

Regeringens skrivelse

1981/82:36

om investeringar på Arlanda flygplats;

beslutad den 15 oktober 1981.

Regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES FILMSTEDT

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisas ett modifierat förslag av luftfartsverket och flygbolagen till de investeringar på Arlanda flygplats som behöver genomföras för att jettrafiken skall kunna överföras från Bromma till Arlanda. Det konstateras att det modifierade förslaget rymms inom de av riksdagen tidigare fastlagda kostnads- och tidsramarna och därför bör kunna läggas till grund för den fortsatta planeringen för ett samlat inrikesflyg på Arlanda flygplats.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1981-10-15

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Asling, Söder, Johansson, Wirtén, Andersson, Boo, Petri, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrlund, Molin.

Föredragande: statsrådet Elmstedt

Skrivelse om investeringar på Arlanda flygplats

Bakgrund

Med anledning av pröp. 1980/81:30 om Bromma och Arlanda flygplatser m. m. jämte motioner beslutade riksdagen den 17 december 1980 att jettrafiken på Bromma flygplats snarast möjligt skall flyttas till Arlanda, dock senast under andra halvåret 1982 (TU 1980/81:8, rskr 1980/81:105).

I proposition 1980/81:134 den 26 februari 1981 om investeringar på Arlanda flygplats m. m. föreslogs att medel anvisas för investeringar på Arlanda så att en utflyttning av Linjeflygs verksamhet i enlighet med riksdagens beslut skall kunna genomföras. Med anledning av propositionen och framlagda motioner noterade trafikutskottet (TU 1980/81:28) att överläggningar förevarit mellan luftfartsverket, Scandinavian Airlines System (SAS) och Linjeflyg AB (LIN) om den lämpligaste lösningen av terminalfrågorna på Arlanda. I en skrivelse till utskottet den 27 april 1981 hade verket lämnat en redovisning för dessa överläggningar.

Utskottet konstaterade att utredningsarbetet kommit så långt att en till synes tillfredsställande lösning av terminalfrågan kunnat presenteras. Likhet med luftfartsverket och flygbolagen fann också utskottet att det s.k. T3-alternativet (det nuvarande inrikesområdet) av såväl trafikala och ekonomiska som andra skäl borde avvisas samt att det s. k. A70-alternativet (Arlanda International) med en minipir för chartertrafiken framstod som den bästa lösningen för utvecklingen av inrikesflyget på längre sikt. Med sistnämnda alternativ skulle turtätheten i bussförbindelserna med city kunna förbättras, vilket i realiteten skulle innebära kortare restid.

Utskottet ansåg att luftfartsverkets och flygbolagens förslag var väl ägnat att tillgodose de önskemål och behov som föreligger från såväl luftfartsver-

kets som flygbolagens sida samt att förslaget kunde godtas också från ekonomiska och investeringsmässiga synpunkter. Utskottet föreslog därför att luftfartsverkets förslag skulle läggas till grund för beslut i frågan. Behovet av en minipir borde dock enligt utskottet utredas ytterligare.

Utskottet tillstyrkte att regeringen – inom ramen för de för budgetåren 1980/81 och 1981/82 beräknade investeringsmedlen 21,5 milj. kr. – gav luftfartsverket i uppdrag att påbörja arbetena med den av utskottet förordade inrikesterminalen på Arlanda flygplats. Vidare fann utskottet att det borde ankomma på regeringen att fatta de beslut eller i övrigt vidta de åtgärder som befinner påkallade för förslagens genomförande samt att till riksdagen återkomma med en redovisning härför.

Att en lösning enligt A70-alternativet skulle innebära en senare utflyttning av LIN än vad riksdagen tidigare beslutat om godtogs av utskottet med hänvisning till att totallösningen därigenom skulle bli bättre. Utskottet betonade dock vikten av att projektet genomförs med största möjliga skyndsamhet och att målsättningen såsom luftfartsverket framhållit bör vara att verksamheten skall vara i operativ drift under andra halvåret 1983.

Ett genomförande av de förordade investeringarna förutsätter enligt utskottets uppfattning att Stockholms läns landsting i överensstämmelse med tidigare riksdagsbeslut och uttalanden i proposition 1980/81:134 fullgör sin bidragsskyldighet och bidrar med 37,5 % av kostnaderna för investeringarna.

