

Trafikutskottets betänkande

1977/78:9

med anledning av propositionen 1977/78:29 om flygplatsfrågan i Stockholmsregionen, m. m. jämte motioner

Propositionen

I propositionen 1977/78:29 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. godkänna de riktlinjer för en lösning av flygplatsfrågan i Stockholmsregionen som i propositionen förordats,
2. till Flygplatser m. m. på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 anvisa ett investeringsanslag av 6,3 milj. kr.

I propositionen framhålls att det, med hänvisning till framför allt kapacitetsförhållanden samt ekonomiska och regionalpolitiska skäl, är önskvärt att Bromma flygplats även på sikt behålls för kombinerat inrikes- och allmänflyg. Därför föreslås att staten nu tar upp överläggningar med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting. Huvudsyftet med dessa bör vara att i detalj klarlägga förutsättningarna för linjetrafik på Bromma. Vidare bör en tidsplan utarbetas efter vilken Bromma kan iordningställas för fortsatt inrikesflyg om en sådan lösning väljs.

Vad gäller flygplatsfrågan i ett kortsiktigt perspektiv konstateras i propositionen att den inrikes linjetrafiken på Bromma med flygplanet Fokker F-28 i nuvarande versioner på grund av beslut av länsstyrelsen i Stockholms län måste upphöra den 1 januari 1979 och överföras till Arlanda. Ärendet prövas f. n. i kammarrätten. Vidare har chefen för luftfartsinspektionen uttalat att Linjeflygs verksamhet av säkerhetsskäl bör överföras till en provisorisk terminal på Arlanda så snart som det är praktiskt möjligt. Kostnaderna härför bedöms till totalt 43 milj. kr., varav statens andel utgörs av 27,2 milj. kr. Statsmakterna bör därför nu vidta de åtgärder som behövs från deras sida för att en överföring skall kunna genomföras den 1 januari 1979. För ändamålet föreslås att ett investeringsanslag av 6,3 milj. kr. anvisas på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78.

Motionerna

I motionen 1977/78:100 av Margareta Andrén (fp) hemställs

1. att riksdagen avslår propositionen i vad avser utbyggnad av Bromma flygplats och ger regeringen till känna vad som anförts i motionen,
2. att riksdagen uttalar att allt linjeflyg inom Stockholmsregionen bör överföras till Arlanda senast den 1 januari 1979 och behållas där så länge kapaciteten räcker,

3. att riksdagen beträffande allmänflygets framtida placering i Stockholmsområdet ger regeringen till känna vad som anförs i motionen.

I motionen 1977/78:101 av Pär Granstedt m. fl. (c) yrkas att riksdagen

1. bifaller propositionen,
2. hos regeringen hemställer om de kompletterande utredningar som föreslås i motionen,

3. ger regeringen till känna vad som i övrigt anförs i motionen om grundförutsättningar för flygplatsfrågans framtida lösning i Stockholmsregionen.

I motionen 1977/78:102 av Sven Mellqvist m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar

1. att godkänna de riktlinjer för en lösning av flygplatsfrågan i Stockholmsregionen som förordas i motionen,

2. att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförs om uppdrag till luftfartsverket beträffande utarbetande av dispositions- och utbyggnadsplan för Bromma.

I motionen 1977/78:103 av Lars Werner m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen

1. beslutar avslå propositionen,

2. uttalar att en avveckling av Bromma flygplats bör ske i enlighet med tidigare planer,

3. ger regeringen till känna att nödvändiga ekonomiska medel härför bör anvisas på tilläggsbudget I till statsbudgeten för 1977/78.

Utskottet

Allmän bakgrund. Principerna för investeringar i flygplatser m. m.

Föredragande departementschefen erinrar i propositionen inledningsvis om flygets betydelse i det totala transportsystemet och för samhällsutvecklingen i stort. Bl. a. framhålls därvid att flyget för svenskt vidkommande blivit särskilt betydelsefullt på grund av vårt lands geografiska läge och utveckling. Med tanke vidare på Sveriges beroende av utrikeshandeln sägs ett väl fungerande flyg vara ett nödvändigt hjälpmedel i kontakterna mellan svenskt näringsliv och omvärlden. Flygets stora betydelse för turismens utveckling m. m. understryks även.

I anslutning härtill redovisas den civila luftfartens snabba utveckling sedan 1960-talets början och det inrikes flyglinjenätets utbyggnad. Härav framgår bl. a. att av det totala antalet flygresor i inrikes linjefart ca 4/5 i dag har sin start – eller målpunkt förlagd till Bromma eller Arlanda. Med hänsyn till den stora tyngd som Stockholmsregionen följaktligen har i det inrikes flygnätet anses det därför allmänt sett vara av största betydelse att flygplatsfrågorna i regionen löses på ett för hela landet tillfredsställande sätt. Utskottet finner i

likhet med departementschefen att härvid även bör beaktas de krav som är förenade med inrikes flygresor, nämligen bl. a. rimliga markresetider för att inte den tidsvinst som själva flygningen ger skall förloras. Det gäller alltså att finna den flygplatslösning som är bäst från inrikestrafiksynpunkt med hänsyn till de restriktioner och krav som följer av främst ekonomiska och miljömässiga krav.

I propositionen erinras om att utvecklingen av flygtrafiken i Sverige liksom vad gäller övriga trafikgrenar sker inom ramen för 1963 års trafikpolitiska beslut. I enlighet med de trafikpolitiska riktlinjerna skall varje trafikgren själv svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Detta innebär för luftfartens del att luftfartsverket, som bl. a. har till uppgift att driva och förvalta de statliga civila flygplatserna, skall täcka sina kostnader med avgifter. Statliga anslag till driften av flygplatserna utgår således inte.

