

Tisdagen den
22 april 1980

Tisdagen den 22 april

Kl. 15.00

Förhandlingarna leddes av tredje vice talmannen.

*Anmälan om
kompletteringsval
till riksdagens
revisor*

§ 1 Anmälan om kompletteringsval till riksdagens revisorer

TREDJE VICE TALMANNEN:

Som ny revisor efter Gudrun Sundström har socialdemokratiska riksdagsgruppen anmält nuvarande suppleanten Kjell Nilsson och som ny suppleant Yngve Nyquist.

*Om trafiken på
järnvägslinjen
Uppsala–Stock-
holm*

Tredje vice talmannen förklarade valda för återstoden av riksdagens innevarande valperiod till

revisor

Kjell Nilsson (s)

suppleant

Yngve Nyquist (s)

§ 2 Justerades protokollet för den 14 innevarande månad.

§ 3 Om trafiken på järnvägslinjen Uppsala–Stockholm

Kommunikationsministern ULF ADELSONH erhöll ordet för att besvara Jörgen Ullenhags (fp) den 8 april anmälda fråga, 1979/80:408, och anförde:

Herr talman! Jörgen Ullenhag har frågat mig vilka kortsiktiga och långsiktiga åtgärder som kommer att vidtas för att förbättra förhållandena för de tusentals tågpendlarna mellan Uppsala och Stockholm.

Trängsel på kollektiva kommunikationsmedel liksom på inftarerna är i högtrafik en vanlig företeelse i storstadsområden. För järnvägens del har situationen försvårats genom att den i och för sig glädjande ökningen av persontrafiken medfört vagnbrist. Denna har i vissa fall lett till större trängsel och mindre bekvämlighet på tågen. Därtill kommer att tågen varit mer än vanligt försenade under en tid – bl. a. till följd av många lokskador. Trafiken mellan Stockholm och Uppsala liksom annan trafik har drabbats av dessa problem.

En särskild utredning inom SJ studerar vilka åtgärder som skall vidtas för att komma till rätta med de ökade förseningarna. De investeringsanslag som beviljats SJ har inneburit att SJ kunnat beställa nya lok och personvagnar

*Om trafiken på
järnvägslinjen
Uppsala–Stock-
holm*

som nu levereras. I avvaktan på att vagnbristen skall hävas har SJ valt att i första hand sätta in de sämre vagnar som måste användas på sträckor med relativt korta restider. Jag förutsätter att de åtgärder som SJ vidtar och leveranserna av de nya loken och vagnarna kommer att minska förseningarna och successivt höja vagnarnas standard och tågens kapacitet. Det kommer även trafiken på sträckan Uppsala–Stockholm till del.

JÖRGEN ULLENHAG (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min fråga.

Enligt senaste folkräkningen 1975 pendlade närmare 5 000 människor från Uppsala kommun till Storstockholm, och över 1 000 var inpendlare från Stockholm till Uppsala.

Vi hade alltså i mitten av 1970-talet omkring 6 000 som pendlade mellan Uppsala och Stockholm. I dag är antalet sannolikt betydligt högre. Huvuddelen av alla som pendlar använder sig av tågförbindelserna.

Det är därför mycket viktigt att denna pendeltrafik fungerar bra. Tyvärr – och det har kommunikationsministern varit inne på – har under de senaste åren tågtrafiken mellan Uppsala och Stockholm tidvis drabbats av störningar. Förliden vinter har förseningar förekommit, även om det i sanningens namn skall sägas att det skett i betydligt mindre utsträckning än förra vintern. Fortfarande har dock många passagerare inte fått sittplats vid högtrafik. Eftersom det är en lång resa blir detta ett besvärligt problem. Vagnstandarden har också delvis försämrats.

Kommunikationsministern är medveten om dessa problem. Det framgår klart av frågesvaret till mig. Statsrådet säger att en särskild utredning inom SJ studerar vilka åtgärder som skall vidtas för att komma till rätta med problemen. Statsrådet förutsätter också att SJ skall vidta åtgärder, så att förseningarna minskas och vagnstandarden samt tågens kapacitet successivt höjs. Detta bör, menar statsrådet, komma trafiken mellan Uppsala och Stockholm till del.

För drygt ett år sedan hade jag en debatt med statsrådets företrädare i ämbetet, Anitha Bondestam, angående pendeltrafiken mellan Uppsala och Stockholm. Av den debatten kunde slutsatsen dras, att leveransen av de 150 nya personvagnar som SJ då beställt indirekt kunde förbättra situationen också för pendeltrafiken mellan Uppsala och Stockholm. Ulf Adelson är inne på liknande tankar. Det kommer att bli en förbättring när nya lok och vagnar levereras, säger han. Den fråga som säkert alla Uppsalapendlare nu ställer sig är dock: *När* kommer detta att ske? Jag vore tacksam för att få svar av statsrådet också på den frågan!

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Det är riktigt som herr Ullenhag säger, att det är trångt och att det inte alltid går att få sittplats. Trängseln beror på att det nu är fler passagerare – det är alltså inte färre vagnar. Ungefär 4 000 personer pendlar mellan Uppsala och Stockholm med tåg. Det skulle bli orimligt dyrt om alla

*Om trafiken på
järnvägslinjen
Uppsala–Stock-
holm*

skulle ha sittplatser t. o. m. under värsta rusningstid, som man kan säga är koncentrerad till en kvart i Storstockholmsområdet. Vi har bitt transportrådets chef, herr Norrbom, att tillsammans med berörda parter se över vad man kan göra för att försöka sprida högtrafikstiden, t. ex. genom att skjuta arbetstiderna något. Det kan möjligen innebära en förbättring. Men det är helt klart att det som har störst betydelse är fler vagnar.