Trafikutskottet hemställde att riksdagen som sin mening skulle ge regeringen till känna vad utskottet sålunda anfört beträffande lösningen av terminalfrågan på Arlanda m. m., och riksdagen beslöt senare i enlighet med vad trafikutskottet hade anfört (rskr 1980/81:397).

Efter riksdagens beslut har luftfartsverket tillsammans med SAS och LIN ytterligare studerat alternativa lösningar av terminalfrågan. I en skrivelse till regeringen den 21 september 1981 föreslår luftfartsverket i samråd med SAS, LIN och Scanair med ändring av vad verket tidigare framfört bl.a.

att inrikesflygets lokalisering skall ske i en ny inrikesterminal placerad söder om Arlanda International (A 70), C-läge

att utrikesverksamheten (linjefart och charter) skall bedrivas i Arlanda International som hittills, varvid en C-pir för charter inte behövs.

Luftfartsverkets skrivelse bör fogas som bilaga till regeringsprotokollet i detta ärende.

Av luftfartsverkets skrivelse framgår att det nya förslaget till lösning av terminalfrågan ryms inom den kostnadsram – 150 milj. kr. – som riksdagen tidigare godtagit. För innevarande budgetår beräknar verket att det erfordras 21 milj. kr., vilket belopp riksdagen tidigare har anvisat. Luftfartsverket förutsätter att de merkostnader som föranleds av ökad standard och av att inrikesflygets specifika krav tillgodoses täcks av de intressenter som rest krav i dessa avseenden. Luftfartsverket har därför träffat en överenskommelse med SAS om finansiering av den merutgift som

kan bli aktuell utöver en grundinvestering om 150 milj. kr.

Enligt luftfartsverket bör båda alternativen till terminallösning medge att riksdagens beslut om utflyttning under andra halvåret 1983 kan genomföras. Det senaste förslaget är dock i detta avseende enligt verket det säkraste.

Överenskommelse har den 1 september 1981 träffats mellan företrädare för staten samt Stockholms och Uppsala läns landsting om att avtal skall träffas mellan staten och AB Stockholmsregionens flygplatsinvesteringar om investeringar på Arlanda flygplats inom en kostnadsram av totalt 167,9 milj. kr. Vid överläggningarna var parterna införstådda med att terminallösningen kunde komma att förändras.

Föredraganden

Jettrafiken på Bromma skall enligt beslut av riksdagen överföras till Arlanda. Målsättningen är att verksamheten skall vara i operativ drift på Arlanda under andra halvåret 1983. Riksdagen har också med hänvisning till utredningar som överlämnats av luftfartsverket och flygbolagen till trafikutskottet tagit ställning för en viss lösning av inrikesflygets lokalisering på Arlanda. Luftfartsverket har därefter i samråd med flygbolagen i en skrivelse till regeringen föreslagit en viss modifiering av sitt tidigare förslag. Det senaste förslaget ryms inom de av riksdagen fastställda kostnads- och tidsramarna. Medelsbehovet för innevarande budgetår tillgodoses av de medel - 21,5 milj. kr. - som riksdagen tidigare anvisat för ändamålet. Mot bakgrund härav har jag inget att erinra mot att luftfartsverkets och flygbolagens senaste förslag till terminallösning läggs till grund för den fortsatta planeringen för ett samlat inrikesflyg på Arlanda flygplats. Jag avser senare föreslå regeringen att uppdra åt luftfartsverket att påbörja de erforderliga arbetena. De inledande arbetena är oberoende av vilken terminallösning som väljs.

Jag har för avsikt att återkomma till regeringen med en slutlig redovisning av åtgärder och totalkostnader för jettrafikens överföring från Bromma till Arlanda. Denna redovisning kommer att lämnas i anslutning till mina förslag till nya luftfartspolitiska riktlinjer.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört i det föregående om investeringar på Arlanda flygplats.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar i enlighet med hans hemställan.



