

Nr 92

Kungl. Maj:ts proposition angående anläggande av Göteborg-Landvetter flygplats; given den 29 mars 1974.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, bereda riksdagen tillfälle att avge yttrande över vad föredragande departementschefen anför.

CARL GUSTAF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen redogörs för utbyggnadsplan och ramprogram m. m. för Göteborg-Landvetter flygplats samt för den överenskommelse som med anledning härav — under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande — träffats mellan företrädare för staten och AB Hälaryda Flygplats.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden hållet inför Hans Maj: Konungen i statsrådet den 29 mars 1974.

Närvarande: statsministern PALME, statsråden STRÄNG, JOHANSSON, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, GUSTAFSSON, ZACHRISSON, LEIJON, HJELM-WALLÉN.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *anläggande av Göteborg-Landvetter flygplats* och anför.

Bakgrund

År 1966 tillkallade dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet en sakkunnig att utreda flygplatsfrågan i Göteborgsregionen. Den sakkunnige förordade i sitt betänkande (Ds K 1967: 9), Förslag till ny flygplats i Göteborgsregionen, att en ny flygplats skulle anläggas i trakten av Härryda, 25 km öster om Göteborg, som ersättning för Torslanda.

Efter att luftfartsverket granskat och bearbetat den sakkunniges förslag träffades mellan representanter för staten och AB Härryda flygplats, vari berörda kommunala intressenter ingår som delägare, en preliminär överenskommelse om avveckling av Torslanda flygplats samt anläggande av en ny allmän flygplats i trakten av Härryda, dagtecknad den 14 oktober 1969 och den 13 april 1971. Den nya flygplatsen skulle enligt överenskommelsen i en första utbyggnadsetapp byggas och utrustas med en huvudbana och tvärbana av 3 300 resp. 2 500 m längd, stationsplattform, högintensiv belysning, radiotekniska hjälpmedel inkl. instrumentlandningssystem (ILS) samt stations-, drifts- och trafikledningsbyggnader. Utbyggnaden av flygplatsen skulle ske i huvudsaklig överensstämmelse med en till avtalet fogad tidsplan som innebar att anläggningen skulle tas i drift under år 1977. I enlighet med gällande normer för fördelning av kostnaderna mellan stat och kommun vid investeringar i de statliga primärflygplatserna förband sig AB Härryda Flygplats enligt överenskommelsen att bidra med 37,5 % av anläggningskostnaderna. Kostnaderna beräknades preliminärt till 280 milj. kr. i prisläget den 1 juli 1967.

Efter att frågan om ny flygplats i Göteborgsregionen remissbehandlats anmälde jag i prop. 1971: 1 (bil. 8 sid. 205) att jag, om riksdagen inte hade något att erinra, avsåg att begära Kungl. Maj:ts godkännande

av den preliminära överenskommelsen. Kungl. Maj:t godkände där-
efter överenskommelsen den 16 april 1971 och uppdrog samtidigt åt
luftfartsverket att vidta de åtgärder som enligt överenskommelsen an-
kommer på staten. Sedan luftfartsverket kommit in med förslag till
arbets- och tidsplan för projektet uppdrog Kungl. Maj:t den 5 maj
1972 åt verket att utarbeta och till Kungl. Maj:t redovisa förslag till
utbyggnadsplan för flygplatsen i en första utbyggnadsetapp samt före-
skrev att verket snarast skulle komma in med kostnadsberäkning för
ifrågavarande arbeten.

Luftfartsverket föreslog i skrivelse den 6 juli 1972 att bansystemet
borde få en annorlunda utformning än vad som fastslagits i överens-
kommelsen mellan svenska staten och AB Härryda Flygplats om an-
läggande av flygplatsen. Sålunda föreslog verket — med utgångspunkt i
kompletterande vindobservationer — att bansystemet skulle bestå av
en huvudbana och en parallellbana i stället för av en huvudbana och
en tvärbana. I samband med slopandet av tvärbanan kunde huvud-
banan och parallellbanan vridas medsols 12°, vilket innebar fördelar
från bullersynpunkt för Lerums kommun.

Luftfartsverket inkom den 28 september 1973 till Kungl. Maj:t med
förslag till utbyggnadsplan m. m. för flygplatsen. Inom ramen för ut-
byggnadsplanen redovisades två alternativa förslag till ramprogram för
den första utbyggnadsetappen. Eftersom det av flera skäl bedömdes yt-
terst angeläget att flygplatsen kan tas i drift så snart som möjligt och
eftersom påbörjande av markarbetena inte föregriper valet av utbyggnads-
alternativ, medgav Kungl. Maj:t den 26 oktober 1973 att mark-
arbetena fick påbörjas i avvaktan på ärendets slutliga prövning.

Luftfartsverkets förslag till utbyggnadsplan och ramprogram m. m.