Jag tror att Jörgen Ullenhag känner till att vi har problem med de nya vagnarna – man ville från arbetarskyddssynpunkt inte godkänna dem. Detta kan jag förstå av många skäl. Det var t. ex. inte mer än 30 cm utrymme mellan vagnarna för den som skulle koppla. Nu gör man vissa korrigeringar och ökar antalet centimeter ganska betydligt. Jag tror att utrymmet för personalen totalt sett ökas med mer än 10 cm.

Man håller nu på att slutföra dessa diskussioner och räknar med att kunna få ett godkännande av arbetarskyddsstyrelsen i maj. Det betyder att de vagnar som finns kan sättas i trafik. Det betyder också att vi kommer att leverera ett par tre vagnar per månad. Jag kan inte säga hur fort de kommer att sättas in på just linjen Uppsala–Stockholm, men det är klart att man överallt där det är särskilt trångt skall sätta in vagnar först.

Jag kan säga att det alltså fr. o. m. maj blir bättre, och sedan kommer det att successivt bli bättre för varje månad som går. Jag kan för dagen tyvärr inte ange någon exakt tidsram.

JÖRGEN ULLENHAG (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet också för de här kompletterande upplysningarna.

Jag konstaterar att statsrådet har visat intresse för att den nuvarande situationen för dem som tågpendlar mellan Uppsala och Stockholm skall förbättras. Jag hoppas att det intresset skall komma att hålla i sig. Välkommen, herr kommunikationsminister, på en resa i högtrafik med Uppsalapendeln! Granskogen står inte lika tät mellan Stockholm och Uppsala som utefter inlandsbanan i Värmland, men resan har mycket att ge – i alla fall om man får sittplats.

Det vore ju synd om det skulle gå så med tågresenärerna mellan Uppsala och Stockholm som signaturen "Herr Talman" fruktar i Upsala Nya Tidning den 8 april i år. Det gäller alltså inte denna kammars talman, herr talman, utan signaturen "Herr Talman" i Upsala Nya Tidning. Så här säger han om pendeltrafiken mellan Uppsala och Stockholm:

"Nej, SJ, hallå!

Vi ogillar så

de vagnar som är fossila!

Tänk själv – vi kan börja bila!"

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Det är i och för sig mycket intressant att åka mellan Uppsala och Stockholm. Jag lovar att de problem som finns på inlandsbanan i varje fall inte består i att man inte får sittplats – det kan man få där. Å andra sidan

*Om kostnaderna
vid en flyttning
av inrikesflyget
till Arlanda*

är resan med inlandsbanan så betydligt mycket längre än resan mellan Uppsala och Stockholm att jag tror att jag, vältränad som jag är, skulle klara av att stå hela resan. Är det ont om plats lovar jag att jag skall stå, så att någon annan får sitta på min plats.

JÖRGEN ULLENHAG (fp):

Herr talman! Även om resan tar tre kvart, om tåget inte är försenat, så känns det betydligt längre om man får stå. Men jag tror att Uppsalapendlarna tacksamt noterar herr Adelsons löfte på denna punkt.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 4 Om kostnaderna vid en flyttning av inrikesflyget till Arlanda

Kommunikationsministern ULF ADELSONH erhöll ordet för att besvara *Margareta Andréns* (fp) den 8 april anmälda fråga, 1979/80:410, och anförde:

Herr talman! Margareta Andrén har, mot bakgrund av att omfattningen av icke räntabla kostnader vid flyttning av inrikesflyget till Arlanda resp. fortsatt inrikesflyg på Bromma är en omdiskuterad fråga, frågat mig dels hur stor skillnaden är mellan det ekonomiska nettoutfallet för de båda framtida lokaliseringarna av inrikesflyget i Stockholm och hur stora de delposter är som främst påverkar detta nettoutfall, dels om underlaget för regeringens kostnadsberäkningar kommer att offentliggöras före regeringens ställningstagande.

Kostnadsberäkningar har gjorts av ett flertal utredningar och av luftfartsverket inom ramen för verkets arbete med dispositionsplanerna för Bromma och Arlanda flygplatser. Vidare har material om de kostnadsmässiga konsekvenserna på kort sikt av en utflyttning av Linjeflygs verksamhet till Arlanda redovisats av både Linjeflyg och luftfartsverket. Under ärendets fleråriga handläggning har synpunkter även i kostnadsfrågan kommit fram från remissinstanser och andra berörda. Detta material, som självfallet kommer att granskas noga i departementet, är redan i dag tillgängligt.

En utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda bedöms kräva i omedelbara investeringar ca 150 milj. kr. Det gäller bl. a. investeringar på flygplatsen för ca 25 milj. kr. och en hangar för Linjeflyg om ca 100 milj. kr. För att samlokalisera inrikestrafiken i en byggnad krävs också en utökning och anpassning av tillgängliga utrymmen. Det kan nämnas att om Linjeflygs verksamhet överförs till Arlanda tillförs flygplatsen drygt 2 miljoner passagerare per år.

En tredje bana bedöms senare behöva byggas på Arlanda. En utflyttning av LIN:s verksamhet leder till en tidigareläggning av denna investering. På litet längre sikt behöver kapaciteten i övrigt för inrikesflyget, bl. a. passagerarterminalen, utökas. Utbyggnaden av banan beräknas kosta ca 250

milj. kr. En eventuell, ny inrikesterminal skulle komma att kosta det dubbla, alltså ca 500 milj. kr.

Utflyttning av Linjeflygs verksamhet till Arlanda för också med sig ökade kostnader för bl. a. kollektivtrafiken till flygplatsen. En utflyttning bedöms vidare leda till ett trafikbortfall för Linjeflyg, samtidigt som restiderna på marken ökar. Dessa kostnader för luftfartsverket, Linjeflyg och passagerarna är dock svåra att exakt beräkna.

Av kapacitets- och säkerhetsskäl går det inte att flytta ut allmänflyget från Bromma till Arlanda. Bromma måste därför, i enlighet med riksdagens beslut, bibehållas även om Linjeflygs verksamhet flyttas ut till Arlanda.

