några års sikt.

Departementschefen har sålunda redan vid sin prövning av direktiven för avvecklingen av Bromma flygplats beaktat möjligheterna att i framtiden trafikera platsen med nya miljövänligare flygplan. Utredningsarbetet skall vidare enligt departementschefen energiskt inriktas på att skapa förutsättningar för en snar bortflyttning av flygverksamheten från Bromma. Riktpunkten uppges under alla förhållanden vara att en bortflyttning från Bromma skall ske senast under loppet av år 1978.

Med hänsyn till utvecklingen inom flygtekniken anser utskottet att starka skäl kan anföras för ett bibehållande av närflygplatser över huvud taget. Enligt vad utskottet erfarit råder emellertid på kommunalt håll i Stockholm enighet om att Bromma flygplats skall avvecklas. I detta sammanhang vill utskottet erinra om vissa av 1968 års riksdag gjorda ställningstaganden i hithörande frågor. Därvid framhölls (SU 1968:183, rskr 380) bl. a. att markområden för ytterligare flygplatser i Stockholmsregionen bör reserveras inom ramen för den översiktliga markanvändningsplaneringen inom regionen. Det betonades vidare att den översiktliga markanvändningsplaneringen och trafikfrågorna var huvuduppgifter för det kommunala samarbetet inom regionen. Dessa frågor ansågs böra behandlas i sammanhang med övriga stadsbyggnadsfrågor. Det ansågs vidare angeläget att utredningsarbetet beträffande Stockholms flygplatsfrågor redan från början sker i nära samarbete och kontakt med vederbörande departement och myndigheter ävensom med representanter för trafikutövarna. De sålunda angivna formerna för handläggning av flygplatsfrågorna i Storstockholmsregionen ansågs lämpliga och riktiga bl. a. med hänsyn till fördelningen av uppgifter mellan stat och kommun. Utskottet vill i sammanhanget också erinra om att flygplatsfrågorna blir aktuella även inom den fysiska planeringen.

Mot bakgrund av det anförda och särskilt med hänsyn till den opinion i frågan som råder på kommunalt håll, har utskottet ej ansett sig kunna tillstyrka motionerna såvitt gäller flygverksamheten på Bromma. Utskottet anser sig ej heller kunna tillstyrka ett generellt ställningstagande till övriga befintliga närflygplatser. Utskottet förutsätter emellertid att utvecklingen på området av Kungl. Maj:t och närmast berörda myndigheter noggrant följes samt att eventuellt erforderliga åtgärder i anledning härav vidtas.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. avslår motionen 1973:742,
2. avslår motionerna 1973:755 och 1973:1360.

Stockholm den 16 mars 1973

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lindahl (s), Hjorth (s), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Lindberg (s), Håkansson (c), Östrand (s), Clarkson (m), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Karlsson i Malung (s), Taube (fp) och Magnusson i Tanum (s).

Reservationer

1. beträffande *utrikesterminalen på Arlanda* av herrar Lothigius (m) och Clarkson (m) som anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 2 som börjar med "Med anledning" och på s. 3 slutar med "motionen i fråga" bort ha följande lydelse:

Luftfartsverket har i december 1969 till Kungl. Maj:t överlämnat en översiktlig utredning om Arlandas framtida utbyggnad. För att granska förslaget tillkallade Kungl. Maj:t i januari 1970 särskilda sakkunniga, den s. k. Arlandagruppen 70, förkortat Ag 70, som i juli 1970 fann att luftfartsverkets förslag i fråga om stationsbyggnadens utformning kunde läggas till grund för det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet.

Den framtida utbyggnaden av Arlanda är ett synnerligen kostnadskrävande projekt och vad det gäller stationsbyggnaden finns olika utformningsmöjligheter. Det av Ag 70 rekommenderade s. k. fingerhusalternativet borde och bör vägas mot det s. k. rundahusalternativet. Förespråkare för den senare lösningen hävdar med all rätt att alternativa lösningar till stationsbyggnadens utformning ej har givits den ingående prövning som ärendets vikt och betydelse fordrar.

Finansdepartementets promemoria av 1968 angående handläggning av statliga byggnadsärenden säger: "Objektets utformning och kostnader kan vidare påverkas lättare vid en prövning på förslagshandlingsstadiet. Detta stadium bör således väljas för den förnyade departementala behandlingen av ärendet när osäkerhet råder om hur byggnadsprogrammet skall förverkligas eller om förutsättningarna för byggnadens funktion eller utformning eller när det eljest finns särskilda skäl att anta att den förnyade prövningen kan leda till ändringar av förslaget."

Ag 70 har i sitt ställningstagande till terminalens utformning inte kunnat grunda sig på något renodlat alternativ utöver fingerhuslösning.

När nu ett beslut fattas om ett för landet så viktigt byggprojekt är det nödvändigt att erhålla ett ur alla synpunkter korrekt underlag med likvärdig bakgrund för ställningstagandet. Utan att i och för sig ta ställning för rundahusförslaget, som dock är synnerligen intressant på grund av sin flexibilitet och ändamålsenlighet – särskilt värdefullt är rundahusalternativet för dem som lägger stor vikt vid flygpassagerarnas bekvämlighet – hävdar utskottet bestämt att ett slutgiltigt beslut om stationsbyggnadens utformning på Arlanda icke får fattas utan att förslagshandlingar framtages för rundahusalternativet. Kostnaderna för framtagande av förslagshandlingar för rundahusalternativet är obetydliga i jämförelse med de kostnader som ett illa underbyggt val av fingerhusalternativet i framtiden kan föra med sig.