Förutsättningarna för att staten genom luftfartsverket skall engagera sig i anläggandet av en flygplats är, enligt de principer som lades fast i 1967 års luftfartspolitiska beslut (prop. 1967:57, SU 1967:107, rskr 1967:267), att full kostnadstäckning erhålls för hela det i anläggningen investerade kapitalet. Vidare bör intäkterna överstiga drift- och kapitalkostnaderna senast tio år efter det att flygplatsen färdigställts. Kommuner som i första hand betjänas av en statlig flygplats skall utan kostnad ställa erforderlig mark till förfogande och bidra med 37,5 % av kostnaden för flygplatsens anläggning och fortsatta utveckling. Detta bidrag förräntas och amorteras enligt samma regler som gäller för det statliga kapital som investeras i en flygplats. Dessa principer gäller även vid investeringar i befintliga statliga flygplatser.

Utskottet anser i likhet med departementschefen anledning inte föreligga att i förevarande sammanhang föreslå en omprövning av sålunda gällande regler.

Frågan om flygplatsers huvudmannaskap behandlades också i 1967 års luftfartspolitiska beslut. Riksdagens beslut, som var enhälligt, innebar att luftfartsverket skall driva och förvalta primärflygplatser. Andra flygplatser för huvudsakligen det s. k. allmänflyget är en angelägenhet för landsting, kommun eller enskild intressent. Detta bör, som i propositionen framhålls, vara en utgångspunkt vid överväganden även rörande flygplatsfrågan i Stockholmsregionen.

Utredningsförslag och vissa beslut rörande Bromma flygplats

Tidigare utredningar rörande flygplatsfrågan i Stockholmsregionen har enligt sina direktiv inte kunnat överväga Bromma som ett alternativ. Genom den av regeringen år 1976 – inför förestående ställningstagande till frågan om verksamheten på Bromma och Arlanda flygplatser – tillsatta Brommautredningen (BRU) erhöles emellertid kompletterande beslutsunderlag i de delar som hittills inte fullständigt belysts. Samtidigt fick Stockholmsregionens

allmänflygutredning (SAU), som tillsatts av den förra regeringen – genom tilläggsdirektiv – i uppdrag att överväga även Bromma som ett alternativ för en framtida lokalisering av allmänflyget i Stockholmsregionen.

För att behålla handlingsfriheten uppdrog regeringen dessutom åt luftfartsverket att utarbeta de förslag till ändringar i nuvarande dispositionsplan för Arlanda flygplats som behövs för en eventuell överföring på kort resp. längre sikt till Arlanda av den inrikes linjetrafiken på Bromma.

Utöver de nämnda utredningarna har docent Bo Lundberg i skrivelse till kommunikationsdepartementet framfört ett förslag till lösning av inrikesflygets problem i Stockholmsregionen benämnt OFAB – optimal fördelning av hela inrikesflyget, inkl. SAS (Scandinavian Airlines System) stamlinjer med jetplan på Arlanda och tysta kortfälsplan (QSTOL-plan) på Bromma. Lundberg har senare vidareutvecklat sitt ursprungliga förslag.

I propositionen lämnas en utförlig redogörelse för Brommafrågans utveckling och de olika utredningar som gjorts avseende denna fråga. Departementschefen tar i anslutning härtill även upp vissa av de i remissyttrandena framförda synpunkterna.

Brommautredningen, som haft till uppgift att klarlägga förutsättningarna för att i någon form bibehålla Bromma flygplats, föreslår att Bromma upplåts för inrikestrafik och allmänflyg i stort sett enligt vad som nu gäller. Med hänsyn till kapacitetsförhållanden, kostnader och konsumenternas krav anses Bromma överlägset alternativen Arlanda och Tullinge/Getaren.

Flygplatsen måste emellertid enligt utredningen rustas upp till en kostnad av ca 500 milj. kr. i 1977 års prisläge. I beloppet har inkluderats åtgärder på Arlanda och Barkarby för inrikestrafiken resp. allmänflyget under en ombyggnadsperiod. Ombyggnadsperioden beräknas av utredningen till 3–5 år. Som följd härav måste den av Linjeflyg (LIN) bedrivna trafiken temporärt förläggas till Arlanda under 1–3 år.

På uppdrag av departementschefen har Brommautredaren också gjort en fördjupad studie av flygmaterielutvecklingen och därvid biträtts av en särskild arbetsgrupp med företrädare för bl. a. Stockholms kommun och flygbolagen.

I anslutning härtill erinras i propositionen om att miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm, genom beslut i februari i år och under återopande av gällande hälsovårdslagstiftning, meddelat förbud mot fortsatt trafik med flygplan av typ Fokker F-28 på Bromma flygplats fr. o. m. den 1 juli 1978. Luftfartsverket och LIN har hos länsstyrelsen i Stockholms län anfört besvär över miljö- och hälsovårdsnämndens beslut. Länsstyrelsen har ändrat nämndens beslut på det sättet att luftfartsverket och LIN förbjuds använda flygplan av typ Fokker F-28 i nuvarande versioner för trafik på Bromma flygplats fr. o. m. den 1 januari 1979 t. v. LIN har hos kammarrätten i Stockholm anfört besvär över länsstyrelsens beslut.

Flygplatsfrågan i ett kortsiktigt perspektiv

I rubricerade fråga konstateras inledningsvis att inrikestrafiken som konsekvens av länsstyrelsens förenämnda beslut måste flyttas till Arlanda den 1 januari 1979. Vidare har chefen för luftfartsinspektionen uttalat att LIN:s verksamhet av säkerhetsskäl – i avvaktan på att vissa åtgärder vidtas på Bromma – bör överföras till en provisorisk terminal på Arlanda så snart som det är praktiskt möjligt.