Att behålla Linjeflyg på Bromma innebär på kort sikt säkerhetsmässiga investeringar av storleksordningen 50 milj. kr. På längre sikt krävs viss ytterligare upprustning av flygplatsen. Denna upprustning torde dock kunna begränsas till ca 100 milj. kr.

MARGARETA ANDRÉN (fp):

Herr talman! Jag vill först tacka statsrådet för svaret.

Kommunikationsministern har gjort gällande att en flyttning av inrikesflyget från Bromma till Arlanda skulle medföra mycket stora merkostnader. Sålunda har statsrådet Adelson i Svenska Dagbladet den 29 mars uttalat att det blir tio gånger dyrare att flytta verksamheten till Arlanda än att behålla den på Bromma, att det alltså skulle kosta 0,5–1,7 miljarder kronor, och att kostnaden skulle drabba skattebetalarna. Å andra sidan har driftdirektören i luftfartsverket, Folke Görs, så sent som den 16 april uttalat i Dagens Nyheter:

”Men det blir inte dyrare för oss att flytta Linjeflyg till Arlanda än att stanna på Bromma ---.”

Min fråga gällde det ekonomiska nettoutfallet. I statsrådets svar – liksom i tidigare uttalanden från statsrådet – redovisas beräknade bruttoutgifter för investeringar.

Statsrådets uppgifter om de nödvändiga investeringsutgifterna säger oss emellertid att dessa är ca 150 miljoner i båda alternativen, även om det finns skillnader till Brommaalternativets förmån när det gäller den tid det dröjer innan investeringarna måste göras. Det blir å andra sidan något större kapitalkostnader för Arlandaalternativet. Vi skall emellertid då ha klart för oss att en sådan merkostnad, även om staten står för själva investeringen, inte skall täckas med medel från skattebetalarna. Den skall betalas av flygtrafiken.

För luftfartsverket gäller ju att det skall inrikta sig på att täcka sina kostnader och därutöver inleverera en avkastning till staten. Luftfartsverket skall alltså i princip täcka sina kostnader med hjälp av sina avgifter, och det gäller även de merkostnader som kan uppkomma om samhället av miljöskäl eller av andra skäl anser att verksamheten måste flyttas från Bromma till Arlanda.

I statsrådets svar nämns också ett par eventuella investeringsobjekt på

Nr 126

Tisdagen den
22 april 1980

*Om kostnaderna
vid en flyttning
av inrikesflyget
till Arlanda*

Tisdagen den
22 april 1980

*Om kostnaderna
vid en flyttning
av inrikesflyget
till Arlanda*

Arlanda som vi inte behöver räkna med när det gäller ställningstagandet till alternativet Bromma flygplats.

Någon tredje bana på Arlanda nödvändiggörs inte av en utflyttning från Bromma. En sådan bana kan bli aktuell vid en fortsatt snabb ökning av antalet starter och landningar, som inrikesflyget naturligtvis kan komma att bidra till. Men de ekonomiska utsikterna för de närmaste åren, de stigande oljepriserna, nödvändigheten att noggrant hushålla med energi och den därav följande och sannolika höjda beskattningen på flygbränsle gör inte en fortsatt snabb ökning av flygtrafiken trolig.

Vidare framstår det, särskilt vid jämförelse med den befintliga terminalen på Bromma, som något av ett fantasiprojekt att vid en flyttning till Arlanda lägga ut en halv miljard på en ny inrikesterminal i lyxklass. Det måste räcka med den utökning och anpassning av tillgängliga utrymmen som statsrådet nämner i den första delen av svaret.

Herr talman! Sammanfattningsvis ger alltså statsrådets svar vid handen att investeringarna i samband med en flyttning till Arlanda inte skall medföra någon ökad belastning på skattebetalarna, men möjligen en viss ökning av kostnadsnivån för dem som utnyttjar inrikesflyget.

Kommunikationsministern ULF ADELSOHN:

Herr talman! Den här frågan är tyvärr så komplicerad och innehåller så många saker att jag inte hinner att redogöra för allting nu. Jag tror emellertid att man i princip kan räkna med att det blir tio gånger så dyrt att flytta ut till Arlanda. Herr Görs, som ville ha in en dementi i Dagens Nyheter men som inte fick det, har glömt Linjeflygs kostnader. Det är mycket osäkert hur det blir med terminalbyggnaden. En terminalbyggnad för 100 milj. kr. måste byggas. Det är ytterst tvivelaktigt om Linjeflyg kan förränta denna utgift – företaget balanserar just nu precis – särskilt som vi vet att man kommer att få räkna med ett betydande trafikbortfall. Jag håller just på att överlägga med Linjeflyg härom och hoppas att på torsdag ha litet mer konkreta siffror.

När det gäller kollektivtrafiken och energisparandet kan jag säga att ytterligare en minut i luften för Linjeflygs flotta kostar 5 milj. kr. Skall man ut till Arlanda måste alla plan som kommer söderifrån passera Stockholm. De plan som kommer norrifrån och skall till Stockholm flyger hela vägen, varför det inte blir någon omväg för dem då de flyger till Bromma. Här skulle det alltså bli en betydande kostnadsökning. Vi kommer inte heller att klara oss med den nuvarande terminalen utan kommer att snart bli tvungna att bygga en ny terminal.

Jag har sagt detta bara för att nämna ytterligare några frågor som komplicerar det hela.

Vi kommer antagligen att behöva en tredje bana, ty redan i dag är det kapacitetsproblem när utrikestrafiken har sina toppar på Arlanda. Flyttar man dit inrikestrafik som har samma tider blir det ytterligare problem. Däremot håller jag med om att terminalbyggnaden är någonting som det skulle vara utomordentligt svårt för mig som gammalt finansborgarråd att släppa igenom. Då får man försöka lappa och laga och klara sig med det som

man har. Men vi skall inte glömma att det rör sig om över 2 miljoner passagerare, vilket är ett relativt betydande antal. Jag har emellertid inte tid att här i talarstolen nämna alla de detaljer som behövs. Men gör man en samlad samhällsekonomisk bedömning, visar det sig tyvärr att det blir oerhört mycket mera kostsamt.