Utskottet tillstyrker därför motionen 1973:742.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. med bifall till motionen 1973:742 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande utrikesterminalen på Arlanda m. m.,

2. beträffande *Bromma flygplats m. m.*, av herrar Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Taube (fp) som anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Departementschefen har" och slutar med "härav vidtas" bort ha följande lydelse:

Enligt direktiven bör vidare övervägandena om den framtida förläggningen av inrikesflyget förutsättningslöst avse olika alternativa lägen inom regionen. Uppmärksamhet bör i sammanhanget ägnas de möjligheter som Arlanda erbjuder till en samlokalisering av in- och utrikesflyget. Utredningsarbetet skall såvitt gäller Bromma flygplats energiskt inriktas på att skapa förutsättningar för en snar bortflyttning av flygverksamheten från platsen. Riktpunkten uppges under alla förhållanden vara att en bortflyttning skall ske senast under loppet av 1978.

En utflyttning från Bromma till Arlanda skulle som motionärerna framhållit enligt gjorda bedömningar medföra ogynnsamma verkningar för inrikestrafiken på korta och medellånga distanser, eftersom dess linjenät främst bärs upp av resenärer, som i sitt arbete utnyttjar flyget för tidsvinstens skull och därför önskar förflytta sig direkt till tätortens centrum. Detta skulle i sin tur försvåra den regionalpolitiskt motiverade taxesättning som planeras för inrikesflyget och som innebär att långa flygresor skall göras väsentligt billigare genom bl. a. kostnadsomfördelning till korta och medellånga linjer. För långdistansresorna har marktransporterna till och från flygplatser som Arlanda, Härryda och Sturup mindre betydelse. Det syns därför bl. a. ur denna synpunkt lämpligt att reservera flygplatser av nämnda typ för långdistansflyget och ge kort- och medeldistansflyget möjlighet att utnyttja de flygplatser som ligger nära befolkningscentra. Ett effektivt inrikesflyg anses i själva verket utgöra en viktig hörnsten i strävandena att åstadkomma en sådan ökad regional differentiering av bl. a. näringsliv och förvaltningsmässig service som förutsätts i propositionen 1972:111 angående regional utveckling m. m.

De ekonomiska fördelarna att utnyttja redan befintliga flygplatser framstår för utskottet som beaktansvärda. Beslut om nedläggning av Bromma och andra närflygplatser bör därför ej fattas utan att de ekonomiska förutsättningarna för fortsatt trafik först noggrant har kartlagts.

En särskilt betydelsefull fråga i sammanhanget är givetvis flygtrafikens negativa miljöeffekter. Det kan helt naturligt inte accepteras att människor utsätts för bullerstörningar som menligt påverkar deras miljö. Bullret från de stora flygplanen särskilt i samband med start och landning

har också stått i centrum för debatten. Tekniken förändras emellertid och det anses möjligt att i framtiden konstruera flygplan med betydligt lägre bullernivå än för närvarande. Redan år 1980 kommer enligt vissa bedömningar utvecklingen på området att med säkerhet ha nått så långt att bullerfrågorna inte utgör något stort problem vid planering av flygplatser. Inom en inte alltför avlägsen framtid torde det sålunda bli möjligt för inrikesflyget att utan bullerstörningar använda flygplatser lokaliserade intill tätbebyggda områden. Utskottet kan därför i allt väsentligt ansluta sig till vad motionärerna anfört beträffande de nya möjligheter som s. k. tysta kortfältsflygplan öppnar för planeringen av flygplatser i framtiden.

Som framgått av den lämnade redogörelsen för direktiven till utredningen har även luftfartsverket pekat på den möjlighet som utvecklingen av miljövänligare plan kan tänkas innebära för ett bibehållande av Bromma flygplats och ansett att frågan bör utredas.

Prövning av inrikesflygets förläggning bör enligt direktiven förutsättningslöst avse olika alternativa lägen. Enligt utskottets uppfattning måste mot bakgrund av det anförda en sådan prövning också innefatta Bromma flygplats. Utskottet vill vidare erinra om att placeringen av en flygplats för inrikesflyget i Stockholmsområdet med hänsyn till Stockholms betydelse för landsorten i hög grad är en fråga av betydelse även för befolkningen utanför Stockholmsregionen.

Utskottet tillstyrker därför motionerna 1973:755 och 1973:1360 såvitt gäller flygverksamheten på Bromma flygplats.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. i anledning av motionerna 1973:755 och 1973:1360 i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att utredningen rörande den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats genom tilläggsdirektiv ges i uppdrag att även skyndsamt pröva förutsättningarna för att behålla Bromma flygplats med beaktande av möjligheterna att utveckla flygplan som inte åstadkommer problem från bullersynpunkt.

GOTAB 73 3527 S Stockholm 1973