Luftfartsverket har i samråd med LIN föreslagit att den gamla utrikes-hallen på Arlanda skall ställas i ordning för att övergångsvis kunna ta emot den inrikes linjetrafiken på Bromma. Kostnaderna härför bedöms till totalt 43 milj. kr. i prisläge den 1 januari 1979, varav statens andel utgör 27,2 milj. kr. Under innevarande budgetår behöver investeringar motsvarande totalt 10 milj. kr. genomföras, varav statens andel är 6,3 milj. kr.

I propositionen föreslås med anledning härav att till Flygplatser m. m. på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 anvisas ett investeringsanslag av 6,3 milj. kr. Det förutsätts få ankomma på luftfartsverket i samarbete med flygbolagen att med hänsyn till flygplatsfrågans utveckling och de problem som blir följden av en provisorisk lokalisering till Arlanda vidta de åtgärder vad gäller terminalens detaljutformning m. m. som behövs. Departementschefen skall vidare föranstalta om att avtal träffas mellan staten och AB Stockholmsregionens flygplatsinvesteringar om kommunalt bidrag till de erforderliga investeringarna.

Utskottet tillstyrker de sålunda framlagda förslagen. Härav följer att utskottet ej kan biträda yrkandet i motionen 1977/78:103 om avslag på propositionen i motsvarande del.

I anslutning härtill framhålls i propositionen att – med hänsyn till de operativa och servicemässiga nackdelar som är förenade med att utnyttja en provisorisk terminal på Arlanda för LIN:s räkning – tiden för provisoriet bör begränsas så långt möjligt. Enligt chefen för luftfartsinspektionen kan en ombyggnad av Bromma, med beaktande av alla säkerhetskrav, ske successivt. Detta innebär enligt departementschefen att om man ser det enbart från byggnadsteknisk och säkerhetsmässig synpunkt det finns förutsättningar för LIN att återflytta till Bromma efter ungefär ett år.

Med anledning av detta uttalande vill utskottet framhålla att en så snar återflyttning av LIN:s trafik till Bromma förutsätter att en överenskommelse härom – med vederbörligt hänsynstagande till buller- och miljöfrågorna – förhandlingsvägen kan uppnås mellan parterna, dvs i första hand luftfartsverket och berörda kommunala myndigheter. En noggrann och förutsättningslös prövning av samtliga på frågans bedömning inverkan omständigheter bör i samband med ingåendet av en sådan överenskommelse ske.

När det gäller Brommas utnyttjande fr. o. m. den 1 januari 1979 konstateras i propositionen med hänvisning till vad allmänflygutredningen och

remissinstansterna anfört att en förutsättning för fortsatt allmänflyg i regionen efter nämnda tidpunkt är att huvuddelen av detta slag av luftfart även fortsättningsvis får utnyttja Bromma flygplats. Som departementschefen framhållit är detta närmast en kommunal eller enskild fråga. Utskottet vill i anslutning härtill understryka att det framstår som i hög grad angeläget att en överenskommelse i frågan snarast träffas mellan vederbörande parter. Någon begäran hos regeringen om ytterligare utredning rörande allmänflygets framtida placering i Stockholmsområdet – som yrkas i motionen 1977/78:100 – finner sig utskottet däremot inte berett att nu föreslå riksdagen.

Flygplatsfrågan på längre sikt

Under detta avsnitt framhåller departementschefen till en början att flygplatsfrågan i Stockholmsregionen inte endast är ett lokalt spørsmål utan också en fråga av nationell betydelse. Även enligt utskottets uppfattning måste frågan härom bedömas som synnerligen viktig.

I propositionen konstateras, med hänvisning till att Bromma flygplats otvivelaktigt har ett läge i Stockholm som uppfyller högt ställda krav på trafikstandard för resenärernas del, att Brommautredningen kommit till slutsatsen att Bromma under vissa förutsättningar även i fortsättningen kan användas för den inrikes linjetrafiken till och från Stockholmsregionen. Flygplatsens kapacitet är dessutom sådan att även huvuddelen av allmänflyget ryms där, vilket bör vara av stort regionalt intresse. Utredningarna har enligt departementschefens mening gett viktiga komplement till det beslutsunderlag som behövs för ett långsiktigt ställningstagande till flygplatsfrågan i Stockholmsregionen.

Angelägenheten av att klargöra förutsättningarna för att bevara Bromma som flygplats för den inrikes linjetrafiken understryks enligt propositionen av att man mot bakgrund av de senaste årens utredningar i frågan måste konstatera att, vid sidan av Arlanda, endast två flygplatslägen står till buds, nämligen Bromma och Tullinge/Getaren. Även ULF (utredningen för lokalisering av flygverksamheten i Stockholmsområdet) fann – med utgångspunkt i att Bromma skulle stängas för allt flyg – att förutom Arlanda endast Tullinge/Getaren finns som alternativ.

Samtidigt konstateras i propositionen att det redan nu i Stockholmsregionen erfordras två trafikflygplatser för att tillgodose kapacitetsbehoven för den tyngre luftfarten och huvuddelen av allmänflyget.

Tullinge/Getarenområdet anses ha så påtagliga nackdelar att det åtminstone för överskådlig framtid måste elimineras som ett alternativ. Skälen härför sägs främst vara flygoperativa, försvarsmässiga, anläggningstekniska och ekonomiska. Tullinge/Getarenområdet fyller dessutom sedan länge en viktig funktion som rekreationsområde för södra Storstockholm, varför några av de berörda kommunerna motsätter sig en flygplatslokalisering där. Markanvändningen i Tullinge/Getarenområdet anses emellertid böra

planeras på ett sådant sätt att ett ianspråktagande på mycket lång sikt för flygplatsändamål inte omöjliggörs. Även utskottet anser det vara angeläget att så sker.