MARGARETA ANDRÉN (fp):

Herr talman! Jag håller med kommunikationsministern om att frågan är så pass stor, svår och komplicerad att det inte går att på någon minut tränga in i den ordentligt.

När det gäller uppgifterna från driftdirektören Görs har jag faktiskt sett efter, om det möjligen hade kommit någon dementi, eftersom jag tyckte att det var svårt att få uppgifterna att stämma överens, men jag har inte funnit någon sådan. Jag hade ingen anledning att betvivla att uppgifterna var riktiga, eftersom han är generaldirektörens ställföreträdare och chef för flygplatsavdelningen.

När det gäller ett eventuellt byggande av en ny inrikeshall kan jag mycket väl förstå att både Linjeflyg och luftfartsverket gärna skulle se att man om kanske tio år fick en större och bättre inrikeshall. Men då skall vi jämföra denna önskan med de möjligheter vi har med avseende på inrikeshall, om vi stannar kvar på Bromma. Man måste tydligen vara beredd att acceptera en stor skillnad i standard när det gäller inrikeshall, om man stannar kvar på Bromma i stället för att flytta ut till Arlanda.

Sedan vill jag, herr talman, bara tillägga att jag ställde den här frågan, därför att det var så många uppgifter som cirkulerade både i tidigare utredningar och nu i pressen. Jag tycker att det är mycket viktigt att vi fick den här diskussionen, som nog kan vara av värde för de fortsatta underhandlingarna och det kommande beslutet.

När det gäller utökningen av antalet passagerare på Arlanda kan man fråga sig hur man skall kunna klara detta, om vi stannar kvar på Bromma. Här har det nu gjorts en utredning av Ingvar Gullnäs som visar en ökning på 4,25 % per år i passagerarantal. Då skulle man under resten av 1900-talet få en tredubbling.

Kommunikationsministern ULF ADELSOHN:

Herr talman! Det är väl på samma sätt som beträffande befolkningssiffror som korrigeras ibland, men skulle det bli som Ingvar Gullnäs sagt är det kanske nödvändigt att bygga ytterligare en flygplats. Emellertid behöver vi kanske inte tänka så långt in i framtiden. Jag föreslår att Margareta Andrén tar kontakt med Folke Görs i Norrköping. Det kan vara klokt, eftersom han ännu inte har fått in sin dementi i DN, och man vet ju inte om den kommer.

Vidare delar jag uppfattningen att det inte finns någon anledning att ha högre standard vid en inrikesterminal på Arlanda än vad man har på Bromma. Därför är jag inte särskilt benägen att medge pengar till sådana stora investeringar. På den punkten har vi alltså samma uppfattning.

Nr 126

Tisdagen den
22 april 1980

*Om kostnaderna
vid en flyttning
av inrikesflyget
till Arlanda*

*Om inlösen av
villor i närheten
av Bromma flyg-
plats*

Sedan skall vi dock inte glömma en annan stor kostnad, nämligen marktransportkostnaden, och tidsåtgången. Varje resa till Arlanda är minst 30 minuter längre än resan ut till Bromma.

Det här är en mycket svår och komplicerad fråga, och det är inte alldeles givet hur man skall räkna kostnaderna. De kan räknas litet olika beroende på vilken standard man vill ha. Man skall alltså vara försiktig med att dra alltför långtgående slutsatser av de förslag som framläggs. Det vill jag gärna understryka.

MARGARETA ANDRÉN (fp):

Herr talman! Bara några ord om det senaste inlägget. När statsrådet talar om trafikbortfall för Linjeflyg som en kostnad bör man ändå påpeka att om en del trafikanter övergår från flyg till exempelvis järnväg är det inte någon merkostnad för samhället. Det är bara en anpassning till de verkliga samhällsekonomiska förhållandena – och till samhällsekonomin hör också de miljöproblem kring Bromma flygplats som är den yttersta orsaken till att flyttning aktualiserats och som hänger ihop med att jag har ställt den här frågan.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Det är inte så alldeles säkert att trafikanter går över till tåg. De kanske inte åker alls, de kanske åker bil. Och kanske tvingas vi på vissa linjer sätta in ännu fler järnvägsvagnar – som vi inte har. Vi kommer i varje fall inte att utnyttja Linjeflygs potential. Vad det gäller i all ekonomi är att utnyttja det investerade kapitalet och de befintliga tillgångarna maximalt. Hur det kommer att bli vet man inte, men det är helt klart att Linjeflyg i dag balanserar precis på gränsen för lönsamhet och inte ekonomiskt skulle klara ett sådant bortfall som nämnts, och då måste skattebetalaren fram, är jag rädd.

MARGARETA ANDRÉN (fp):

Herr talman! Jag tror att kommunikationsministern och jag – ja, vi alla – är överens om att väldigt många olika faktorer inverkar på bedömningen av hela frågan om lokaliseringen av flygplatsen. Och det finns, som vi båda antytt, skäl att fortsätta underhandlingarna.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 5 Om inlösen av villor i närheten av Bromma flygplats

Kommunikationsministern ULF ADELSON erhöll ordet för att besvara Oskar Lindkvists (s) den 9 april fråga, 1979/80:417, till statsministern, och anförde:

Herr talman! Oskar Lindkvist har frågat statsministern om han vill redogöra för regeringens avsikter när det gäller att lösa in villor i

Brommaområdet och därvid utveckla de möjligheter att genomföra dessa avsikter som nu står regeringen till buds.

Frågan har överlämnats till mig.

I dagens samhällsekonomiska läge är det särskilt angeläget att begränsa utgifterna. Miljökraven måste därför nogt vägas mot de ekonomiska och trafikmässiga effekterna.