Enligt utbyggnadsplanen skall flygplatsens två parallellbanor orien-
teras i nordost-sydvästlig riktning. Den västra banan skall byggas ut
först. Avståndet mellan bansystemets två parallellbanor är 1600 m,
vilket medger samtidiga landningar under instrumentväderförhållanden.
De båda banorna förbinds med tvärtaxibanor dels ungefär vid mitt-
punkterna, dels vid de norra banändarna. I området som bildas mellan
banorna och taxibanorna skall passagerarterminal, godsterminal, drift-
byggnader, hangarbyggnader m. m. uppföras. Tillfartsvägen till flyg-
platsen kommer att utgå från riksväg 40 (Göteborg—Borås) och dras
in till flygplatsen ungefär mitt emellan banorna. Riksväg 40 planeras
vara utbyggd till motorväg på delen Göteborg-flygplatsen vid flyg-
platsens färdigställande.

Den första utbyggnadsetappen dimensioneras för den prognostiserade
trafikvolymen år 1982 innebärande 2,4 milj. ankommande och avre-
sande passagerare. Som jämförelse kan nämnas att trafiken under

budgetåret 1972/73 på Torslanda uppgick till ca 1 milj. passagerare.

Med utgångspunkt i utbyggnadsplanen har luftfartsverket redovisat två alternativa förslag till ramprogram för den första utbyggnadsetappen av flygplatsen. Ramprogrammet innehåller bl. a. ett preliminärt byggnadsprogram för passagerarterminalen. De båda alternativen skiljer sig åt i fråga om passagerarterminalens utformning och lokalisering. I fråga om passagerarterminalens utformning har i första alternativet skisserats en anläggning bestående av en centralkropp med två plattformspirer som vid full utbyggnad har plats för tio brygganslutna flygplan vardera. I det andra alternativet har fyra uppställningsplatser förutsatts bli försedda med fast brygganslutning till passagerarterminalen medan övriga platser lokaliseras på avstånd från terminalen, varvid anslutning till terminalen sker med s. k. rullande höj- och sänkbara väntrum (mobile lounges). Genom en starkare koncentration av anläggningarna i det andra alternativet har kostnaderna för såväl markarbeten som försörjningsåtgärder avsevärt kunnat nedbringas.

De båda alternativen har kostnadsberäknats till 471 resp. 400 milj. kr. enligt prisnivån den 1 januari 1973 med tidpunkter för färdigställande den 1 september 1978 resp. den 1 oktober 1977. Luftfartsverket förordar det senare alternativet.

Avtal med regionala intressenter

Mellan staten och AB Hälaryda Flygplats har en tilläggsöverenskommelse, dagtecknad den 22 och den 25 mars 1974, till den tidigare redovisade överenskommelsen träffats. I tilläggsöverenskommelsen förklarar sig parterna överens om att flygplatsen i den nu aktuella första etappen skall byggas och utrustas med en huvudbana av 3 300 m längd, taxibanor till huvudbanan, stationsplattform, belysningsanläggning med högintensiv ban- och inflygningsbelysning — kategori II — radiotekniska hjälpmedel inkl. ILS — kategori II — stations-, drifts- och flygledningsbyggnader, vägar och parkeringsplatser. Utbyggnaden skall vidare ske enligt en till avtalet fogad tidsplan, som bl. a. innebär att flygplatsen skall tas i drift den 1 oktober 1977.

Utformningen av den första etappen vad gäller anläggningar och områden för passageraravveckling, driftsfunktioner, godshantering, hangarverksamhet m. m. framgår i princip av en till avtalet fogad karta.

Den överenskomna utformningen utgår ifrån det av luftfartsverket förordade alternativet. Gods- och hangarområdets byggnadszon har emellertid utökats från 18 000 till 28 800 m², vilket bl. a. ger utrymme för en väsentlig expansion av godshanteringen. En skiss över flygplatsens utformning i den första utbyggnadsetappen, som bl. a. visar gods- och hangarområdets utökning, torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga*. Vidare har bl. a. antalet platser för anslutning av

flygplan direkt vid passagerarterminalens front utökats från fyra till sex, vilket medger brygganslutning även för flygplan i inrikes trafik. Utbyggnadsplanen för flygplatsen omfattar en 2 800 m lång parallellbana till den första banan. Parallellbanan skall kunna förlängas till 3 000 m.

Kostnaderna för arbetena beräknas till preliminärt 400 milj. kr. enligt prisnivån den 1 januari 1973.

I likhet med vad som gällde för den ursprungliga överenskommelsen förutsätter den nu träffade tilläggsöverenskommelsen att de kommuner och landsting, som ingår som intressenter i bolaget genom lagakraftäggande beslut godkänner en förbindelse att svara för bolagets förpliktelser enligt tilläggsöverenskommelsen i den mån bolaget inte förmår fullgöra dem. Jag avser därför att, när denna förutsättning är uppfylld och om riksdagen inte har något att erinra, begära Kungl. Maj:ts godkännande av tilläggsöverenskommelsen. Om flygplatsen planmässigt skall kunna tas i drift den 1 oktober 1977 måste emellertid de redan påbörjade arbetena fortgå utan avbrott. Det är därför min avsikt att — i avsakta på nämnda godkännanden — föreslå Kungl. Maj:t att uppdraga åt luftfartsverket att fortsätta arbetena med projektet i enlighet med de riktlinjer som angetts i tilläggsöverenskommelsen.

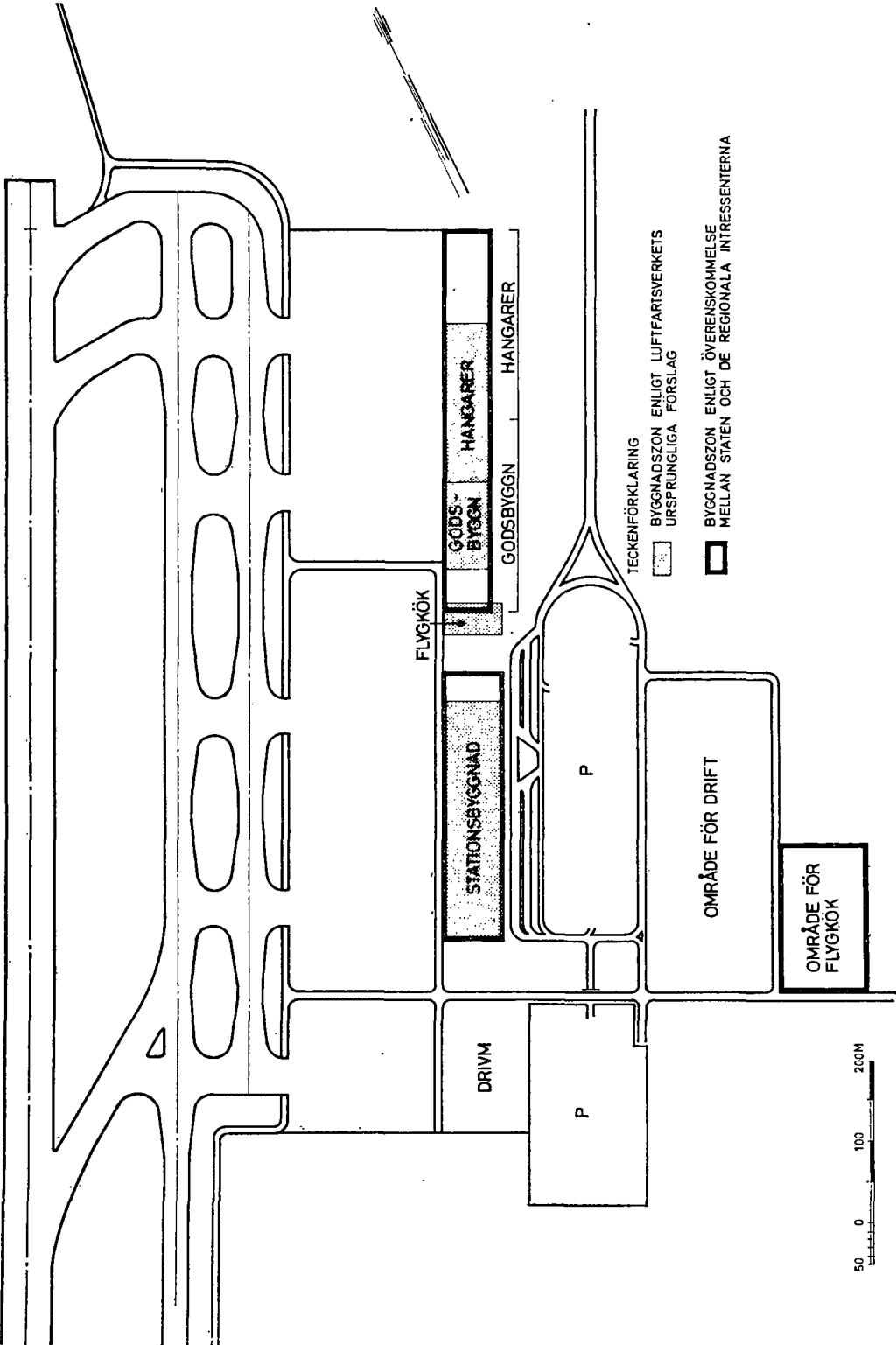
Jag hemställer att Kungl. Maj:t bereder riksdagen tillfälle

att avge yttrande över vad jag i det föregående har anfört om anläggande av Göteborg-Landvetter flygplats.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Agneta Heide



Flygplatsens utformning i den första utbyggnadsetappen