Departementschefen finner i likhet med Brommautredningen, allmänflygutredningen och det övervägande antalet remissinstanser att det är synnerligen önskvärt att Bromma flygplats kan användas för flygtrafiken till och från Stockholm i framtiden. Självfallet krävs dock, som departementschefen också framhåller, att om flygplatsen skall behållas som en statlig flygplats en överenskommelse träffas med Stockholms kommun i markfrågan och med Stockholms läns landsting i finansieringsfrågan samt att den framtida trafiken på Bromma inte innebär sanitär olägenhet för närboende.

Mot regeringens förslag har motionsledes en rad erinringar framförts. I *motionen 1977/78:100* yrkas att riksdagen i vad avser utbyggnad av Bromma flygplats avslår propositionen och ger regeringen till känna vad som i denna fråga anförts i motionen. Man bör dock enligt motionären avstå från att nu binda sig för en alternativ användning av Bromma flygplats. Vidare begärs att riksdagen uttalar sig för att allt linjeflyg i Stockholmsregionen överförs till Arlanda senast den 1 januari 1979 och behålls där så länge kapaciteten räcker.

I *motionen 1977/78:101* yrkas att riksdagen bifaller propositionen men hos regeringen hemställer om de kompletterande utredningar som föreslås i motionen samt ger regeringen till känna vad som därvid i övrigt anförts om grundförutsättningar för flygplatsfrågans framtida lösning i Stockholmsregionen.

En återflyttning av linjeflyget till Bromma eller investeringar som syftar till en sådan återflyttning bör sålunda ej få ske om inte färdiga och realistiska lösningar anvisas på miljö- och säkerhetsproblemen. En ny utredning om bullerproblemen kring ett framtida Brommaflyg måste vidare genomföras med bl. a. anlåtande av naturvårdsverkets expertis. Dessutom måste en ny utredning om de ekonomiska förutsättningarna för olika flygplatsalternativ genomföras, byggd på alternativa bedömningar av flygtrafikens utveckling. Ett förslag måste också utarbetas för hur regionens flygplatsfrågor skall lösas på sikt om Bromma inte kan användas. Slutligen måste enligt motionen en framtida lösning av regionens flygplatsfrågor ske i fullt samförstånd med Stockholms kommun och Stockholms län landsting.

I *motionen 1977/78:102* hemställs att riksdagen godkänner de riktlinjer för en lösning av flygplatsfrågan i Stockholmsregionen som förordas i motionen.

Med hänsyn till de svårigheter som finns att under de närmaste åren komma till säkra slutsatser beträffande bullerfrågan i framtiden och med hänsyn till de ställningstaganden som skett i Stockholms kommun och Stockholms läns landsting synes det enligt motionärerna inte vara realistiskt

att vänta sig att de i propositionen förutsatta överläggningarna skall kunna resultera i en snabb enighet om återflyttandet av inrikestrafiken till Bromma.

Den oklarhet som nu råder i fråga om inrikestrafikens förläggning under 1980-talet innebär vidare betydande nackdelar för olika parter. Innan man kan få garantier om att bullerfrågan kan lösas på ett miljömässigt, tekniskt och ekonomiskt rimligt sätt anses ett beslut om återflyttning till Bromma vara omöjligt. Det torde dröja åtskillig tid innan fullständig klarhet kan nås i dessa avseenden beträffande bl. a. nya flygplanstyper och kostnaderna för ett utbyte. För alla berörda parter vore det därför enligt motionärerna bra om äntligen ett slutligt beslut kunde fattas. Den ovisshet som sedan länge gällt för personalen och nödvändigheten av klara planeringsförutsättningar understryker detta. I det fortsatta arbetet med den permanenta lösningen av flygplatsfrågan anses personalorganisationerna böra få vara med och all möjlig hänsyn böra tas till deras problem och situation.

Från planerings- och personalsynpunkt anses det vara av stor betydelse att det klarläggs att en återflyttning av inrikestrafiken till Bromma inte är aktuell. Endast härigenom skapas enligt motionen ett fast planeringsunderlag, varjämte de betydande olägenheter det skulle medföra att under lång tid hålla denna fråga öppen elimineras.

Enligt motionärernas uppfattning bör de aviserade överläggningarna med de kommunala instanserna i Stockholmsområdet avse de konsekvenser för Bromma flygplats som uppstår i samband med att linjeflygtrafiken definitivt utlokaliseras till Arlanda. Återstående flyg på Bromma, allmänflyget, anses vara en primärkommunal angelägenhet.

Det anförda skulle innebära att luftfartsverkets engagemang på Bromma upphör. De närmare omständigheterna och formerna för detta anses böra bli föremål för överläggningar. I detta sammanhang anses det också vara naturligt att frågan om allmänflygets situation aktualiseras.

I motionen 1977/78:103 understryks att flygsäkerheten för flygpersonal och passagerare liksom säkerheten för de människor som bor nära en flygplats måste tillmätas en mycket stor betydelse. Det anses inte vara lämpligt att behålla en flygplats, som hör till de mest trafikerade i Europa, mitt inne i så tätbefolkade områden som de kring Bromma.

Motionärerna finner det inte vara motiverat att ytterligare utreda frågan om Bromma som inrikesflygplats utan menar att ett klart ställningstagande nu måste göras för en definitiv utlokalisering till Arlanda. En avveckling av flygverksamheten på Bromma i enlighet med tidigare planer anses sålunda vara synnerligen välmotiverad av miljö-, säkerhets- och samhällsekonomiska skäl. Under hänvisning härtill föreslås att riksdagen beslutar avslå propositionen, att riksdagen uttalar att en avveckling av Bromma flygplats bör ske i enlighet med tidigare planer och att riksdagen ger regeringen till känna att nödvändiga ekonomiska medel härför bör anvisas på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1977/78.