Eftersom olägenheter av trafikbuller delvis är en subjektiv upplevelse kan inlösen av fastigheter i speciella fall vara ett sätt att komma till rätta med bullerproblem. Mot den bakgrunden anser jag att ett alternativ som kan övervägas är att på frivillig grund lösa in villorna för de fastighetsägare i Brommaområdet som vill flytta på grund av bullret.

Jag vill i det här sammanhanget också nämna att inlösen i en total ekonomisk bedömning inte är en ovanlig åtgärd för att lösa bullerproblemen.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Inlösen av villor och fastigheter har från och till ansetts vara ett gångbart inslag i debatten om miljön kring Brommaflyget. Upphovsmännen har då haft ett alldeles bestämt syfte. Man förde en förtalskampanj mot vissa villaägare runt flygplatsen, och strategin gick ut på att avleda allmänhetens intresse från vad debatten egentligen handlade om. Folk skulle till varje pris förledas tro att villaägarna i området var markspekulanter, vilkas enda och bestående intresse var omsorgen om sin egen ekonomi. Den omständigheten att fyra sjukhus, barndaghem, skolor, arbetsplatser och stora hyreshusområden ligger i bullerkontakt med trafikflyget skulle i detta uppspel framställas som något rent sekundärt.

Jag tyckte redan då att detta slags debatt var både osmaklig och oärlig. Nu återupplivas den av kommunikationsministern. I ett av massmedia i stort format förmedlat uttalande fick vi höra att regeringen var beredd att lösa in villor, där de boende stördes av flygbullret. Uttalandet gällde inte hyreshusen. Några sakskalet för erbjudandet från regeringens sida fanns emellertid inte i uttalandet.

Jag har emellertid bland alla kategorier av fastighetsägare inte träffat någon som ansett att regeringen skulle överta deras bostäder. Jag anser mig vara ganska väl orienterad i områdena och om de stämningar som finns angående de flerskiftande olägenheter som flyget medför och som nu är definitivt bekräftade. Hela det Sverige som har till uppgift att på myndighetsnivå handlägga miljöärenden av typ Brommaflyget har kommit till en och samma slutsats: Fokkerplanen skall flyttas till Arlanda. Varför inte se till att dessa åtgärder vidtas?

I stället försöker nu kommunikationsministern leda in debatten på något annat. Påhoppet på villaboendet – för det är ett sådant – gav sken av att vara en regeringens angelägenhet. Kommunikationsministern uttalar sig ju på regeringens vägnar. Sedan får vi veta att något sådant regeringsbeslut inte existerar. Det är således bara kommunikationsministern som försöker göra sig lustig över en målgrupp som inte heller får utrymme i dagspress eller

Nr 126

Tisdagen den
22 april 1980

*Om inlösen av
villor i närheten
av Bromma flyg-
plats*

*Om inlösen av
villor i närheten
av Bromma flyg-
plats*

massmedia i övrigt för att försvara sig. Återigen skall allmänheten ges uppfattningen att Brommadebatten är iscensatt av giriga fastighetsägare som förmenar folk att flyga. En sådan debattkonst har ingenting med en politikers ansvar att göra. Det är en eftergift för tidningsrubriker och lättköpt publicitet. En politiker av kommunikationsministerns höga status måste veta att man inte för pengar kan friköpa sig från ett miljöpolitiskt ansvar.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Oskar Lindkvist talade för villaägarna så att jag blev alldeles tårögd. Jag är inte van vid sådana försvarstoner från socialdemokrater när det gäller villaägande i allmänhet. Men i det här fallet passar tydligen den politiken bättre.

Det är fel att säga att villaägarna inte bereds utrymme i massmedia. Tidningarna gör ju sina bedömningar av nyheter. Dagens Nyheter hade en stort upplagd nyhetsartikel där villaägarna – och enbart dessa – kom till tals dagen efter. Mig veterligt har Dagens Nyheter en mycket stor upplaga. Saken var lika stort upplagd där som i Svenska Dagbladet, där hela materialet offentliggjordes, så nog har villägarna kommit till tals.

Meningen är naturligtvis inte heller att regeringen skall överta bostäder. Beträffande inlösen av fastigheter där människor är bullerstörda kan jag väl tänka mig sådant också om det gäller hyreshus eller fastigheter av annat slag som ligger inom området. Som bekant har en partibroder till herr Lindkvist, herr Hulth, i dagarna stängt ett daghem som var bullerstört. Man får tänka sig också sådana åtgärder om Brommaflyget skall vara kvar.

Det här är ingenting unikt. När man byggde ut Kastrup, använde man motsvarande modell, och man har gjort det när det gällt militära flygplatser. Även Ingvar Gullnäs har i sin utredning nämnt det som en möjlighet, om det visar sig minska samhällets kostnader. Därför tycker jag inte att man skall bortse från den möjligheten.

Jag försäkrar att det inte är något slags förtalskampanj, utan jag menar på fullt allvar att om det finns människor som subjektivt anser sig vara störda och därför vill ha en annan bostad har samhället ett ansvar för dem. Samhället kan lösa in deras fastigheter och därigenom tillse att de får bostad någon annanstans, så att de inte skall behöva ha dessa upplevelser av buller.

Slutligen vill jag bara säga till herr Lindkvist, som ju i någon mån har tagit Bromma på entreprenad, att vad som fascinerar mig är att man ställer så mycket strängare krav när det gäller buller från flygplan än vad man gör när det gäller vägtrafik. Vad beror detta på?

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Det var ju så att kommunikationsministern i sitt uttalande inte höll sig till sanningen. Kommunikationsministern uttalade att regeringen var beredd att lösa in villor i Brommaområdet. Detta är inte sant. Något sådant beslut föreligger inte. Jag påtalar alltså att kommunikationsministern just i det sammanhanget har farit med osanning. Jag tycker det är värt att

påtala detta i riksdagen därför att man begär av ett statsråd att han skall göra seriösa inlägg i en sådan debatt som det här är fråga om.