Datum
1981-09-21
Ett datum

Beteckning
F 33/80-0401
Ett beteckning

Huvuduppgift

Svarstidspunkt

Till Regeringen
(Kommunikationsdepartementet)

KOMMUNIKATIONSDEP. Registratören	
Ink	1981-09-21
Dnr.	1167/81

Ändrad terminallösning på Stockholm-Arlanda flygplats

Med anledning av vad luftfartsverket (Lfv) framförde i skrivelse 1981-06-09 redovisar verket härmed fortsatta överväganden och förslag till vissa ändringar av terminallösning på Arlanda flygplats.

1. Bakgrund

Med anledning av riksdagens beslut 1980-12-17 att flytta jettrafiken på Bromma flygplats till Arlanda flygplats har olika alternativa lokaliseringar för inrikesflyget på Arlanda studerats.

I samarbete med SAS och LIN har Lfv under våren 1981 studerat följande terminalalternativ, nämligen

Inrikes i pir A, utrikes linjefart i pir B, charter i ny mindre pir (pir C)

Inrikes i pir A, utrikes linjefart i pir B, charter i gamla charterhallen

Inrikes i pir B, utrikes linjefart i pir A, charter i gamla charterhallen

Inrikes i pir A, utrikes linjefart i pir B, charter i T3

Inrikes i pir B, utrikes linjefart i pir A, charter i T3

Inrikes i pir C, utrikes linjefart i pir A, charter i pir B

Med de förutsättningar som då gällde visade sig det första alternativet med inrikestrafiken i pir A osv mest fördelaktigt. Lfv redovisade detta bl a i skrivelse till riksdagens trafikutskott 1981-04-27.

LUFTFARTSVERKET

1981-09-21

F 33/80-0401
sida 2

Samtidigt har SAS och LTN i gemensam skrivelse till trafikutskottet förklarat att SAS/LIN tveklöst förordar Pir A för inrikesflyget.

Riksdagen beslutade 1981-06-03 i enlighet med detta förslag. Behov av en C-pir skulle dock utredas vidare. Målsättningen bör enligt beslutet vara att verksamheten skall vara i operativ drift under andra halvåret 1983. I beslutet förutsattes vidare att landstinget fullgör sin betalningsskyldighet enligt tidigare riksdagsbeslut.

Lfv har tillsammans med SAS och LIN ytterligare studerat alternativen och i skrivelsen till regeringen 1981-06-09 redovisat förslag till terminallösning, vilken i korthet innebar

att all inrikes linjefart lokaliseras till pir A i A70

att utrikes linjefart slyttas från pir A till pir B i A70

att utrikes charterverksamhet förläggs till en nyuppförd pir söder om A70 (pir C) samt i mån av ledig kapacitet även delvis till pir B och

att LIN:s utflyttning kan ske i slutet av 1983.

I skrivelsen angavs att investeringsutgiften för Lfv fram till utflyttningstillfället uppskattats till ca 150 milj kr i prisläge 1981-01-01. Verket framhöll också att investeringar i den storleksordningen som här är fråga om inte inrymms i verkets 10-årsplan för resultatutjämning. För att denna skall kunna innehållas krävs sannolikt viss justering av verkets taxor, avgifter eller andra åtgärder utöver vad som redan är inlagt i planen.

2. Fortsatta överväganden

Lfv har under sommaren utarbetat program för den föreslagna lösningen. Verket har i olika sammanhang redan tidigare uttryckt oro bl a för den underskattning av driftkostnaden som flygbolagen kan ha gjort. SAS, LIN, verket och övriga har därför ytterligare analyserat vilka driftkostnadsmissiga konsekvenser som uppstår. Även de olika intressenternas investeringsbehov har närmare kartlagts inte minst mot bakgrund av att SAS nya strategi börjat ta form. Under sommarens arbete har bl a framkommit

att inrikestrafikens ytbehov m m har reducerats sedan i våras, vilket väsentligt förändrat dimensioneringsförutsättningar och därmed också minskat tidigare antagna investeringsvolymen och

att nyttjarnas driftkostnader kan befaras bli avsevärt högre än vad man tidigare räknat med.