Utskottet vill med anledning av motionärernas yrkanden till en början erinra om att Brommautredningen utförligt redovisat Brommas specifika förutsättningar och gjort en jämförelse med de två alternativ som kan föreligga vad gäller lokalisering av inrikes- och allmänflyget till Stockholmsregionen, nämligen Arlanda och Tullinge/Getaren. Utredningen redovisar det totala investeringsbehovet i 1977 års prisnivå för upprustning av Bromma flygplats till max. 640 milj. kr. Ombyggnadsperioden beräknas av utredningen till 3–5 år. Om LIN i stället förläggs till Arlanda, och Bromma således endast används för allmänflyg blir enligt utredningen motsvarande totala utgift nära 50 % större, 950 milj. kr. Dessa investeringar skall ske under en 15-årsperiod, varav huvuddelen under den närmaste 5-årsperioden. En förläggning av LIN samt allmänflyget till Tullinge/Getaren skulle bli ca 40 % dyrare, dvs. föranleda en total utgift på nära 900 milj. kr. Hela beloppet utfaller under den närmaste 3–7-årsperioden. Hänsyn har för Arlanda- och Tullinge/Getarenalternativen inte kunnat tas till vissa tillkommande kostnader för tidigarelagda vägar, passagerarterminal i Stockholms innerstad och eventuella miljöinvesteringar. Försvarets kostnader för Tullinge/Getarenalternativet har inte heller beaktats. En förutsättning för att tillfredsställande trafikavvecklings- och flygsäkerhetssituation skall erhållas vid en civilflygplats i Tullinge/Getarenområdet är att stora delar av det militära restriktionsområdet i Stockholms södra skärgård – R 21 – upplåts för civil flygverksamhet.

Alternativet att LIN lokaliseras till Arlanda leder dessutom enligt Brommautredningen till tidskostnader m. m. för trafikanternas terminalresor, som under en 40-årsperiod uppgår till ca 770 milj. kr. i nuvärde 1983. Motsvarande belopp för Tullinge/Getaren beräknas till ca 250 milj. kr.

I fråga om det ekonomiska resultatet anger Brommautredningen, med utgångspunkt från vedertagna kriterier för sådana beräkningar, att alternativet att LIN och allmänflyget lokaliseras till Bromma uppvisar positiva värden för en 40-årsperiod. Alternativet med LIN på Arlanda och allmänflyget på Bromma ger negativt nuvärde och alternativet Tullinge/Getaren som lokalisering för allt inrikesflyg och allmänflyg ger totalt sett negativt nuvärde för en 40-årsperiod. Det sistnämnda alternativet förutsätter att SAS flyttar till den nya flygplatsen för att inte avståndet mellan SAS och LIN:s inrikeslinjer skall bli orimligt stort. SAS motsätter sig en sådan flyttning. Även överbefälhavaren finner Getarenalternativet oacceptabelt.

Brommautredningens beräkningar tyder således, enligt propositionen, på att alternativet att LIN och allmänflyget lokaliseras till Bromma är att föredra från samhällsekonomisk synpunkt. Mot beräkningarna har vissa remissinstanser anfört erinringar. Riksrevisionsverket och statskontoret anser för sin del att kalkylerna bör kompletteras med olika samhällsekonomiska poster och luftfartsverket anser, som departementschefen framhållit, utifrån sina bedömningar att verkets egna finansiella åtaganden blir tämligen likvärdiga i Bromma- och Arlandaalternativen. Verket konstaterar dock att merkostna-

derna för trafikanterna i Arlandaalternativet klart talar för Bromma. Departementschefen nöjer sig, med hänvisning till att viss osäkerhet råder i fråga om den på grundval av trafikprognoserna bedömda utbyggnadstakten på Arlanda, med att konstatera att Brommaalternativet för luftfartsverket, LIN och trafikanterna ställer sig ekonomiskt fördelaktigare än de andra alternativen. I sammanhanget påpekas också att såväl Brommautredningen, allmänflygutredningen som luftfartsverket har valt att dimensionera anläggningarna med utgångspunkt i förväntade trafikvolymmer år 1985, dvs. utifrån relativt måttliga trafikökningar i förhållande till nuläget. Enligt propositionen bör prognoserna för trafikutvecklingen löpande revideras. Sammantaget anses man dock böra räkna med en fortsatt tillväxt av trafiken, vilket innebär att förutsättningar nu bör skapas för att Stockholmsregionen också i framtiden skall ha tillgång till två flygplatser för den tyngre luftfarten

Utskottet har för sin del, med hänsyn inte minst till de förut angivna tids- och kostnadsaspekterna för de olika investeringsalternativen, funnit en mycket noggrann prövning av desamma böra ske. Även de samhällsekonomiska konsekvenserna måste därvid beaktas liksom allmänt regionalpolitiska och miljömässiga synpunkter. Med vederbörligt hänsynstagande till dessa och under de av departementschefen i berörda hänscenden angivna förutsättningarna – om överenskommelser med närmast berörda parter och möjligheterna att finna en acceptabel lösning på miljöfrågorna – ter det sig enligt utskottets uppfattning inte försvarbart att välja något annat alternativ än Bromma. Detta framstår således enligt utskottets uppfattning som det bästa alternativet för inrikesflygplats i Stockholmsområdet. Inte bara från trafikpolitiska utan även från energi-, närings- och lokaliseringspolitiska synpunkter synes det f. ö. vara önskvärt att flygtrafiken på Bromma bibehålls. En utflyttning av densamma skulle såvitt nu kan bedömas också medföra starkt negativa konsekvenser, dels av trafik- och ekonomisk natur för LIN:s verksamhet, dels från sysselsättningssynpunkt m. m. för personalen vid Bromma flygplats.