Vidare innehåller svaret en mening som jag tycker är fantastisk. Den måste väl ha tillkommit i ett mycket hastigt sammanhang? Det står så här:

”Eftersom olägenheter av trafikbuller delvis är en subjektiv upplevelse kan inlösen av fastigheter i speciella fall vara ett sätt att komma till rätta med bullerproblem.”

Men vilka bullerproblem kommer man till rätta med om man löser in fastigheter? Decibeltalet för Brommaflyget förändras väl inte ett enda dugg, även om Ulf Adelsonh äger alla villorna runt flygfältet. Det är fortfarande precis samma sanitära olägenheter som entydigt har påtalats av alla de instanser som har sysslat med problemet Bromma. Man skall inte i nutidens Sverige inbilla sig att man kan köpa sig fri från det politiska ansvar som gäller miljöproblem av Brommas storlek.

Och slutligen: Hur många villaägare eller fastighetsägare har hos kommunikationsministern begärt att staten skall lösa in deras fastigheter?

Om inlösen av villor i närheten av Bromma flygplats

Kommunikationsministern ULF ADELSONH:

Herr talman! Det är hittills bara *en* villaägare som har hört sig för om ett sådant intresse.

Sedan vill jag säga att jag inte har påstått att regeringen står bakom det här förslaget. Men det är ett förslag från mig, och jag tycker att man kan överväga detta. Om det har framkommit någon annan uppgift vill jag säga att något skrivet uttalande inte har publicerats och att frågan heller aldrig har varit föremål för ett regeringsbeslut. Det är ett förslag från mig personligen. I den allmänna debatten har ju även statsråd, lika väl som riksdagsmän, rätt att komma med ett förslag.

Vidare förstår jag inte vad Oskar Lindkvist menar med sitt citat. Jag har skrivit att trafikbuller delvis uppfattas subjektivt. Det är alldeles riktigt. Vissa människor, som är vana vid att bo exempelvis i glesbygd, skulle aldrig klara att bo på Hornsgatan i Stockholm, men mig stör bullret där inte en sekund. Därför menar jag att vi skulle kunna hjälpa dem som är störda av bullret genom att lösa in deras fastigheter och se till att de får annan bostad. I stället kan då människor som inte har sådan bullerkänslighet som en del andra har bo i närheten av Bromma – så enkelt förhåller det sig.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Nu tycker jag problemet har reducerats till vad det egentligen är. *En* villaägare har hört sig för om staten är beredd att lösa in bostaden. Detta föranleder kommunikationsministern att gå ut med ett uttalande och säga att regeringen är beredd att lösa in villor i Brommaområdet. Det är alltså omfattningen av det här problemet.

Jag vill dessutom säga att ett statsråd naturligtvis skall ha rätt att komma med ett förslag. Men om han gör uttalanden som om han skulle yttra sig på regeringens vägnar är skillnaden den att det då inte längre uppfattas som ett förslag – då har uttalandet fått någonting av offentlighet över sig, och

*Om inlösen av
villor i närheten
av Bromma flyg-
plats*

allmänheten tror att det har varit en beredning av ärendet i regeringen och att den har fattat ett beslut. Det är den stora skillnaden mellan ett enskilt förslag från ett statsråd och ett uttalande där statsrådet företräder regeringen. Det har alltså inte Ulf Adelsohn gjort i den här frågan.

Kommunikationsministern ULF ADELISOHN:

Herr talman! Jag vill gärna ge Oskar Lindkvist rätt i den delen att det inte var en bra formulering; det borde inte ha stått som det stod i svaret, och det var fråga om ett förslag från mig.

Men den andra delen förstår jag inte alls. "Den är alltså omfattningen av det här problemet", säger Oskar Lindkvist triumferande – det är bara en enda villaägare som hört sig för. Jag skall dessutom säga till Oskar Lindkvist att detta skedde *efter*, och inte innan, detta hade stått i Svenska Dagbladet. *Ingen* hade hört sig för tidigare, men efter det att saken slagits upp var det en som hörde sig för.

Ja, exakt så stor är omfattningen av problemet. Har herr Lindkvist tänkt på det? Har han tänkt på att han vill åsamka oss och Sverige i övrigt kostnader på hundratals miljoner – om vi nu en gång lyfter blicken från Stockholmsbanken till ett perspektiv över alla de andra bankarna, som i dag tyvärr står tomma? Också resten av landet har ju intresse av vad vi gör. Och även om en riksdagsman från Stockholmsbanken kan lägga de aspekter på frågan som herr Lindkvist gör, så måste i varje fall jag som kommunikationsminister väga hela landets intresse av kommunikationer mot problemen på Bromma.

Sedan erkänner jag villigt att jordbruksministern för sin del har att väga in miljöaspekterna i högre grad än jag, men eftersom jag bär ansvaret för kommunikationerna är det här mitt ansvar. Det är då nog så viktigt att lyfta ögonen från Stockholmsbanken och tänka även på resten av landet.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Nu medgav ju kommunikationsministern att det inte var en bra formulering – det är en eftergift som han förtjänar beröm för.

Sedan säger kommunikationsministern att problemets omfattning är att det berör en villaägare. Låt mig då säga följande till Ulf Adelsohn:

Koppla nu inte ihop problemen kring Bromma flygfält med försäljningen av villor och fastigheter i Brommaområdet. Vad jag vet är att de som bor där vill bo kvar ute i Västerort i Stockholm, och de vill ha ett miljövänligt Bromma. Koppla inte ihop två olika saker! Det är just genom den kopplingen man försöker avleda intresset från de viktiga miljöfrågorna. Det är dessa vi nu diskuterar.

Jag tror att fastighetsägarna där ute – med eller utan min tillskyndan – klarar av att bedöma när de skall flytta och när de skall sälja sina fastigheter. Det behöver de säkerligen inte fråga kommunikationsministern om. Vad kommunikationsministern skall göra är att tillsammans med jordbruksministern företa en övergripande bedömning av problemen kring Bromma. Var

och en skall inte handla för sig. Det är fråga om en nationell politik, och Stockholm, Ulf Adelsohn, ligger också i Sverige.

