

## Motion

1980/81:460

av Rune Torwald m. fl.

om kostnaderna för överflyttning av flygtrafik från Bromma till Arlanda

När riksdagen i december 1980 med minsta möjliga marginal fattat beslut om överflyttning av jettrafiken från Bromma till Arlanda redan andra halvåret 1982, dvs. innan det finns möjlighet att få en permanent inrikesterminal färdig, så är det ytterst angeläget att hålla kostnaderna för provisoriska lösningar nere. Detta torde vara en av de viktigaste förutsättningarna för att man efter överflyttningen skall ha *någon* möjlighet kvar att bibehålla ett s. k. folkflyg. Visserligen har redan väckts motioner med krav på ett upphävande av Brommabeslutet, men om detta trots allt kommer att stå fast är det angeläget att ha en handlingsberedskap.

När det gäller Bromma flygplats, finns det inte längre någon anledning att ändra banstrukturen, eftersom den mer än väl klarar de krav som allmänflyget ställer. Efter jettrafikens överflyttning till Arlanda 1982 lär det knappast finnas möjlighet eller anledning att över huvud taget bedriva någon linjetrafik på Bromma. *Bromma flygplats övergår* därmed till att bli en s. k. allmänflygplats och bör därmed fr. o. m. årsskiftet 1982-1983 *överlämnas till Stockholms kommun eller ev. landsting*, som enligt gällande normer i fortsättningen bör svara för investeringar och drift på denna flygplats.

På Arlanda bör man – i avvaktan på färdigställandet av en permanent inrikesterminal – för att spara pengar kunna acceptera en ökad trängsel och minskad bekvämlighet främst för dem som utnyttjar egen bil för färd till eller från aktuell flygförbindelse. Samtidigt bör man eftersträva så goda arbetsförhållanden som möjligt för flygbolagen SAS och LIN. Det är mot denna bakgrund efterföljande förslag skall ses.

Någon utbyggnad av parkeringsanläggningen vid nuvarande inrikesterminal bör ej ske, eftersom den skulle hindra en senare utökning av taxningsbanorna. Nuvarande parkeringsutrymmen bör i första hand reserveras för den anställda personalen hos luftfartsverket, SAS och LIN m. fl. Stockholmsregionens flygpasagerare får antingen såsom övriga passagerare använda sig av SL-bussarna eller parkera på ett större avstånd från terminalbyggnaden t. ex. i närheten av den gamla charterhallen. Genom denna åtgärd kan man spara investeringar i storleksordningen 25–30 milj. kr.

När det gäller *SAS inrikestrafik*, så bör det vara möjligt att föra över denna till *utrikeshallen*, där det ju finns stora outnyttjade utrymmen under de närmaste 5 åren. För SAS borde det vara en fördel att kunna koncentrera hela sin verksamhet till *en* terminal. Givetvis krävs en del provisoriska

arrangemang för att skilja utrikes- och inrikespassagerarna från varandra efter inbokningen. Men det bör vara möjligt att till ganska låga kostnader kunna avdela ett (ev. del av ett) "finger" för SAS inrikestrafik.

Om SAS inrikestrafik flyttas till utrikesterminalen, så bör det vara möjligt för LIN att avveckla sin trafik i *nuvarande inrikeshall*. Allt talar dess värre för en viss reducering (i bästa fall en stagnation) av LIN:s trafik efter utflyttningen till Arlanda. Naturligtvis krävs vissa smärre ombyggnader för att öka antalet "gates" m. m. men i övrigt bör man utan större svårigheter kunna avveckla LIN:s trafik i den nuvarande inrikesterminalen. Därtill kommer att det bör vara till stor fördel för LIN att inte behöva få sina plan och passagerare blandade med motsvarande grupper ur SAS inrikestrafik.

I nuvarande statsfinansiella läge måste alla ansträngningar göras för att reducera de ekonomiska konsekvenserna för såväl stat som berörda flygbolag av den snabba överflyttningen av LIN:s trafik till Arlanda. Vi kräver därför att luftfartsverket får i uppdrag att ingående pröva de förslag vi här för fram. När det gäller trafikutvecklingen, så menar vi att man inte kan bortse från att stigande bränslepriser samt ökad prismedvetenhet hos flygbolagens kunder sannolikt kommer att påverka passagerarutvecklingen mycket negativt under de närmaste åren. Detta måste också tas med i arbetet för att lösa hithörande frågor på ett ur ekonomisk synpunkt acceptabelt sätt.

Under hänvisning till ovanstående hemställs – för den händelse beslutet om utflyttning av Fokkertrafiken till Arlanda kommer att stå fast –

att riksdagen som sin mening måtte ge regeringen till känna vad i motionen anförts för att minska kostnaderna för överflyttningen av jettrafiken från Bromma till Arlanda andra halvåret 1982.

Stockholm den 20 januari 1981

RUNE TORWALD (c)

ANNA WHOLIN-ANDERSSON (c) IVAR FRANZÉN (c)