Med anledning av vad motionärerna anfört i miljö- och säkerhetsfrågorna m. m. vill utskottet f. ö. erinra om den studie som av utredningsmannen i Brommafrågan, med biträde av en särskild arbetsgrupp, gjort beträffande den flygtekniska utvecklingen och dess inverkan på bullermission, prestanda och flygplatsutformning m. m.

Arbetsgruppen konstaterar att ett stort antal flygplansprojekt f. n. studeras hos olika flygplanstillverkare. I samtliga fall förväntas tillverkningsbeslut komma att fattas före årsskiftet 1977/1978, vilket innebär att flygplanen kommer att vara tillgängliga på marknaden under perioden 1981–1983. Enligt arbetsgruppen kommer de nya flygplanen – trots att de blir ca 50 % större än sina föregångare – att vara 7–10 dB tystare än den nuvarande Fokker F-28 4000, vilket enligt utredningsmannen skulle upplevas som en halvering av bullret från Fokker F-28. Studien visar vidare att en reduktion av bullret från

LIN:s nuvarande flygplan kan uppnås genom ombyggnad av motorerna. En sådan åtgärd, som skulle minska bullret med ca 5 dB, kan dock inte vara klar förrän omkring 1981–1982. Samtidigt kommer, som förut nämnts, emellertid nya ca 10 dB tystare flygplan att finnas tillgängliga. Byte av flygplan är således den klart effektivaste åtgärden för att reducera bullret och ger dessutom LIN den ökade kapacitet som bolaget uppger vara erforderlig vid ungefär den nämnda tidpunkten. Härutöver leder dessa nya plan till en betydande bränslebesparing. Enligt bolaget är man beredd att tillsammans med tillverkarna snarast undersöka förutsättningarna för ett planbyte eventuellt i förening med en avveckling av några av de nuvarande flygplanen före avskrivningstidens utgång. Utskottet konstaterar i sammanhanget att bolaget bedömt det som möjligt att lägga fram en sådan plan under år 1978.

Brommautredningen har också ingående behandlat normgivningen på flygbulleremissionsområdet och bl. a. redovisat de skärpta krav som antagits i Förenta staterna och som inom kort förväntas bli antagna internationellt efter beslut av ICAO (den internationella civila luftfartsorganisationen). Dessa krav beräknas successivt komma att medföra avsevärda minskningar av flygbullret.

Brommautredningen har också behandlat flygsäkerheten. Utredningen konstaterar att säkerhetsnivån inom luftfarten är så hög att det från säkerhetssynpunkt inte finns anledning att ifrågasätta flygverksamheten på t. ex. Bromma. Inga remissinstanser har heller rest invändningar mot denna ståndpunkt. En flyttning av trafiken från Bromma skulle f. ö. också innebära en flyttning av såväl olycksrisker som trafikbuller m. m. till en annan plats, vilket i sammanhanget bör uppmärksammas.

I anslutning härtill vill utskottet understryka departementschefens uttalande att behov av två trafikflygplatser i Stockholmsregionen föreligger. Detta har också bl. a. luftfartsverket och chefen för luftfartsinspektionen konstaterat. Det bedöms vidare troligt att utvecklingen inom flygmaterielområdet kommer att innebära att inrikestrafik på Bromma om några år kan accepteras också av miljöskäl.

Utskottet fäster för sin del största avscende vid att här berörda miljöfrågor m. m. får en så långt möjligt tillfredsställande lösning.

Vad gäller vissa remissinstansers förslag om ytterligare en utredning om en permanent placering av inrikes- och allmänflyget i Stockholmsregionen ansluter sig utskottet till departementschefens uppfattning att frågan nu måste anses vara så väl utredd och belyst att några mera omfattande ytterligare utredningar i frågan inte behövs. Behov kan dock föreligga att ytterligare analysera och komplettera beslutsunderlaget i vissa mera begränsade delar. Utskottet förutsätter också att så sker.

Beträffande den i skilda sammanhang framförda uppfattningen att Bromma på sikt bör användas för andra ändamål än flyg, exempelvis

bostadsbyggande, konstaterar departementschefen att det måste vara lättare att finna alternativ mark för bostadsändamål än för flygplatsändamål, vilket även utskottet finner riktigt.

Utskottet tillstyrker under hänvisning till det anförda regeringens förslag. Vad departementschefen i sammanhanget i övrigt anför och förordat föranleder inte heller någon erinran från utskottets sida.

Genom utskottets ställningstagande synes yrkandena i motionen 1977/78:101 i väsentlig mån tillgodosedda. I övrigt avstyrker utskottet samtliga motionsyrkanden om avslag på eller ändring i propositionens förslag.

I syfte att möjliggöra att LIN:s önskemål om en snabb återflyttning till Bromma flygplats kan tillgodoses, om förutsättningar härför föreligger, avses enligt propositionen luftfartsverket få i uppdrag att snarast utarbeta en detaljerad dispositions- och utbyggnadsplan för Bromma som inrikesflygplats. Utskottet anser det vara angeläget och välmotiverat att ett sådant uppdrag ges och avstyrker följaktligen, som av det föregående redan framgått, yrkandet i motionen 1977/78:102 om ett uttalande från riksdagens sida att uppdraget inte är av behovet påkallat.

För att behålla handlingsfriheten vad gäller inrikesflygets permanenta lokalisering avses luftfartsverket få i uppdrag att i samråd med flygbolagen skyndsamt utarbeta det slutliga förslaget till dispositionsplan för Arlanda flygplats som behövs för en överföring på kort eller längre sikt till Arlanda av den inrikes linjetrafiken på Bromma. Luftfartsverket anses även snarast böra påbörja arbetet med en detaljerad utbyggnadsplan för en permanent inrikes-terminal på Arlanda.

Vad beträffar OFAB-förslaget konstateras i propositionen att flertalet remissinstanser inte i detalj har gått in på detsamma. Vissa anser det vara intressant och därför böra föranleda ytterligare studier. Förslaget kan emellertid enligt departementschefen inte läggas till grund för lösningar på kort sikt vad gäller Bromma flygplats. Utskottet förutsätter för sin del att förslaget av luftfartsverket och flygbolagen i det fortsatta planeringsarbetet och i den mån så befinnes påkallat också beaktas.

I propositionen konstateras att SJ och Stockholms kommun – på grundval av ett tidigare framlagt utredningsförslag – f. n. utreder möjligheterna till en etappvis utbyggnad av en cityterminal för bl. a. flygbusstransporter. I anslutning härtill må erinras om att riksdagen numera (rskr 1977/78:37) – på förslag av utskottet i dess betänkande TU 1977/78:3 – hos regeringen begärt ytterligare utredning och överväganden av frågorna om kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda m. m., avseende jämväl anläggande eller utbyggnad av en ny flygterminal i Stockholm.

Vad slutligen beträffar det av departementschefen i propositionen upptagna spörsmålet om en av riksdagen tidigare begärd översyn av principfrågorna om organisationen av och tillståndsgivningen för den inrikes flygtrafiken finner utskottet detta inte böra prövas i nu förevarande sammanhang.

Utskottets hemställan

Under hänvisning till vad utskottet ovan anfört hemställes

1. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78:29 och med anledning av motionen 1977/78:101 samt med avslag på motionerna 1977/78:100, 1977/78:102 och 1977/78:103, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, godkänner de riktlinjer för en lösning av flygplatsfrågan i Stockholmsregionen som i propositionen förordats,
2. att riksdagen med bifall till propositionen 1977/78:29 och med avslag på motionen 1977/78:103, nämnda motion såvitt nu är i fråga, till *Flygplatser m. m.* på tilläggsbudget I till statsbudgeteten för budgetåret 1977/78 anvisar ett investeringsanslag av 6,3 milj. kr.

Stockholm den 6 december 1977

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Alfred Håkansson (c), Nils Hjorth (s), Rolf Sellgren (fp), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Erik Johansson i Hållsta (c), Rune Johansson i Åmål (s) och Sten-Ove Sundström (s).

Reservation

beträffande *flygplatsfrågan på längre sikt* av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Rune Johansson i Åmål och Sten-Ove Sundström (samtliga s) som ansett att utskottet bort tillstyrka motionen 1977/78:102 samt att därför

dels den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Utskottet har" och på s. 12 slutar med "också beaktas" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som förs fram i motionen 1977/78:102 där motionärerna framhåller att det torde vara omöjligt att i dag fatta ett beslut om återflyttning av inrikestrafiken till Bromma. Några garantier för att bullerfrågan skall kunna lösas på ett tekniskt och ekonomiskt tillfredsställande sätt vid en återflyttning till Bromma kan i dag inte ges. Detta framgår med all önskvärd tydlighet av den särskilda rapport om åtgärder för att minska bullerstörningarna som Brommautredaren utfört. Alternativet att

bygga om motorerna på LIN:s nuvarande flygplanstyp skulle ta lång tid och ge ett begränsat resultat. Byte av flygplan är i stället enligt utredaren den effektivaste åtgärden. I ett särskilt yttrande till denna utredning konstateras emellertid att beträffande de nya flygplanstyper som studerats och som skulle medföra lägre buller något beslut om tillverkning inte föreligger för någon plantyp och att åtskilligt utredningsarbete återstår. Om och när sådana plan kan levereras är således fortfarande osäkert. Eftersom bullerfrågan varit avgörande för inrikesflygets utflyttning till Arlanda är ett beslut om återflyttning innan garantier om att bullerfrågan kan lösas på ett såväl tekniskt som ekonomiskt rimligt sätt knappast tänkbart.

En förutsättning för framtida inrikestrafik på Bromma är enligt Brommautredningen att flygplatsen rustas upp för ca 500 milj. kr. i 1977 års prisläge. Omfattande åtgärder i form av flyttning av vägar, inlösen av bostadsfastigheter etc. måste också komma i fråga. Självfallet måste det anses orimligt att ta beslut om en sådan investering utan att de avgörande förutsättningarna är helt klarlagda.

När det gäller de ekonomiska frågorna kan konstateras att luftfartsverket som är den på detta område ansvariga och sakkunniga myndigheten i sitt remissyttrande över Brommautredningen anför att de finansiella konsekvenserna är likvärdiga i fråga om Bromma- resp. Arlandaalternativet. Enligt luftfartsverkets yttrande skulle investeringskostnaderna för Arlandaalternativet ligga någon procent högre än för Brommaalternativet. Å andra sidan kan man räkna med att driftkostnaderna kommer att bli lägre för Arlandaalternativet. En fortgående pris- och kostnadsstegring skulle självfallet ytterligare accentuera detta. Luftfartsverket framhåller också att om man inskränker sig till konsekvenserna för verkets ekonomi och att någon annan är huvudman för en allmänflygplats på Bromma får detta alternativ bedömas vara något bättre än Brommaalternativet. Några statsfinansiella skäl finns alltså inte för att välja Brommaalternativet, snarare tvärtom. En återflyttning skulle även innebära stora omställningskostnader för LIN vilka företaget kan få svårigheter att självt klara av.