Nr 126

Tisdagen den
22 april 1980

*Om inlösen av
villor i närheten
av Bromma flyg-
plats*

Kommunikationsministern ULF ADELSONN:

Herr talman! Jag vill tacka Oskar Lindkvist för den senaste upplysningen. Det var för mig en fullständig nyhet att Stockholm ligger i Sverige – det hade jag ingen aning om.

I övrigt vill jag säga att det är alldeles självklart att villaägarna dels vill bo kvar i sitt område och i sina fina och centralt belägna villor, dels vill slippa inrikesflyget på Bromma. Det har jag den största förståelse för. Jag har också den största förståelse för att landet i övrigt vill ha kvar Bromma flygfält, centralt beläget i Sveriges huvudstad. Det är mellan dessa önskemål man skall väga. Herr Lindkvist har för sin del gjort den avvägningen att miljökraven hos villaägarna i Bromma är det väsentligaste. Sedan må det vara tillåtet för andra att ha en annan åsikt. De behöver bara för den skull inte vara sämre människor än herr Lindkvist.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Att Ulf Adelsohn inte visste att Stockholm låg i riket har jag förstått, eftersom han i sina tal ute i landet säger att de som vill göra någonting annat på Brommafältet är bypolitiker, medan de som vill ha flygfältet kvar är de stora rikspolitikerna. Men Stockholm ligger faktiskt i Sverige. Det är bra att veta det när man skall göra den övergripande bedömningen.

Försök sedan inte att dribbla bort villaägarnas problem! Det är självklart att de vill bo kvar och slippa flyget, säger Ulf Adelsohn. Låt mig säga så här: De har rätt att bo kvar och att ha precis samma krav på en godtagbar samhällsmiljö som alla andra medborgare i det svenska samhället har. Glöm nu inte bort att majoriteten där ute bor i hyreshus. Där finns vidare arbetsplatser, sjukhus, skolor och barndaghem. Försök inte göra villaägarna till en särskild målgrupp. När vi pratar om miljön gäller det hela det stora området i Västerort och även angränsande områden, som har problem med flygplatsen i Bromma.

Kommunikationsministern ULF ADELSONN:

Herr talman! Jag skall nöja mig med att ge Oskar Lindkvist ett gigantiskt politiskt tips. Gack ut och ställ samma krav på buller i hela landet som herr Lindkvist ställer när det gäller Bromma flygfält. Vi får då stänga kanske 40 à 50 % av Stockholms gator – Stockholm ligger i Sverige – men även stora gator i andra städer. Ställ precis samma bullerkrav som herr Lindkvist gör på Bromma! Han har ju nyss sagt att de krav som alla andra människor har rätt att ställa skall också brommaborna kunna ställa. Gack ut och ställ det kravet! Det är ett fantastiskt tips till herr Lindkvist.

Tisdagen den
22 april 1980

*Om inlösen av
villor i närheten
av Bromma flyg-
plats*

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Det behöver jag inte gå ut och göra – det ligger i det socialdemokratiska miljöprogrammet. Alla har rätt att ställa krav på en god och funktionell samhällsmiljö. Det gäller arbetsplatserna, det gäller fritiden och det gäller över huvud taget hela vårt samhälle. Därför måste vi som politiker vara litet framåt när det gäller att ta itu med bullerproblem, avgaser och annat som uppenbarligen skadar människornas hälsa och välbefinnande.

Ulf Adelsonh måste ju känna till att alla myndigheter som handlagt Brommaärendet är helt enstämmiga: Brommaflyget med Fokker F 28 skall bort, eftersom det medför sanitära olägenheter. Kom inte och inbilla oss någonting annat – det är problemets huvudkärna.

Kommunikationsministern ULF ADELSONH:

Herr talman! Jag är ledsen att behöva uppta kammarens tid ytterligare, men jag förstår inte riktigt varför herr Lindkvist inte lyssnar på vad jag säger.

För det första vet Oskar Lindkvist att koncessionsnämnden har ställt högre krav än vad som ställs internationellt när det gäller flygbuller – det är närmare bestämt en skillnad på 5 decibel. Jag föreställer mig att Oskar Lindkvist måste känna till detta, eftersom han har sysslat med Bromma i så många år.

För det andra har jag inte sett i det socialdemokratiska miljöprogrammet att man skulle ha 65 decibel som gräns. Vad man talat om överallt är 70 decibel – och det har vi ju inte på Bromma. Varför ställer då inte herr Lindkvist samma krav för alla andra människor som han ställer just för dem som bor vid Bromma? Vad är skillnaden?

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Vi skall ju diskutera Brommafrågan den 28 maj, och då skall vi också diskutera koncessionsnämndens beslut. Koncessionsnämnden fullföljer bara de uppgifter som den har ålagts av de statliga myndigheterna.

Att vi i det socialdemokratiska miljöprogrammet skulle tala om att det skall vara en gräns vid 70 decibel hade jag ingen aning om. Ulf Adelsonh. Det var för mig en nyhet. Vad vi talar om är i själva verket att det skall vara en miljö som är godtagbar och som av myndigheterna fastställs som rimlig. Om nu alla dessa myndigheter har kommit till samma slutsats – att användandet av Fokker F 28 medför sanitära olägenheter – så får Ulf Adelsonh vara så god och acceptera detta och se till att det beslut fullföljs som koncessionsnämnden har fattat.

Kommunikationsministern ULF ADELSONH:

Herr talman! Koncessionsnämndens beslut har överklagats hos regeringen. Jag har alltså varken rätt eller skyldighet att följa koncessionsnämndens

beslut. Enligt vad som har ålagts oss av riksdagen skall regeringen i det här fallet tjänstgöra som högsta instans.