Synpunkter har framförts till Lfv i skrivelser från Airline Operators' Committee (AOC) på Arlanda och flera charterflygföretag samt vid möte med Researrangörsföreningen i Sverige (RIS). Samtliga har reserverat sig mot beslutet att bygga om Arlanda International för delvis inrikestrafik. I stället förordas att en separat inrikesterminal anläggs.

Även från SAS' nuvarande företagsledning har framförts tveksamhet mot förslaget.

Mot bakgrund framför allt av förändringar i förutsättningar men i viss mån även framförda synpunkter beslutade sig SAS, LFN och Lfv för att gemensamt åter jämföra alternativa terminallösningar.

3. Alternativa terminallösningar

Med de nya förutsättningarna som bakgrund har två huvudalternativ jämförts, nämligen

Alt 1. Gällande förslag enligt tidigare med bl a utbyggnad av en charterpir.

Alt 2. Anläggandet av en ny inrikesterminal.

Här finns det i princip två olika lokaliseringalternativ

- a) söder om A70 (läge C)
- b) omedelbart öster om A70 (läge O)

Det senare alternativet (läge O) har behandlats översiktligt på grund av att bl a investeringsvolymen bedömts bli väsentligt högre samt att trafikavvecklingen till och från rampområdet inte kan ske på ett acceptabelt sätt.

3.1 Investeringskillnader

Vid tidigare kalkylmässiga jämförelser har totala investeringsbehovet redovisats för perioden 1983-2000. För de nu studerade alternativen har följande sammanställning av investeringsutgifter gjorts.

Beloppen i tabellen skall endast användas vid en kalkylmässig jämförelse. Alternativen är räknade på samma sätt men innefattar inte samtliga kostnader. Således tillkommer byggherrens administrativa kostnader, räntor under byggnadstiden, moms, anslutningsavgifter, avgifter till myndigheter och oförutsatt. Som exempel kan nämnas att Lfv på grundval av det framtagna programmet beräknat totalkostnaden för alt 1 (charterpir) till ca 158 milj kr fram till år 1983.

Investeringsutgifter på Arlanda 1983-2000

(Milj kr i prisnivå 1981-01-01)

	Charterpir				Totalt	Inrikesterminal		
	Lfv	SAS	LIN	Övr		Lfv	LIN	Totalt
1983	148,6	9,4	28,0	1,5	187,5	203,4	61,0	264,4
1985	50,0	-	5,0	-	55,0	10,0	-	10,0
1990	59,0	-	-	-	59,0	19,0	-	19,0
1995	12,0	-	-	-	12,0	12,0	-	12,0
2000	<u>11,0</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>11,0</u>	<u>11,0</u>	<u>-</u>	<u>11,0</u>
TOTALT	280,6	9,4	33,0	1,5	324,5	255,4	61,0	316,4

För alt 1 (charterpir) har Lfv program använts som underlag. Expansion sker efter hand som behov uppstår.

Som grund för alt 2 (inrikesterminal) har en lösning med en tvåplansterminal och passagerarbryggor använts vid den kalkylmässiga jämförelsen. De totala investeringsutgifterna under aktuell tidsperiod är således likvärdiga.

En lösning med enplansbyggnad utan bryggor har beräknats kunna inrymmas inom de ca 158 milj kr, som Lfv tidigare redovisat. Här ingår då utrymmen för de operativa verksamheten medan lokaler för LIN flygavdelning osv inte ingår. Utrymmen för rampgarage förutsätts inrymmas i den tillsynshangar som LIN avser uppföra invid inrikesterminalen.

Kostnader som bedöms vara lika stora i båda alternativen har inte tagits med vid kalkyljämförelsen. Exempel på sådana är vinklade avfarter, åtgärder för KAT II-standard, flyttningskostnader för inrikes-trafiken, inrikes fraktbyggnad, utrikes fraktbyggnad och LIN huvudkontor.

3.2 Driftkostnadsskillnader

De skillnader i driftkostnader som redovisas i följande sammanställning består dels av poster som är väl beräknade och definierade, dels av poster som har karaktär av uppskattning.

	<u>1983</u>	<u>1985</u>	<u>1990</u>	<u>2000</u>
Ifv.	-4,3	-2,1	-	-
Utrikes linjefart				
taxning	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0
sortering m inrikes +	(1,0/2,0)	(1,0/2,0)	(1,0/2,0)	(1,0/2,0)
Utrikes charter				
taxning	- 2,5	-2,0	-1,5	-1,5
Scanair	- (1,0/4,0)	-(1,0/2,0)	-	-
Övriga	- (1,0/4,0)	-(1,0/2,0)	-	-
Inrikes				
taxning	+2,6	+2,6	+2,6	+2,6
bogsering	-1,0	-1,0	-1,0	-1,0
produktionsbortfall	-1,5	-1,5	-1,5	-1,5
incheckning	-2,0	-2,0	-2,0	-2,0
Hangar tekn underhåll				
hangarhyra	-8,8	-8,8	-8,8	-8,8
drift LTN hangar	+3,0	+3,0	+3,0	+3,0
RIS-gruppen	-2,0	-	-	-
<hr/>				
Summa flygtrafiksektorn	-(19 - 24)	-(14 - 17)	-(9 - 11)	-(9 - 11)
Övriga				
tullverket	-1,6	-1,6	-1,6	-1,6
SL	+0,5	+0,5	+0,5	+0,5
polisen	+ (0,5-1,0)	+ (0,5-1,0)	+ (0,5-1,0)	+ (0,5-1,0)
<hr/>				
Summa övriga	-(0 - 0,5)	-(0 - 0,5)	-(0 - 0,5)	-(0 - 0,5)

Ingen analys har hunnit göras i vilken utsträckning driftkostnaderna kan minskas genom att t ex tidigare- lägga vissa investeringar (t ex förbindelsegång, rampytor) eller genom andra åtgärder som kan reducera de förväntade driftkostnadsökningarna. I några fall har dock en grov bedömning gjorts och i dessa fall har därför intervall angivits. Detta gäller bl a de kostnader som charterflygföretagen uppgett.

I takt med att charterpiren byggs ut och kan ta en allt större del av chartertrafiken så minskar också driftkostnadsskillnaderna. Detta gäller såväl för charterflygföretagen som för Lfv.

Trots viss osäkerhet i materialet bedömer Lfv att driftkostnaderna är åtminstone 10-15 milj kr lägre i alternativet inrikesterminal under de första åren efter utflyttningen.

3.3 Kvalitetsbedömning

Fördelen med en inrikesterminal är att anläggningen kan anpassas direkt för inrikestrafik med dess speciella behov och krav, t ex snabb passagerar- och bagagehantering. Detta gäller oavsett om enplans- eller tvåplansterminal väljs. I det andra alternativet avses inrikesflyget använda anläggningar ursprungligen utformade för utrikestrafik.

Charterpiralternativet har stora kvaliteter om särskild hänsyn tas till ett långsiktigt perspektiv. Expansionsutrymme finns inom överskådlig tid för såväl inrikes- som för utrikestrafiken. En inrikes- terminal i C-läge ger mer begränsade expansions- möjligheter. En charterpir kan också expandera efter behov medan en inrikesterminal måste dimensioneras för visst framtida behov redan i inledningsskedet.

Driftekoniskt skiljer sig alternativen främst under de första åren efter utflyttningstillfället, vilket redovisats under avsnitt 3.2.

Störningskostnaderna är olika för de båda förslagen från våren 1983 till vintern 1983/84. Vid val av charterpir sker under denna tid omfattande stegvisa ombyggnader i A70 samtidigt som den normala driften pågår i byggnaden. Chartertrafiken kommer att få vid- kännas vissa störningar från april till augusti 1983. Utrikes linjetrafik får från juni till augusti 1983 vissa störningar i och med att ombyggnadsarbetena i A-piren pågår samtidigt som verksamheten är av

normal omfattning. Problem kan förutses med bagagehanteringen för hela A70, dels under tiden när systemet byggs om, dels under intrimningstiden. De störnings- och engångskostnader som kommer att uppstå är inte möjligt att ange.

Väljs en inrikesterminal blir det inga störningar för utrikestrafiken eftersom ombyggnaderna i A70 inte blir aktuella.

3.4 Tidplan

Båda lösningarna, charterpir och inrikesterminal, bör medge att riksdagens beslut om utflyttning under andra halvåret 1983 kan innehållas. Inrikesterminalalternativet innebär dock i detta avseende den största säkerheten av de båda alternativen.

För att klara denna tidpunkt måste programarbete, projektering, upphandling, produktion och driftsättning genomföras på sådant sätt att aktiviteterna sker samtidigt.

En C-terminal fordrar att nuvarande personalparkering måste flyttas. Anläggningsarbetena för detta måste påbörjas omkring 1981-10-01.

För att de av lfv angivna tiderna skall kunna innehållas krävs att erforderliga beslut fattas omgående. Den tid som förloras i starten kan inte inarbetas senare.

4. Finansiering

4.1 Statens överenskommelse med landstingskommun

Staten har förhandlat med Stockholms läns landsting och Uppsala läns landsting angående investeringsbidrag för investeringar på Arlanda flygplats. Överenskommelse har därvid träffats mellan parterna i protokoll 1981-09-01 om ett totalbelopp på 169 milj kr, varav 161 milj kr avser investeringar för terminallösning (inkl vinklade avfarter).

Vid förhandlingen var parterna införstådda med att terminallösningen kan komma att förändras.

4.2 Lfv överenskommelse med SAS om finansiell medverkan

För utförande av terminalanläggning på Arlanda kommer lfv enligt ovan att disponera ca 150 milj kr (exkl vinklade avfarter). För den ökade standard och tillgodoseendet av inrikesflygets specifika krav i övrigt på terminallösning förutsätts att den därav föranledda merkostnaden täcks av de intressenter som ställt dessa krav.

En överenskommelse har därför 1981-09-18 träffats med SAS, som även företräder LIN och Scanair, om finansiering av den merutgift som blir aktuell utöver ovan angivna grundinvestering. Genom denna lösning av finansieringsfrågan finns nu förutsättningar att lösa inrikesflygets terminalbehov på ett sätt som eliminerar de olägenheter som fanns med tidigare förslag.

5. Förslag

Lfv får härmed med anledning av som ovan anförts och i samråd med SAS, LIN och Scanair med ändring av vad verket tidigare framfört i skrivelsen 1981-06-09 föreslå regeringen

att inrikesflygets lokalisering skall ske i en ny inrikesterminal placerad söder om Arlanda International (A70), C-läge,

att utrikesverksamheten (liniefart och charter) använder Arlanda International som hittills, varvid en C-pir för charter inte behövs,

att utflyttning av LIN kan ske enligt tidigare beslut, d v s senast under andra halvåret 1983,

att statens och landstingskommunens andel av investeringsutgiften i prisläge 1981-01-01 anges till ca 150 milj kr enligt överenskommelsen i protokollet 1981-09-01.

Samråd har underhand förevarit med Stockholms läns landsting och Uppsala läns landsting genom förmedling av Stockholmsregionens flygplatsinvesteringar AB.

6. Hemställan

Lfv hemställer att regeringen

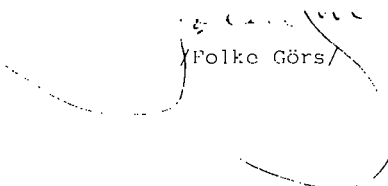
dels godkänner förslaget till terminallösning på Arlanda flygplats som anges i avsnitt 5 ovan i anledning av att jettrafiken på Bromma flygplats skall kunna flyttas till Arlanda flygplats i slutet av år 1983 och

dels ställer 21 milj kr till verkets förfogande för budgetåret 1981/82 för uppförande av en ny inrikesterminal på Arlanda flygplats.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Jan Eriksson och styrelseledamöterna Anitha Bondestam, Evert Båge, Nils Hjorth, Torsten Lindström och Sture Palmgren i närvaro av personalrepresentanten Alf Månsson. Föredragande har varit driftdirektören Folke Görs, varjämte administrative direktören Jan Danielsson, t f trafikdirektören Åke Gustafsson, flygsäkerhetsdirektören Lars-Erik Nordström, ekonomidirektören Georg Westlund och planeringsdirektören Hans Wigardt har deltagit i ärendets handläggning.

För generaldirektören

Y


Folke Görs