De samhällsekonomiska aspekterna har tagits upp i olika sammanhang. Bl. a. vill utskottet påpeka behovet av att LIN:s flygplansflotta behöver förnyas vid en återflyttning till Bromma. Linjeflygs beslut att ersätta sina föråldrade Metropolitanplan med i huvudsak en entypsflotta av Fokker F-28 träffades i en situation när bolaget ansåg sig ha anledning att räkna med att verksamheten på Bromma skulle upphöra och en utflyttning skulle ske senast under år 1977. Enbart investeringarna i flygplan är enligt luftfartsverket av storleksordningen 1/2 miljard kr. Övriga åtgärder som inskolning av personal, organisation av den tekniska tjänsten osv. är utomordentligt kostsamma. Luftfartsverket påpekar att de aktuella investeringarna i markorganisationen är av minst samma omfattning som investeringen i Fokker-

planen. Så länge man inte kan bedöma konsekvenserna vid val av nya flygplansmodeller, deras tekniska prestanda i form av hastighet och bränsleåtgång etc. torde det vara svårt att göra några närmare samhällsekonomiska ställningstaganden. Den kortare restiden mellan Bromma och centrum kan t. ex. mer än väl komma att förloras genom de längre flygtider som plan med lägre bullernivå sannolikt skulle medföra. En samhällsekonomisk bedömning måste rimligen också inkludera de olägenheter som buller inom tätbefolkat område för med sig.

Som utskottet tidigare framhållit förutsätter en återflyttning av inrikeslinjetrafiken från Arlanda till Bromma att överenskommelse härom förhandlingsvägen kan uppnås mellan parterna, dvs. i första hand luftfartsverket och berörda kommunala myndigheter. Sådana överläggningar skulle i så fall också innefatta en noggrann och förutsättningslös prövning av samtliga på frågans bedömning i övrigt inverkan omständigheter. Det bör emellertid erinras om att Stockholms läns landsting anfört att man inte anser att flygbullret kan nedbringas till acceptabel nivå och att Bromma såsom ett centralt område på sikt bör användas för andra ändamål än flyg.

Stockholms kommun har i sitt remissyttrande från kommunstyrelsens majoritet framhållit att man ej kan acceptera sådan flygverksamhet som innebär en sanitär olägenhet på Bromma fr. o. m. den 1 juli 1978. Återstående alternativ synes vara en flyttning av denna flygverksamhet till Arlanda, varvid ett behållande av allmänflyget på Bromma kan t. v. övervägas. I avvaktan på statsmakternas slutliga ställningstagande bör kommunen inleda planering för alternativ markanvändning. I en reservation mot detta uttalande framhålls att en avveckling av flygverksamheten på Bromma i enlighet med tidigare planer är miljömässigt och samhällsekonomiskt motiverad. Kommunfullmäktiges majoritet har sedermera anslutit sig till denna senare uppfattning.

Som tidigare nämnts råder det vidare stor osäkerhet om huruvida och i så fall när flygplanstyper med lägre buller kan komma fram, vad ett utbyte av den nuvarande och de nybeställda jetplanen till sådana plantyper skulle innebära ekonomiskt för LIN samt vilka nackdelar för resenärerna i form av längre flygtider detta skulle innebära.

Det torde komma att dröja avsevärd tid innan det är realistiskt att få ett fast underlag för en bedömning av de nämnda och andra avgörande frågor. Läger man därtill den uppfattning som nyss redovisats från de kommunala myndigheterna i Stockholmsområdet synes det helt uppenbart att det inte är realistiskt att vänta att överläggningarna skall kunna resultera i en snabb enighet om återflyttning av inrikestrafiken till Bromma.

Den oklarhet som nu finns om inrikesflygets förläggning i det längre perspektivet skulle sålunda bli bestående under lång tid. Utan tvivel kommer detta att innebära betydande olägenheter för alla berörda.

För alla parter vore det därför bra om ett slutligt beslut äntligen kunde fattas, vilket också framhållits av flera remissinstanser. Den ovisshet som sedan länge gällt för personalen och nödvändigheten av klara planeringsföresättningar understryker detta. I det fortsatta arbetet med den permanenta lösningen av flygplatsfrågan bör givetvis personalorganisationerna få vara med och all möjlig hänsyn tas till deras problem och situation.

Från planerings- och personalsynpunkt torde därför ett klarläggande av att en återflyttning av inrikestrafiken till Bromma inte är aktuell vara nödvändigt. Endast härigenom skapas ett fast planeringsunderlag, och de betydande olägenheter det skulle medföra att under lång tid hålla denna fråga öppen elimineras.

Enligt utskottets uppfattning bör de aviserade överläggningarna med de kommunala instanserna i Stockholmsområdet avse de konsekvenser för Bromma flygplats som uppstår i samband med att linjeflygstrafiken definitivt utlokaliseras till Arlanda. Återstående flyg på Bromma, allmänflyget, är en primärkommunal angelägenhet.

Detta skulle innebära att luftfartsverkets engagemang på Bromma upphör. De närmare omständigheterna och formerna för detta bör bli föremål för överläggningar. I detta sammanhang är det naturligt att frågan om allmänflygets situation aktualiseras.

Mot denna bakgrund bör riksdagen uttala att något uppdrag åt luftfartsverket att snarast utarbeta en detaljerad dispositions- och utbyggnadsplan för Bromma som inrikesflygplats inte är behövlig.

Genom vad utskottet i det föregående anfört synes jämväl yrkandena i motionerna 1977/78:100, 1977/78:101 och 1977/78:103 i väsentliga avseenden vara tillgodosedda.

dels utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. att riksdagen med anledning av propositionen 1977/78:29 och motionerna 1977/78:100, 1977/78:101 och 1977/78:103, sistnämnda motion såvitt nu är i fråga, samt med bifall till motionen 1977/78:102
 - a. godkänner de riktlinjer för en lösning av flygplatsfrågan i Stockholmsregionen som av utskottet förordats,
 - b. som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om uppdrag till luftfartsverket beträffande utarbetande av dispositions- och utbyggnadsplan för Bromma,