Sedan vill jag bara upplysa Oskar Lindkvist om en sak: Koncessionsnämnden är en domstol och åläggs alltså inte att följa en sakståndpunkt utan skall döma efter vad den anser vara rätt och riktigt. I denna dom har koncessionsnämnden gått 5 decibel lägre än vad man gör internationellt när man diskuterar flygbuller.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Jag bryr mig inte om några internationella jämförelser. Vad jag är intresserad av är de normer som vi kan godta i det svenska samhället. Och jag hävdar mycket bestämt att koncessionsnämnden gjort ett utmärkt arbete och fällt ett bra utslag. Koncessionsnämnden har lyssnat på de starka rösterna från dem som kan de här problemen, som har följt dem i årtal och som har kommit till ett entydigt gemensamt slutresultat.

Ulf Adelsohn säger här att han har varken rätt eller skyldighet att följa koncessionsnämndens beslut. Men rätt att *följa* koncessionsnämnden har väl ändå kommunikationsministern? Så illa är det väl inte ställt i regeringen att man inte ens har rätt att följa ett beslut som koncessionsnämnden har kommit till i dessa viktiga frågor.

Kommunikationsministern ULF ADELSONN:

Herr talman! Det är alldeles riktigt, som herr Lindkvist säger, att jag har rätt att följa koncessionsnämndens beslut. Men det intressanta med koncessionsnämndens beslut i detta fall var följande.

Länsstyrelserna fick inte yttra sig. Oskar Lindkvist säger att man har lyssnat till alla som kan de här problemen. Vilka är då de? Oskar Lindkvist sade i sitt senaste inlägg att han inte är intresserad av några internationella jämförelser. Det är då med andra ord ett antal svenskar som man skall lyssna till. Internationell expertis spelar ingen roll, att vi har andra krav när det gäller vägbuller spelar ingen roll. Alla de som kan de här problemen – det är tydligen de som skall fälla utslaget.

Nu lovar jag kammaren att jag inte skall begära replik, vad än Oskar Lindkvist kommer att säga.

OSKAR LINDKVIST (s):

Herr talman! Det är mycket klokt av kommunikationsministern, för i nästan varje inlägg han gör måste han ju medge att jag har rätt i mina iakttagelser.

Det är fel att säga att länsstyrelsen inte fick yttra sig. Jag var närvarande vid sammankomsten hos koncessionsnämnden när länsstyrelsen yttrade sig, jag lyssnade och jag antecknade vad som sades.

För att Ulf Adelsohn skall ha det i minnet skall jag bara räkna upp följande myndigheter: naturvårdsverket, socialstyrelsen, planverket, länsstyrelsen, Stockholms kommun, Stockholms läns landsting, Stockholms hälso- och miljöberedning, Solnas, Sundbybergs och Järfällas hälsovårdsnämnder samt

Nr 126

Tisdagen den
22 april 1980

*Om inlösen av
villor i närheten
av Bromma flyg-
plats*

koncessionsnämnden för miljöskydd. Kom ihåg de myndigheterna! Alla har uttalat sig för att Fokkerplanen skall flyttas från Bromma.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 6 Föredrogs och hänvisades
Proposition
1979/80:173 till skatteutskottet

§ 7 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att på morgondagens föredragningslista uppföres arbetsmarknadsutskottets betänkanden 22 och 26 samt utbildningsutskottets betänkanden 22 och 23 främst bland två gånger bordlagda ärenden.

§ 8 Anmäldes och bordlades

Proposition

1979/80:172 om ändrat huvudmannaskap för ungdomsvårdsskolor och nykterhetsvårdsanstalter m. m.

§ 9 Anmäldes och bordlades

Motion

1979/80:1983 av *Hans Lindblad*

med anledning av proposition 1979/80:135 om organisation av försvarsmaktens högre regionala ledning m. m.

§ 10 Anmäldes och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkanden

1979/80:45 med anledning av propositionen 1979/80:80 om följdlagstiftning till den nya sekretesslagen

1979/80:46 med anledning av propositionen 1979/80:105 om ny instansordning i kommunalbesvärsmål jämte motioner

1979/80:47 med anledning av proposition 1979/80:120 om ändring i lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar jämte motion

Socialutskottets betänkanden

1979/80:35 med anledning av motioner om vissa arbetstidsfrågor

1979/80:36 med anledning av motioner om vissa resurs- och organisatoriska frågor m. m. på arbetsmiljöområdet

1979/80:37 med anledning av motion om abortlagstiftningen

Jordbruksutskottets betänkande

1979/80:34 med anledning av motioner om skogspolitiken, m. m.

Näringsutskottets betänkanden
1979/80:40 med anledning av propositionen 1979/80:107 om godkännande av
1979 års internationella naturgummiavtal
1979/80:41 med anledning av propositionen 1979/80:88 om ny organisations-
form m. m. för statens industriverks enhet för företagsutveckling jämte
motion

Nr 126

Tisdagen den
22 april 1980

*Meddelande om
fråga*

§ 11 Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställdes

den 21 april

1979/80:436 av *Paul Lestander* (vpk) till kommunikationsministern om snöröjningen och renhållningen vid rastplatser intill vägarna:

För vägtrafikanter har i en del kommuner byggts toaletter och rastplatser intill större vägar. Där snöröjning och renhållning fungerar tillfredsställande är rastplatserna ett trivsamt och nödvändigt komplement till övriga anordningar för trafiken. I bästa fall kan de också underlätta ett rörligt friluftsliv.

Tyvärr är icke huvudmannaskapet för skötsel och underhåll löst på ett godtagbart sätt. Svenska kommunförbundets länsavdelning i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland har uppmärksammat detta problem.

Jag vill därför till kommunikationsministern ställa följande frågor:

Anser kommunikationsministern att arbetet med snöröjning och renhållning vid rastplatser bör anförtros vägverket?

Kommer kommunikationsministern att vidta sådana åtgärder att de hittillsvarande investeringarna för rastplatser ger allmänheten verklig nytta av satsningarna?

§ 12 Kammaren åtskildes kl. 15.45.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert