

Torsdagen den 24 april

Kl. 19.30

*Regional utveckling***§ 1 Regional utveckling (forts.)**

Fortsattes överläggningen om inrikesutskottets betänkande nr 7.

Herr LARFORS (s):

Herr talman! Inrikesutskottet har föreslagit att motion 1715 om regionalpolitiska insatser i Södermanland inte skall föranleda någon riksdagens åtgärd. Det är ett öde som denna motion delar med många andra. Trots detta kan jag inte underlåta att säga några ord om de förhållanden som givit anledning till motionen i fråga.

I Södermanland tror vi oss ana att man annorstädes, både inom centrala myndigheter och bland folk i allmänhet, anser att det inte finns några större problem i Södermanland i vad gäller sysselsättningen, vägfrågor och näringspolitiska förhållanden. Men så väl beställt är det trots allt inte, Södermanland har stora och många problem i nämnda avseenden.

I motionen 1715 har jag tillsammans med mina medmotionärer redovisat de mest betydande bristerna, t. ex. på vägnätet. Jag måste ändå här än en gång understryka behovet av en snar upprustning av riksvägarna och de mest betydelsefulla länsvägarna inom länet. Högsta prioriteten måste dock tillerkännas standardförbättringar och om- och tillbyggnader av vägarna till Stockholm. De är nämligen att räkna till grundförutsättningarna för ett expanderande näringsliv inom Södermanland.

De största problemen i länet är dock inte knutna till vägarna utan till näringslivet och arbetstillfällena. I vad gäller de sistnämnda är det inte bara fråga om antalet utan främst om differentieringen på olika slag av arbetstillfällen. Vallfriheten i fråga om arbete är alltför begränsad, främst för ungdomen men också för kvinnorna. I detta avseende kommer naturligtvis nedläggningen av flygflottiljen i Nyköping att skapa nya och betydligt ökande problem. Därför måste åtgärder sättas in från statens sida för att öka tillgången på lämpliga och attraktiva arbetstillfällen i Nyköpingsregionen. I detta sammanhang är länsstyrelsens förslag i länsplanering 1974 att därest nuvarande ortsklassificeringssystem bibehålles Nyköping–Oxelösund uppflyttas till primärt centrum värt att uppmärksammas.

Eskilstunaregionens problem har under senare år diskuterats i många sammanhang. De har också belysts i metallmanufakturutredningen, men ännu återstår att med kraft driva igenom åtgärder för stärkandet av näringslivet inom Eskilstunaregionen. Det är inte tillräckligt med den naturligtvis värdefulla men ändock begränsade utlokaliseringen av ett eller

annat företag från Stockholm. Därtill behövs fortsatt kraftfull satsning på industrisidan.

Västra och mellersta Södermanland, dvs. Katrineholm. Flen och Vingåker, torde dock vara de kommuner som har de största problemen i vad gäller näringslivet och sysselsättningen. Så har det varit praktiskt taget under hela 1970-talet, och risk finns – om inte kraftfulla motåtgärder vidtas – att så blir fallet under lång tid framöver.

Även om folkmängden i länet håller sig någorlunda konstant är dock förändringarna i invånarantalet mycket varierande i de olika länsdelarna. I de östra länsdelarna – de som ligger intill AB-länet – sker en viss ökning. I Katrineholms A-region är det däremot svårt hålla befolknings-siffrorna uppe. Här råder i stort sett stagnation och vissa år t. o. m. minskning av folkmängden. Här krävs ett målmedvetet och starkt bistånd från statens sida för att förhindra en tillbakagång, som kan komma att medföra skador i samhällsfunktionerna och vilka senare kan visa sig omöjliga att avhjälpa.

Södermanland är inget problemfritt län, och särskilt Katrineholms A-region inrymmer många och stora problem. Det framgår också av Länsplanering 1974. Man kan med skäl säga att den i viss utsträckning är en larmrapport om situationen i Södermanland och enkannerligen dess västra delar.

För min del vill jag – liksom Länsplanering 1974 – kraftigt framhålla nödvändigheten av att ytterligare statlig förvaltning förläggs till skilda delar av länet, vidare att lokaliseringstödet till Katrineholms och Eskilstunas A-regioner kvarstår och dess volym kommer att öka samt att lokaliseringstödet också skall kunna gälla annan verksamhet än industriföretag.

I detta anförande instämde herr Bergman i Nyköping (s).

Herr NORDIN (c):

Herr talman! Jag tänker i huvudsak uppehålla mig vid ortsklassificeringen. Jag har i motionen 642 hemställt att ortsklassificeringen av Örnsköldsvik ändras så att Örnsköldsvik klassas som primärcentrum.

Allra först några reflexioner om klassificeringens princip. Det är förunderligt att trots allt tal om jämlikhet och alla ambitioner att jämställa människor och medborgargrupper med varandra, sysslar man i vårt land fortfarande med indelning av medborgargrupper i klasser. Vi får fortfarande läsa om överklass, medelklass och underklass. Sociologerna använder sig fortfarande av indelning av medborgarna efter socialgrupp 1, 2 och 3. Utifrån dessa kvardröjande klassificeringstankar låg det naturligtvis nära till hands att riksdagens majoritet 1972 valde metoden att genom ett centralt beslut klassificera landets kommuner. Inrikesutskottets betänkande nr 28 år 1972, som grundlade ortsklassificeringen, gav målsättningen i följande ord: "Människorna i alla delar av landet bör få del av den materiella, sociala och kulturella välfärden, så långt

detta är möjligt. De avgörande faktorerna är tillgången på arbete, social, kommersiell och kulturell service, samt god miljö." Dvs. de tre välfärdsfaktorerna. Så långt lät ju allting bra.

Utskottet beskrev 1972 de primära centra så, att dessa i regel har en ganska väl differentierad arbetsmarknad, som emellertid ofta inte är tillräcklig för utnyttjandet av kvalificerad arbetskraft och av kvinnlig arbetskraft. För att tillgodose detta behöver näringslivet byggas ut.

Vidare sägs: "En första åtgärd i den riktningen är att redan beslutade omlokaliseringar av statlig verksamhet främst bör gå till primära centra. Enskild central förvaltning bör genom lokaliseringstöd påverkas att flytta till orter av detta slag." Det är med andra ord en klart markerad styrning. Erfarenheten under de två år som förflutit visar också att utvecklingen gått i den avsedda riktningen. En fortsättning åt samma håll blir bekymmersam för kommuner som nu hamnat i de lägre divisionerna. När det gäller socialgrupperna, som jag nämnde, så existerar där en ständscirkulation. Man försöker och får klättra uppåt. Men i de klassade kommunerna får man finna sig i att ha ett statistiskt läge.

Oavsett om man nu tycker bra eller illa om själva systemet, så måste omprövningar komma till stånd. Och det brådskar! Jag går därmed in i motionens omedelbara syfte: en omklassificering av Örnsköldsvik. Örnsköldsvik är ett bra exempel på hur klassificeringen drabbar. Här rör det sig om en kommun som uppfyller de kriterier som på sin tid uppställdes för ett primärt centrum.

1. Den är förhållandevis stor folkmängdsmässigt, drygt 60 000 invånare. Det finns flera primära centra med lägre befolkningstal.

2. Näringslivet, servicen och centralorten Örnsköldsviks ställning fyller de krav som ställs på ett primärt centrum. Den kommersiella servicen som erbjuds ligger fortfarande över medianvärdet för primära centra.

3. Avståndet till närmaste primära centra är stort, 11 mil från Umeå och 15 mil från Sundsvall. Sydsvenska län skulle kunna rymmas mitt emellan.

Undersökningar om handel och kommunikationer visar att Örnsköldsvik har ett uppland som sträcker sig långt in i angränsande kommuner, även sådana som ligger i grannlandet.

Men Örnsköldsvik behöver tillskott av sysselsättning, framför allt när det gäller kvalificerad arbetskraft, särskilt då förvaltningsyrken. Ser man på yrkesgruppen offentlig förvaltning och övriga tjänster visar det sig att i riket omfattar denna grupp 31 %, i Västernorrlands län 29 % och i Örnsköldsvik 23 %. Det är alltså just den sysselsättning som enligt inrikesutskottet 1972 borde läggas i primära centra men som Örnsköldsvik nu är avskärmat från på grund av ortsklassificeringen.

I år har utskottet vid behandling av min och andra motioner sagt att man förväntar en proposition på grundval av det pågående länsplaneringsarbetet. Man förutsätter att man nästa år får gå närmare in i de aktualiserade frågorna. Motionsyrkandena bör av den anledningen inte föranleda någon åtgärd, säger utskottet.

Jag skall försöka se så positivt som möjligt på denna skrivning och avstår därför från att ställa något yrkande. Men jag vill betyga att jag återkommer i frågan. Örnsköldsvik ger inte upp den här kampen i första taget!

Herr NILSSON i Agnäs (m):

Herr talman! Denna dag på morgonen har jag haft ett ärende till lantmäteriets arkiv här i Stockholm och gripits av onda aningar. Arkivet är tydligen på flyttande fot. Alla tecken tyder på att de värdefulla kartorna och annat material som förvaras där och som kommunalmän, forskare och andra från hela landet behöver se då och då ska!! transporteras till annan ort. Varför det då, frågade jag. Ja, det är fråga om utlokalisering. Då vill jag gärna säga att det kan vara ett oerhört felgrepp att lägga ett centralt verk som skall betjäna hela landet på annan plats än rikets huvudstad. Vilken förlust av tid kommer det inte att innebära och vilka kostnader kommer det inte att medföra att t. ex. detta kartarkiv inte längre finns där de flesta människor i vårt land trots allt har lättast att nå det. Det kan hända att någon säger att jag själv har varit med om beslutet. Jag har inte i dag hunnit forska beträffande beslutet om utlokalisering, men jag vill gärna säga att jag beklagar om jag har varit med om att fatta det och är villig att erkänna att jag har gjort fel i så fall.

Inrikesutskottets betänkande nr 7, som vi nu talar om, är en intressant läsning. Innan jag säger något om ett par motioner vill jag konstatera hur pågående utredningar av olika slag, Länsplanering 1974, ERU och mycket annat tvingar utskottet att peka framåt mot i morgon! Nästa år! Till sommaren! Till hösten!

Låt mig då tillfoga att jag har svårt att förstå hur den ytterligare utredning som centern begär skall kunna gagna eller paskynda det som vi alla finner så angeläget – en bättre regionalpolitik. Att begära ett nytt arbete på central basis för att uppnå, som det heter, ett decentraliserat samhälle med länsdemokratisk beslutsordning, tycker jag är fel. Som svar på en moderat Norrlandsmotion anför utskottet att regeringen tillsatt en utredning om decentralisering av förvaltningen. Centern vill ha beslutsrätt lokalt. Jag tycker därför att reservationen i nuläget rimmar dåligt med vad centern och många av oss andra vill i det här avseendet.

Låt mig sedan säga några ord om den intressanta redovisningen på s. 9 i utskottets betänkande. Det visar sig att länen och bidragen till företag slagit olika i olika län. Beträffande mitt eget län Västerbotten har man gjort en beräkning att ökningen av arbetstagarna skulle bli 4 141, men det blev faktiskt 4 281 – alltså 140 mer än beräknat. Däremot har utvecklingen varit den motsatta i exempelvis Västernorrlands län. Där blev ökningen av arbetstagarna drygt 1 000 mindre än beräknat. I stort sett tycks dock utdelningen i form av arbetstillfällen ha kunnat beräknas rätt bra i förväg. Det är givetvis en på sätt och vis imponerande satsning som har skett på det här området, och den har betytt mycket för de

områden som det gäller.

I motionen 947 har vi liksom motionärer från andra partier begärt klassificering av Storuman som regionalt centrum. Utskottet visar också här fram emot nästa år. Jag kan i det här läget inte göra annat än nöja mig med svaret. Jag vill gärna instämma i det som herr Nordin nyss har sagt om Örnsköldsvik, nämligen att det betyder en hel del hur en ort har blivit klassificerad. Jag kan med anledning av dagens debatt fråga: Var skulle vi i vårt län ha varit om vi inte hade haft primära och regionala centra? Vårt läns kraftigaste befolkningsgrupp skulle nu till större delen ha varit i andra och sydligare regioner. Hur vi än önskar att även de små orterna skall leva och bygderna blomstra måste vi vara realistiska och inse att vissa större och bättre utrustade orter måste finnas. Vi kan inte lägga en fabrik och ett sjukhus i varje by – inte ett mejeri heller, för att alludera på vad som händer i mitt eget län där man faktiskt lägger mejerierna just i städerna.

I motionen 1720 har stockholmarens men en gång sorselebon herr Fridolfsson och jag försökt aktualisera en av landets minsta kommuner – Sorsele – och dess problem. Den är belägen i en underbar natur med stora rikedomar på det området. Förr i världen var den jämförelsevis inte sämre lottad än flertalet socknar och kommuner, men den moderna tiden, det som kallas strukturomvandlingen på näringslivets område, har drabbat kommunen särskilt hårt. Detta beror inte minst på att dess läge innebär att transporterna blir långa för alla produkter och på att vägarna varit oerhört dåliga. Vi har pekat på det i motioner år efter år, och det har funnits med i bilden även i Vindelälvsdebatten. Därtill har inlandsbanan, som var en bra satsning för 40–50 år sedan och som man trodde skulle betyda en blomstring för bygden, blivit en sorgeskälla. Man talar rent av om nedläggning. Vi har i motionen pekat på att man i stället borde göra någonting för att den här järnvägen skulle kunna hjälpa näringslivet och ifrågasatt en terminal t. ex. Av det särskilda glesbygdssstödet – 25 milj. kr. i år – går visserligen 10 milj. kr. till väg 63 i kommunerna vid Vindelälven, bland dem Sorsele, vilket ur kommunikationssynpunkt på sikt bör innebära en förbättring, men det räcker inte till för att lösa problemen. Även en satsning på IKS finns i Sorsele, men det har blivit fler om den kakan, och det sänkta beloppet inverkar menligt.

Det måste alltså komma till åtgärder av större omfattning. Men på s. 18 i betänkandet pekar man på sådant som skall hända nästa år. Vad skall man göra annat än dröja och hoppas att kon inte dör medan gräset gror?

I motionen 1746 har Rune Ångström tagit upp arbetslösheten i länet. Jag interpellade i vintras om ungdomsarbetslösheten i Umeå och i Västerbotten i stort. Antalet unga bland de arbetslösa är särskilt stort i vår del av landet. I vintras antyddes från AMS – om jag minns rätt var det AMS-chefen själv som var där uppe – att de unga borde flytta bort från länet, så skulle de få arbete. Men vi är i Västerbotten inte nöjda med den lösningen. Det är helt orimligt. Jag kan visserligen in-

stämman i herr Fagerlunds yttrande för en stund sedan att man givetvis måste tillåta ungdom att utbilda sig i yrken, som de inte kan utöva annat än om de flyttar bort från orten, men i stort sett är det omöjligt för en kommun som t. ex. Umeå att acceptera att den stora andel ungdomar som vi har – värdefull arbetskraft och på allt sätt värdefulla medborgare – skall anvisas arbete på annat håll.

Herr talman! Jag har lyssnat till största delen av debatten i dag. Den är sig ganska lik från år till år. Jag hade trott att den i dag skulle bli kortare, men så har det inte blivit. Vissa ord kommer ständigt tillbaka, t. ex. regional obalans, regional rättvisa, centralisering kontra decentralisering – och så det ord som är allra vanligast, nämligen "stöd": Stöd-område, inre stödområde, grå zon utanför stödområdet, stöd till än det ena och än det andra och utvidgat stöd. Snart är hela landet ett stödområde.

I dagens nummer av Västerbottens Folkblad har man på ledarsidan tagit upp styrmedelsutredningen till en ganska skarp kritik därför att den är ett hot mot stödområdena. Man citerar länsarbetsnämnden i Västerbotten, som när den yttrar sig över styrmedelsutredningen riktar kritik på två avsnitt mot denna, framför allt mot att den suddar ut gränserna mellan stödområdena och det övriga landet, vilket man menar är ödesdigert. Jag kan inte ägna tid åt att läsa upp allt vad som skrivs. Vidare går nämnden mot förslaget till en ny central organisation; ett instrument för en starkare styrning av regionalpolitiken finns redan och kan effektiviseras.

Ja, så kan man alltså se på saken, och jag skall inte närmare kommentera detta. Men jag skulle vilja säga att det i stället för att göra hela landet till ett stödområde väl måste vara riktigt att betrakta hela landet som *ett område*, inte för stöd – för att något gått snett, för att somliga landsdelar tjänat på andra. Nej, ett land skall väl vara så beskaffat att det finns samma rättigheter och förmåner för alla delar av landet och givetvis samma förpliktelser. Liknelsevis kan man väl säga att statsmakterna misshandlat vår landsända och sedan kommer med plåster på såren. Man har gjort kommunerna i den del av landet som kallas stödområde till krymplingar och erbjuder dem nu en krycka.

Vi har alla varit med om att genomföra detta, men ordet "stöd" håller på att stå mig upp i halsen. Vi måste på något sätt få bort detta ord från debatten. Vi måste få en regering och statsmakter i det här landet som inte bara tänker på vissa delar av detta utan utgår från att det är helt och odelbart. Norrland har varit råvarukällan och exportören av arbetskraft. Det kan inte fortsätta att vara så.

I den allmänna rushen efter det stora kriget gällde det att bygga fabriker, sälja och utnyttja konjunkturen, och så kom det som nu är stödområde att utarmas. Ingen tänkte på jämn fördelning av företagsamheten, ingen tänkte på att förlägga verksamhet dit där folk fanns.

Detta har jag sagt många gånger, men eftersom det nu blivit så här tycker jag att vi skall avskaffa ordet "stöd" och gå in för en ny politik

i detta sammanhang. Framför allt har ju staten själv rationaliserat och dragit in verksamhet – jag kan bara nämna tele, post, järnvägar, vägar. Man har tagit bort arbetstillfällena och flyttat folk i stället för att bereda motsvarande sysselsättning i samma områden. Det är bl. a. detta som har bidragit till det läge som vi har i dag.

Jag är glad över att vi är så pass eniga om att det måste bli annorlunda, men det är ju alarmerande när man från nästan alla trakter i Sverige börjar tala om stöd.

Herr BLOMKVIST (s):

Herr talman! I motionen 931 har jag tillsammans med övriga socialdemokratiska ledamöter på Skaraborgsbänken föreslagit regionalpolitiska insatser i Grästorps kommun i vårt hemlän.

Vi framhåller också i motionen att strukturomdaning inom länets jord- och skogsbruk har medfört stora sysselsättningssvårigheter i vissa av länets kommuner. Jag vill, liksom fru André tidigare gjorde, erinra om att från 1965 till 1970 minskade antalet förvärvsarbetande inom länets jord- och skogsbruk med 7 500 personer. Den utvecklingen är fullt jämförbar med vad som skett i skogsläna och som föranlett staten till långt gående motåtgärder.

Omflyttningen från jordbruket till andra näringar – främst då industrin – slår helt olika i olika kommuner. Industrin har inte främst växt till i de kommuner som tidigare dominerats av jordbruk. Från Skaraborgsbänken har vi därför vid flera tillfällen här i riksdagen betonat nödvändigheten av lokaliseringsslån till industriutbyggnad i kommuner som har mycket jordbruk. Glädjande nog har vår uppmaning i de här avseendena i viss mån tillmötesgått. Lokaliseringsslån har ju under de senaste åren utgått till flera kommuner i vårt län, bl. a. Gullspång, Karlsborg, Falköping och Vara, och det är vi självfallet mycket tacksamma för.

I motionen har vi nu framhållit behovet av utvecklingsfrämjande åtgärder från samhällets sida för att man skall kunna vända utvecklingen i en mera positiv riktning i Grästorps kommun. Det finns där en mycket besvärlig undersysselsättning med bristande arbetstillgång. Detta innebär i sin tur att andelen förvärvsarbetande kvinnor är mycket låg. Vidare betyder det att medelinkomsten är mycket lägre i Grästorps kommun än i riket som helhet. En jämförelse visar att år 1972 var medelinkomsten i riket som helhet 4 300 kr. högre än den var i Grästorp.

Det är naturligtvis dessa svårigheter som medverkat till att vi vädjar till riksdagen att hos regeringen begära att nya arbetstillfällen tillförs Grästorps kommun inom industri- och servicesektorn för att en tillfredsställande sysselsättning skall kunna åstadkommas och att detta måtte beaktas i den allmänna regionalpolitikens strävan att skapa jämvikt i alla delar av landet.

I anslutning till vår motion, liksom till andra, liknande motioner, har utskottet framhållit att sysselsättningsfrågorna är en central del av

Länsplanering 1974. Enligt utskottets mening bör man avvakta den kommande sysselsättnings- och regionalpolitiska propositionen, innan man tar ställning till problemen i särskilda regioner och orter.

Jag delar utskottets uppfattning att den snart avslutade länsplaneringen – främst genom den allt starkare kopplingen till sysselsättningsfrågorna – kommer att bli ett betydelsefullt instrument för en bättre utveckling i kommunerna.

Det är ändå enligt vår mening realistiskt att i framtiden räkna med statliga regionalpolitiska insatser i Grästorps kommun. Liknande åtgärder kommer med säkerhet att behövas även i andra kommuner i Skaraborgs län. I motionen 1689 har vi tagit upp frågan om informationen om länsplaneringsarbetet. Vi påpekar att det är angeläget att informationsverksamheten i samband med den rullande länsplaneringen fortsätter. Utskottet delar vår uppfattning om betydelsen av samhällsinformation till medborgarna om innebörden av den pågående samhällsplaneringen. Men utskottet hänvisar till att försöksverksamheten f. n. utvärderas av statsvetenskapliga institutionen i Göteborg. Enligt utskottet bör man nu avvakta resultatet av utvärderingen innan ställning tas till behovet av fortsatta informationsinsatser. Jag har naturligtvis förståelse för ett sådant ställningstagande av utskottet. Jag vill emellertid uttala den förhoppningen att arbetsmarknadsministern ser till att länsstyrelserna får personella och ekonomiska resurser för angelägna informationsinsatser i samband med det fortsatta länsplaneringsarbetet.

Herr LIDGARD (m):

Herr talman! Jag skall be att få hålla ett kort gravtal över motionen 1716, som inte i någon högre grad har vunnit utskottets förståelse. Jag tycker kanske att det är beklagligt därför att motionen ändå tar upp frågor som är rätt väsentliga för Stockholmsregionens del. Motionen är frukten av ett ganska omfattande studium av befolkningsutvecklingen inom Stockholmsregionen, den ekonomiska tillväxttakten och annat sådant. Den är kanske också ovanlig på det sättet att den är undertecknad av samtliga ledamöter från moderata samlingspartiet inom Stockholms stad och län – naturligtvis bortsett från partiledningen. Vi ger uttryck för de allvarliga farhågor vi hyser för den utveckling som uppenbarligen är på gång inom Stockholmsområdet.

Det finns många förslag i motionen. Jag skall inte gå in på dem alla i detta korta anförande, men jag skall stanna för två förslag som jag särskilt skulle vilja apostrofera. Det ena gäller skärgårdsområdet. Om motionen i denna del uttrycker man sig i och för sig rätt hyggligt i utskottsbetänkandet. Man säger att man är medveten om de speciella problem som gäller landets skärgårdar. Sedan hänvisar man till att frågan skall tas upp i senare förslag. Men jag måste säga, herr talman, att känd sak är så god som vittnad. Man borde egentligen redan på nuvarande bas och med de kunskaper man har kunna ta upp en allvarlig diskussion om vilka åtgärder man skall vidta för att stödja skärgårdsområdet inom

Stockholmsregionen. Nu har man inte gjort det, men några års erfarenheter av utskottsskrivningar ger mig anledning förmoda att vad som egentligen står i utskottsbetänkandet är ett rätt hyggligt löfte till oss motionärer att saken skall tas upp redan nästa år i samband med en prövning av riktlinjerna för den fortsatta regionalpolitiken.

Jag skall nöja mig med detta. Jag skall inte kritisera utskottets skrivning, och jag skall inte ställa något yrkande i motsatt riktning. Men jag skall säga att händer det ingenting kommer vi tillbaka allesammans, och vi kommer att kräva att åtgärder vidtas. Ty, ärade kolleger, medan gräset gror kan det hända att kon dör ute i skärgården, och det tänker vi inte acceptera.

Det andra yrkandet i motionen som jag särskilt skulle vilja knyta an till är mer ett allmänt önskemål från oss motionärer att man skulle ge regeringen till känna att Stockholmsregionens arbetsmarknadspolitiska, ekonomiska och näringspolitiska problem i fortsättningen bör komma i åtnjutande av en större uppmärksamhet i samband med statlig regionalpolitisk planering. Om den saken säger utskottet att utskottet utgår från att landets folkrikaste område skall ägnas tillbörlig uppmärksamhet i fortsättningen på det här området. Jag har litet grand, herr talman, funderat på vad ordet tillbörlig betyder i detta sammanhang och vad utskottet menat när utskottet skrivit på detta sätt. Jag hoppas att utskottet inte har menat att man under slutet av 1960-talet eller början av 1970-talet inte har tagit hänsyn till Stockholmsregionen utan att man har varit relativt just och anständig även i förhållande till det området.

Vi som har tillhandahållit det smörgåsbord som de ärade kollegerna från andra delar av landet huggit in på har väl ibland varit litet fundersamma om huggsexan, när det gällt att fördela både statlig och annan verksamhet som förekommit i Stockholmsregionen, har varit så förlärligt Stockholmsvänlig. Jag hoppas att när man nu använder ordet tillbörlig så gör man det i en positiv bemärkelse, för situationen inom Stockholmsregionen är den att där finns faktiskt ingenting att ta.

Låt mig erinra om att när centerpartisterna herr Granstedt och herr Stridsman stod här i talarstolen och skröt om hur realistiskt centerpartiet hade räkat gissa in fråga om befolkningstalet, så gick herr statsrådet Ingemund Bengtsson upp och yttrade sig lätt försmädligt. Innebörden av hans anförande var egentligen att riktigt rätt hade man ändå inte gissat, för hade centern gissat rätt – och det var ju ingenting annat än en tämligen okvalificerad gissning som ni ägnade er åt när ni angav era siffror 1972 – så hade det varit nödvändigt med ett speciellt stöd till Stockholmsregionen i dag för att nå upp till den nivå som centerpartiet förordade.

Det var vad Ingemund Bengtsson sade, och det är riktigt. Han hyvlade vil av centerpartisynpunkterna så pass att där inte finns mer att ta, och jag skall därför lämna centerpartiet i fred på denna punkt.

Men, herr talman, jag måste erinra om att Stockholms kommun är i dag på väg att bli den i reella tal största avfolkningsorten i landet. Jag bestrider inte att vi är gynnade på många sätt, men problemen kom-

mer att bli alltmera påtagliga mot slutet av detta decennium.

I Stockholmsregionen skiljer vi oss från andra problemområden främst i två avseenden. Å ena sidan har Stockholmsregionen inneboende möjligheter att upprätthålla en hög sysselsättning och en god utvecklingstakt. Å andra sidan har statsmakterna bedrivit en politik som är rakt motsatt den stimulanspolitik som man tillämpar i andra stagnerande regioner. Man tycks ännu inte ha insett att Stockholms län inte längre är den starkt expansiva enhet som Stockholmsregionen var under 1960-talet. Befolkningsökningen håller på att gå över i sin motsats, den ekonomiska utvecklingen är otillfredsställande, nyetableringen inom näringslivet minskar och andelen av landets alla lediga arbetstillfällen sjunker konstant. Sådant är läget inom Stockholmsregionen, och det är motiveringen för den motion som vi riksdagsmän från Stockholms kommun och Stockholms län väckt – och vi kommer att se till att det inte försummas någonting i framtiden!

Med risk att förlänga debatten måste jag sedan säga några ord ytterligare, trots att jag sade att jag inte skulle syssla med centerpartiets gissningar om befolkningstalet i regionen. De beräkningarna är resultatet av ett mer eller mindre kvalificerat tips, och en viss ovilja mot storstadsregionen och mot Stockholm har påverkat utvecklingen. Jag skall här inte närmare gå in på den saken. Men jag vill ändå något litet beskriva centerpartiets inställning till Stockholmsregionen sådan den kommit till uttryck alldeles nyligen. Jag tycker det är viktigt att här få fastslaget vad centerpartiet verkligen anser om regionen. Det har kommit till uttryck i en reservation i Stockholms läns landsting rörande styrmedelsutredningen. Där säger man att nu gäller det att undvika en ny storstadsexpansion av samma typ som 1960-talets. Det är inte någon vidare realism med ett sådant uttryck, för den som känner till hurudan situationen är här i Stockholm. Hur skall man undvika den expansionen? Ja, om man är mycket framsynt och rör sig med beräkningar omkring år 2000, så kan de orden möjligen vara riktiga. Men de är icke riktiga i dagens läge – och de är ett hot mot denna region!

Centern säger att det skall finnas en etableringskontroll för verksamheter av större omfattning och detta såväl av sociala skäl som av naturresursbevarande skäl. Den etableringskontroll som är avskaffad och den del som vi har kvar i Stockholmsregionen har vi tagit upp i vår motion och visat vilka bekymmer som den medför. – Jag ser nu, herr talman, att tiden går, och jag skall därför hoppa över en del av vad jag hade tänkt säga och i stället sluta med att återge vad centern skriver i sin motion, nämligen att ansträngningarna skall intensifieras att utlokalisera service och administrativa funktioner från storstadsområdena till i första hand skogslänen.

Jag skall inte ta ställning till om detta är riktigt eller inte, men jag vill säga att vi i Stockholms kommun och Stockholms län som är berörda av detta uttalande skall komma ihåg detta centerns ställningstagande!

Herr STRIDSMAN (c) kort genmäle:

Herr talman! Bara några ord mycket kort i anledning av vad herr Lidgard här anfört.

Om man tillhör ett parti som är helt åsiktslöst i dessa frågor och som inte har någon uppfattning över huvud taget. så är det klart att man tror att de andra partierna gissar sig fram till vissa slutsatser och ståndpunkter. Tyvärr, herr Lidgard, har ni hamnat snett i denna fråga. och jag beklagar er. men jag hoppas att ni med tiden kan komma till rätta.

Herr LIDGARD (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall inte gå långt i mitt bemötande i denna sak. Jag skall bara rekommendera herr Stridsman att läsa den motion, över vilken jag nyss höll ett gravtal.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Inrikesutskottet har behandlat min motion, nr 1733, relativt välvilligt. Det besvärande är att välvilja utan handling inte leder långt på vägen mot en lösning av ett problem.

Jag har i år för tredje gången här i riksdagen motionerat om en ändring av ortsklassificeringen av Örnköldsvik till primärt centrum. Jag kan inte resa så stora invändningar mot utskottets hänvisning till den pågående omprövningen i samband med arbetet med Länsplanering 1974. Jag vill här bara instämma i herr Nordins motivering för en ändrad klassificering. Jag har tidigare framfört liknande argument. Det är bara att notera att herr Nordin också måste deklarera varför han här avviker från sin egen och sitt partis grundsyn i denna fråga.

Mycket bekymmersamt är utskottets ställningstagande till mitt förslag angående gränserna till det inre stödområdet. I min motion har jag föreslagit att de inre delarna av Örnköldsvik skall hänföras till det inre stödområdet. Det är mycket enkelt att göra en sådan avgränsning genom att följa kyrkoförsamlingarnas gränser, som också sammanfaller med den gamla kommunindelningen. Sålunda bör gränsen till Anundsjö, Skorped, Trehörningsjö och Björna församlingar utgöra sådan gräns.

Utskottet pekar på de regionalpolitiska hänsynstaganden som enligt fjolårets riksdagsbeslut skulle göras i gränstrakterna till det allmänna stödområdet. Dessa gränstrakter fick den trista beteckningen "den grå zonen" och rekommenderades få en med det inre stödområdet likvärdig bedömning när det gällde lokaliserings- och sysselsättningsstöd. Tanken var bra och skulle ge effekt, om den gick att tillämpa. Men det har i praktiken visat sig att samhällets mest välutvecklade byråkрати här kommer i tillämpning. Genom den oklara skrivningen eller av andra för mig outgrundliga skäl tycks varje litet ärende som gäller lokaliseringsbidrag eller sysselsättningsstöd behöva avgöras av regeringen. Det är inte lätt för aktiva kommunalpolitiker att verka för sysselsättning i glesbygden när varje ansökan resulterar i en långdragen pappersexercis med åtföljande tidsutdräkt. För den fortsatta prövningen av dessa frågor måste man

införa en långtgående decentralisering av beslutsfattandet, så att detta inom vissa ramar stannar på länsnivå.

Reglerna för sysselsättningsstöd bör också anpassas så att de inte ovillkorligen knyts till lokaliseringstödet. Det finns ute i kommunerna gott om lokaler som kan ställas till förfogande av kommunerna, sådana som ägs av kommunen eller uppförts som kommunalt beredskapsarbete. Verksamhet i sådana lokaler bör berättiga till sysselsättningsstöd.

Om inte de olika kommunerna i glesbygden skall avfolkas mycket snabbt måste de nuvarande reglerna ges en betydande flexibilitet. Det växer i dag bland befolkningen i dessa trakter fram en mycket stark opinion för snara åtgärder och besked om vad man har att vänta i framtiden.

Glesbygd karakteriseras inte av ett antal gårdar, utspridda här och där – i bushen, så att säga! Det är fråga om smärre orter med viss servicegrad, såsom livsmedelsbutik, bensinstation, taxi och skola. Men dess orter bildar också centrum för ett omland med många enskilda fastigheter. Det är i dessa centra som samhället måste sätta in stödåtgärder för att trygga sysselsättningen. Ofta är det fråga om att skapa sysselsättning för kvinnlig arbetskraft.

Jag vet att de här synpunkterna och andra synpunkter om hur en verksam lokaliseringspolitik för glesbygden bör utformas har framförts till ansvariga departementschefer. Det är därför min förhoppning att regeringen utan att tveka anpassar stödåtgärderna så att de svarar mot de faktiska behoven.

Herr talman! I övrigt vill jag bara instämma i vad herr Jonsson i Mora tidigare har anfört liksom i hans bifallsyrkande till reservationen 7.

Herr NORDIN (c):

Herr talman! Herr Sellgren säger att jag har avvikit från mitt partis linje i den här frågan. Det var ett horribelt påstående! Herr Sellgren har tydligen inte suttit i kammaren och hört på vad jag har sagt. Jag skall nu inte trötta kammaren med att upprepa det, utan jag vill bara hänvisa herr Sellgren till att läsa kammarens protokoll – där står det på pränt vad jag har yttrat. Jag nöjer mig med detta.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag vill då bara hänvisa till herr Nordins anförande, där han klart deklarerade att han hade samma grundsyn som sitt parti men tog en klar ställning för sin motion. Detta hälsade jag med tillfredsställelse i mitt anförande, och det gör jag nu också.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels re-

reservationen nr 1 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Stridsman begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller inrikesutskottets hemställan i betänkandet nr 7 punkten 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Stridsman begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	–	210
Nej	–	83
Avstår	–	2

Punkterna 2–5

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 6

Herr TALMANNEN yttrade: Propositioner ställs först särskilt beträffande de motionsyrkanden till vilka bifall yrkats. Därefter företas punkten 6 i övrigt till avgörande i ett sammanhang

Införlivande av Ockelbo och Hofors kommuner med det allmänna stödombudet

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionerna nr 65 av herr Westberg i Ljusdal, nr 180 av herr Björk i Gävle m. fl., nr 636 av herr Haglund m. fl. och nr 1724 av herr Nordgren i motsvarande delar, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Punkten 6 i övrigt

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 7

Utskottets hemställan bifölls.

Punkterna 8–11

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering, dels utskottets hemställan med godkännande av den i reservationen nr 2 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl. anförda motiveringen, och förklarades den förra propositionen vara med

Nr 66

Torsdagen den
24 april 1975

Regional utveckling

Torsdagen den
24 april 1975

Regional utveckling

övervägande ja besvarad. Sedan fru Jonäng begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller inrikesutskottets hemställan i betänkandet nr 7 punkterna 8–11 med godkännande av utskottets motivering röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med godkännande av den i reservationen nr 2 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl. anförda motiveringen.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då fru Jonäng begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 209
Nej – 83
Avstår – 3

Punkterna 12–18

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 19

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering, dels utskottets hemställan med godkännande av den i reservationen nr 3 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl. anförda motiveringen, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Stridsman begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller inrikesutskottets hemställan i betänkandet nr 7 punkten 19 med godkännande av utskottets motivering röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med godkännande av den i reservationen nr 3 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl. anförda motiveringen.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Stridsman begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 211
Nej – 82
Avstår – 2

Punkten 20

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 21

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 4 av herrar Nordgren och Oskarson, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Nordgren begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller inrikesutskottets hemställan i betänkandet nr 7 punkten 21 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herrar Nordgren och Oskarson.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Nordgren begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 238
Nej - 51
Avstår - 6

Punkterna 22 och 23

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 24

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 65 av herr Westberg i Ljusdal i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

Punkten 25

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 5 av av herr Lorentzon, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fru Marklund begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller inrikesutskottets hemställan i betänkandet nr 7 punkten 25 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Lorentzon.

Torsdagen den
24 april 1975

Regional utveckling

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då fru Marklund begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 275
Nej - 16
Avstår - 3

Punkterna 26-29

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 30

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 6 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Stridsman begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller inrikesutskottets hemställan i betänkandet nr 7 punkten 30 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 6 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Stridsman begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 211
Nej - 83
Avstår - 1

Punkterna 31-33

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 34

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 7 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Jons-son i Mora begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller inrikesutskottets hemställan i betänkandet nr 7 punkten 34 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 7 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Jonsson i Mora begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 189
Nej - 104
Avstår - 1

Punkterna 35 och 36

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkterna 37 och 38

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 8 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Stridsman begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller inrikesutskottets hemställan i betänkandet nr 7 punkterna 37 och 38 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 8 av herr Nilsson i Tvärålund m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Stridsman begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 209
Nej - 82
Avstår - 3

Punkterna 39 och 40

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

§ 2 Bromma flygplats

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 4 med anledning av motioner rörande utredning om bibehållande av Bromma flygplats m. m.

I detta betänkande behandlades motionerna

1975:213 av herr Gustafsson i Stenkyrka (c), vari yrkats att riksdagen beslutade 1. att frågan om var Stockholms inrikesflygplats skulle förläggas blev föremål för en ny allsidig och förutsättningslös utredning, där även möjligheterna att bibehålla Bromma flygplats prövades, 2. att i avvaktan på denna utrednings resultat och de beslut som kunde följa därav flygverksamheten på Bromma fick fortsätta, 3. att det nuvarande tillståndet

till jettrafik på Bromma förlängdes och utvidgades till att omfatta ytterligare ett antal flygplan.

1975:272 av herr Henmark m. fl. (fp), vari hemställts att riksdagen beslutade att regeringen skulle komplettera utredningen rörande Bromma flygplats enligt motionens förslag och att eventuella beslut och åtgärder för nedläggning uppskötts i avvaktan på resultatet av denna kompletterande utredning.

1975:375 av herr Sellgren m. fl. (fp, c), vari yrkats att riksdagen beslutade a) att frågan om var Stockholms inrikesflygplats skulle förläggas blev föremål för en ny allsidig och förutsättningslös kompletterande utredning, där även möjligheterna att bibehålla Bromma flygplats prövades, b) att i avvaktan på denna utredning och det beslut som kunde följa därav flygverksamheten på Bromma fick fortsätta, c) att det nuvarande tillståndet till jettrafik på Bromma förlängdes och utvidgades till att omfatta ytterligare ett antal flygplan,

1975:574 av herr Lothigius m. fl. (m), vari hemställts att riksdagen begärde att regeringen tillsatte en ny utredning om Stockholms flygplatsfråga, varvid bibehållande av Bromma flygplats för inrikes linjefart skulle utgöra ett alternativ, samt

1975:1472 av herr Lidgard m. fl. (m), vari såvitt nu var i fråga (yrkandet 2) hemställts att riksdagen uttalade att Bromma flygplats borde bibehållas.

Utskottet hemställde

att riksdagen med anledning av motionerna 1975:213, 1975:272, 1975:375, 1975:574 och 1975:1472, yrkandet 2, i enlighet med det anförda hos regeringen begärde en förutsättningslös utredning beträffande flygplatsfrågan i Stockholmsregionen.

Reservation hade avgivits av herrar Mellqvist (s), Lindahl i Lidingö (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s) och Östrand (s) samt fru Ryding (vpk) som ansett att utskottet bort hemställa

att riksdagen skulle avslå motionerna 1975:213, 1975:272, 1975:375, 1975:574 och 1975:1472, yrkandet 2.

Herr MELLQVIST (s):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande nr 4, som nu skall behandlas, omfattar inte frågan om inrikesflygets vara eller inte vara som någon kanske förleds till att tro. Vi har i detta land ett förnämligt inrikesflyg, och LIN sköter sina uppgifter på ett föredömligt sätt. Däremot gäller frågan om inrikesflyget även i fortsättningen skall använda Bromma flygplats eller överflyttas till Arlanda.

Utskottets betänkande bygger på några motioner, där man tar avstånd från regeringens beslut att avveckla Bromma som flygplats senast 1978. Utskottets majoritet önskar få till stånd en utredning, som skall vara parlamentariskt sammansatt och vara färdig inom ett eller några år. Därefter skall utredningens resultat remissbehandlas i vanlig ordning – om

den nu kommer till stånd – och därpå förslag till riksdagen utarbetas. Med andra ord: Beslutar riksdagen om en förutsättningslös utredning, så kommer Bromma flygplats att behållas under flera år och – som motionärerna hoppas – jetflygtrafiken att under denna tid kraftigt utökas.

Reservanterna kan inte biträda utskottsmajoritetens hemställan. Vi hävdar att regeringsbeslutet skall stå fast och att därmed Bromma avvecklas som flygplats senast 1978. Motiveringen till vårt ställningstagande är det buller och de miljöförstöringar som så många av de vid flygplatsen boende dagligen besväras av. Hälsovårdsnämnden i Stockholms kommun har enligt hälsovårdslagstiftningen att ingripa mot sanitära olägenheter till följd av flygverksamheten på Bromma. Initiativ från hälsovårdsnämndens sida har också redan föranlett vissa restriktioner på kort sikt. Som exempel på hälsovårdsnämndens initiativ kan erinras om förbudet år 1960 mot start nattetid med jetflygplanet Caravelle. Vid en senare framställning angående införandet av jetflygplanet DC-9 på Bromma utförde luftfartsverket 1966/67 i samråd med hälsovårdsnämnden en grundlig bullerutredning. Resultatet av denna utredning blev att hälsovårdsnämnden i juni 1968 avstyrkte trafik med DC-9 på Bromma.

Sedan nämndens beslut överklagats kom regeringen efter ingående prövning till slutsatsen att trafik med DC-9 skulle medföra allvarliga sanitära olägenheter för omgivningen och att tillstånd ej borde meddelas. Med anledning av detta beslut flyttade SAS år 1969 ut även sin inrikestrafik till Arlanda. Linejflyg däremot valde att stanna kvar på Bromma.

Ett annat exempel på hälsovårdsnämndens agerande är framställningen i november 1971 från Linjeflyg AB om tillstånd att använda Fokker F-28 för reguljär inrikestrafik. Kommunstyrelsen, som tillsammans med miljö- och hälsovårdsnämnden hade ärendet på remiss, beslöt i februari 1972 avstyrka framställningen. Detsamma gjorde också hälsovårdsnämnden, som vid det tillfället bl. a. framhöll: "Bullerproblemen är en ständig stressfaktor för tiotusentals människor i västra och nordvästra Storstockholm. Hälsovårdsnämnden anser därför att Bromma flygplats snarast bör avvecklas. Så länge Bromma består som reguljär flygplats för linjeflyg, charterflyg och annat tyngre affärsflyg, så länge kommer Bromma att förbli ett allvarligt sanitärt problem."

Luftfartsverket beslöt i mars 1972 att bifalla Linjeflygs framställning, vilket innebar att bolaget skulle få trafikera flygfältet med F-28-plan under en provotid på två och ett halvt år som utgår i december 1975. En enig miljö- och hälsovårdsnämnd överklagade luftfartsverkets beslut, och en enig kommunstyrelse här i Stockholm beslöt den 22 mars 1972 att anföra besvär över luftfartsverkets beslut och hemställa att beslutet måtte upphävas. Hälsovårdsnämnden anförde vid det tillfället bl. a. följande: "Hälsovårdsnämnden, som enligt hälsovårdsstadgan skall tillse att erforderliga åtgärder vidtages för att motverka bullerstörningar inom kommunen, kan aldrig acceptera att de redan nu allvarliga bullerstörningarna omkring Bromma flygplats kommer att öka i omfattning."

Regeringens ställningstagande utifrån en, som man sade, samlad be-

dömning av frågan innebar att Linjeflyg fick tillstånd att under två och ett halvt år – till som redan anförts december i år – försöksvis bedriva verksamhet med Fokker F-28 på Bromma. Samtidigt härmed intog regeringen, vilket vi reserverar också framhåller, den ståndpunkten att flygverksamheten på Bromma så snart som möjligt borde flyttas bort. Vid samma tillfälle tillsattes särskilda sakkunniga, som skulle utreda frågan om den fortsatta lokaliseringen av inrikesflyget. Det underströks i direktiven att verksamheten vid Bromma skulle vara avvecklad under år 1978.

Jag vill också erinra om att sedan 1973 utför miljö- och hälsovårdsnämnden kontinuerliga bullermätningar på Bromma med tre fasta mätstationer anslutna till en central dator. Miljö- och hälsovårdsnämndens experter och Luftfartsverket är helt eniga om bullermätningarnas tillförlitlighet. Resultaten av dessa mätningar redovisades i en särskild rapport "Flygbuller från Bromma flygplats I" i juni 1974. I samband med behandlingen av rapporten hemställde miljö- och hälsovårdsnämnden den 27 juni 1974 hos Luftfartsverket att totalt förbud snarast skulle införas mot flygtrafik under natten mellan kl. 22.00 och 06.00. Luftfartsverket beslöt med anledning av hälsovårdsnämndens hemställan att stänga Bromma från den 1 juli 1975 för allt flyg mellan dessa klockslag och att nattflyget flyttas över till Arlanda. Det kan också tilläggas att f. n. pågår en utvärdering av de under försöksperioden gjorda bullermätningarna. Resultatet därav kommer givetvis att påverka hälsovårdsnämndens fortsatta handlande.

Det är inte endast de boende inom de aktuella områdena som är störda av flygbullret, utan framför allt de personer som vårdas på flera av de sjukhus som ligger under bullermattorna. Hur många är bullerstörda? Den frågan kan man självfallet ställa. Enligt hälsovårdsnämndens beräkningar är det tiotusentals människor. Man kan väl säga att det mera är en akademisk fråga vilket antal som är störda. Det är de många som har besvär av bullret som är det väsentliga.

1972 gjorde planverket och Luftfartsverket var för sig en prognos baserad på en framräknad trafikvolym år 1976 med Fokker F-28. De kom fram till att mellan 80 000 och 120 000 personer befann sig inom s. k. kritisk bullergräns. De mera gravt störda uppgår till ca 10 %, alltså 8 000–12 000 människor.

Det förefaller som om utskottsmajoriteten har accepterat de olägenheter som dessa stress- och bullerstörda personer dagligen befinner sig i för att de resenärer som kommer till Stockholm med flyg inte skall behöva förlora någon eller några minuter av sin totala restid.

Vi reserverar hävdar att när Linjeflyg sätter in fler jetplan på sina linjer och därmed väsentligt avkortar själva flygtiden, blir skillnaden i den totala restiden efter en utflyttning till Arlanda ganska minimal. Många av flygresenärerna accepterar redan nu de restider till sina egna flygplatser på hemorten som i timmar överstiger den måttligt förlängda restiden från Arlanda och in till terminalen.

För andra resenärer betyder en flyttning till Arlanda av inrikesflyget att de där direkt kan byta till SAS-linjer såväl inom som utom landet.

Det är nästan rörande med vilken omsorg utskottsmajoriteten vill värna om passagerarna till och från Bromma. Vilka är det då som är huvudparten av flygresenärerna och för vilka en tidsförskjutning på några minuter är så katastrofal? Enligt riksrevisionsverkets rapport om luftfartsverkets roll i inrikesflyget kan man läsa att 70–75 % av resorna på inrikesflyget utgörs av tjänsteresor. Detta bekräftar den ofta framförda anklagelsen att det svenska inrikesflyget är ett "portföljbärande flyg". Av de 770 000 passagerarna på Bromma år 1973 är alltså 570 000 tjänsteresenärer. Antar vi sedan att alla som reser ut med flyget också tar flyget på tillbakavägen blir antalet tur och returresor 285 000. Om vi antar vidare ett genomsnitt på en resa i månaden under tio månader skulle detta innebära att de 285 000 tur- och returresorna utnyttjades av ca 30 000 personer.

Denna siffra går nu inte att få verifierad då några offentliga undersökningar inte finns om hur många personer som verkligen utnyttjar flyget. Vissa bedömare anser att ett genomsnitt på tre resor per år för var och en av dessa viktiga befattningshavare skulle ge ekvationen en så säker marginal att den inte skulle kunna kallas för överdriven. Med ett sådant antagande skulle det bli 95 000 personer som utnyttjar tre fjärdedelar av trafikvolymen på Bromma. Det måste alltså vara dessa maximalt 95 000 personer eller drygt 1 % av befolkningen i Sverige som har intresse av att Brommafältet skall finnas kvar och även i framtiden störa tiotusentals invånare just här i Stockholmsområdet.

Som en sammanfattning vill reservanterna framhålla att alla förutsättningar saknas för en fortsatt utredning av frågan om Brommas bibehållande eller inte. Däremot hävdar vi att en snabb och för Linjeflyg så smidig överföring som möjligt till Arlanda ger Linjeflyg de utvecklingsmöjligheter som är en absolut förutsättning för att landets trafikservice i flyghänseende skall kunna vidmakthållas. Vi understryker starkt att omläggningen genomföres på ett sådant sätt att den berörda personalens intressen väl tillgodoses.

Med det anförda, herr talman, har jag försökt att i korta satser redovisa hur vi från reservanternas sida ser på de motioner som varit föremål för behandling inom utskottet. Jag hemställer därför om bifall till reservationen i trafikutskottets betänkande nr 4.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Frågan om Brommaflygets vara eller icke vara är, som framgår av utskottets handlingar, och f. ö. också av andra tillgängliga handlingar, ingen ny fråga. Den har varit föremål för riksdagens behandling vid ett flertal tillfällen. Redan vid min första kontakt med frågan intog jag den ståndpunkten att här förelåg ett allvarligt miljöproblem som man inte kunde komma lättvindigt förbi. Det var alldeles tydligt att tusentals människor var utsatta för en bullerpåverkan av mycket allvarligt slag som förorsakat många människor lidande och även sjuk-

Bromma flygplats

husvistelse. Att det ligger till på det sättet underströks enligt min uppfattning mycket starkt av Stockholms hälsovårdsnämnds föredragning inför trafikutskottet helt nyligen, då det framhölls dels att Bromma ur miljösynpunkt alltid har varit ett problem, dels att bullerfrågan i samband med Bromma flygplats under de senaste 25 åren vid inte mindre än 45 tillfällen har varit föremål för behandling i hälsovårdsnämnden. Det har, som förut nämnts, beräknats att ca 30 000 människor befunnit sig inom den s. k. kritiska bullergränsen och att inte mindre än fem sjukhus också skulle finnas inom det område som denna gräns omfattar. Den kritiska bullergränsen motsvarar en bullersituation där 20 % av de boende anses bli svårt störda av bullret. Men det torde väl vara helt klart att så enkelt kan man inte dela upp människor i mindre störda och svårt störda. Det är naturligtvis i stället så att störningarna inte upphör utanför den kritiska bullergränsen. Tvärtom måste man kanske komma på betydande avstånd från denna för att få önskad störningsfrihet. Vidare måste ju fler än 20 % av de boende störas i de områden som ligger närmare flygplatsen.

Nu har det vid den aktuella behandlingen av frågan sagts att bullerproblemen vid Bromma har minskat genom de i inrikesflygtrafiken insatta Fokkerplanen. Det har f. ö. också sagts att opinionen svängt i detta område när det gäller bullerfrågorna och att den nu skulle vara positivare inställd till ett bibehållande av Bromma flygplats. Detta har anförts som ett starkt argument för att frågan om nedläggningen av flygplatsen borde utredas ytterligare. Mot detta talar vad som sägs i reservationen, nämligen att det vid prövningen av Luftfartsverkets begäran att få sätta in sådana flygplan i trafiken på Bromma konstaterades att bulleravgivningen från F-28 totalt sett i och för sig var mindre än från Metropolitan men att även vid F-28-trafik antalet människor inom kritisk bullergräns fortfarande var betydande. Bullermattorna har olika utseende men de som redan tidigare var de mest störda, dvs. de som bodde närmast flygplatsen, skulle bli utsatta för ökade bullerstörningar. I samband med Brommafrågans behandling har också utredningar presenterats som vill bevisa att antalet människor som nu säger sig beröras av bullerproblemen har reducerats högst väsentligt. Det är naturligtvis svårt för en lekman att ta ställning till sådana uppgifter. I alldeles särskild grad gäller detta när skiljaktiga uppgifter framkommer. Men som framhålles i reservationen har bullermätningar utförts vid Bromma sedan september 1973. Av det material som framkommit har miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm konstaterat – som också sagts tidigare – att nattrafiken på Bromma utgör en sådan sanitär olägenhet för närboende att flygplatsen från den 1 juli stängs för nattrafik.

Sedan har det då talats om de tystare flygplanstyper som nu är på gång och som påstås skall komma inom kort. De uppgifterna har också spökats i tidigare riksdagsdebatter, och det har därvid sagts att man har talat om detta i tio år utan att denna fråga tycks komma så mycket närmare sin lösning. Efter de gånger de här påståendena har upprepats

under utskottsbehandlingen har jag blivit böjd att säga att jag inte har fått något närmare grepp över när sådana här flygplan skulle kunna sättas in i trafik här i Sverige. I reservationen anføres att den utveckling som skett under senare tid på det här området varit primärt inriktad på mycket stora flygplan av typen Boeing 747, DC-10 och liknande. Det kan vara en orsak till att vi ännu inte sett så mycket av de här planen i verkligheten. En annan torde vara att miljövänligheten hos dessa också måste kunna förenas med godtagbar driftsekonomi. I varje fall ser flygbolagen säkert saken på det sättet. Det har vi fått ett bevis för i dag om vi läst dagens tidningar, där Linjeflyg har uttalat sig om de här planen. I vilket fall som helst tror man att det rör sig minst om en tioårsperiod innan planen kan vara tillgängliga, och då vet man ändå ingenting om flygbolagens intresse för och möjligheter att anskaffa desamma. Det är den slutsats jag dragit av de uppgifter som framkommit under utskottsbehandlingen. Men perspektivet med tystare och därmed också miljövänligare flygplan är givetvis högst intressant, och det finns all anledning att i möjligaste mån driva på utvecklingen.

I debatten har det vidare pekats på att flygsäkerheten på Bromma flygplats inte är till fyllest. I en debattartikel i Dagens Nyheter har det hävdats att det vore än angelägnare att diskutera denna aspekt på Brommaflyget än bullerproblemen. Insändaren ville göra gällande att ICAO:s rekommendationer på många väsentliga punkter är åsidosatta. Den nationella luftfartsmyndigheten kan visserligen medge dispens, vilket den också gjort. Men insändaren tycker att det är märkligt att vårt land som försöker följa FN:s rekommendationer på andra områden inte gör det även i detta hänseende. Han frågar sig också vad det skulle kosta att rusta upp Bromma till en flygplats där ICAO-normerna skall fyllas och likaså kraven för modern jettrafik. Säkert inte mindre än en kvarts miljard kronor, gissar han själv. Och vi skulle vid en upprustning av Bromma ha värre bullerproblem än någonsin genom Linjeflygs totala satsning på effektiva jetflygplan.

Det här understryker enligt min uppfattning reservationens skrivning att Bromma flygplats är olämplig att hysa ett expanderande flyg. Med hänvisning till de restriktioner som man redan tvingats genomföra påpekas där att det är omöjligt att förena de regionalpolitiskt betingade önskemålen om en utveckling av flyget med ett envist fasthållande vid en redan nu av miljökäl kapacitetssvag flygplats.

Jag skulle här återigen vilja understryka att jag i första hand i utskottsdiskussionen betraktat Brommaflyget som en miljöfråga. Men naturligtvis måste man också lägga trafikpolitiska aspekter på en förflyttning av hela inrikesflyget till Arlanda, och för övrigt flygverksamheten över huvud taget, vilket jag skall försöka återkomma till. De aspekterna har nämligen betonats starkt vid diskussionerna i vår riksdagsgrupp.

Debatten rör dock en flygplats mitt inne i en tätbebyggd del av Stockholm. Enligt hälsovårdsnämndens uppgifter har en fjärdedel av Stockholm byggestrictioner på grund av flygverksamheten på Bromma. Min

principiella inställning är egentligen den att en flygplats inte bör ligga mitt inne i en stad, särskilt inte en storstad. Behandlingen av den här frågan nu har inte ändrat min uppfattning på den punkten och detta ställningstagande innefattar också perspektivet att man kan se fram mot något tystare plan.

För min del har jag uppfattat förslaget att flytta återstoden av inrikesflyget till Arlanda som ett realistiskt alternativ. Utan tvivel måste det vara en trafikpolitisk fördel att ha inrikesflyget och utrikesflyget lokaliserade till samma flygplats. Dessutom skulle Linjeflyg vid Arlanda få de utvecklingsmöjligheter som man nu saknar på Bromma. Detta skulle troligen uppväga de skillnader i restider till och från flygplatsen som har spelat en viss, enligt min uppfattning mycket övervärderad, roll i debatten. Det måste finnas möjlighet att göra förbindelserna med Arlanda snabbare genom särskilda körfält osv. Men även på relativt kort sikt torde en spårförbindelse vara bästa lösningen. I valet mellan en vägförbindelse med kanske upp till tio körfiler och järnväg framstår för mig en järnvägsförbindelse som den miljömässigt och samhällsekonomiskt bästa lösningen. En spårförbindelse kommer att eliminera eventuella tidsförluster. Med snabbjärnväg beräknas sträckan Stockholm–Arlanda ta 20 minuter inkluderat uppehåll vid en undervägsstation.

Det framstår väl emellertid som ganska klart att oavsett var man förlägger den alltmer stegrade flygtrafiken, så blir ett antal människor direkt eller indirekt störda. Det gäller att begränsa det antal människor som berörs, men helt undan problemen kommer man inte. Det gäller naturligtvis också Arlanda. Men enligt min uppfattning har man på Arlanda större möjligheter att minimera det antal människor som skulle störas av trafik.

Mot denna bakgrund är det nödvändigt att också kritiskt granska flygtrafikens utveckling över huvud taget, inte bara diskutera var besvärande flygtrafik skall förläggas. Speciellt bör allmänflygets utveckling granskas.

I den trafikpolitiska debatten har vi från vårt partis sida bl. a. hävdad, att man måste få en bättre kontroll över bilismens utveckling. Vi har pekat på att samhällsplaneringen har utgått ifrån bilismens behov utan hänsynstagande till de negativa effekter som uppstått av detta. Vi menar att man måste ha en planering av bilismen och inte för bilismen.

När det gäller flygverksamheten gäller givetvis också frågan om vi skall ha en anpassningsplanering eller en styrningsplanering som utgår bl. a. från människors berättigade krav på en god boendemiljö, en ostörd fritidsmiljö även nära storstäderna och i övrigt också kravet på en avvägning av behovet av flyg gentemot andra kollektiva trafikmedel. I det sistnämnda sammanhanget kommer då t. ex. energifrågorna in i bilden.

Enligt vår mening borde beslut om investeringar på hundratals miljoner kronor föregås av en diskussion om och politisk prövning av vilken utveckling som är önskvärd på flygets område och vilka olika typer av flyg som i detta sammanhang är relevanta. På längre sträckor är na-

turligtvis flyget i snabbhet överlägset andra färdmedel. Just på dessa sträckor bör utvecklingen drivas i riktning mot ett "folkflyg" med en taxesättning som medger att den breda allmänheten kan tillgodogöra sig färdmedlets förtjänster. Den nuvarande taxesättningen innebär ju att bara ett litet fåtal – i huvudsak vid tjänsteresor – kan använda flyget. Nu talas det allmänt om en ökad satsning på järnvägstrafik. Vid en annan prispolitik på tåg och om forskningsresurser avsätts för att förbättra tågtrafiken, framstår tåget ur många synpunkter – inte minst ur miljö- och energisynpunkt – helt överlägset flyget. Detta torde innebära att flyg i förhållande till järnväg på avstånd upp till 40–50 mil kommer att te sig allt oförmånligare. I en på en samhällsekonomisk syn baserad trafikpolitik måste de här avvägningarna göras, och det finns i det här sammanhanget också skäl att erinra om att vi i vårt land ofta har att ta hänsyn till ett begränsat trafikunderlag vid planering och prioritering av resurser på trafikområdet.

Jag nämnde förut att allmänflygets utveckling speciellt bör granskas, och jag skulle vilja säga några ord ytterligare om detta. Allmänflyget står ju på Bromma för de flesta flygrörelserna. Privatflyg och skol- och provflyg står för drygt 50 % av det totala antalet flygrörelser. I hela Stockholmsregionen stod allmänflyget år 1972 för 204 000 flygrörelser, varav på Bromma ca 81 000. År 1980 beräknas allmänflyget ha 269 000 flygrörelser, år 1985 320 000, år 1990 371 000 och år 2000 420 000 flygrörelser i samma region. I den prognosen har ändå den årliga ökningstakten förväntats minska bl. a. på grund av ökad kostnadsbelastning och eventuella andra restriktioner. Mot bakgrunden av den här förväntade utvecklingen finns det enligt vår mening all anledning att inta en restriktiv hållning till i varje fall en del av allmänflyget. Samhället kan annars komma att ställas inför problem som påminner om de bilismens snabba utveckling medfört.

I Brommadebattens senare skede har de sysselsättningsproblem som eventuellt kan uppstå vid en nedläggning av Bromma flygplats kommit upp till diskussion framför allt genom uppvaktningar från anställda vid luftfartsverket och Linjeflyg men också Lintaverken. Helt naturligt känner personalen vid Linjeflyg och luftfartsverket oro för framtiden i samband med den föreslagna förflyttningen av flygverksamheten. Både från Linjeflygs och från luftfartsverkets håll har dock betonats att man kommer att anstränga sig för att hålla personalen skadeslös. Jag vill också framhålla vikten av att de anställda garanteras sysselsättning. Om problem i detta hänseende uppstår, måste det förutsättas att statsmakterna löser dessa. Vad beträffar verksamheten vid Lintaverken synes den inte vara berörd av en förflyttning av flygverksamheten på Bromma. Det finns dock skäl att redan nu poängtera att det vid en framtida användning av Bromma flygplats måste tas hänsyn till den berörda industrins möjligheter att bedriva sin verksamhet och därmed också klara sysselsättningen för de anställda.

Sammanfattningsvis talar alltså bl. a. följande skäl enligt min uppfatt-

Torsdagen den
24 april 1975

Bromma flygplats

ning för ett nedläggande av Bromma flygplats.

1. De miljöproblem som flygplatsen orsakar är f. n. och kommer med all säkerhet i överskådlig tid att bli av den karaktären att de talar emot ett bibehållande av flygtrafiken där. Den minskning av bullernivån som tystare flygplanstyper eventuellt kan medföra kommer, om Linjeflyg skall expandera, att kompenseras av ett ökat antal flygrörelser.

2. Även från flygsäkerhetssynpunkt måste det anses vara olämpligt att bibehålla flygtrafiken på Bromma. Ett haveri i denna tätbebyggelse skulle kunna få förödande konsekvenser.

3. I ett sammanhang där trafikpolitiska avvägningar görs synes det följdriktigt att flytta hela inrikesflyget till Arlanda. Inrikesflyg och utrikesflyg kan där samordnas. Linjeflyg kan ges vissa möjligheter att expandera. Det bör dock framhållas att flyget är ett så kostnadskrivande trafikmedel att det finns anledning att mera ingående diskutera dess uppgifter i framtiden.

Herr talman! Med hänvisning till det anförda yrkar jag bifall till reservationen.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Den fråga riksdagen nu har att behandla är en av de svåraste frågor som jag under min riksdagstid haft att ta ställning till under en utskottsbehandling. Ställningstagandet har inte underlättats av att regeringen tidigt gjort bestämda uttalanden om nedläggning av Bromma flygplats. Redan i juni månad 1972 sade kommunikationsministern att regeringen beslutat att flygverksamheten vid Bromma flygplats skulle avvecklas. Liknande löften har också utställt av representanter för andra partier.

Trafikutskottet skrev dock i sitt betänkande i fjol enhälligt att utskottet alljämt utgick från att "frågan om en fortsatt lokalisering på Bromma flygplats hålls öppen" samt förutsatte att "den i samband med remissbehandlingen och beredningen inom Kungl. Maj:ts kansli ytterligare övervägs".

En utredning har gjorts. Remissbehandlingen är avslutad. Och regeringen tycks definitivt ha bestämt sig: Bromma skall läggas ner. Man har bestämt sig utan att fästa avseende vid att många remissinstanser ansett att frågan är otillfredsställande utredd.

Vi har inom utskottet eftersträvat en så fullständig information som möjligt. Uppvaktningar har gjorts från ett stort antal län med representanter för länsförvaltning och landsting. Handelskamarförbundet, Industriförbundet och fackliga representanter för verksamheten på Bromma flygplats har framfört sina synpunkter. Ett stort antal skrivelser har inkommit från såväl förespråkare för som motståndare till flygplatsens bevarande. Utskottet har därefter på eget initiativ hört representanter för Stockholms kommun, Stockholms läns landsting och luftfartsverket.

Genomgående är den stora vikt som representanter hosatta utanför Stockholmsområdet fäster vid Brommas kvarvarande som flygplats, detta

oavsett vad de uppvaktande eller brevskrivande tillhör för parti. Det är en fråga som skär rakt igenom partierna. Gemensamt är att man vill ha ytterligare utredning. Stockholms läns landsting, som även är planmyndighet, begär också ny utredning, ett krav som länsstyrelsen i Stockholms län instämmer i.

För de allra flesta tycks lokaliseringen av en flygplats intill Stockholm ha en regionalpolitisk aspekt. Stockholms kommun, som vill lägga ner flygplatsen, har å andra sidan miljöpolitiska skäl för sin ståndpunkt som det inte går att bortse från. Bägge de här synpunkterna är viktiga. Landsorten har behov av snabba och lättillgängliga kommunikationer med huvudkommunen. Huvudkommunen måste å sin sida se till att dess invånare inte utsätts för sanitära olägenheter på grund av olidliga bullerstörningar. Utredningen – förkortad till ULF – föreslog att den nya inrikesflygplatsen skulle lokaliseras till Tullinge/Getaren. Detta alternativ har bestämt avvisats av den tillänkta värdkommunen och, efter vad jag kan förstå, även av regeringen.

I nuvarande läge finns således inget annat alternativ till Bromma än Arlanda. När man då har att bedöma nackdelar och fördelar med en omlokalisering, är det främst några faktorer som måste beaktas. Det är buller, framtida kapacitet, tillgänglighet och inverkan på det övriga landet från regionalpolitisk synpunkt.

Jag vill då först konstatera att olägenheter från miljösynpunkt kommer att uppträda på varje plats som ifrågakommer för en livligt frekventerad inrikesflygplats. I detta sammanhang finns det anledning att erinra om att FN:s luftfartsorganisation, ICAO, kommer att skärpa bullernormerna för flygplan. Hur mycket vet vi för dagen inte. Vad vi däremot vet är att den statliga trafikbullerutredningen även behandlat frågan om flygbuller, och enligt uppgift kommer ett förslag att framläggas inom kort.

Det kan också konstateras att den tekniska utvecklingen går snabbt när det gäller att bekämpa flygbuller. I en utredning som verkstälts av luftfartsverket nämns att "bättre flygbullermiljö kan förväntas runt flygplatser av Brommas karaktär". Det påpekas också att de s. k. QSTOL-planen "kommer att möjliggöra bibehållandet och utvecklandet av flygtrafiken på flygplatser som ligger nära tätortscentra". Canada är ett land som har en livlig flygförbindelse på prov mellan två städer med just den här typen av flygplan.

Om jag har läst reservationen riktigt så instämmer även reservanterna i dessa synpunkter – men menar att dessa plan inte finns att köpa inom de närmaste åren. Jag måste säga att jag tycker att det är en dålig motivering för reservanternas förslag. Skärps kraven, måste såväl flygplans-tillverkare som flygbolag rätta sig därefter, och de här planen kommer fram.

Dessutom står Linjeflyg i begrepp att förnya sin flotta. Det finns alltså all anledning att räkna med bullerdämpningar, vilket är till glädje oavsett var inrikesflygplatsen kommer att förläggas.

När man diskuterar bullerfrågan, tror jag att det är viktigt att man

har klart för sig att det finns andra bullerkällor än de som flyget åstadkommer. På uppdrag av naturvårdsverket har 1972 och 1974 gjorts en undersökning av områdena kring Mariehäll och Brommaplan. Denna undersökning visar att trafikbullret är värre än flygbullret. Undersökningen har utförts av professor Rylander vid Göteborgs universitet och laborator Sörensen vid naturvårdsverket.

Det är en intressant undersökning, som har omfattat ett område i Mariehäll och ett område med sträckning från Brommaplan mot nordväst i höjd med Beckomberga. Resultaten visar att i Mariehäll uppgav sig 19 % vara "mycket störda" 1972. Detta får naturligtvis från hälsovårds-synpunkt anses som en hög och oacceptabel siffra. Den senare delen av undersökningen visar emellertid att antalet "mycket störda" sjunkit till 9 %. De högsta uppmätta bullervärdena år 1972 var 95 decibel i Mariehäll och 85 vid Brommaplan. I dag har de sjunkit till 85 resp. mellan 70 och 80.

Bullret skulle alltså ha minskat, liksom det totala antal människor som känner sig mycket störda av det.

Siffran 9 % "mycket störda" i Mariehäll kan ge upphov till en rad intressanta jämförelser. Liknande undersökningar har nämligen gjorts i en rad svenska städer när det gäller trafikbuller. Här och var har 25-30 % av invånarna vid starkt trafikerade vägar uppgett sig vara "mycket störda". I Mariehäll har 8 % uppgett sig vara "mycket störda" av trafikbuller, och det är endast 1 % mindre än siffran för flygbuller.

Vi kan alltså vara överens om att bullernivån har minskat, men den måste naturligtvis även fortsättningsvis drivas nedåt. Vi borde emellertid också kunna vara överens om att flyget inte ensamt är den största boven.

Varken utskottets majoritet eller reservanterna kan för dagen med säkerhet uttala sig om vilka åtgärder som effektivast kan minska flygbullret vid Bromma. Nya flygplan, isolering av bostäder eller flygplatsavskärmning är naturligtvis effektiva medel. Utskottets majoritet tycker att en värdering av dessa ting bör göras innan det definitiva ställningstagandet sker.

När det så gäller den framtida kapaciteten skulle enligt vissa prognoser Bromma och Arlanda ge tillräcklig total kapacitet för flygverksamheten inom Stockholmsregionen under en mycket avsevärd tid. Skulle Bromma flygplats däremot läggas ned enligt de planer som nu tycks föreligga blir en ny trafikflygplats inom regionen nödvändig i en nära framtid. Frågan om en investering i ett nytt flygfält måste, mot bakgrund av de stora kostnader detta skulle medföra, enligt utskottsmajoritetens mening prövas mycket noggrant. I detta sammanhang finns det också anledning att erinra om den kapitalförstöring som en nedläggning av Bromma flygplats innebär.

Trots ihärdiga försök från utskottets sida är det inte möjligt att presentera några siffror som kan anses fullt tillförlitliga över de kostnader för Bromma resp. Arlanda som skulle uppstå vid en förflyttning. Vi som representerar utskottsmajoriteten anser att kostnadsfrågan måste klar-

läggas.

När det gäller tillgängligheten för flygresenärerna så ägnar jag personligen den delen mindre intresse. Nya jetplan inom inrikestrafiken kommer att nedbringa flygtiden, vilket blir en motvikt mot de längre landtransporterna till och från Arlanda. Förlusten är den tidsvinst som skulle ha uppstått om Bromma varit möjligt att använda.

Av AB Linjeflygs remissyttrande över ULF framgår att utflyttningsoptionen anses ha så negativa konsekvenser av trafikteknisk och ekonomisk natur att företagets verksamhet – och därmed inrikesflygets omfattning – måste begränsas till ett antal etablerade trafikavsnitt. Enligt vad utskottet erfarit skulle ett antal flyglinjer direkt hotas av nedläggning vid en utflyttning av inrikesflyget till Arlanda. Det gäller då främst flygplatser som Gävle, Borlänge, Karlstad, Hultsfred och Norrköping. En utflyttning skulle också medföra negativa konsekvenser från sysselsättningsynpunkt, särskilt för de personer som f. n. arbetar i anslutning till Bromma flygplats.

Mot den här bakgrunden har utskottet inte – såsom yrkats i motionen 1472 – nu varit berett föreslå att riksdagen skulle uttala att Bromma flygplats skall bibehållas. Däremot har utskottets majoritet vid prövningen av detta ärende funnit starka skäl föreligga för att föreslå riksdagen en ny utredning i frågan om en inrikes flygplats i Stockholmsregionen. Vi menar att en sådan utredning förutsättningslöst bör pröva olika alternativ, innefattande jämväl ett bibehållande av Bromma flygplats.

Utredningen bör omfatta lokaliseringen av såväl inrikesflyget som allmänflyget. Härvid bör bullerproblemen för de olika alternativen innefattande jämväl ett utbyggt Arlanda behandlas liksom också frågan om kostnaderna för olika alternativ. Konsekvenserna för linjenätet bör också prövas, såväl på kort som på längre sikt, då nya flygplan kommer i drift. Utredningen bör vidare beakta sysselsättningsfrågorna.

Luftfartsverket har fått i uppdrag att utreda när en överflyttning av inrikesflyget till Arlanda skall kunna ske. Redan nu kan dock sägas att en sådan flyttning kan ske tidigast årsskiftet 1976/1977. Under utredningstiden måste inrikestrafiken få fortsätta på Bromma på ett sätt som gör det möjligt för AB Linjeflyg att driva en rationell verksamhet.

Det förutsatta utredningsarbetet bör enligt utskottsmajoritetens mening genomföras av en parlamentariskt sammansatt utredning under det år då trafiken i varje fall måste vara kvar på Bromma. Det mesta av grundmaterialet finns, men eftersom ULF-utredningen var förhindrad att behandla frågan om eventuellt behållande av Bromma som flygplats är det nödvändigt att en jämförelse görs mellan olika alternativ för det slutliga ställningstagandet.

Vad utskottsmajoriteten nu föreslår är alltså en ny utredning för att göra en riktig framtidsbedömning av inrikesflygplatsens slutliga lokalisering. Därmed borde det framgå att utskottsmajoriteten inte har tagit ställning vare sig för eller emot Bromma. Det vill vi göra när vi har det grundmaterial som vi i dag anser oss sakna.

Torsdagen den
24 april 1975

Bromma flygplats

Jag är medveten om att detta är en fråga som skär rakt genom partierna. När utskottsmajoriteten nu redovisat sitt ställningstagande – som inte innebär ett avgörande för Bromma eller Arlanda – borde det vara möjligt att avgöra denna fråga i större enighet än vad utskottets betänkande kan bära syn för. Med den ovisshet som föreligger i avsaknad av riktigt faktaunderlag är inrikesflygplatsens slutliga lokalisering enligt min mening i dag ingen politisk skiljefråga. Vad som borde vara viktigt för riksdagens ledamöter i dag, oavsett om man representerar huvudkommunen eller utanför densamma liggande kommuner och regioner, är att få fram material för ett riktigt, slutligt ställningstagande.

Att försöka göra gällande att utskottsmajoriteten genom sitt ställningstagande skulle skapa förutsättningar för en fortsatt dålig miljö inom Brommaområdet är ett påstående som jag tillbakavisar. Herr Mellqvist sade i sitt inledningsanförande att utskottsmajoriteten accepterade de olägenheter som nu finns. Jag vill ännu en gång säga att det förslag som vi här lägger fram innebär att man gör utredningen under den tid som flyget under alla förhållanden måste vara kvar på Bromma. Jag har tidigare påvisat hur bullerstörningarna minskat och visat att annat trafikbuller är större eller lika stort som flygplansbullret, och det viktigaste är att vi menar att denna utredning skall arbeta så snabbt att den kan slutföras och värderas under den tid som Brommaflyget ändå kommer att finnas kvar. Mot denna bakgrund är det för utskottsmajoriteten och många andra helt oförklarligt att reservanterna säger nej till ett utökad faktamaterial.

Jag vill, herr talman, också till herr Mellqvist med anledning av hans inledande anförande säga att det inte är riktigt att utskottet förutsätter att utredningen skall göras under ett eller några år, som herr Mellqvist uttryckte sig. På s. 6 i betänkandet har det klart utsagts att utredningsarbetet skall bedrivas skyndsamt och genomföras under det år som trafiken i varje fall måste vara kvar på Bromma.

När det gäller frågan hur många människor som blir störda av bullret säger herr Mellqvist att det är fråga om 10 000-tals människor. Jag tror att det vore angeläget för både herr Mellqvist och mig att den utredning som vi begär kommer till stånd. Herr Mellqvist säger att det rör sig om 10 000-tals människor. I andra uppgifter nämns 8 000 människor. Ytterligare andra uppgifter talar om 3 000 människor. Jag vill inte säga att någon av dessa siffror är riktig. Jag vill ha ett bättre sakunderlag innan jag tar ställning i den frågan.

Låt mig också till herr Mellqvist säga att jag reagerar när herr Mellqvist i debatten föraktfullt talar om flygresenärerna som "portföljbärare". Jag tycker att det är att förenkla den här debatten mer än tillåtet. Vad är det man vill säga när man talar om flygresenärerna som portföljbärare och gratisresenärer, som får sina biljetter betalda av andra? Jo, det är att dessa portföljbärare skulle vara ett slags överklassmänniskor som vi inte kan inrätta vårt inrikesflyg efter. Om det i stället hade varit fråga om ett folkflyg, då hade det varit annorlunda. Jag protesterar mot det

synsättet.

Dessa portföljbärare är vanliga människor. Det är statligt och regionalt planerande tjänstemän, det är förtroendemän och tjänstemän från de kommunala och landstingskommunala organen. Det är människor anställda i näringslivet, och det är utländska kundbesök till företag i landsorten. Det är inte heller ovanligt att riksdagsledamöter använder flyget för sina resor i landet. Enligt min mening är alla dessa kategorier av människor nödvändiga för att samhället skall kunna fungera, och det är viktigt att de tillbringar så litet av sin tid som möjligt för själva resandet. Ofta är det också viktigt att de kan få sina förrättningar snabbt utförda.

Om man inte generellt kan tala om ett folkflyg här i landet, så kan man i varje fall göra det när det gäller någon linje, exempelvis Gotlandsflyget. På den linjen är portföljbärarna, som herr Mellqvist säger, i klar minoritet. Det borde verkligen utredas vad en överflyttning till Arlanda skulle betyda exempelvis för folk i Gotlandsregionen i form av kostnader, tidsförluster och minskad resebekvämlighet.

Låt mig också säga några ord till herr Magnusson i Kristinehamn. Herr Magnusson sade att han i en insändare läst att det skulle kosta en kvarts miljard kronor att rusta upp Bromma. Det behöver inte herr Magnusson läsa i insändare. Inför utskottet har såväl Pilotföreningen som luftfartsverket förklarat att man kan göra en alldeles utmärkt flygplats av Bromma för knappa 100 milj. kr.

Jag vill också tillbakavisa det frågetecknet som herr Magnusson satte i kanten när det gällde flygsäkerheten f. n. på Bromma. Det var i och för sig en anklagelse, riktad till de piloter som i dag startar och landar på Bromma. Men de har inför utskottet – vilket herr Magnusson måste vara medveten om – förklarat att de inte flyger på ett flygfält, om de inte anser att flygsäkerhetskraven där är uppfyllda. Det var också en indirekt anklagelse mot luftfartsverket, som är huvudman och tillsynsmyndighet.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan i trafikutskottets betänkande nr 4.

Under detta anförande övertog herr andre vice talmannen ledningen av kammarrens förhandlingar.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Det som herr Dahlgren var mest upprörd över var att jag använde ordet portföljbärare. Ordet är hämtat ur en PM angående vissa punkter i riksrevisionsverkets revisionsrapport om luftfartsverkets roll i inrikesflyget. Där står denna benämning upptagen under punkten 7, som handlar om passagerarstruktur. Om detta var ett för herr Dahlgren så besvärande uttalande om huvudparten av de resenärer som trafikerar Linjeflyg – och i detta fall även SAS inrikesflyg – har jag alltså nu talat om att ordet är hämtat ur en rapport som det statliga verket självt har avgivit.

Det var även fråga om de 10 000-tals störda människorna. Jag kan upplysa herr Dahlgren om att även den siffran är hämtad ur en skrivelse, nämligen hälsovårdsnämndens skrivelse i anslutning till de remisser som nämnden har haft att behandla i samband med vissa ansökningar från flygföretagen.

Vad beträffar det mycket intressanta utredningsjobbet som reservanterna hoppas få riksdagens bifall till är det inte direkt några små frågor som denna utredning enligt herr Dahlgrens uppräknings skulle få ge sig i kast med. Att utredningen skulle klara dem på en ettårsperiod tror jag står utanför alla möjligheters gräns, om alla dessa olika moment skall inräknas. Därför hävdar jag att ett år är en alldeles för ringa tidrymd; den måste säkerligen omfatta minst två år. Därtill kommer den remisstid och beslutstid som jag också nämnde något om.

Det hör till saken att – och detta bör herr Dahlgren också ha klart för sig – att Linjeflygs tillstånd att flyga jettrafik på Bromma upphör i och med december månads utgång 1975. Linjeflyg har inlämnat en ansökan om fortsatt flygtrafik på Bromma till luftfartsverket, som i sin tur har remitterat den till miljö- och hälsovårdsnämnden här i Stockholm. Nämnden kommer att behandla den inom den närmaste tiden. För närvarande avvaktas emellertid värderingar av de senaste bullermätningar som har företagits ute vid Bromma flygplats, bullermätningar som, om jag inte är alldeles fel underrättad, gjorts i samarbete med luftfartsverket. På basis av dessa mätningars resultat kommer alltså hälsovårdsnämnden i Stockholm att ta ställning till Linjeflygs ansökan om att få fortsätta F-28-trafiken på Bromma även efter den sista december 1975.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Dahlgren säger att frågan om nedläggningen av Bromma flygplats skär rakt igenom partierna. Därför känns det angeläget för mig att här framföra vår riksdagsgrupps ställningstagande. Vi är i varje fall eniga i vår bedömning av att reservationen i stort täcker in våra uppfattningar i frågan. Jag vill gärna ha detta sagt nu.

Sedan till frågan om antalet människor som blivit störda av flygbullret på Bromma och av andra bullerkällor, som herr Dahlgren också berörde. Vid behandlingen i utskottet har olika uppgifter lämnats, och en lekman har naturligtvis svårt att avgöra vad som är rätt. Docent Lundberg har hänvisat till att efter den 1 juli i år skulle antalet människor inom kritisk bullergräns vara ungefär 24 000. Med den undersökningsmetod som använts av Rylander och Sörensson kommer man fram till att 8 000 människor är svårt störda. Men även 8 000 människor är många.

Jag vill återigen poängtera vad jag sade förut: Jag tror inte att man med statistik och matematiska beräkningar kan täcka in allt det som ryms inom bullerstörningsbegreppet. Människan är inte så funtad att hon kan fångas in på så sätt i detta sammanhang. Här rör man sig på osäker mark, det är jag övertygad om.

Vi är medvetna om att det finns andra bullerkällor och att även annat

trafikbuller kan vålla stora problem. Men vi försöker ju överallt minimera trafikbuller; vi leder vägar förbi tätorter osv. för att undvika bullerstörningar. Man kan inte genom att hänvisa till annat trafikbuller försvara att en flygplats får ligga kvar inom tätbebyggelsen.

När det gäller flygsäkerheten har jag hänvisat till en insändare. Jag bedömde det så att den person som hade skrivit denna var flygkunnig, och när han talade om en kvarts miljard kronor innefattade det upprustningen av flygfältet med tillgodoseende av de normer som ICAO uppställer.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Om det är så, herr Mellqvist, att riksrevisionsverket har haft det dåliga omdömet att använda det här uttrycket är det för den skull inte nödvändigt att herr Mellqvist sprider det.

Herr Mellqvist kommer sedan tillbaka till uppgifterna om antalet störda. Jag vidhåller vad jag har sagt: Många uppgifter cirkulerar, och varken herr Mellqvist eller jag kan i dag säga hur stort det totala antalet störda är. Vi behöver alltså ha ett bättre underlag.

Den intressanta frågan är naturligtvis den som herr Mellqvist tog upp i slutet av sin replik, nämligen vad som händer om Stockholms hälsovårdsnämnd säger nej till en fortsatt dispensgivning. I verkligheten är det emellertid inte Stockholms hälsovårdsnämnd som ger Linjeflyg tillstånd att flyga på Bromma utan det är luftfartsverket. Vad Stockholms hälsovårdsnämnd har att göra är att yttra sig över om det uppstår sanitära olägenheter eller inte. Om Stockholms hälsovårdsnämnd skulle säga nej till fortsatt flygning på Bromma efter den 1 januari 1976, vad vill herr Mellqvist då göra med det svenska inrikesflyget? Det är klarlagt att det inte kan tas emot på Arlanda förrän tidigast 1976-1977. Skall vi stoppa inrikesflyget totalt då här i landet?

Jag ber om ursäkt, herr Magnusson i Kristinehamn, om jag uttryckte mig så att frågan om nedläggningen av Bromma flygplats skär rakt igenom alla partier. Vad jag avsåg att säga var att den skär rakt igenom de olika partierna. Det påståendet grundar jag på de uppvaktningar som vi haft inför utskottet. Där har funnits representanter för socialdemokrater, moderater och folkpartister. Jag är inte säker på om det varit någon kommunist med, och jag ber om ursäkt om jag har farit med osanning.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Det var alldeles förfärligt vad herr Dahlgren var känslig för uttrycket portföljbärare. Jag tycker det är ett realistiskt uttryck för huvudparten av alla de resenärer som å tjänstens vägnar använt sig av detta kommunikationsmedel. Vi kan kalla dem för väskbärare om det kanske är litet bättre. Men det är i alla fall samma människor som det hela tiden rör sig om.

Det är alldeles givet, och det tror jag inte att herr Dahlgren behöver upplysa vare sig mig eller kammaren om, att det är luftfartsverket som

beslutar efter hörande av hälsovårdsnämnden. Men det är hälsovårdsnämnden som i sin tur överklagar luftfartsverkets beslut för den händelse att verket går emot hälsovårdsnämndens uppfattningar. Detta har också skett, vilket jag drog några exempel på.

Ja, vad kommer att hända, frågar herr Dahlgren, när tillståndet upphör efter övergångstiden i december 1975. Det blir en senare historia. Men hittills har det varit så att hälsovårdsnämnden här i Stockholm varit mycket liberal med att ge en dispens för Linjeflyg, så att man inte behöver komma i svårigheter. Men skall det nu bli en utredning som kommer att ta ett par år – vilket herr Dahlgren är en så livlig talesman för – så kan det tänkas att frågan kommer i en helt annan dager. Vad följderna då blir kan inte jag yttra mig om. Men Linjeflyg har ju ännu så länge några Metropolitan-plan kvar. Man får väl köra med dem om man inte får det här medgivandet att fortsätta med jettrafiken på Bromma.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Om det är så, herr Mellqvist, att vi i utskottsmajoriteten sagt att det här utredningsarbetet skall bedrivas skyndsamt och skall göras under den tid som flyget under alla förhållanden skall vara kvar på Bromma, varför vill då reservanterna inte ha det material som utredningen under tiden kan arbeta fram? Man får ett bättre underlag för det slutliga ställningstagandet var inrikesflygplatsen skall vara lokaliserad.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Herr Dahlgren har talat för utskottet – konkret och bra tycker jag. Jag kommer att göra några randanmärkningar, och jag kommer att argumentera för Bromma för att därigenom försöka leda i bevis varför vi anser att vi bör ha åtminstone en utredning som inte gjorts i denna fråga.

Några från moderata samlingspartiet kommer att ta upp allmänflyget och andra frågeställningar som berör olika delar av vårt land.

Om denna ärade kammare i dag skulle följa reservationen och inte medge en förutsättningslös utredning av flygplatsfrågan i Stockholmsområdet, där Bromma skulle vara ett alternativ, då tror jag att framtidens dom mot riksdag och regering blir mycket hård. Internationella experter på flygplatsfrågor har gett sitt ampla lovord över att Bromma har bibehållits som inlandsflygplats. Dessa experter skulle tro att vi var komplett stolliga om vi – just när vi befinner oss i en brytning till en ny flygplansera, där tysta, miljövänliga passagerarplan med kort start och landning konstrueras och serietillverkas, plan som inte kommer att höras mycket utanför flygplatsområdet – skulle slopa Sveriges och jag vågar också säga en av världens närmast belägna flygplatser, om jag får travestera ett gammalt uttryck. Jag tror att detta kommer att uppfattas som en stor dumhet. En flygplats i Sveriges huvudkommun är inte bara en angelägenhet för denna kommun. Det är, när det gäller Stockholm,

en inbjudan till alla kommuner att trafikera denna. Och det är inte bara en inbjudan, det är och förblir en nödvändighet för att kommunikationerna i vårt land skall fungera väl.

Tror ni, ärade kammarledamöter, att huvuddelen av våra flygplatser i detta land skulle ha tillkommit, att dessa hundratals miljoner skulle ha satsats, om man från början inte kalkylerat med en central mottagningsstation som Bromma, vilken var kommunikationsmässigt attraktiv och ekonomiskt fördelaktig för trafikanterna? Förutsättningen för en del av dessa flygplatser kommer delvis att försvinna eller försvagas.

Den statliga satsning som skett på de flesta flygplatser i vårt land och tillika på det inrikesflyg som trafikerar Bromma bygger på kalkyler, där Bromma är huvudkomponenten. Jag vill när herr kommunikationsministern befinner sig i kammaren fråga: Kan ni och kan reservanterna bestrida detta? Det är en viktig fråga, och jag begär att få den besvarad.

Jag anser att Bromma är en samhällsfråga, en nästan hela Sveriges samhällsfråga. Mot den bakgrunden måste vägas de olika problem som givetvis uppstår för Bromma och befolkningen i dess närhet. Men samtidigt måste hänsyn tas till de människor i stora delar av vårt land som är trafikanter; för ute i landet har kommuner och enskilda människor satsat pengar och också medgivit störningar för att tillgodose tidens och utvecklingens krav från kommunikationssynpunkt.

Är det bullermätningarna i Bromma som skall vara avgörande för huruvida flygplatserna i Gävle, Borlänge, Visby, Hultsfred, Karlstad, Jönköping och Kalmar skall vara kvar eller ekonomiskt kunna gå ihop?

Herr talman! Jag accepterar att en avvägning måste ske, och är bullerstörningarna icke acceptabla, då får vårt inrikesflyg ge vika. Då får regeringens och kommunernas lättsinne att satsa stora pengar på inrikesflyg vika för det obehag det åsamkar den enskilda människan i Bromma. Men vet vi detta? Vet vi att så är förhållandet? Vet vi hur många människor som i morgon blir svårt störda, där bullerstörningarna inte är acceptabla? Vi vet det icke mot bakgrunden av den närliggande tekniska utvecklingen. Vi vet att om vi alltfört använder de snart uttrangerade Metropolitan-planen blir tusentals människor mycket störda. Men vi vet också att vi med stormsteg är på väg mot helt andra flygplanstyper, som ställer tidigare beräkningar på huvudet och som för en vanlig normal människa gör klart att man måste ta hänsyn till detta och göra en ny utredning.

Reservationen från socialdemokratiskt håll är, tycker jag, ett ganska egendomligt aktstycke för att vara skrivet på departementet. Det ger en framställning som om flyget var statiskt. Det ger ett intryck av att Bromma vore en angelägenhet bara för Stockholm. Det tar ingen hänsyn till förändringar i kommunikationerna mellan för Linjeflyg viktiga orter, där flygfrekvensen med stor sannolikhet – om Bromma försvinner – antingen läggs ned eller blir av mindre betydelse. Det tar heller inte hänsyn till expertisens mycket noggranna beräkningar om kommande bullernormer, någonting som givetvis en utredning med tanke på de nya flyg-

planstyperna skall ge sin syn på.

Får jag fråga herr kommunikationsministern: Är det något fel på förre generaldirektören Bo Lundbergs beräkningar, som är uttryckta i absolutvärden, att högst 4 500 personer blir mycket störda efter de nya beräkningsmetoder som anförts och att högst 3 000 blir detta efter införande av jetplanen F-28 och turbinmotorplanen Dash 7? Störningen från en trefaldigt förstörad F 28-flotta blir högst en tiondel av den störning som rådde 1972. Enligt de beräkningar som gjordes 1972 ansågs cirka 30 000 människor mycket störda. Nu gäller det alltså 10 % av dessa.

Det är mycket underligt att regeringen skall utgå från gamla siffror och ta dem som motiv för att en undersökning inte skall ske. Även herr Mellqvist nämnde detta. Vad är enligt regeringens bedömning den tolerabla bullergränsen, där hänsyn givetvis skall tas också till det ökade buller som uppstår på Arlanda, när en överflyttning sker, och det buller som också förefinns på alla andra flygplatser i vårt land? Om vi för inrikesflygets räkning införskaffar ett antal F-28 och kompletterar detta köp med Dash 7, kommer vi att få en smidigare och mer anpassad flygflotta, som eliminerar de nuvarande störningarna högst betydligt, som ger oss stor möjlighet att utveckla flygnätet i hela vårt land och som kan förverkliga tanken på ett folkflyg.

Just detta att vi skaffar de kommande moderna flygplanstyperna, herr Magnusson i Kristinehamn, ger oss ett underlag för ett folkflyg och ger oss möjlighet att inrätta tvärflygförbindelser i detta land av helt andra dimensioner än som för närvarande är fallet. Vi är i detta avseende ganska underutvecklade. Framtiden ställer i utsikt större jetplan med lägre buller, t. ex. Airbus med plats för 200 personer och VFV 614, ett holländskt plan med 44 platser.

För en lekman, som har att lyssna på expertis och sedan efter sin förmåga har att göra en bedömning av vad som förefaller rimligt och riktigt, synes det som om regeringen är på väg att skapa miljöproblem i stället för att, som dess ambition är, förbättra miljösituationen. Och jag skall förklara det.

För regeringen har det varit en ambition att ta hänsyn till miljöaspekten före de ekonomiska fördelarna. Det är naturligtvis lovvärt att så sker. Enligt mitt förmenande förlorar man i både miljö och ekonomi, om Bromma inte kommer med i bilden. Ett slopande av Bromma kan komma att få till följd att vi skaffar fel flygplan, som ej är anpassade till olika förhållanden.

Om man kommer fram till att Bromma skall behållas, tvingar man myndigheterna att förbereda, planera och inköpa de mest tystgående planerna. Då är man angelägen om att så snabbt som möjligt byta ut dagens F-28 mot morgondagens mer tystgående plan. Då går man in för att planera en stor del av vårt närliggande kommunikationsområde med exempelvis Dash 7. Då vinner man miljömässiga fördelar inte bara på Bromma utan över allt på flygplatserna ute i landsorten. Varför talar regeringen aldrig någonting om detta, om alla de människor i landsorten som är

mer eller mindre störda. Och än mer: luftföroreningarna blir avsevärt lägre om Bromma bibehålls. En F-28 ger i förhållande till Metropolitanplanen en med 90 % förbättrad miljösituation på Bromma. En F-28 på Arlanda ger bara 70 % förbättring, allt detta mot bakgrunden av den ökade trafiken på vägarna, mer förbrukat bränsle och längre markkörning på själva flygplatsen. Man måste lägga ihop alla dessa olägenheter.

De vackra deklarationerna att det är av miljöskäl som man lägger ner Bromma stämmer inte, om hänsyn tas till alla faktorer och den samlade miljöeffekten för inrikesflyget här i landet. Det är min uppfattning.

Innan man bestämmer sig för en flyttning borde det vara naturligt att göra upp ett bullerisoleringsprogram för de 3 000 personer som kan anse sig störda, att undersöka genomförandet av en sanering med borttagande av de mest utsatta fastigheterna, vilket kan beröra ett par stycken, samt att i övrigt genomföra ett isoleringsprogram där myndigheterna står för län och del av kostnaderna, givetvis på frivillighetens väg.

Så de ekonomiska konsekvenserna. ULF-utredningen talar om en överflyttning. Man säger att den kostar omkring 300 milj. kr. Beloppet stiger säkert till 1978. Arlanda räcker till år 2000 eller 2010. Ny flygplats måste skapas, vilket kostar 400 å 500 miljoner. Till det kommer värdeförstöring och den trafik som måste upprättas mellan Arlanda och Stockholm – min vän John Magnusson har talat för spårbanden trafik. Det är fråga om 800 000 resor – 800 000 människor skall fraktas till och från Arlanda 41 kilometer, utom de resor som redan gjorts, med avdrag för någon procent som skall flyga vidare. Det är någon procent, herr Mellqvist, som skall flyga vidare. Ur miljösynpunkt skulle krävas spårbanden snabbtrafik. Detta innebär stora ekonomiska åtaganden, samtidigt som ekonomin ute i landet på flygplatserna försämras. Låt vara att vi vinner vissa ekonomiska fördelar genom att använda större och samma typ av jetplan i stället för mera differentierade flygplanstyper, men inte en gång det är säkert. Därför bör vi utreda saken.

Det här ärendet om en utredning av flygplatserna i Stockholm med Bromma som alternativ förvånar oss mer och mer. Hur kan man göra det troligt för människorna i detta land att en utredning skulle äventyra lösningen av flygplatsfrågan i Stockholm. Det är ju egentligen detta man säger i reservationen.

Landshövdingar, landstingsmän, kommunfolk – de flesta socialdemokrater, tror jag – har meddelat sin uppfattning och begärt en utredning. De har besökt utskott och olika instanser under hela denna vår. Varför, herr kommunikationsminister, inte släppa litet på prestigen, vara litet mjukare och möta de lokala representanterna både i Stockholm och ute i landet och genom en utredning bevisa att ni har rätt? Sker icke det, kommer alltid att kvarstå misstanken att det inte är sakfrågan ni släss för utan någonting annat.

Herr talman! Jag ber med detta att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Det är egentligen bara en sak jag tänker ta upp. Herr Lothigius sade att de tystgående planen, Dash 7, kommer att utgöra garantin för att vi får till stånd ett folkflyg. Jag sade i mitt tidigare anförande att jag tycker att det är ett väldigt intressant perspektiv med de tystare planen, men de kan ju vara lika angelägna att ha på Arlanda, efter vad jag kan förstå. Under utskottets behandling har jag inte fått någon uppfattning om när dessa plan skulle kunna tänkas som en realitet på Bromma. Studerar man dagens tidningar får man, som jag sade förut, den bestämda uppfattningen att exempelvis Linjeflyg inte är intresserat f. n. Bolaget anser att planet är för dyrt helt enkelt, och det är också en sak som man måste ta hänsyn till i sammanhanget.

När det sedan gäller miljöaspekter på trafiken mellan Arlanda och Stockholm anser jag att på sikt löser man dessa problem bäst med spår-bunden trafik. Den typen av kommunikationer kommer att lösa många miljöproblem.

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Sin vana trogen kunde herr Lothigius självfallet inte låta bli att ge en känga. Det skedde när han talade om reservationen som är fogad till utskottets betänkande – en reservation skriven på departementet, som han uttryckt sig. Jag skall inte ta upp den frågan i detalj, men jag vill bara tala om att även om reservanternas kanske inte är så skrivkunniga som herr Lothigius är, hade vi i alla fall en arbetsgrupp som fick litet underlag för det som i dag står i reservationen, om det nu kan vara till tröst för herr Lothigius.

Att sedan utskottets majoritet, som är så fantastiskt stor som en röst, också får skrivhjälp på sitt håll kanske jag inte skall ta upp så mycket. Ni har dock inte skrivit ihop en enda rad av utskottets betänkande, utan det har en viss sekreterare som finns här i salen. Nog om detta.

Bromma är en samhällsfråga, säger herr Lothigius, och därför måste flygplatsen finnas till. Därför har dessa väldiga satsningar gjorts av kommuner och landsting, för alla skulle till Mekka, till Bromma. Man skyr inga som helst medel, tar ingen hänsyn till de störningar som jag tidigare redovisat här, utan de skall fram oavsett vad det kostar, oavsett vilka bullerskador och stresskador som drabbar de människor som råkar befinna sig i vägen.

Detta kan vi inte acceptera. Det finns redan nu ett underlag, och det kommer att finnas ett ännu färskare underlag om några månader, som till fullo kommer att visa att vi måste göra någonting. Jag är övertygad om att detta underlag kan få även herr Lothigius att ändra sin inställning, om den nu alls kan ändras.

Han talar om nya flygplan som ännu inte finns på prototypstadiet. I varje fall flyger de inte ännu. Brommaborna skall alltså vänta tio eller tjugio år och leva med bullret tills de tystgående planen à la Lothigius finns klara för drift. Är det vad herr Lothigius menar med sitt inlägg?

Jag tycker det är tragiskt att Linjeflyg inte skall kunna börja planera för sin fortsatta verksamhet på Arlanda, utan tvingas avvakta några år av s. k. utredningsarbete.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Först några ord till herr Magnusson i Kristinehamn. Det är alldeles givet att om man får en flygplanstyp som kan vara acceptabel för Bromma, innebär detta förutsättningar att bättre kunna göra ett folkflyg. Man har en möjlighet att komma direkt till stan via en näraliggande flygplats, och då finns också förutsättningar att driva tvärlinjer i detta land. Även andra samhällen kan då bygga flygplatser där landningsbanan kanske bara behöver vara 600 meter och som ger mycket låga kostnader i jämförelse med dagens investeringar. Detta kommer att hjälpa oss till ett folkflyg.

Jag är naturligtvis ledsen att jag retade upp herr Mellqvist genom att säga att reservationen skrivits i departementet. Det är väl inget fel. Det är en mycket bra skriven reservation. Men jag tyckte den så väl fick fram vad man i departementet tycker i den här frågan, och jag tyckte det var naturligt att dessa åsikter finns inskrivna i detta aktstycke.

Jag tycker nog, herr Mellqvist, att om vi skall tala om flyg så måste vi ligga långt framme. Det är en nödvändighet att vi verkligen är på bettet och följer med vår tid. Om jag inte är felunderrättad så är Dash 7 ett plan som nu börjar serietillverkas. Vi kan redan ställa oss i kö för inköp av detsamma, och vi kan ganska snart få det. Jag tycker alltså att man skall hålla sig långt framme och vara förutseende. Är vi inte det binder vi oss för en lång framtid vid en flygplanstyp som kanske inte passar oss och då kommer vi att ligga efter. Det är bakgrunden till mina synpunkter i det här sammanhanget.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Svenskt näringsliv genomgår f. n. ett intensivt skede av övergripande planering. Enbart i fråga om kommunikationer och trafikpolitik står en rad utredningar inför slutskedet av sitt arbete. Flyget berörs endast marginellt. Någon utredning om flygets roll i den framtida trafikpolitiken finns inte. Det är egentligen en svår brist i synnerhet som flyget utvecklats efter traditionellt mönster samtidigt som stora samhällsförändringar skett, vilka påverkat resebehov och resemönster avsevärt. Jag nämner bara utlokaliseringen av statliga verk, vilket rimligtvis torde skapa behov av ändrade linjesträckningar inom flyget. De stora regionalpolitiska satsningarna för att öka landets attraktivitet på det svenska näringslivet frammanar en anpassning genom matarlinjer till primärflygfälten.

Sverige saknar en luftfartspolitisk målsättning vad beträffar inrikesflyget, dit generellt sett även allmäntflyget bör räknas. Jag finner det angeläget att inledningsvis säga detta när vi nu står inför en avgörande debatt beträffande Bromma flygplats framtid. Punktåtgärder, sådana som

att lägga ned flygverksamheten på Bromma utan anknytning till ett planmässigt mönster för inrikes flygverksamhet, kan få utomordentligt svåra och oreparabla konsekvenser.

Så långt jag förstår står den här allmänna synen på svenskt inrikesflyg i full samstämmighet med vad kommunikationsminister Norling sade till pressen i februari 1973:

”Vad jag som ansvarig för flygverksamheten i hela vårt land sagt, är endast att stor risk finns för att flygets utveckling skall hindras på grund av svårigheterna att bli överens om flygplatsernas placering och utformning, i första hand i Stockholmsregionen. Jag har önskat säga detta innan det är för sent.

Vill vi ha ett väl utvecklat flyg i Sverige och dessutom kunna välkomna flyg från andra länder, måste vi se litet längre än till den egna kommunens eller regionens gräns. Om Stockholm skall kunna bibehålla sin ställning som landets ledande centralort, så måste regionen göra de nödvändiga uppoffringarna i kommunikationshänseende, inte minst på flygsidan. Just nu har hela frågan om flygplatserna i Stockholmsområdet hamnat i ett läge som inte ser alltför ljusst ut, men jag hoppas naturligtvis fortfarande, att det skall finnas möjligheter till en positiv lösning.

Det är nog ingen som är motståndare till en god miljö, men jag vill uttrycka den förhoppningen att vi i begreppet god miljö i framtiden inte bara skall inlägga orörd natur, fritidsområden med frisk luft o. d., utan också möjlighet för alla att kunna utnyttja moderna kommunikationsmedel. Om vi inte kan finna en rimlig kompromiss mellan önskemålet om god miljö och alla människors möjlighet att snabbt och bekvämt förflytta sig med kollektiva trafikmedel inklusive flyget, då tar vi ett steg tillbaka i vår utveckling.” Där var det slut på det utmärkta uttalandet.

Herr talman! Efter det här citatet skulle jag kanske kunna avsluta mitt anförande och med återopande av kommunikationsminister Norlings uttalande yrka bifall till utskottets hemställan i trafikutskottets betänkande nr 4, som vi nu behandlar. Där hemställer utskottet att riksdagen hos regeringen begär en förutslättningslös utredning beträffande flygplatsfrågan i Stockholmsregionen. Vad utskottet menar skulle man enkelt kunna uttrycka så här: Medan luftfartsverket utreder hur snart Linjeflygs verksamhet kan överflyttas till Arlanda hinner man samtidigt göra en förutslättningslös avvägning, där även Bromma tas med. Och i denna utredning skall självfallet miljöaspekterna räknas in.

Det här står också i full överensstämmelse med vad utskottet enhälligt anförde i fjolårets betänkande i samma fråga, där utskottet utgick från att frågan om fortsatt lokalisering på Bromma flygplats hålls öppen. Utskottet förutsatte att den skulle ytterligare övervägas i samband med remissbehandlingen och beredningen av den s. k. ULF-utredningen.

När utskottet i år inte lägger fram ett enhälligt förslag till riksdagen finns det skäl att ytterligare motivera utskottsmajoritetens ställningstaganden. Jag kommer att beröra något vad som tidigare har sagts av herrar Dahlgren och Lothigius, men det är värt att ta upp igen, särskilt

vad gäller den internationella utvecklingen. Jag skall ta upp det exempel som herr Dahlgren antydde. I en ICAO-bulletin från december 1974 redovisas ett framgångsrikt försök med intercity-trafik mellan Montreal och Ottawa. Inom parentes kan jag nämna att ICAO är FN:s internationella civila luftfartsorganisation.

Försöken började den 24 juli i fjol och skall pågå i två år. Hittills har man använt sig av Twin Otter, som tar endast 11 passagerare. Planen opererar från flygplatser alldeles inpå stadskärnorna. I Montreal ligger flygplatsen 1,2 km från stadscentrum och i Ottawa 5 km från centrum. Redan under första halvåret visade verksamheten sådan framgång att antalet flygturer ökades till 30 per dag i vardera riktningen. Den totala restiden redovisas till mindre än 90 minuter och är därmed med bred marginal kortare än med varje annat färdmedel mellan de bägge städerna. Några bullerproblem har inte uppkommit på grund av att planen knappast producerar något buller. Av en annan rapport har jag inhämtat att 2 kilometer från Montreals s. k. downtown-flygplats ligger ett sjukhus, men några bullerstörningar har inte inrapporterats därifrån. Meningen torde vara att senare införa det nya och större Dash 7 i trafiken.

Redan detta exempel visar att ett nedläggande av Bromma flygplats går tvärtemot utvecklingen i andra länder. Även om inrikesflyglinjerna skulle överflyttas till ett annat flygfält kommer behov att finnas av ett s. k. cityflygfält. Därför bör man tänka om mer än en gång innan nedläggningsbeslutet verkställs. Det är en ganska rimlig begäran.

Vid en omprövning bör man också göra klart för sig att frågan om den fortsatta lokaliseringen på Bromma flygplats inte enbart är en lokal fråga utan i allra högsta grad en riksangelägenhet. Detta har med all önskvärd tydlighet framkommit av det överväldigande flertalet av de remissinstanser som yttrat sig över utredningen för lokaliseringen av flygverksamheten i Stockholmsområdet – ULF. Gemensamt för detta är även att bibehållande av Bromma bör utredas. Den meningen måste väga synnerligen tungt, eftersom den delas också av Stockholms läns landsting.

Även alla uppvaktningar som därefter gjorts har framhållit inrikesflygets betydelse för näringslivet ute i landet. Jag behöver bara ta ett citat: "Genom att utvecklingen på flygets område givit alltflera delar av vårt land möjlighet till snabba och effektiva förbindelser med Stockholms-regionen har förutsättningarna för utveckling av en livskraftig industri i från Stockholm avlägsna delar av vårt land väsentligt ökat. Brommas centrala läge i nära anslutning till Stockholms centrum har därvid varit av stor betydelse."

Även trafikutskottet framhåller i sitt yttrande att det vid uppvaktningar som gjorts inför utskottet framhållits att Bromma flygplats är en riksangelägenhet av stor betydelse inte bara från trafikpolitiska utan även från regional-, närings- och lokaliseringspolitiska utgångspunkter. Det här med riksintresset gäller inte ensidigt landsorten. Det gäller i hög grad Stockholm. Vad vore Stockholm utan ett pulserande näringsliv ute

i landet? Den frågan måste nog också herr Mellqvist ställa sig.

Meningsmotsättningarna har mest kretsat kring miljöfrågorna. Enligt uppgifter från företrädare för Stockholms kommun bor 140 000 människor inom den nuvarande bullermattans avgränsning. Av dessa påstås var femte person vara mycket störd, dvs. 28 000–30 000 människor. Men detta gäller främst Metropolitans bullermatta. Fokker F-28 har visserligen en annan utbredning av sin bullermatta, men den är ändock endast ungefär hälften så stor som Metropolitans bullermatta.

Det har varit en hel del debatt kring dessa siffror och andra senare undersökningar som påvisat att antalet mycket störda skulle vara betydligt färre. Docent Bo Lundberg har med ledning av en metod som utvecklats av trafikbullerutredningen – flygbullernivå- eller FBN-metoden – gjort beräkningar över antalet mycket störda personer. Resultatet av den beräkningen visar att mellan 5 150 och 8 000 personer är mycket störda av den nuvarande trafikens omfattning. När nattrafiken upphört från juli 1975 sjunker antalet till maximalt 4 500 personer. Det är en avsevärd skillnad mot 30 000 personer. Docent Lundberg går vidare i sina beräkningar och kommer fram till att vid en viss given sammansättning av Linjeflygs flygplansflotta – åtta Fokker F-28 och ett antal Dash 7 – skulle antalet mycket störda personer sjunka ytterligare till maximalt 2 000 eller därunder. Herr Magnusson nämnde siffran 21 000, men jag tror att han har läst referatet fel.

Nu tar jag inte för givet att Linjeflygs flygplansflotta skall ha den sammansättning som docent Lundberg använt i sina beräkningar. Men jag har tagit detta som ett exempel på hur bullerstörningarna kan minskas redan inom kort. Det bör inte heller vara en utopi att Linjeflyg för att begränsa bullerstörningarna i närheten av flygfältet skall kunna använda Dash 7.

Nu är det så att buller försvinner inte bara genom att man flyttar det till en annan plats. Det blir bara nya grupper av människor som blir störda. Sker alltså flyttningen till Arlanda vet vi redan nu att man där får en ny opinion – ja, egentligen inte ny, därför att redan nuvarande bullersituation kring Arlanda bedöms som besvärande.

Märsta flygbullerkommitté påtalade bullerstörningarna redan i sin utredning 1971. Där sägs att "det råder ingen tvekan om att det buller, som härrör från verksamheten på Arlanda utgör en sanitär olägenhet för ett stort antal människor redan i dag och att en försämring inte kan accepteras". Man anför vidare att med ett bibehållande av nord-sydbanan skulle redan 1971, då rapporten skrevs, ca 40 000 människor flygbullerstöras, en siffra som skulle stiga till 80 000 människor 1985. Och då hade man ingen aning om att man möjligen skulle få ta över Brommatrafiken också.

Vi har också ute i landet ett flertal flygplatser alldeles inpå centralorten – Visby, Umeå, Halmstad m. fl. Det betyder att man av hänsyn till befolkningen vid dessa orter inte kan tillåta mer bullrande plan även om Linjeflyg flyttar sin lokalisering till Arlanda eller någon annanstans i

Stockholms närhet. Man måste ju ta samma hänsyn var än flygplanen går ner eller startar. Och lägger man samman alla bullerexponerade människor kring övriga svenska flygplatser torde siffran bli högre än kring Bromma flygplats. Då blir min bestämda slutsats att man vinner ingenting på att flytta buller. Den enda effekten blir att andra människor drabbas och att det kostar enorma summor pengar. Buller skall bekämpas, vid källan och inte flyttas.

Där kommer vi in på en ny meningsbrytning. De som hävdar att flygverksamheten på Bromma flygplats skall läggas ner säger att det tar tiotals år innan tystare flygplanstyper kommer fram, om man över huvud taget lyckas få fram några. Men det där är gårdagens språk. Sedan torsdagen den 27 mars i år har provflygningar med Dash 7 kommit i gång. Herr Mellqvist sade något patetiskt att de planen finns inte – men de finns, herr Mellqvist! Leverans kan börja i april 1977. Dash 7 är ett QSTOL-plan och en vidareutveckling av Twin Ottern. Det tar 50 passagerare och är ytterligt tystgående. Bullermattan håller sig praktiskt taget inom flygfältsgården. Överallt i världen ökar kravet på att minska miljöstörande buller kring såväl trafikleder som flygplatser. Samma problem har vi i hela Norden, och jag kan nämna att det norska flygbolaget Wideröe redan har köpt fyra Dash 7. Jag tycker det är angeläget att man inte med förhastade beslut medverkar till omfattande kapitalförstörelse och onödiga avgränsningar.

Bullerfrågorna har dominerat debatten så starkt att man nästan helt skjutit de ekonomiska aspekterna åt sidan. Utredningar har visat att nedläggning av flygverksamheten på Bromma flygplats leder till merkostnader för samhället på miljardbelopp. Sekreteraren i ULF-utredningen Karl-Axel Benckert anger i sin debattbok ramen till mellan 770 och 1 710 milj. kr. En upprustning av Bromma flygplats, inberäknat bullerreducerande åtgärder, beräknas stanna vid 134 milj. kr. Spännvidden är alltså enormt stor enligt dessa beräkningar. Omräknat i skatt motsvarar Arlandaalternativet en höjning av landstingsskatten enligt 1975 års tabell med 107 öre medan kostnaderna för Bromma är 9 öre. En skillnad på 98 öre!

I den här kalkylen bör också tas med de årsförluster som drabbar trafikanterna genom längre restider. Jag hade i det här anförandet inte tänkt nämna just trafikanterna, men herr Mellqvist tog in dem. Han talade väl inte föraktfullt om dem, men han tycktes ändå mena att de är en grupp som man kanske inte behöver ta samma hänsyn till när det gäller buller och tidsförlust. Men, herr Mellqvist, trafikanter är också människor, och människor som är ute och reser slits. Att åka lång väg från stadskärnan ut till en storflygplats och kanske också vänta förlänger restiderna och det är också slitsamt. Även de människorna bör man ta hänsyn till.

De ekonomiska aspekterna, som jag nyss nämnt, förbigick herr Mellqvist helt och hållet. De är inte små, och man bör räkna med dem i en sådan här avvägning.

I den utredning som trafikutskottets majoritet förordar, bör också tas hänsyn till en rad andra konsekvenser i samband med Brommafältets nedläggning. Den omedelbara följden av en nedläggning blir ju en kraftigt minskad inrikesflygtrafik på en hel del orter – Borlänge, Gävle, Norrköping, Hultsfred och kanske även andra orter. Dessutom kommer vissa planerade linjer inte till stånd. På längre sikt innebär en utflyttning av all inrikestrafik till Arlanda att en andra flygplats inom Stockholmsregionen bör komma till omkring år 2 000. Men om Bromma skulle vara kvar, behövs en tredje flygplats år 2020. Till det resultatet kommer professor Bo Björkman i sina beräkningar. Generaldirektör Winberg vid Luftfartsverket har uttalat att en koncentration av inrikesflyget till Arlanda medför ökat buller kring nord-sydbanan och att en ny bana bör komma till stånd 1985.

Det kan också i detta sammanhang vara skäl att erinra om det avtal beträffande användande av Bromma flygplats som föreligger mellan Stockholms kommun och staten. Genom detta avtal uppläts fr. o. m. den 1 januari 1947 nyttjanderätten till Bromma flygplats till kronan under en tid av 50 år. Samtidigt får kommunen disponera det av staten ägda Ladugårdsgärdet som friluftsområde. Om Bromma flygplats skall nedläggas, aktualiseras avtalets avlösningsregler i fråga om Gärdet. Dessutom blir kommunen inlösensskyldig för Luftfartsverkets anläggningar på Bromma. Det är också en ekonomisk fråga. Även detta visar att ett fint samspel mellan stat och kommun kan riskera att upphöra till men för inte bara dem som bor i Stockholm utan kanske också för de många landsortsbor som i Gärdet ser en tillflyktsort i samband med besök i Stockholm. Det är klar att detta är en rent kommunal angelägenhet. Men frågan är om det inte även berör samhället som helhet, eftersom det också innebär kostnader.

Ytterligare en intressant fråga berör avtalet mellan kommunen och staten. Det har sagts att inga bebyggelseförändringar har skett efter 1947 i flygplatsens omedelbara närhet. Det kan vara svårt att tolka ordet "bebyggelseförändringar". Men en sak är klar: Bebyggelsen har tätat och trängt närmare flygfältet. Sedan 1947 har bostäder kommit till varje år i stadsdelar som gränsar direkt till flygfältet. Det kan vara ett mått på hur olika människor uppfattar buller från en närbelägen flygplats.

I det fortsatta utredningsarbetet måste allmänflygets lokalisering klargöras. Bromma flygplats kan knappast läggas ned förrän allmänflyget fått ett alternativ. Endast en liten del kan enligt uppgift lokaliseras till Arlanda. Luftfartsverket anser det angeläget att Bromma inte utesluts som lokaliseringsalternativ för vissa delar av allmänflyget. Det skulle å andra sidan innebära att Linjeflyg kanske får en mer markerad konkurrenssituation på Visbylinjen. Redan i dag är passagerarfrekvensen hög för allmänflyget mellan Bromma och Visby. Detta illustrerar behovet av en samlad lösning för såväl allmänflyget som Linjeflygs inrikeslinjer. Utan en närmare utredning ser det ut som om båda dessa viktiga delar av kommunikationsområdet hamnar i svårlösta situationer vid en ned-

läggning av Bromma flygplats.

Herr talman! Trots att vad jag här anfört talar för ett bibehållande av Bromma flygplats är jag inte beredd att nu yrka att riksdagen beslutar så. Jag delar däremot helt utskottsmajoritetens mycket modesta förslag att frågan prövas i en ny förutsättningslös utredning, där man undersöker olika alternativ och där då även ett bibehållande av Bromma flygplats vägs in som ett av alternativen. Tidsmässigt behöver en sådan utredning inte förändra nu gällande planer. Medan luftfartsverket på regeringens uppdrag utreder frågan om när man tidigast kan flytta Linjeflygs trafik till Arlanda och innan detta kan verkställas hinner den föreslagna utredningen fullgöra sitt arbete. En överflyttning kan inte ske före årsskiftet 1976-1977 och kanske inte förrän 1978. Därför delar jag inte herr Mellqvists pessimism på den här punkten. Det är ju så att det mesta av underlaget torde finnas – det har kommit fram i samband med andra utredningar som gjorts. För egen del ser jag förslaget som en så långtgående kompromiss mellan de uppfattningar som kommit till uttryck i denna fråga att man skulle ha kunnat avge ett enhälligt utskottsbestämmande, i all synnerhet som förslaget helt stämmer med den enighet som rådde så sent som för ett år sedan.

Vad jag slutligen vill med skärpa betona är att Linjeflyg under tiden, till dess att de här utredningarna är klara, bör ges de tillstånd till förnyelse av flygplansflottan som är ett livsvillkor för Linjeflygs fortsatta verksamhet och att de nya Fokkerplanen får dispens för användning av Bromma flygplats.

Herr talman! Jag instämmer slutligen i kommunikationsministerns inledningsvis citerade förhoppning att frågan om flygplatserna i Stockholmsområdet skall få en positiv lösning och yrkar bifall till utskottets hemställan.

I detta anförande instämde herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp) och Westberg i Ljusdal (fp).

Herr MELLQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! I herr Sellgrens mycket ambitiösa inlägg fanns några synpunkter som jag vill kommentera.

Herr Sellgren sade att människor slits så oerhört om de inte får flyga från Bromma. Tänk vad dessa stackars människor skall bli nerslitna som nu flyger från Luleå och Kiruna till Arlanda och från Göteborg och Malmö till Arlanda. De måste med andra ord ha det väldigt besvärligt och bli jäktade och stressade på ett helt omänskligt sätt, när de inte har förmågan att utnyttja Bromma flygplats.

Jag vill, herr talman, citera ett uttalande av en partivän till herr Sellgren. Det är Hadar Cars som gjorde ett särskilt uttalande i kommunstyrelsen här i Stockholm den 9 februari 1972 med anledning av remiss av framställning från Linjeflyg om godkännande av inköp av jetflygplan för inrikestrafik. Det heter där:

”Utflyttning av allt inrikes trafikflyg från Bromma till Arlanda bör snarast komma till stånd. Genom en sådan utflyttning skulle det miljöstörande bullret i stora delar av Västerort och på Kungsholmen avsevärt reduceras. Omstigningen mellan olika in- och utrikes flyglinjer skulle vidare underlättas om all reguljär flygverksamhet sammanfördes till en plats, vilket borde stimulera utvecklingen mot ett väl fungerande folkflyg. Koncentrationen av trafikflyget till en flygplats borde också på sikt medföra betydande kostnadsbesparingar.”

Detta var alltså det uttalande som dåvarande ledamoten av kommunstyrelsen i Stockholm Hadar Cars gjorde vid det tillfället.

När herr Sellgren återropar Stockholms läns landsting vill jag erinra om att dess ledande man, finanslandstingsrådet Knut Nilsson, hade en helt annan uppfattning än den som herr Sellgren nu vill göra sig till tolk för. Han anförde med stor bestämdhet och utan att darra på manschetten att Bromma nu borde läggas ned på så sätt som regeringen redan har föreslagit. Det var inget tvivel om detta, och han var faktiskt inte ensam om den uppfattningen.

Jag hinner inte nu ta upp frågan om Umeå och Teg. Jag var med på den tiden då Tegfältet kom till. Att det sedan har blivit bullerstörningar även för dem som bor i närheten av det fältet är en annan sak. Vi kanske kan återkomma till det.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sellgren sade att jag hade missuppfattat en siffra. Jag tog visserligen den siffran ur minnet, men det var väl ändå så att docent Lundberg förklarat att med tillämpning av den kritiska bullergränsen, efter flyttning av visst charterflyg till Arlanda och efter nedläggning av nattrafiken på Bromma den 1 juli 1975, skulle antalet bullerstörda människor vara 24 000. Jag tror att det var det antalet, och det var den siffran jag nämnde.

Sedan har också siffran 8 000 nämnts, och jag skall naturligtvis inte stå här och misstänkliggöra vetenskapliga metoder. Men jag tycker det är litet egendomligt att man kan komma fram till så skilda resultat när man mäter bullerstörningarna, att man i ena fallet säger att det rör sig om 24 000 svårt bullerstörda människor och i andra fallet 8 000. Mitt sunda bondförstånd värjer sig emot att detta kan täcka in verkligheten.

Slutligen sade herr Sellgren att man inte skall flytta flygbullret. Nej, givetvis inte. Men min uppfattning är den att man på Arlanda har möjligheter att på ett annat sätt komma till rätta med bullerstörningarna, t. ex. genom att anlägga ett öst-västligt bansystem. Det kostar visserligen en del pengar, men jag har läst att om man kan besluta sig för att göra det ganska snabbt, så skall det inte behöva bli mycket dyrare än att anlägga en nord-sydlig bana. Och där tycker jag att det finns en skillnad. Jag kan nämligen inte se att man på Bromma kan neutralisera de bullerstörningar som finns, utan de störningarna finns där mitt i ett tätbebyggt samhälle. På Arlanda däremot har man som sagt möjligheter att komma till rätta med bullret på ett helt annat sätt.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Mellqvist talade om alla fakta som jag här anfört. Tack! Jag har anfört många. Men herr Mellqvist har inte kommit med så förlärligt många fakta. Han har bl. a. helt förbigått kostnadsaspekterna.

Vad sedan gäller detta att människor slits, herr Mellqvist, så måste vi ändå ta hänsyn till att man förlänger restiden, i varje fall markrestiden. Jag kan inte dela den uppfattning som här har kommit fram, att om man förkortar restiden i luften, så kan man förlänga restiden på marken. Det är ett mycket irrationellt sätt att lösa transportfrågor, herr Mellqvist.

Sedan kan jag återropa även andra remissorgan, t. ex. länsstyrelsen i Stockholms län. Herr Mellqvist talade här om ett yttrande av en partikollega till mig, Hadar Cars, men jag skulle kunna räkna upp en mängd kolleger till herr Mellqvist som har varit med i raden av uppvaktande som velat behålla Bromma. Sådana exempel skulle vi kunna bolla mellan oss hela kvällen, herr Mellqvist och jag.

Beträffande antalet bullerstörda ville herr Magnusson i Kristinehamn rätta till de siffror som angivits, 21 000 resp. 2 000. Vad siffran 2 000 beträffar har docent Lundberg utgått från vissa givna faktorer enligt den senaste bullermätningemetoden, FBN-metoden, som trafikbullerutredningen har tagit fram. Det är den färskaste beräkningsmetoden, och när man har kommit fram till den har man också prövat andra, äldre metoder, som har visat sig vara mindre tillförlitliga. Därför tror man mera på denna nya metod. Visserligen är det hela tiden bara beräkningar, men det är det också när det gäller antalet 30 000 bullerstörda.

Vidare sade herr Magnusson att man kan komma till rätta med bullret på Arlanda genom att bygga en öst-västlig bana. Ja, men det kostar minst 400 milj. kr. – jag tar beloppet direkt ur minnet. Där har vi också de stora problemen med taxningen av plan på grund av de stora avstånden. Allt detta är tids- och kostnadsfaktorer.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! För avgörande ligger i dag på riksdagens bord trafikutskottets betänkande nr 4, som har föranletts av motioner från oppositionens sida om ett bibehållande av Bromma flygplats.

En del motionärer har gått rakt på sak och krävt att riksdagen omedelbart skall uttala att Bromma flygplats skall bibehållas. Till deras fördel kan sägas att de åtminstone i klartext uttrycker vad de vill.

Andra motionärer har valt den sannolikt som mera taktiskt bedömda linjen att i första hand begära en utredning om förutsättningarna för Brommas bibehållande. Slutmålet är givetvis detsamma, dvs. att Bromma skall bibehållas. Man tror sig med en utredning i första omgången uppnå en tidsförskjutning, under vilken utvecklingen förutsätts ge en bättre hand i spelet om flygplatsens vara eller inte vara. Sedan ger ju också utredningskravet ett intryck av förutsättningslös prövning av en fråga där motionärerna från början har en mycket bestämd uppfattning. Vad det gäller är, herr talman, ett mycket cyniskt spel, där oppositionen är

beredd att offra miljömässiga hänsyn i en befolkningstät del av Stockholmsområdet och bortse från de skadeverkningar som på kort men framför allt på lång sikt kan drabba det svenska inrikesflyget.

Låt mig också inledningsvis uppehålla mig vid det förhållandet att riksdagen – och då i första hand oppositionen – i dag i detta ärende står inför ett ställningstagande där det är fråga om vilken grad av trovärdighet man i fortsättningen skall kunna påräkna i sitt miljöpolitiska handlande. Vad det gäller är i vad mån den positiva inställning man genomgående möter över partigränserna i riksdagen vid behandlingen av generella reformer på miljöområdet av exempelvis lagstiftningskarakter har sin motsvarighet när riksdagen står inför behandlingen av en konkret fråga, där det i hög grad är fråga om att använda samma positiva miljöpolitiska synsätt.

I Sveriges nationalrapport till FN:s miljökonferens, som hölls här i Stockholm för ett par år sedan, uttalades att det fanns anledning räkna med att miljövärdsaspekterna kommer att tillmätas en avgörande betydelse för alla beslut som rör samhällsutvecklingen. Den svenska regeringens handlande har också legat i linje med detta uttalande. Sedan år 1969 har vi en miljöskyddslag som innehåller bestämmelser till skydd mot vattenförorening, luftförorening, buller och andra störningar som uppkommer genom användning av mark, byggnader eller anläggningar.

Miljöskyddslagen har även efter 1969 varit föremål för riksdagens behandling. I slutet av förra året var det aktuellt med bl. a. en ändring av lagen som skulle innebära tillståndsplikt för byggande av vägar och gator. Som bekant biföll riksdagen då en borgerlig reservation som gick ut på att tillståndsplikt enligt miljöskyddslagen skulle införas beträffande flygplatser och vägar som kan medföra miljöstörningar av väsentlig betydelse. Det är således förvisso inte, herr talman, något fel på den borgerliga oppositionens allmänna reformiver när det gäller miljöfrågorna.

Vi har också vår hälsovårdsstadga som ger kompetenta organ möjlighet att ingripa mot sanitär olägenhet i form av föroreningar, buller och andra störningar.

När det gäller trafikområdet har vi sedan några år haft i arbete den parlamentariskt sammansatta trafikbullerutredningen. Den har redan avgett ett betänkande om vägtrafikbuller, och den kommer inom kort att avge ett ytterligare betänkande om flygtrafikbuller.

Vi vet redan, herr talman, att utredningens förslag även i denna del kommer att återspegla en hög ambitionsnivå när det gäller att skydda människorna mot bullerstörningar. Jag tvekar heller inte en sekund när jag säger att riksdagen vid en kommande behandling av normerna på detta område kommer att besjålas av ett stort socialt och miljömässigt ansvar. Det kommer utan tvivel att finnas borgerliga motionärer som vill gå litet längre när det blir fråga om att slå vakt om de miljömässiga kraven.

Vi kan också vända blicken till en annan miljösektor inom trafikområdet – jag tänker på bilavgasområdet. Regeringen beslöt 1972 att

skärpa de svenska avgasreglerna för personbilar av 1976 års modell. Dessa bestämmelser representerar en högre ambitionsnivå än vad som gäller på Europamarknaden i övrigt. Som bekant biföll höstriksdagen i fjol med lottens hjälp en borgerlig reservation som bl. a. gick ut på att förberedelse snarast bör vidtas för ytterligare skärpning av de svenska avgasnormerna.

Det här gäller som sagt reformer av lagstiftnings- och normkaraktär, där de borgerliga inte behöver bekymra sig om tillämpningen i de enskilda fallen – för då blir det genast svårare. Då kan det som i dag, herr talman, inte bli fråga om att gå längre än regeringen i miljöansvar, än mindre följa regeringen. Då blir det i stället fråga om att genom krav på fortsatta utredningar undvika att regeringen får rätt i sin omsorg om miljön i delar av Stockholmsområdet, en omsorg som till äventyrs i vissa ogynnsamma fall påverkar några flygresenärers bekvämlighet genom att förlänga deras totala restider till och från Stockholm med 10, 15 eller kanske 20 minuter.

Inom socialdemokratin hanterar vi inte miljöfrågorna på det sättet. Våra väljare ställer större anspråk på vår trovärdighet.

Vad beträffar Bromma flygplats har reservanterna i trafikutskottet närmare belyst utvecklingen under 1960- och 1970-talen. Vi har redovisat de ställningstaganden som gjorts och de restriktioner som vidtagits genom åren, vilka inneburit en successiv begränsning av flygverksamheten på Bromma. Vi har konstaterat hur – efter SAS bortflyttning av sin inrikesflygverksamhet från Bromma till Arlanda 1969 – det kvarvarande Linjeflyg med sina Metropolitanplan utsatt kringliggande områden för starka bullerstörningar. De har också hänvisat till betydelsen för Linjeflyg av att snarast få ersätta sin Metropolitanflotta med nya, mer drifts-ekonomiska och kapacitetsstarka flygplan och redovisat prövningen 1972 av Linjeflygs ansökan om att under en försöksperiod på två och ett halvt år få insätta tre Fokker F-28 i trafiken på Bromma.

Alla kammarledamöter känner till de ställningstaganden som regeringen gjorde i juni 1972, sedan frågan besvärsvägen kommit under vår prövning. De bullermätningar som gjordes den gången av hälsovårdsförvaltningen i Stockholm och av flygtekniska försöksanstalten visade att bulleravgivningen från F-28 i och för sig totalt sett var mindre än den var från Metropolitan. Det kunde i första hand tillskrivas det förhållandet att F-28 med sina starkare motorer har brantare stigprofil än vad Metropolitan har. Utomhusbullret ökade dock i ett område närmast utmed båda sidorna av startbanan och närmast utanför banändarna i startriktningen. Samtidigt minskade bullermattorna i utflygningsriktningarna.

Planverket och luftfartsverket redovisade då också beräkningar som visade hur många människor som bodde inom s. k. kritisk bullergräns vid Bromma. Planverket visade genomgående högre värden. Det sade att med dåvarande trafikbild ca 190 000 människor bodde inom kritisk bullergräns i Bromma. Motsvarande antal 1976 med trafik enbart med Fokker F-28 bedömdes komma att uppgå till ca 120 000. Luftfartsverket

låg något lägre. Det fann för sin del att med dåvarande trafikbild bodde ca 160 000 människor inom kritisk bullergräns. Vid trafik med enbart Fokker år 1976 skulle motsvarande antal vara 80 000.

Samtidigt, herr talman, visade bedömningarna att vid 1976 års trafikvolym inte mindre än mellan 80 000 och 120 000 människor skulle bo inom kritisk bullergräns. Av dessa kunde – enligt olika bedömningsnormer, vilka tidigare i kväll refererats av olika talare – 10 å 20 % eller i faktiska tal mellan 8 000 och 25 000 människor bedömas bli gravt störda. I dag anger Stockholms miljöborgarråd antalet boende inom kritisk bullergräns runt Bromma flygplats till ca 140 000, av vilka i runt tal 30 000 är gravt störda.

Herr talman! Det är de här siffrorna som vi skall hålla i minnet under den här debatten och inför beslutet senare i kväll eller i morgon bitti.

Vi kan alltså konstatera att – med bullermattornas olika utseende för de båda flygplanstyperna Metropolitan och Fokker – blir de som redan 1972 var de mest störda, de som bodde närmast flygplatsen, utsatta för ökade bullerstörningar nu. Det har också herr Magnusson i Kristinehamn tidigare i debatten konstaterat. Han har också konstaterat att luftfartsverket räknade med att ca 40 000 människor, som redan vid användningen av Metropolitan bodde inom kritisk bullergräns, skulle få en klart försämrad miljö vid övergång till Fokker. Beträffande dem som vid användningen av Fokker fick en reduktion av bullerstörningarna konstaterades att det gällde människor som bodde längre från flygplatsen och följaktligen redan förut hade en relativt sett gynnsammare situation, även om den inte i och för sig var acceptabel.

Det är givet att det 1972 under de förhållanden som jag här har nämnt blev en negativ reaktion från de närmast berörda, Stockholms kommun och dess hälsovårdsmyndighet. Det är inte heller ägnat att förväna att de centrala förvaltningsmyndigheterna inom miljö- och planväsendet redan då motsatte sig Fokkertrafik på Bromma och yrkade att Bromma borde ersättas med en annan flygplats.

Regeringen måste givetvis, med det starka ansvar som socialdemokratin känner för tillvaratagande av miljöaspekterna, ta hänsyn till så uppenbara olägenheter för så många människor av en fortsatt flygverksamhet på Bromma. Samtidigt måste regeringen givetvis känna ett starkt ansvar för att förutsättningar skapades för Linjeflyg att på kortare och längre sikt kunna anpassa, rationalisera och utveckla sin verksamhet, så att företaget effektivt kunde och kan sörja för flygförbindelserna mellan landets olika delar och Stockholmsområdet. Detta är inte minst från regionalpolitisk synpunkt utomordentligt betydelsefullt.

Det var mot bakgrunden av en sådan samlad värdering av frågan som regeringen gjorde sitt ställningstagande 1972, som i dag kritiserats av oppositionen. Beslutet innebar å ena sidan att Linjeflyg fick det begärda tillståndet att under två och ett halvt år bedriva försöksverksamhet med Fokker på Bromma och å andra sidan att regeringen intog den ståndpunkten att flygverksamheten på Bromma skulle avvecklas senast under

1978. Den s. k. ULF-utredningen fick i enlighet med det beslutet i uppdrag att överväga den fortsatta lokaliseringen av inrikesflyget, varvid Arlanda redan från början framstod som ett klart realistiskt alternativ.

För Brommas del bedömdes det med hänsyn till de miljömässiga olägenheterna nödvändigt att vidta ytterligare en rad restriktioner. De finns omnämnda i reservationen vid betänkandet, och jag skall inte upprepa dem. Jag vill bara påminna om att i den långa raden av restriktioner på grund av bullerplågan för de boende i Brommaområdet har senast luftfartsverket, sedan miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm påtalat sanitära olägenheter till följd av nattrafiken, beslutat att nattrafiken på Bromma skall förbjudas från den 1 juli i år.

Försöksperioden för de nuvarande tre Fokkerflygplanen utgår, som har sagts tidigare i kväll, i december i år. Med hänsyn till osäkerheten att sedan annat än kortfristigt fortsätta Fokkertrafiken ens i nuvarande begränsade omfattning har regeringen uppdragit åt luftfartsverket att skyndsamt utreda hur snart före 1978 som en överflyttning av Linjeflygs verksamhet till Arlanda är möjlig. Linjeflyg har i det här läget hos luftfartsverket begärt tillstånd att redan fr. o. m. kommande höst insätta ytterligare Fokker F-28-kapacitet och sedan successivt öka denna så att den i januari 1977 omfattar åtta Fokkerplan. Ovanpå detta förutsätts sedan ytterligare anskaffning.

Jag vill gärna säga att jag helhjärtat delar Linjeflygs uppfattning om den absoluta nödvändigheten av att byta ut Metropolitanplanen mot Fokker – både av kapacitetsmässiga och driftsekonomiska skäl.

Givetvis håller luftfartsverket nu på att med i sedvanlig ordning remsbehandla och ingående pröva Linjeflygs framställning. Låt mig dock säga, herr talman, att jag ser med stor pessimism på möjligheterna för Linjeflyg att med nuvarande placering på Bromma få ens denna första anskaffningsetapp i december i år genomförd. Det borde också, mot bakgrund av den tidigare redovisningen för betingelserna vid Bromma flygplats, stå klart hur direkt olämplig flygplatsen är ur alla synpunkter att hysa ett expanderande flyg. Det är helt omöjligt att förena de även regionalpolitiskt motiverade ambitionerna med ett envist fasthållande vid en redan av miljöskäl kapacitetssvag flygplats. Regeringen kommer icke att medverka till detta.

1972 lyckades regeringen genom en kompromiss klara beslutet om en försöksperiod med tre Fokkerplan. Stockholms hälsovårdsnämnd sade den gången nej. Regeringen satte sig på hälsovårdsnämnden. De klarade det tack vare att vi såg ett slut på eländet 1978. Nu gäller det åtta Fokkerplan med begäran om flygning på Bromma utan tidsbegränsning i framtiden.

Jag skulle inte vara uppriktig, herr talman, om jag inte i dag skulle säga att regeringen naturligtvis omöjligen en gång till med dessa nya förutsättningar ens kan ifrågasätta hälsovårdsnämndens självklara rätt att säga nej, och om man bedömer det riktigt, med kort varsel stoppa trafiken på Bromma. Ett riksdagsbeslut om en ny Brommautredning båd-

dar för en sådan händelseutveckling. Man skulle under sådana förhållanden rimligen förvänta sig att de som säger sig vilja slå vakt om miljön och inrikesflygets intressen verkligen gav prov på detta genom att medverka till att så snabbt som möjligt skapa fasta och långsiktiga utvecklingsbetingelser för inrikesflyget genom att ge det en kapacitetsstark och väsentligt mindre miljö känslig basering. Denna väg har dock inte valts av oppositionen i dess Brommamotioner. I stället har man sagt sig begära en utredning om möjligheterna att bibehålla Bromma. Det gör man under föregivande av regionalpolitiska skäl och med hänvisning till en flygteknisk utveckling som starkt skulle reducera bullerolägenheterna. Man har också i motioner – med anlitande av expertis som jag skall komma tillbaka till – sökt reducera eller t. o. m. bagatellisera de sanitära olägenheterna för de tiotusentals och åter tiotusentals människor som i Brommaområdet utsätts för ett oacceptabelt buller. I debatten och under riksdagsbehandlingen har det uttryckts irritation inför möjligheten av att hälsovårdsnämnden i Stockholms kommun vid en fortsatt flygverksamhet skulle utnyttja legala möjligheter att ingripa mot sanitära olägenheter, möjligheter som riksdagen själv öppnat genom miljö- och hälsovårdslagstiftningen.

Herr Dahlgren var inne på de här tankegångarna i sitt inlägg. Det är inte hälsovårdsnämnden som beslutar om det skall vara flyg på Bromma, sade herr Dahlgren. Det är luftfartsverket som beslutar om det, sade han. – Det är märkligt. Hälsovårdsnämnden lär knappast ha rätt att grunda sina beslut på något annat än hälsovårdsstadgan. Menar herr Dahlgren att hälsovårdsnämnden skall fatta beslut utifrån andra grunder och med andra argument?

Utredningen, sade herr Dahlgren, skall äga rum under den tid som flyget under alla förhållanden måste vara kvar på Bromma. Och han nämnde årsskiftet 1976-1977. Vad vet herr Dahlgren om det? Vad vet herr Dahlgren om vad hälsovårdsnämnden kommer att besluta när det gäller den framställning om fortsatt försök med flygplan Fokker som utgår i december? På så lösa grunder bygger majoriteten i utskottet sitt ställningstagande i en så avgörande miljöpolitisk fråga.

Jag sade nyss att jag betraktar det som självklart att hälsovårdsförvaltningen i Stockholm kommer att agera mycket aktivt i detta ärende. För ändamålet lämplig expertis har stått till de borgerliga motionärernas förfogande. I december 1974 inkom docent Lundberg med en första rapport till departementet. Den rapporten bör nämnas eftersom moderatmotionen, som väl får anses vara den tongivande till såväl disposition som utformning i övrigt, helt bygger på denna herr Lundbergs rapport. Rapporten innefattade en grundlig genomgång av alla tänkbara argument för ett bibehållande av Bromma. Vid värderingen av bullerstörningarna åberopades en uppmärksammas undersökning, utförd 1972 och 1974 av professor Rylander och docent Sörensen, avseende störningar vid Bromma flygplats. Låt mig säga att i skrivelse till mitt departement har professor Rylander i väsentliga delar tagit avstånd från de slutsatser som

docent Lundberg ansåg sig kunna dra av undersökningen. Nu i april 1975 har docent Lundberg framlagt ytterligare en rapport rubricerad Nya fakta i Bromma flygplatsfråga, i vilken det envist fasthållna målet är att till varje pris och med alla medel stödja de borgerliga motionärernas kamp för Brommas bibehållande.

Även om jag vet att kammarens ärade ledamöter med den spridning som rapporten har getts själva kunnat bilda sig en uppfattning om dess innehåll och syfte, vill jag ändå ge några smakprov på arten av bevisningen.

1. Docent Lundberg envisas med att trots professor Rylanders tidigare reaktion utnyttja data i den nämnda undersökningen av Rylander och Sörensen på ett sätt som föranlett en ny reaktion från dessa vetenskapsmäns sida. Enligt en i dagarna inkommen skrivelse till departementet har de framhållit att den i deras undersökning använda principen för bestämning av bullerstörningar användes felaktigt och att herr Lundbergs resonemang om antalet mycket störda vid på angivet sätt ändrad trafik på Bromma saknar stöd i befintliga data och därför blir meningslös.

2. Vid sina bullertekniska beräkningar har docent Lundberg komponerat en flygplansflotta för Linjeflyg med alternativa kombinationer av Fokker och Dash 7. Det får ju tas för vad det är. Jag har inte tänkt ta i anspråk den tid som jag skulle ha behövt för att gå in i detalj när det gäller flygplan Dash 7, om det inte visar sig alldeles nödvändigt att i kväll tala om vad det är för ett plan. För Linjeflygs del är det givetvis fråga om att välja sådan flygmateriel som bäst förenar kraven på god driftsekonomi och goda prestanda med bästa möjliga anpassning till kundernas efterfrågan.

I fråga om Fokkern har Linjeflyg efter långvariga och ingående utredningar gjort sitt val. I fråga om Dash 7 gäller, som har framgått av en i dagarna i en av Stockholms morgontidningar införd annons – det upprepades även av herr Sellgren nyss – att flygplanet gjorde sin första flygning den 27 mars i år. Det var ett steg på vägen mot en första leverans, som kan ske tidigast 1977.

Åtskilligt utvecklingsarbete och avsevärd tid återstår innan man har någon som helst uppfattning om planets egenskaper i praktisk kommersiell drift. Bortsett från detta vet vi att planet, ett fyrmotorigt turboprop flygplan med begränsad räckvidd, kan bedömas vara för stort för våra kortväga relationer med deras svaga trafikunderlag. För de trafikstarka och längre relationerna är planet otillräckligt.

Vad jag nu säger, herr talman, är ingenting som jag står och hittar på utan är ett uttryck för uppfattningen hos verkställande ledningen i Linjeflyg, som jag här citerar.

3. Docent Lundberg anser att bullerstörningarna kring Arlanda flygplats är av samma omfattning som kring Bromma. Också detta upprepades nyss av herr Sellgren. Det är en grov felbedömning. Bebyggelsen kring Arlanda har en helt annan belägenhet än den kring Bromma. Jag är alldeles säker på att herr Lundgren så småningom i debatten kan verifiera

Torsdagen den
24 april 1975

Bromma flygplats

detta.

Bebyggelsen söder ut från Arlanda mot Upplands Väsby ligger på ett avstånd av 10–15 kilometer från tröskeln till huvudbanan på Arlanda. Märsta samhälle och Brista ligger 7–8 kilometer väster om huvudbanan, och genom de fasta in- och utflygningsvägarna leds trafiken så att kritiskt buller inte uppkommer i Märsta. Kommunen har också avstått från att bygga bostäder i Bristaområdet. Bullersituationen är alltså långt ifrån jämförbar med den kring Bromma.

Rapporten tycks också utgå ifrån att endast Bromma i framtiden skulle beflygas med tystare plan men inte Arlanda. Det är att göra det för enkelt för sig. Men, herr talman, det kanske mest magnifika konstaterandet i docent Lundbergs rapport görs på s. 14. Jag nämner sidan för att de ärade kammarledamöterna någon gång själva med egna ögon skall kunna läsa aktstycket. Där heter det: "Med hänsyn till den för hela landet oskattbara betydelsen av att huvudstaden får behålla sin välbelägna närlflygplats är det givet att man i princip bör kunna acceptera en avsevärt större störning från Bromma än från Arlanda."

Alltså, medborgare i Bromma och Västerled, om ni upplever sanitära olägenheter av flygbullret, så trösta er med att ni gör ett samhällligt offer på flygtrafikens altare som ni är och kommer att förbli ensamma om i detta land. Det måste vara svårt för ansvarskännande riksdagsledamöter att ansluta sig till en sådan värdering av människor.

Också herr Lundbergs behandling av kostnaderna vid utflyttning till Arlanda är förvisso mer lättsinniga än kvalificerade. I fråga om kostnaderna för en av utflyttningen till Arlanda betingad utbyggnad av flygplatsen tas okritiskt ULF-utredningens beräkning på 300 milj. kr. för gott. Det beloppet utgör ju summan av investeringsutgifter, som görs vid olika tidpunkter och som därför måste diskonteras till en vald tidpunkt. Beloppet innefattar också hela utgiften för en parallellbana och inte bara en merkostnad som sammanhänger med en tidigareläggning av banan.

Docent Lundberg belastar Arlandaalternativet med en s. k. värdeförstöring på 400–500 milj. kr. som sloandet av Bromma innebär. Det är oklart vad han egentligen menar med begreppet värdeförstöring, men det förefaller motsvara vad det kostar att anlägga en ersättningsflygplats för Bromma. Eftersom dessa kostnader redan är medräknade i kalkylen, gör han sig i så fall skyldig till en dubbelräkning.

Låg mig också, herr talman, i detta sammanhang uppehålla mig vid vilka kostnader som skulle uppstå om vi hypotetiskt skulle tänka oss en fortsatt flygverksamhet på Bromma efter 1978.

Det är mycket intressant. Jag har naturligtvis varit angelägen att hos de styrande i Stockholms kommun som sysslar med dessa frågor få fram en preliminär uppskattning av kostnaderna för att vara kvar på Bromma efter 1978. Jag har begärt och också fått preliminära ekonomiska kalkyler som bygger på vissa bestämda realistiska förutsättningar, i vilka bl. a. fastighetskontoret i Stockholm tagit aktiv del.

Förutsättningarna har varit för det första att Bromma behålles som

inrikesflygplats, för det andra att trafiken sker bara med plan av typen Fokker F 28 och endast under dagtid samt för det tredje att trafikbulerutredningens förslag till flygbullernivå antas, vilket är mycket troligt.

Grundvärdet i utredningens förslag ligger på 55 dB(A). Då gäller det nybyggnation. Avsteg 1 från grundvärdet ligger på 60 dB(A), och då gäller det befintlig bebyggelse. Därutöver finns avsteg 2 på 65 dB(A). Stockholms hälsovårdsförvaltnings uppfattning i dag är att Bromma hänförs till avsteg 2 från grundvärdet. Enligt trafikbulerutredningen betyder det att inga människor får bo innanför 65 dB(A)-gränsen.

Fastighetskontoret har gått igenom fastighetsregistret för Brommaområdet. Samtliga fastigheter inom området måste inlösas. Då får vi, herr talman, följande räkningsposter – fastighetskontorets i Stockholm uppgifter:

1. Inlösen av 1 281 fastigheter till 1969 års taxeringsvärde plus 40 % dvs. den höjning som skedde vid 1975 års taxering plus 25 % försäljningsvärde, en normal norm = 500 milj. kr.

2. Nybyggnad för ca 8 000 människor. Jämförelse görs av Stockholms kommun med Kistaområdet utanför Stockholm, där man har byggt för 8 500. Det kostade 800 miljoner att bygga. Till de nyss nämnda 500 miljonerna kommer alltså 800 milj. kr.

3. Förbättringar på Bromma flygfält, enligt luftfartsverkets beräkningar, 100 milj. kr.

4. Isolering av fastigheter mellan 60 dB(A)- och 65 dB(A)-gränserna kostar mellan 50 och 100 milj. kr.

Den sammanlagda kostnaden för ett bibehållande av Bromma utan någon utveckling uppgår alltså till mellan 1 400 och 1 500 milj. kr. Det får vi betala för att behålla en ofullständig och av restriktioner bemängd flygplats.

Herr talman! Jag kan inte låta bli att tänka på vad belopp av den här storleken kan användas till, om man får lägga dem på nyttiga investeringar. Litet vid sidan om kan jag väl få säga i min position att vi nu diskuterar hur vi skall öka säkerheten vid järnvägsövergångarna så att vi får ett bättre förhållande där. Det har inte med flygplatsfrågan att göra, men man kan ju leka med tanken. Då må det vara tillåtet att säga att en planfri korsning vid järnväg genomsnittligt kostar 750 000 kr. Då skapas en hundraprocentig säkerhet. För 1 500 milj. kr. skulle det kunna byggas 2 000 planfria korsningar, och det är i stort sett det antal övergångar vi har på de tunga järnvägslinjerna i Sverige. Tanken svindlar onekligen om belopp av denna storlek skall läggas på Bromma flygplats utan att man får något nytt för pengarna.

Herr Lundberg anför vidare att allvarigare än allt annat är de följdverkningar för landets kommunikationer som sloandet av Bromma skulle få. Det är helt obegripligt med hänsyn till att det, som reservanterna också framhållit, inte rimligen kan uppkomma några regionalpolitiska olägenheter genom tidsförluster till följd av ett nedläggande av Bromma.

Jag skall nu inte fortsätta att kommentera herr Lundbergs rapport.

som mera får ses som en partsinlaga än som ett sakligt och allvarligt faktaunderlag. Jag utesluter inte att kammarens ledamöter, om dagens debatt hade uppskjutits en månad till, skulle hunnit få ytterligare en rapport signerad docent Lundberg som kanske t. o. m. styrkt Bromma som en ovanligt lämplig lokalisering för flygverksamhet.

Herr Dahlgren nämnde t. o. m. siffran 3 000 för antalet störda. Han tog inte siffran för god, det håller jag honom räkning för. Men bara det förhållandet att herr Dahlgren nämnde siffran som tänkbar, som något att titta på om den var felaktig eller riktig, är bevis på hur propaganda kan påverka t. o. m. en så intelligent person som herr Dahlgren.

Jag vill sedan i fråga om aspekterna på den tekniska utvecklingen fästa uppmärksamhet på vad reservanterna uttalat om den framtidsbild som tecknar sig för den närmaste tioårsperioden. Det har skett en utveckling av flygplan och motorer under senare tid. Den har dock primärt varit inriktad på de mycket stora flygplanen, Boeing 747, DC-10 och liknande och i någon mån också på de små. Markanta framsteg kan på sikt förvisso också väntas i fråga om de medelstora flygplanstyper som är aktuella för den allt övervägande delen av inrikesflyget. Men under de närmaste åren är sådana framsteg i hög grad osannolika, helt enkelt av det skälet att flygbolagen under de senaste åren gjort mycket betydande investeringar i flygplansflottan av det medelstora slag som Fokker F-28, DC-9 och Boeing 737 representerar. Livslängden på dessa plan kommer, som reservanterna också säger, att sträcka sig långt in på 1980-talet. Detta kan i sin tur förutsättas skjuta fram i tiden genomslaget på marknaden av mera bullerreducerande konstruktioner. Även om de finns kan man inte gärna lagra upp sådana plan hos flygplans-tillverkarna så länge det går flera år innan man kan sälja dem.

Jag vill också i likhet med reservanterna ta upp de regionalpolitiska aspekterna och göra några kompletterande tillägg.

Reservanterna pekar mycket riktigt på SAS utflyttning 1969 till Arlanda, som också var förenad med en övergång till jet. Det räcker här att peka på den starka utveckling som under de gångna åren kännetecknat SAS-trafiken på deras linjer till Malmö, Göteborg, Luleå och Kiruna.

Av det totala antalet inrikespassagerare just nu – cirka 1.5 miljoner – har Arlanda och Bromma i stort sett hälften var.

Även för Linjeflyg skulle en överflyttning till Arlanda vara förenad med en allmän övergång till jet. Det innebär att mot den längre tiden för terminaltransporten på uppskattningsvis 25–30 minuter skall ställas den restidsvinst som uppstår genom det snabbare Fokker-planet. Ser man på restidsvinsten, inkluderande taxningstiden, i förhållandet mellan ett Metropolitan-plan knutet till Bromma och ett Fokker-plan knutet till Arlanda finner man att flygrestidsvinsten för exempelvis Umeå, för att nuta en plats, är i storleksordningen 45 minuter med Fokker. För Sundsvall och Ängelholm blir den cirka 35 minuter och för Karlstad cirka 20 minuter. Det innebär att i de tre första fallen de kortare flygrestiderna mer än väl kompenserar den längre terminaltransporttiden, medan för-

längningen i Karlstadsfallet av den totala restiden reduceras till 5 å 10 minuter.

Vad den regionalpolitiskt negativa effekten i sådana fall skulle bestå är svårt för mig att förstå.

Vad jag nu sagt innebär också att jag inte på något sätt kan godta den prognos som ULF-utredningen redovisat på s. 120 i sitt betänkande. Där har man med utgångspunkt enbart i den förlängda terminaltransporttiden räknat med att olika flygplatser ute i landet skulle få en mindre stark trafik tillväxt än om flyget, i form av jet, bibehölls på Bromma. Eftersom en allmän övergång till jet i samband med en överföring till Arlanda kommer att innebära en väsentlig standardmässig och driftekonomisk förbättring för Linjeflyg, liksom på sin tid för SAS vid överflyttning till Arlanda, och eftersom denna standardförbättring ur trafikanternas synpunkt kommer att ta sig uttryck i bl. a. förkortade flygstider och då denna restidsvinst i åtskilliga fall är en bra bit större – i andra likvärdig, på grund av tidsförlusten genom längre terminaltransporter – så har man all anledning att se positivt på den fortsatta trafikutvecklingen. Jag underkänner alltså helt den av ULF redovisade skillnaden i trafik tillväxt mellan Bromma- och Arlandaalternativen.

Det här resonemanget tar dessutom enbart hänsyn till det direkt på Stockholm inriktade resandet. Man skall också beakta de tids- och bekvämlighetsvinster som uppstår i alla de fall då i Stockholm anknäytning söks med de av SAS trafikerade inrikeslinjerna eller med de internationella relationerna. En samlokalisering av allt inrikesflyg till en flygplats, som dessutom har hand om den internationella trafiken, kommer att erbjuda mycket betydande fördelar. Det förhållandet tycks man på oppositionssidan sorgfälligt glömma bort i sina regionalpolitiska resonemang.

I debatten anföras också farhågor för de konsekvenser en bortflyttning från Bromma skulle få för de kortare linjerna av typen Gävle–Stockholm, Norrköping–Stockholm osv. Det är här fråga om restider som jämfört med tidsåtgången för järnvägsresor knappast innebär några fördelar för personer med Stockholm som slutligt mål. Passagerarstatistiken visar också i fallet Gävle att de ca 20 passagerare per dag som trafikerar den linjen med några få undantag är genomgångsresenärer som har direkt intresse av en samlokalisering av inrikesflyget. Länsstyrelsen i Gävleborgs län sade i sitt yttrande över ULF-utredningen att en sammankoppling av inrikesflyget med utrikesflyget på Arlanda sannolikt skulle stimulera till ökat resande till och från Gävle. Vad som sagts om Gävle gäller också Norrköping. Flertalet av passagerarna, som sammanlagt uppgår till ca 10 per dag på den sträckan, är genomgångspassagerare. Jag vågar hävda att Norrköpingslinjen, som dessutom med hänsyn till det begränsade passagerarunderlaget fr. o. m. i höst kommer att betjäna av Crownair med en Twin-Otter, även i fortsättningen vid en anknäytning till Arlanda kommer att bestå; då liksom nu i kombinerad trafik med annan ort.

Jag kan också nämna, vilket är intressant, att länsstyrelsen i Gotlands län i sin trafikplan anför att det är angeläget att all inrikestrafik är samlad

Bromma flygplats

till en flygplats i Stockholmsregionen. Jag skulle kunna fortsätta, herr talman, att kommentera ytterligare fall, men jag skall sluta här. Det jag sagt får räcka när det gäller att klarlägga diskussionen på den här punkten.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag ännu en gång understryka angelägenheten av att riksdagen känner ett miljöansvar och dessutom aktivt verkar för att den nuvarande helt omöjliga situationen för Linjeflyg och dess inrikestrafik undanröjs. Vad som håller på att hända är att skadeverkningar uppstår som på ett genomgripande sätt kan påverka företagets möjligheter att ens vidmakthålla nuvarande trafik. Regeringen känner sitt starka ansvar.

Samtidigt som Linjeflyg vid en överflyttning uppnår en väsentlig driftsmässig standardförbättring, vilket är till direkt fördel för de regionalpolitiska aspekterna, kan ett för Stockholmsområdet mycket väsentligt miljöproblem lösas. Låt mig säga att Stockholms kommun och dess ansvariga hälsovårdsorgan hittills ansett sig kunna acceptera inrikesflyget på Bromma som en övergående företeelse på ett par års sikt, givetvis då under förutsättning av fortlöpande restriktioner i flygverksamheten. Får vi emellertid nu, herr talman, en majoritet i riksdagen för en fortsatt utredning så kan detta inte uppfattas som annat än att en viktig förutsättning fallit för den hittillsvarande toleransen från Stockholms kommuns och hälsovårdsförvaltningens sida, nämligen regeringens klara uttalande om avveckling av flygverksamheten på Bromma. Bakom utredningskravet från de borgerliga ligger som jag har sagt flera gånger i realiteten en mycket bestämd vilja att utan hänsyn till miljöintressena behålla Bromma som flygplats. Mot den här bakgrunden kan jag också förstå att man från Stockholmsregionens sida upplever trafikutskottets borgerliga majoritetsskrivning som en utmaning. Det gäller inte minst uttalandet i majoritetsskrivningen på s. 6, tredje stycket, där det bl. a. heter:

”Under utredningstiden måste inrikestrafiken få fortsätta från Bromma på ett sätt som gör det möjligt för AB Linjeflyg att driva en rationell verksamhet.”

Detta uttalande av den borgerliga utskottsmajoriteten framstår som ett flagrant brott mot de konstitutionella spelreglerna genom att ge ett klart intryck av att man inte vill acceptera hälsovårdsmyndighetens legala befogenhet att tillämpa hälsovårdslagstiftningens bestämmelser om sanitära olägenheter. Det innebär dessutom att redan gällande inskränkningar i trafiken på Bromma skulle upphävas – i sanning en märklig skrivning, herr talman.

Det råder trots all diskussion som förts i Brommafrågan en viss oklarhet om beslutsprocessen. Det har också framgått av debatten i kväll och inte minst av vad jag nyss citerat ur den borgerliga utskottsmajoritetens skrivning, av vilken man kan få den uppfattningen att ingen av dem som skrivit under den känner till beslutsprocessen. Det är naturligtvis litet genant för mig, herr talman, att behöva förklara hur det går till,

men jag gör det i alla fall för säkerhets skull. Med hänsyn till eventualiteten av ett ingripande från hälsovårdsnämnden mot flygverksamheten på Bromma kan beslutsprocessen bli följande:

Hälsovårdsnämnden kan utfärda flygförbud, som har omedelbar verkan. Ett sådant förbud kan överklagas hos länsstyrelsen och föras vidare till kammarrätten och regeringsrätten, men under behandlingstiden ligger förbudet fast. Det här är en lång och omständlig procedur. Ett alternativ till ett överklagande av hälsovårdsnämndens beslut kan vara att luftfartsverket eller Linjeflyg inlämnar en ansökan till koncessionsnämnden om att få bedriva flygverksamhet. Har en sådan ansökan inlämnats efter det att ett förbud utfärdats av hälsovårdsnämnden kan koncessionsnämnden efter ansökan bestämma att hälsovårdsnämndens beslut ej får verkställas förrän tillståndsfrågan avgjorts eller koncessionsnämnden föreskrivit annat. Koncessionsnämnden kan överlämna tillståndsfrågan till regeringen för avgörande. Ärenden av den art det här gäller kan förutsättas föras för slutligt avgörande till regeringen.

Jag vill, herr talman, för undvikande av varje missförstånd i denna debatt på nytt upprepa att regeringen vid en sådan handläggning icke en gång till kommer att gå emot hälsovårdsförvaltningen i Stockholm för det fall man från dess sida skulle säga nej till fortsatt och utvidgad verksamhet med Fokker på Bromma.

Låt mig innan jag slutar bara säga några ord om vad som i övrigt anförts. Jag har bemött en del av det som herrar Dahlgren och Sellgren tog upp. Jag skall inte ägna så mycket tid åt herr Lothigius, eftersom klockan är mycket. Jag vill bara bemöta hans uttalande att reservationen är ett märkligt aktstycke för att vara skrivet på departementet. Låt mig kvittera med att säga att den borgerliga utskottsmajoritetens skrivning inte är ett så märkligt aktstycke, eftersom det är skrivet av docent Lundberg.

Sedan vill jag också konstatera att herr Sellgren, som citerade en intervju som jag gav 1973, har en alldeles egen citatteknik. Han citerade ur en lång intervju som jag alltså gav 1973, vid det tillfället när vi diskuterade Arlandas eventuella utbyggnad. Jag tyckte den gången att det fanns anledning att gå ut och säga vad det ansvariga statsrådet ansåg om de problem som hänger samman med flygverksamhet och dess lokalisering. Jag sade mycket riktigt det som herr Sellgren citerade, men jag vill gärna till protokollet, herr talman, också läsa in ett stycke som herr Sellgren inte citerade ur min intervju:

”Kring Bromma flygplats har likaledes olika opinioner stått mot varandra – de som velat behålla flygplatsen och de som av bebyggelse- och miljöskäl velat ha den kvar. Regeringen har här tillsatt en särskild utredning med uppdrag att finna plats och former för en utflyttning av det inrikes linjeflyget från Bromma senast 1978. Vidare har luftfartsverket getts i uppdrag att överväga i vad mån övriga flygaktiviteter på Bromma före denna tidpunkt kan föras bort.”

Redan i denna intervju konstaterade jag alltså vad som redan var ett

faktum, nämligen att regeringen hade beslutat lägga ned Bromma från 1978.

Herr talman! Jag kan sluta med att på nytt konstatera att ett beslut om fortsatt utredning rörande Bromma flygplats rimligen inte kan medföra annat än att överföringen av Linjeflygs verksamhet till Arlanda kommer att påskyndas.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag har hört många konstigheter från den här talarstolen, men jag har aldrig hört en så kvalificerad oförskämdhet som att påstå att utskottsmajoritetens skrivning är gjord av en person som inte tillhör riksdagens personal. Utskottsmajoritetens skrivning är gjord av föredraganden i trafikutskottet Staffan Hansson. Jag måste nog be herr statsrådet att han tar tillbaka detta påstående.

Det är för mig omöjligt, herr talman, att på de tre minuter som står mig till buds göra en ingående penetrering av vad statsrådet har sagt. Men skulle jag ändå försöka göra en sammanfattning så skulle jag säga så här: Landshövdingarna i det här landet begriper ingenting. Landstingsmännen i det här landet begriper heller ingenting, inte heller länsstyrelsen i Stockholm, landstinget i Stockholms län eller alla de människor som har uppvaktat utskottet – däribland fackrepresentanter med Bromma som arbetsplats. Inte heller ULF-utredningen begriper någonting. Men den som förstår hur det här skall ordnas är statsrådet – han vet.

Jag blev inte av statsrådets anförande det minsta övertygad när det gäller vare sig kostnaderna eller bullerproblematiken. Det stärker mig bara i tron att vad som behövs i frågan i dag är en ny utredning. Det gäller ett stort och viktigt problem, som inte kan göras till ett miljöproblem. Jag förstår såväl avsikten med dessa statsrådets strävanden, men det är en omöjlighet, eftersom vi hela tiden har sagt att denna utredning skall göras och värderas under den tid som flyget ändå kommer att finnas kvar på Bromma. Då kan herr statsrådet rimligen inte göra gällande att vi som tillhör majoriteten skulle på något sätt vara mindre trovärdiga i miljöfrågor än herr statsrådet.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Om det var jag som lockade kommunikationsministern att göra uttalandet att utskottets skrivning har gjorts av docent Lundberg, ber jag kammarens ledamöter om ursäkt.

Herr Norling säger att det är ett cyniskt spel som vi skulle driva i oppositionen. Jag har hela tiden försökt tala om att bakgrunden till vårt agerande är att vi vill framhäva miljöaspekterna. Jag har försökt att förklara hur vi ser på frågan mot bakgrund av den nya tekniska utvecklingen, som utgör ett starkt skäl för att vi skulle få en ny utredning. Det är en miljöfråga inte bara för Stockholm och för Bromma utan för hela vårt land och alla de flygplatser som där finns. Vi har om vi följer den

tekniska utvecklingen möjlighet att vid dessa skapa en bättre miljö.

Då säger kommunikationsministern att det är ett cyniskt spel! Det är ju mer eller mindre ett hot när kommunikationsministern säger att nästan vad som än sker kommer han att se till, att flyget överförs till Arlanda. Får jag fråga: Hur kommer ni, herr kommunikationsminister, att göra miljömässigt sett med Stålverk 80? Naturvårdsverket har just sagt att det icke får ligga där uppe av hänsyn till miljöproblemen. Kommer ni att åberopa 6 § naturvårdslagen, där det talas om särskilda skäl av intresse för samhället, för att icke ta hänsyn till naturvårdsskäl? Det vore intressant att veta hur ni kommer att göra med den saken.

Vi har icke gått så långt i vår plädering som ni har gjort, utan vi vill ha fram en utredning där de miljömässiga skälen får ligga till grund för bedömningen.

Sedan gällde det docent Bo Lundberg. Vad använder kommunikationsministern för experter? Docent Lundberg är dock expert på flygteknik och en ganska framstående man som har gjort Sverige tjänster, inte minst i samband med diskussionen om överljudsplan i vårt land. Vi har professor Björkman och en rad andra experter på vår sida. Och, som herr Dahlgren sade, representanter för en stor del av detta land, landshövdingar, landsting och kommuner förstår väl också denna fråga.

Jag tycker, herr kommunikationsminister, att det är orimligt att ta upp en diskussion på dessa villkor.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag måste djupt beklaga den argumentationsteknik som statsrådet har använt i den här debatten. Han har helt enkelt fört debatten snett. När vi har försökt föra den lågmäلت och sakligt har statsrådet fört in den på ett helt annat plan.

Herr statsrådet låter själv övertygad men är långt ifrån övertygande. Han tar in argument som är mycket vilseledande. I början av sitt anförande talade han om bekämpning av bilavgaser som ett exempel på att vi i dag är ute på felaktiga vägar, fastän vi tidigare har drivit den frågan så hårt. De här sakerna går helt i linje med varandra. För vad har jag sagt här i dag? Jo, flytta inte buller och stör människor på andra ställen, utan bekämpa bullret! Buller skall bekämpas och inte flyttas.

Tänk på olägenheterna för alla människor som bor kring de andra flygplatserna! Vad skall vi ta för hänsyn till dem? Det är inte alls samma opinion kring Arlanda som kring Bromma, men varför måste nästa startbana på Arlanda gå i ost-västlig riktning i stället för att bli en parallellbana? Är det inte av bullerhänsyn?

Det finns en mängd inslag i statsrådets anförande som visar hur luftig hans argumentation är. Den tar inte hänsyn till alla aspekter. Jag beklagar verkligen en sådan tankegång som att när man förkortar flygtiden skulle det tas igen genom längre marktransporter. Hur rimmar det med modern teknik, när man helt och hållet avfärdar tron på att vi skall nå fram till bullerfriare plan och fullständigt ser bort ifrån det framtida behovet

av små, närliggande flygfält?

Så nästan nonchalant tar kommunikationsministern upp de ekonomiska frågorna och sopar bort dem. Det förefaller som om bara kommunikationsministern och de som finns i hans närhet är experter. Jag tror inte att det är en argumentationsteknik som håller i längden. Den övertygar inte därför att man inte tar in alla synpunkter – inklusive opinionens.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall först konstatera den felsägning jag gjorde i slutet av mitt första inlägg. Naturligtvis var det inte utskottsmajoritetens skrivning utan moderatmotionen som jag menade att docenten Lundberg hade författat. Jag ber utskottssekreteraren och andra om ursäkt för det. Det är inget tvivel om att det är moderatmotionen som har docenten Lundberg till författare, och det var det jag avsåg. Jag ber alltså om överseende för en sådan felsägning under ett långt anförande vid denna sena timme.

Men sedan det är tillrättalagt vill jag gärna säga att om vi skall föra en debatt, även om klockan är mycket, så bör den ske utifrån sakargument. De som nu har replikerat på mitt anförande har exempelvis inte med ett ord berört vad jag och vårt parti fäster största vikten vid, nämligen människorna kring Bromma, som är störda. Herr Sellgren må stå aldrig så länge i talarstolen och tala om terminaltider – 10 minuter hit och 20 minuter dit. Det imponerar inte särskilt mycket på mig, när jag samtidigt vet att det är tiotusentals och åter tiotusentals människor som år efter år blir störda vid Bromma. Då är de där minuterna för mig tämligen försumbara.

Herr Dahlgren för ungefär samma argumentering. Han säger att man inte skall se så här kortsynt på frågan som jag gör och att jag använder en argumentering som han inte ger mycket för. Det kan då inte hjälpas.

Jag har redovisat vilka beslut regeringen, så länge jag har haft ansvaret för detta område, har fattat i fråga om Bromma. Vi har tagit beslut som har legat i linje med hur vi har upplevt situationen kring Bromma flygplats. Det är inga beslut som har tagits helt plötsligt en morgon bara för att vi skulle fatta några beslut, utan de har byggts på mycket grundliga värderingar och undersökningar av förhållandena kring Bromma. Vinner vi inte respekt för ett sådant sätt att arbeta, då får vi ta striden – och den pågår här nu.

Kan vi inte komma överens om att det i fråga om buller kring Bromma gäller tiotusentals människors väl och ve, då får vi rösta om det. Då får de 5, 10 eller 15 minuter som man här talar om som avgörande regionalpolitiska aspekter, som skulle ligga hindrande i vägen för en förflyttning från Bromma, i en votering ställas mot de intressen som vi talar om. Märkligare än så är det inte. Vi har valt vår linje. Vi vill hjälpa människorna kring Bromma att komma ifrån ett olidligt buller, och vi gör det så snabbt vi kan, men det går inte på en gång. Med lämpor och andra medel får vi försöka se till att inte Linjeflyg brakar ihop alldeles.

Men flygverksamheten måste bort från Brommaområdet, vilka argument man sedan vill använda för att bevisa motsatsen.

Kan vi inte, ärade kammarledamöter från oppositionen, bli överens om att det viktigaste i den här frågan är hur vi skall hjälpa människor som plågas vid Bromma? Något erkännande av att det är det som ändå måste ligga i botten för beslutet i kväll kan vi väl ändå få höra från någon av företrädarna för oppositionen. Sedan skall vi gärna diskutera också tekniska och andra frågor med er. Men varför inte säga ifrån i kväll från alla partier i den här debatten att vi måste hjälpa dessa tiotusentals människor att få en bättre miljö? Jag skulle känna stor besvikelse om den här debatten avslutas – oavsett vilken utgång den får – om inte det skulle ha uttalats även från de borgerliga partierna.

Ännu en gång, herr talman, en ursäkt för min felsägning i slutet av mitt förra anförande.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Kanske tonen bör kunna dämpas något. Men jag kan inte låta bli att säga att det låg ju någonting av ett hot i kommunikationsministerns framställning: Vad som än händer kommer jag att . . .

Jag trodde att enligt grundlagen riksdagen när som helst kan gripa in och att det är den som skall bestämma i den här situationen.

Kommunikationsministern talar hela tiden alldeles riktigt om människorna kring Bromma. Det går inte att plädera i en rad sakfrågor här på så få minuter, att få ett underlag och en förvissning om att siffrorna är riktiga. Det är därför vi vill ha en utredning. Det har visat sig att experter kunnat framföra synpunkter som går emot dem som tidigare har förts fram, samtidigt som den tekniska utvecklingen har givit vid handen att det kommer plan som inte ger upphov till lika mycket buller, som inte stör på samma sätt. Vi har nyligen fått besked om att av 350 människor vid Bromma kyrka var det vå som protesterade mot bullret medan 348 sade att de ville behålla Bromma.

Jag har i min hand en skrivelse från Bromma östra förening av moderata samlingspartiet där samtliga medlemmar har uttalat sig för att behålla Bromma flygfält – och de bor där, mitt under bullermattan. De vill så att säga ha en klar utredning av vad som kommer för att vara säkra på utvecklingen. Och detta kan väl icke vara något fel.

Till sist vill jag säga, herr talman, att det är riktigt att vi moderater i vår motion har byggt på Bo Lundbergs plädering, därför att vi tycker att det är en plädering som är expertmässigt gjord. Det är därför vi har använt detta material. Framställningen har också vidimerats av en rad tekniker i detta land som säger att den är av expertis gjord.

Jag vill i detta sammanhang också försvara docent Lundberg när kommunikationsministern vid ett tillfälle här påstod att docent Lundberg lämnat felaktiga uppgifter i samband med en diskussion om professor Rylanders och docent Sörensens undersökning. Docent Lundberg har, som kommunikationsministern vet, i en skrivelse förklarat att det är

en felaktig citering av hans synpunkter. Han säger att "en riktig citering skulle ha undanröjt själva grunden för den anmärkning som promemorian går ut på". Han har alltså försökt att på ett vederhäftigt sätt visa sina ståndpunkter."

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Tack för tillrättaläggandet! Det var hederligt gjort. Jag accepterar att man kan säga fel – det råkar vi alla ut för – och jag själv ber om ursäkt för att jag blev upprörd men jag blev faktiskt det.

Nu säger statsrådet att man borde väl ändå få ett litet erkännande här att vi skall hjälpas åt att arbeta för en bättre miljö. Ja, det är helt klart – det är vår uppgift att göra det, och vi kan inte tolerera ett skadligt buller. Men det är ju fortfarande så, herr statsråd, att bullret blir inte mindre därför att man flyttar det runt omkring i landet.

Och är det så att vi skall ha nya bullervärden måste ju dessa gälla även för Arlanda. Nog måste väl statsrådet hålla med om att bullret kan vara precis lika skadligt för de människor som bor vid Arlanda som för dem som bor vid Bromma? I dagens läge är det ett mindre antal människor som är störda vid Arlanda. Men var sätter statsrådet gränsen, skall vi tolerera att det är 2 000 människor som är bullerstörda och inte göra någonting då men gripa in om antalet är större? Är det inte ändå så, herr statsråd, att denna problematik inte är utredd? Hur ser det ut under bullermattan ute i Bromma? Som herr Lothigius sade skrev ungefär 400 människor vid remissbehandlingen av ULF och sade att de inte var störda av bullret. Är det så att det under bullermattan ute i Bromma finns ett slumområde? Finns det tomma lägenheter där? Är husen till salu? Jag frågade faktiskt riksdagens upplysningstjänst om man där kunde förklara för mig hur det området ser ut, och man konstaterade på upplysningstjänsten att villorna i området prismässigt ligger högre än i angränsande villaområden. När bankerna gör värderingarna av villorna i Bromma, så ligger den värderingen högre där än i angränsande områden. Detta leder mig till att området under bullermattan i Bromma inte är något slumområde. Människorna flyttar inte därifrån. Men visst är de bullerstörda. Och det skall vi försöka rätta till. Men låt oss göra det genom en utredning och genom att ta fram ett kostnadsalternativ!

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Kommunikationsministern frågade om jag inte vägde in det buller som människorna ute i Bromma plågas av. Jo, herr statsråd, visst gör jag det. Jag har också tidigare i en debatt med Oskar Lindkvist betygat att jag tar mycket stor hänsyn till bullerstörningarna. Herr statsrådet menade att jag inte i mitt tidigare anförande angav hur jag tar sådana hänsyn. Det gör jag genom att vara fast övertygad om att buller inte bör flyttas utan skall bekämpas. Det buller som flyttas från Bromma till Arlanda drabbar ju bara andra människor. Och, herr statsråd, skall vi inte också ta hänsyn till alla bullerstörda människor kring andra flyg-

platser runt om i vårt land? Det är ju samma flygplan som landar där.

Det är sålunda nödvändigt att vi bekämpar bullret. Statsrådet har själv i annat sammanhang talat om att vi bör göra en sammanvägning av alla faktorer som berör denna fråga, och det är just det vi bör göra i detta fall.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag skall avsluta min del i denna diskussion med ett svar på herr Dahlgrens fråga om var jag sätter gränsen för buller. Den gränsen skall jag inte sätta alls. Det är inte någon fråga för mig. Jag hoppas att herr Dahlgren inte menade att vi inte skall ha några bullernormer. Vi har ju tillsatt en trafikbullerutredning och andra utredningar på miljövårdsområdet för att skaffa oss normer som vi kan leva med och efter. Det är ingen fråga som någon enskild skall besluta om hur det skall vara. När vi av utredningar eller av andra instanser som sysslar med dessa frågor har fått fram normer, så har vi ju naturvårdsverket, planverket, hälsovårdsnämnderna och andra instanser som skall hjälpa oss på denna besvärliga väg.

Det är ju inte bara bullret utan en hel rad olika miljöolägenheter som vi försöker att på olika sätt komma till rätta med. Därför menar jag – och jag skall sluta med det, eftersom herr Dahlgren såvitt jag förstår inte har rätt till någon ytterligare replik – att där måste vi vara överens. I allt arbete av detta slag som vi måste hålla på med, vare sig det gäller bullret på Bromma flygplats eller något annat, måste vi hela tiden se till att skapa regler och normer för vår verksamhet. Jag tror också att vi där är överens, och jag utgår ifrån att det inte låg något annat i herr Dahlgrens inlägg. Det är svårt nog ändå att klara dessa frågor, trots att vi får all möjlig hjälp av tekniker och andra sakkunniga.

Fru tredje vice talmannen, som under detta anförande övertog ledningen av kammarens förhandlingar, anmälde att herr Dahlgren anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Herr LINDAHL i Lidingö (s):

Fru talman! Riksdagens arbetsformer är ibland, med rätt eller orätt, föremål för debatt. Saken aktualiseras en natt som denna. Jag beklagar att denna viktiga fråga som engagerat så många människor – 18 talare är förhandsanmälda – skall diskuteras vid en tidpunkt då man känner pressen så starkt att man nästan ber om ursäkt för att man vågar begära ordet.

Efter kommunikationsministerns utomordentligt klarläggande redogörelse finns det inte mycket för mig att tillägga i själva sakfrågan. Därför skall jag begränsa mig till några synpunkter med speciell anknytning till Stockholmsregionen, där jag är bosatt och politiskt verksam.

Den fråga jag ständigt ställt mig angående inriketsflygets förläggning har varit: Vilken lösning är den mest miljövänliga? Det är obetingat

Arlanda – därom torde alla vara överens. Sedan kan vi i det oändliga diskutera hur många tusen människor som blir avsevärt störda vid ett bibehållande av Bromma flygplats. Men att Bromma upplevs som en betydande sanitär olägenhet av många tusen människor är ett odiskutabelt faktum.

Någon har gissat att jag som den ende i Stockholmsregionen bosatte ledamoten av trafikutskottet skulle ha haft svårt att övertyga mina socialdemokratiska utskottskamrater, som samtliga är bosatta på andra håll i landet. Jag kan försäkra att detta inte har varit något problem. Vår utgångspunkt har varit att om vi verkligen menar allvar med vårt tal om ett miljövänligt samhälle, så måste vi också leva upp till den målsättningen.

Många kritiker finner i andra sammanhang storstadsmiljön bullrande och ovänlig. Detta talesätt rymmer väldiga överdrifter – enligt min mening är Stockholm en skön och i stort sett trivsamt stad. Men de som tycker illa om storstadsmiljön har nu ett unikt tillfälle att på ett praktiskt och konkret sätt bidra till en avsevärd och av människorna som bor här önskad miljöförbättring. Den chansen bör inte av miljöfrågor intresserade landsortsriksdagsmän missa. Hjälp oss i stället att bevara och om möjligt förbättra miljön i ett känsligt storstadsområde.

Min utgångspunkt har varit att vi i olika regioner är starkt beroende av varandra. Därför har vi som är bosatta i Stockholmsregionen många gånger varit lyhörda för länsintressena och regionalpolitiska satsningar. I det här konkreta fallet hoppas jag därför på ett stöd från miljövänner i alla partier och från alla delar av landet.

Vi reservanter har naturligtvis tagit starkt intryck av hälsovårdsnämndens ställningstaganden liksom av den ståndpunkt regeringen tidigare intagit. Men denna vår miljövänliga inställning kombineras – det är jag angelägen att understryka – med ett stort intresse för ett välutvecklat inrikesflyg.

Ett bifall till förslaget om en ny utredning kan sannolikt medföra en snabbare avveckling av Bromma. Det vill man väl inte åstadkomma?

Det bästa vore naturligtvis om man inom Linjeflyg omedelbart fick vetskap om förutsättningarna för den framtida verksamheten. Det sämsta alternativet måste vara en fortsatt osäkerhet, nya s. k. snabbutredningar, som ändock tar sin tid, samt därefter ett nytt remissförfarande och ett beslut som trots alla våra önskemål ligger några år framåt i tiden och vars resultat ingen i dag kan förutse.

Jag skulle tro att när beslutet väl har fattats kommer olägenheterna att framstå som avsevärt mindre. I den aktuella debatten har problem som skulle uppstå vid en utflyttning till Arlanda starkt överbetonats. Nog vore det skönt, även för Linjeflyg, om man utan dröjsmål kunde ta itu med en önskvärd förnyelse av flygplansflottan. Man bör så fort som möjligt skrota Metropolitanplanen och gå över till de snabbare jetplanen. Man är dessutom i den lyckliga omständigheten att man kan känna sig varmt välkomnad till Arlanda, vilket de lokala kommunala

myndigheterna flera gånger har bekräftat. Där kan man utan inskränkningar utnyttja den nya flygtekniken och alla möjligheter som den rymmer. Därför tror jag det vore bäst om man kunde sätta in Fokkerplanen och flytta från Bromma.

Tidsförlusten har vi diskuterat ganska mycket; i utskottet har vi diskuterat tidsförlusten vid en överflyttning av trafiken till Arlanda många gånger, och den har också skymtat fram i den allmänpolitiska debatten. Det framgår av den socialdemokratiska reservationen att vad vi verkligen diskuterar endast är marginella tidsförluster. Vem åker inte helst med de snabbare jetplanen till Arlanda? Det är inte heller ändamålsenligt att på sikt ha det reguljära inrikesflyget uppdelat på två platser i Stockholmsregionen, speciellt med hänsyn till att Stockholm även i framtiden kommer att utgöra en knutpunkt i inrikesflygnätet. Det är knappast någon som föreställer sig att Bromma framdeles skall ta emot regionens totala inrikesflyg. Det är inte någon realistisk målsättning; bättre då för alla berörda parter att gå in för en trafikvänlig samordning redan nu.

Vi har uppvaktats flitigt i trafikutskottet, såsom redan har nämnts här i debatten. Vi har uppvaktats av många prominenta personer: landshövdingar, landstings- och kommunalråd samt representanter för näringslivets organisationer. Jag kan möjligen förstå den lilla irritationen över en mindre tidsförlust bland mycket flitiga resenärer, även om olägenheten inte skall överbetonas. Däremot tror jag knappast att den vanlige resenären, som kanske i bästa fall flyger till Stockholm en eller annan gång per år, kan uppleva den obetydliga tidsförlusten som särskilt besvärande. Vi har också i utskottet fått många brev från fackliga och politiska organisationer som uppmanat oss att inte svika utan att i stället stötta under regeringens miljövänliga linje. Icke en enda politisk organisation har däremot tillskrivit mig för att få behålla Bromma flygplats, vilket jag tycker är anmärkningsvärt.

Jag skall med hänvisning till den sena tidpunkten begränsa mig till detta. Sammanfattningsvis vill jag bara som avslutning säga följande:

Vi reseranter i trafikutskottet har inte haft svårt att ta ställning, detta oavsett var i landet vi är bosatta. Vi har under den omsorgsfulla behandlingen i utskottet övertygats om riktigheten i det ställningstagande som hälsovårdsnämnden i Stockholms kommun har gjort liksom det välmotiverade i regeringens miljövänliga ställningstagande. Till dem som ofta talar om Stockholms luftföroreningar och bullerstörningar vill jag säga: Nu har ni ett unikt tillfälle att i kväll utföra en miljövänlig handling, som på sikt också är till gagn för det inrikesflyg som vi alla i lika hög grad vill bevara och utveckla!

Fru talman! Med hänvisning till det här anförda yrkar jag bifall till reservationen.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Fru talman! Jag skulle vilja uttala min glädje över det mycket sympatiska anförande som herr Lindahl i Lidingö höll. Många av de allmänna

Bromma flygplats

uttalanden som han gjorde kan jag instämma i. Skillnaden mellan reservanternas och utskottsmajoriteten är bara att vi för vår del vill ha större klarhet i situationen. Det är detta som vi har begärt.

Herr CLARKSON (m):

Fru talman! Jag skall ägna några minuter av den tid som jag har förannmält till att tala litet om allmänflygets problem när det gäller Bromma.

Allmänflyget har nämnts ett par gånger, bl. a. av herr Magnusson i Kristinehamn, som tyvärr hade en negativ syn på dess framtida utveckling. Han gav det visserligen en vacker prognos men ville helst hejda utvecklingen vad gällde Bromma flygplats. Jag tror också att allmänflyget är ett forskaffningsmedel som vad vi än tycker därom kommer att expandera kraftigt i framtiden. Det har många goda sidor som vi bör ta till vara. Allmänflyget får inte orättvist och i onödan bli en strykpojke, vilket det faktiskt redan delvis har blivit. Allmänflyget har en stor och växande betydelse. Tillgången till en närbelägen flygplats är ett livsvillkor för allmänflyget. Bromma är alltså ett livsvillkor för det omfattande allmänflyg som finns i Stockholmsområdet.

Den huvudsakliga anledningen till att lägga ned Bromma flygplats har angetts vara bullerstörningarna, och något annat skäl har inte heller återopats här i kväll. Jag vill därför säga klart och tydligt att allmänflyget endast obetydligt bidrar till bullret. En jämförelse med tyngre linjefart kan inte göras. Enmotoriga flygplan under 200 hästkrafter bullrar på 300 meters höjd ungefär lika mycket som en bil på en gata 7,5 meter bort. Allmänt ligger bullernivån för allmänflyget under bullernivån från gatutrafiken. Liksom för större flygplan sker en utveckling mot allt tystare flygplan.

Eftersom inget alternativ har presenterats är konsekvenserna för allmänflyget av en nedläggning av Bromma flygplats synnerligen allvarliga, särskilt som en ersättningsflygplats ännu inte har erbjudits. Allmänflyget är högradigt beroende av en närbelägen flygplats, eftersom kollektiva transporter till och från flygplatsen sällan kan ordnas. Linjetaxi-, taxi-, affärs- och reseflygningar skulle vid en nedläggning av flygplatsen starkt försvåras eller helt omöjliggöras.

Genom allmänflyget sysselsätts vid Bromma ett stort antal personer, servicepersonal, flyglärare, flygbolagsanställda, piloter, markpersonal osv.

Med tanke på de allvarliga verkningarna av en nedläggning av Bromma flygplats har man från allmänflygets sida rätt att kräva att den utredning som har begärts i de borgerliga motionerna kommer till stånd. Skälen härför är följande.

Någon acceptabel bullerundersökning har inte gjorts.

Den tidigare bulleruppskattningen baserar sig på helt andra förhållanden än de nuvarande, nämligen på 1972 års buller.

Bullret kommer till största delen att elimineras med nya flygplanskonstruktioner.

Konsekvenserna för allmänflyget är inte klarlagda.

Inget alternativ för allmänflyget har presenterats.

Så långt, fru talman, har jag försökt att här i kammaren göra en insats för allmänflyget. Jag tycker att man har skällt för mycket på det, man har sagt för litet om det, man har alltför mycket ringaktat betydelsen av ett expanderande allmänflyg här i Sverige.

Sedan skulle jag beträffande det rent tekniska vilja säga ett par saker till. Bromma flygplats har, rent meteorologiskt sett, en ovanligt lyckad placering. Det är bättre meteorologiska förhållanden på Bromma flygplats än det är på något annat ställe i Brommaregionen. Även om tekniken när det gäller landningsmöjligheter osv. går framåt, så är det likväl i dag fortfarande en intressant fördel hos Bromma flygplats.

Beträffande flygplan har det här talats om Dash-7 och andra typer. Jag håller med om att det bara skall tas som exempel på hur utvecklingen driver vidare. Personligen tycker jag att det är intressant att se Linjeflygs utveckling i vad det gäller Bromma flygplats endast såsom ett jetplans-utrustat bolag. Men det kommer också på detta område att hända märkliga saker. Vi kan redan i dag konstatera att ett sådant plan som DC-10 är avsevärt mycket mindre bullrigt än de nuvarande större flygplanen. Trycket från trafikanterna och från de olika länderna på flygbolagen och därmed också flygbolagens tryck på flygplansproducenterna är så starkt, att man inom en rimlig framtid kommer att få alltmer tystgående plan. Därmed är man inne på den argumentation som vi fört hela kvällen att man bara behöver se tiden an. Om några år kommer kanske den tekniska utvecklingen att bevisa att behållandet av Bromma flygplats var en klok åtgärd. Jag sticker inte heller, herr statsråd, under stol med att jag menar att utredningen med all säkerhet kommer att ge belägg för att Bromma bör behållas.

Man har hela kvällen talat om miljöackdelen med Bromma flygplats. Tidigare nämnde man ofta Kastrup. Men så kom paketet med fasta förbindelser över Öresund, frågan om Saltholm osv. Detta skulle vi egentligen ha haft tillfälle att debattera med statsrådet i natt, men nu har jag hört att så inte lär bli fallet. Planerna på en förbindelse över Sundet har alltså tills vidare gått i kvav, vilket kan te sig mycket märkligt. Jag tycker att avtalet för Danmarks del var så fördelaktigt att jag fortfarande inte kan fatta att man sagt nej till detsamma – det måste vara några speciella ekonomiska förhållanden. Jag vill tala om för statsrådet att man vidtagit vissa planer för Kastrups flygplats som ju ligger mycket sämre till för Köpenhamn än Bromma ligger för stockholmarna. Kastrup ligger bara åtta kilometer från centrum av staden och flygplatsen är i storleksordning nummer fyra i Europa. Det är bara Londons, Paris och Amsterdams flygplatser som är större. Hamburgs flygplats, t. ex., är mindre. På Kastrup lyfter och startar plan varannan minut, och 8,4 miljoner passagerare transporterades via Kastrup under det gångna året. Det är således en väldigt stor flygplats och en stor miljöfråga. Där satsar man nu intensivt för framtiden. Man skall investera 1 000 miljoner danska kronor under den kommande femårsperioden. Man skall bygga ny pa-

rallellebana, ny fraktstation, ny charterterminal osv. Bullret är ett stort problem, men dess bättre är det i avtagande, och man får väl räkna med att danskarna ser det på det sättet. Jag tror likväl att den dagen inte är så avlägsen – några få år – då det kommer ett Saltholm. Jag tror att utvecklingen tvingar det därhän.

Man ser här alltså att danskarna i nuvarande läge verkligen satsar på Kastrup som flygplats. Ser man på Kastrup och Bromma som miljöstörande problem är det som att jämföra en elefant och en liten råtta. Kastrup är i detta hänseende bra mycket värre än Bromma.

Därmed kommer jag till det som varit märkligt hela tiden. Man har fört fram påståenden från vad jag uppfattat som herr Oskar Lindkvists lobby i Bromma att det skulle vara olidligt att bo där ute. Men alla de som vi har hört berätta har talat om att det är uthärdligt och bra. Dessa människor har inte alls lått göra sig hörda. Jag tycker att det är fel att man inte har gjort en opinionsundersökning och frågat dem som bor där ute vad de tycker. Mig veterligt har det inte gjorts någon sådan undersökning.

Jag tycker – för att i all hast säga några beskheter till statsrådet – att det var skrämmande att höra landets kommunikationsminister på förhand hota med att regeringen inte skall lyfta ett finger för att klara Sveriges inrikesflyg, om hälsovårdsnämnden i Stockholm på grund av riksdagens beslut i natt kommer att säga nej till trafik på Bromma. I det uppkomna läget skulle alltså landets ansvariga regering sitta låst av vad kommunikationsministern antagligen i hastigt mod sagt här i kväll i kammaren. Det vore ju förskräckligt. Det är, herr Norling, det bästa belägget för att vi över huvud taget inte har någon luftfartspolitik i Sverige. Det är ingen ordning på någonting, ingen vet hur charterflyget skall bli, ingen vet hur inrikesflyget skall bli och det är knappt man vet hur det skall bli med vårt utrikesflyg. Det är bekymmersamt, och det talar mycket till statsrådets nackdel när det gäller att efteråt bedöma vad som sades här under den upprörda debatten.

Herr ROSQVIST (s):

Fru talman! Som framgått av debatten har Brommafrågan och utredningen om flygplats i Stockholmsområdet, ULF-utredningen, tilldragit sig ett mycket stort intresse ute i landet. Många yttranden över ULF från kommuner, landsting, kommunförbund och länsstyrelser har arbetats fram.

Debatten i samband med remissbehandlingen har trissat upp Brommas vara eller inte vara till "en livsfråga för kommuner", en "ödesfråga för regioner" – inte för Stockholms region utan för regioner i syd och nord. Det har t. o. m. hävdats att Bromma som flygplats skulle vara en "förutsättning för livsbetingelserna" i regioner på några hundra kilometers avstånd från Stockholm.

Det har snuddats vid rekord i vad gäller antal uppvaktningar för trafikskottet inför ställningstagandet om Bromma flygplats fortsatta ex-

istens.

Generaldirektörer, landshövdingar, borgarråd, landstingsråd, professorer och docenter har framfört synpunkter. Kommersiella, regionalpolitiska, trafikpolitiska och miljö- och hälsovårdspolitiska aspekter har berörts. Personalorganisationerna vid Bromma flygplats har också framfört sina synpunkter. Befarade problem för personalen om flygplatsen läggs ned har utskottet fått ta del av.

Efter att ha fått all denna information är vi sex socialdemokrater och en från vpk som kommit fram till att vi vill avstyrka såväl krav på ytterligare utredning om Bromma som krav på ytterligare jettrafik på en bevarad Bromma flygplats. Vi är i minoritet i utskottet och därför är vårt förslag fogat till betänkandet som en reservation.

Det har i slutomgången gällt att överväga de regionalpolitiska och de hälso- och miljöpolitiska aspekterna och personalfrågorna.

För att ta personalfrågorna först: Vid en nedläggning av flygplatsen uppstår utan tvivel sysselsättnings- och omflyttningsproblem för personal. Men vi har sagt att inför dessa problem måste myndigheter och arbetsgivare känna sitt ansvar och på alla sätt hjälpa till så att personalen inte onödigtvis kommer i kläm. Vi poängterar detta i vår reservation.

De regionalpolitiska "förödande effekterna" för delar av vårt land vid en nedläggning av Bromma och därmed åtföljande utflyttning av Linjeflyg till Arlanda har vi verkligen försökt att finna. Men som redan framgått av debatten stannar denna "förödande effekt" eller "livsfråga för kommuner" eller "ödesfråga för regioner" vid restiden Arlanda-Stockholm city minus restiden Bromma-city.

Med oförändrad flygplansflotta för Linjeflyg gör detta mindre än en halv timme. Men med Fokkerplan i stället för den gamla Metropolitan kan skillnaden i total restid mellan de båda flygplatsalternativen i framtiden och i dag bli lika med noll. Det är dessa mellan noll och mindre än 30 minuter som de i uppvaktningar och på andra sätt framförda och kraftigt understrukna negativa regionalpolitiska effekterna består av.

Farhågorna för regionalpolitiska konsekvenser är därmed mildt sagt överdrivna. Även om vi lever i ett jäktat och stressat tidevarv, kan inte en landsändas liv hänga på maximalt en halvtimmes längre restid till och från Stockholm för en begränsad kategori resenärer.

Så är det då de miljöpolitiska aspekterna. Det är ju främst dessa som gör att vi nu för den här debatten. Det är miljö- och hälsoskäl som har gjort att frågan om Brommas vara eller inte vara har kommit upp. Tidigare, nu och framöver överskrids med bred marginal de bullernormer som maximalt behöver tolereras i bostadsområden. Bromma ligger i ett bostadsområde. I in- och utflygningsstråk och inom gränser för bullermattorna ligger också sjukhus.

Miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm har talat om att ett stort antal människor upplever aktiviteten kring flygplatsen som en sanitär olägenhet. Hur många människor det rör sig om har kommunikationsministern tidigare redovisat. Nämnden är enig i sina bedömningar. Man

kan inte längre tolerera olägenheterna, som i och med Linjeflygs behov av nyare maskiner skulle bli ännu värre om flyget fortsätter.

Det är inte rimligt att vi här i riksdagen helt negligerar de starka skäl för kravet på bortflyttning som Stockholms hälsovårdsnämnd framför. Vi har varit med om – och fullt riktigt – att ge lokala myndigheter befogenheter att stoppa miljöstörande aktiviteter. Den borgerliga utskottsmajoriteten förordar genom sitt ställningstagande ett starkt centralistiskt beslutsfattande. Det är enligt utskottsmajoriteten regering och riksdag som skall gå i väg och undanröja beslut, som en lokal, demokratiskt vald nämnd kommer fram till. Har vi i riksdagen bättre möjligheter att bedöma hur människor i en viss kommun upplever sin situation? Den borgerliga utskottsmajoriteten anser så. Vi gör det inte.

Företrädare för de remissinstanser som pläderat för Bromma har, som jag och flera andra redan sagt, uppvaktat utskottet. Men ute i landet har man tagit ställning från just egna utgångspunkter. Vad man har framfört har varit reaktioner mot längre restider från flygplatsen och in till Stockholms centrum. Synpunkter från miljö- och hälsovårdsnämnden här i Stockholm har man inte berett någon större plats i värderingarna. Hade länsstyrelser och kommuner haft tillfälle att lyssna på just synpunkter från Stockholms miljö- och hälsovårdsnämnd om bullermattor, antal störda och gravt störda, sjukvårdsanläggningar inom bullerzoner osv., är jag övertygad om att också remissvaren hade sett annorlunda ut.

Reservanternas ställningstagande är grundat på de miljö- och hälsovårdsfaktorer som har redovisats vid bl. a. föredragning inför utskottet av miljö- och hälsovårdsnämnden. Det är också grundat på att vi respekterar en kommunalt vald nämnd, som odiskutabelt har fog för sina krav. Därför får vi ta de eventuella olägenheter som en utflyttning till Arlanda medför. Jag har redan påvisat att dessa olägenheten är mycket små. Vi finge acceptera olägenheterna med förlängd restid, även om de vore större. Menar vi allvar när vi kräver miljöförbättringar, då måste vi också vara beredda att betala något. Detta ligger också i reservanternas ställningstagande.

Vår trafikpolitik och trafikförsörjningen i stort har också nämnts i det här sammanhanget. Vid en av de stora uppvaktningarna inför utskottet av ett antal prominenser sade de som slåss för Bromma att just frågan om var flyget i Stockholmsområdet skall hålla till i framtiden är vår viktigaste trafikpolitiska fråga f. n. Vore det på det sättet, fru talman, och man också beaktade det pågående arbetet med säkerheten i vägtrafiken, arbetet med vägfrågor, med frågorna om järnvägarna, frågor om sjöfarten osv., då ger de här Brommaförespråkarna ett alldeles fantastiskt bra betyg åt det sätt på vilket trafikpolitiken sköts i det här landet. Det är bara för den det vederbör att tacka och ta emot berömmet.

Fru talman! Därmed yrkar jag bifall till reservationen.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag tänkte bara säga med anledning av herr Clarksons uttalande för en stund sedan att det måste bero på den sena timmen när herr Clarkson anklagar mig för att jag tänker respektera ställningstaganden som görs av hälsovårdsmyndigheterna i Stockholm. Herr Clarkson tycker att jag inte skall respektera hälsovårdsmyndigheternas beslut. Jag anklagar inte herr Clarkson och tänker inte fortsätta den debatten. Jag bara tyckte att det var märkligt att få höra att det skulle vara fel av mig att respektera dessa myndigheters beslut.

Jag upprepar, fru talman, att jag tänker respektera dessa beslut när de kommer. Det sade jag från talarstolen, och jag kan också säga det här från bänken.

Herr CLARKSON (m) kort genmäle:

Fru talman! Jag uppfattade statsrådet så att om miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm skulle med omedelbar verkan förbjuda Linjeflyg att flyga på Bromma, så skulle regeringen inte ingripa utan respektera det beslutet. Jag tycker fortfarande att det är fantastiskt därför att då ikläder sig regeringen ansvaret för att Sveriges inrikesflyg lamslås. Arlanda är faktiskt ännu inte någon alternativflygplats för Linjeflyg.

Kommunikationsministerns yttrande måste ha fällt i hastigt mod under diskussionen här. Självklart skall regeringen pröva den då uppkomna situationen och se vad dess ansvar inför svenska folket bjuder den att göra.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Ja just det. Regeringen skall ta ansvaret för svenska folket, inklusive dem som bor kring Bromma flygplats.

Herr GUSTAFSSON i Stenkyrka (c):

Fru talman! Jag har begärt ordet i egenskap av motionär i frågan om Bromma flygplats. Det är av naturliga skäl vi på Gotland intresserar oss speciellt för flyget och dess utveckling. Flyget behöver ju inga vägar och ingen räls. Luftrummet ligger öppet över land som hav. Därför har utvecklingen av inrikesflyget en utomordentlig stor betydelse för Gotlands utveckling som region. Det är också uppenbart att skall flyget kunna utvecklas på det sätt som vi önskar, måste det finnas tillgång till välbelägna flygplatser.

Jag skulle tänka mig att det väl knappast kan finnas någon som på allvar kan ifrågasätta det värde som Bromma flygplats har haft för utvecklingen av inrikesflyget i vårt land. Jag har också svårt att tro att någon skulle stå upp och säga att Bromma flygplats i dag är helt olämplig. Bromma flygplats tjänar väl sitt ändamål, och det är min uppfattning att den kommer att göra det även i fortsättningen, om vi vill satsa på att utveckla flygplatsen.

Vad som anförs emot att vi skulle fortsätta trafiken där är ju miljöskäl.

När jag har lyssnat till debatten har jag för min del tyckt det vara ett störande inslag att man från visst håll har försökt lägga monopol på miljösinnet. För mig är det alldeles uppenbart att det aldrig har diskuterats så mycket miljöhänsyn i Brommafrågan som i dag. Det gäller såvitt jag har förstått från alla parter sida. Man vill ta hänsyn till miljöfaktorerna, och man är också beredd att göra det.

När jag försökt följa debatten om Bromma har det emellertid slagit mig att det är så mycket som är oklart. Det förefaller mig som om man har fattat drastiska beslut utan att ha riktiga belägg och en riktig bakgrund. Detta är anledningen till att jag har motionerat om en allsidig och försämringslös utredning.

Jag skall inte förlänga debatten ytterligare, fru talman, utan vill yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr LINDKVIST (s):

Fru talman! När regeringen den 13 juni 1972 lät meddela att Brommafältet under en försöksperiod på två och ett halvt år skulle trafikeras med jetplanet Fokker F-28, utlöste detta både bestörtning och besvikelse bland de många människor som lever i bullerkontakt med Bromma flygplats. De hade i det längsta hoppats att införandet av jetplan på inrikeslinjerna skulle kopplas i tiden med en utflyttning av trafikflyget till Arlanda. I det omstridda regeringsbeslutet låg emellertid att flygtrafiken på Bromma skulle avvecklas senast under 1978. Detta besked dämpade reaktionerna. Man visste att regeringen befann sig i en svår belägenhet. Utflyttningen av flyget var spikad av regeringen. Det godtogs som finalen på många års olägenheter av en allt intensivare flygtrafik.

Införandet av Fokker F-28, som hade föregåtts av en till hushållen utdelad trycksak med information om de nya planens förbättrade miljöprestanda, har blivit en klar besvikelse. Verkligheten har hårdhänt korrigerat Linjeflygs hushållsfolders. Den ringa trovärdigheten i trycksaken är för många i området alltjämt svår att smälta.

Sedan detta regeringsbeslut fattades 1972 har upprepade attacker satts in för att upphäva regeringens ställningstagande. Vi har haft frågan i riksdagen både 1973 och 1974. Båda gångerna har riksdagen avvisat krav på att låta Bromma flygplats förbli ett alternativ när det gäller lösandet av flygplatsfrågorna i Storstockholmsregionen.

Nu är vi där igen. Utredningskraven har fått stöd av trafikutskottets borgerliga majoritet. Man är visserligen inte redan nu beredd att uttala att Bromma flygplats skall behållas. Lägg märke till uttrycket "inte redan nu" – men i utredningskravens förlängning ligger förväntningarna om att flygplatsen skall bli kvar. Det är huvudriktningen, det angelägna. Man river därmed också upp den beståndsdel i regeringsbeslutet 1972 som befolkningen då tog som ett bindande löfte från statsmakterna. Om det sker en förändring är det emellertid inte statsmakterna som sviker utan då är det i huvudsak den borgerliga majoriteten i riksdagen.

De olägenheter som hälsovårdsnämnden i Stockholm konstaterat –

och som numera bara bestrids av dem för vilka miljön är motbudande och föraktlig – är alltså relevanta. Hälsovårdsnämndens uppgifter att ca 140 000 personer har bullerkontakt med Brommaflyget och att ca 30 000 av dessa störs avsevärt är väsentliga fakta i ärendet. Inte någon annan kommun i detta land och dess hälsovårdsnämnd skulle godta en flygverksamhet med sådana sanitära olägenheter som Brommas, även om antalet störda omräknades proportionellt till invånarantalet. Det är nämligen ett klart uttalat samband framtaget genom den förnämsta expertis som finns att tillgå i Stockholm. Vad skall vanliga människor få för uppfattning om det finns politiker, i en vanligen så respekterad församling som Sveriges riksdag, som sätter sig över de mättningsresultat som en så erfaren hälsovårdsnämnd som Stockholms kommit fram till? Till detta kan man foga vetskapen att socialstyrelsen, planverket och naturvårdsverket helt och fullt delar hälsovårdsnämndens ståndpunkt. Det var illa nog att regeringen i beslutet den 13 juni 1972 satte sig över hälsovårdsnämndens beslut, som var någonting helt annat än den lösning som regeringen så småningom kom fram till. Måtte inte detta ske en gång till.

Vad tjänar det till för en enhällig hälsovårdsnämnd i Stockholm, där partierna på vanligt sätt är företrädade, att leva upp till sina skyldigheter när de högsta beslutande myndigheterna – i detta fall riksdagen – tänjer sig för att förtränga den viktiga funktion som de hälsovårdande myndigheterna har. Det är inte bara ett etikettsbrott att uppträda utan hänsyn och respekt för dess svåra arbete.

Fru talman! Löften om tystare plan har av s. k. experter getts med jämna mellanrum under de senaste 25 åren. Var och en kan överlägga med sig själv om var vi i dag står i bullerfrågan när det gäller flygverksamheten på Bromma. När jag läste igenom den handling, som ett stort uppbåd landshövdingar hade med sig vid en uppvaktning för kommunikationsministern Norling i februari 1975, så såg jag att bullerproblemet enligt landshövdingarna skall lösas före år 1990. Man hänvisade då till en utredning från SAAB-SCANIA. I nr 5 år 1975 av Aktuellt från Statens planverk har man tagit upp den utredning "Flygbuller vid Bromma flygplats – en prognos till 1985" som utförts av SAAB-SCANIA. Om denna osignerade utredning säger planverket så här: "Denna SAAB-SCANIA:s utredning bör enligt planverkets mening ses som en ren partsinlaga, där företrädare för flygplansindustrin försöker teckna en så gynnsam bild som möjligt av flygets miljömässiga inverkan." Planverket anser därefter att det vore olyckligt om beslutet om avveckling av flygtrafiken på Bromma revs upp. Det anser däremot inte landshövdingarna. Det står litet längre fram i skrivelsen så här: "Linjeflyg bör också kunna åläggas att anskaffa, trots eventuellt högre kostnader, de tystaste plan som vid varje tillfälle finns på marknaden." – De tystaste plan som vid varje tillfälle finns på marknaden! Så säger landshövdingarna. Linjeflygs informationschef säger i dag någonting annat. Herr Dahlgren gav i sin första replik till kommunikationsministern, något upprörd, intryck

av att det skulle ha påståtts att landshövdingarna inte begriper någonting. Det gör de självfallet, men det kan hända att just i den här frågan inte bara riksdagens ledamöter utan också tiotusentals människor ute i de berörda områdena vet lika mycket om buller-, miljö- och flygproblem som de uppvaktande landshövdingarna gör. Vi skall akta oss för att med någon särskild status märka de synpunkter som kommer från myndighetshåll. Det kan hända att den största klokskapen ligger ute och grov hos de vanliga människorna.

Det har sent omsider uppstått en debatt om vad som händer med sysselsättningen på Bromma om flyget avvecklas. I den har en arbetsgrupp från den fackliga sidan deltagit. Vi känner till att gruppen har uppvaktat både statsråd och enskilda riksdagsmän. Jag har forskat en del i de uppgifter som har förekommit om antalet berörda anställda på Bromma flygplats. Innan den fackliga arbetsgruppen för Brommas bevarande kom in i bilden talades det allmänt om att ca 3 500 anställda var berörda av nedläggningen. Detta ansågs, givetvis med rätta, vara ett besvärligt problem. Den siffra som gruppen har använt i olika sammanhang är 1 000 anställda. Även om det kan vara svårt att exakt ange hur en nedläggning av flygverksamheten återverkar på personalen har en färsk analys av förutsättningarna utarbetats i Stockholms stadshus. I den analysen konstateras att Linjeflygs 250 och luftfartsverkets 100 anställda klart ligger i färoazonen. Hur har då arbetsgruppen kommit fram till 1 000-talet anställda? Svaret är att man har räknat in bl. a. Lintaverken i det uppgivna antalet.

För att få svar på frågan i vad mån Lintaverken berörs av en nedläggning får vi gå till ett extra meddelande till personalen från SAS centrala företagsnämnd, som höll sitt sammanträde den 12 mars 1975. Jag citerar två stycken ur detta personalmeddelande:

”På en fråga om Lintaverken skulle flyttas när inrikestrafiken avvecklas från Bromma och förs över till Arlanda, svarade Knut Hagrup att det absolut inte finns några planer på detta.

Beträffande Linjeflygs utflyttning till Arlanda sade Knut Hagrup att driften av inrikesflyget torde bli billigare på detta sätt. Man försöker nu ordna plats för LIN-flottan i SAS hangarer på Arlanda och på ett effektivt sätt koordinera arbetsuppgifterna där.”

Det finns också andra positiva tecken på nya arbetsplatser i det upptagningsområde som Bromma tillhör. I Kista arbetsområde pågår som bäst byggandet av ca 1 000 nya arbetsplatser för företagen SRA och RIFA. Stockholms kommun är inne i slutförhandlingar med ytterligare företag som kommer att etablera sig i samma område. Det rör sig också här om ca tusentals nya arbetsplatser. Förutsättningar för alternativa sysselsättningar för arbetskraft på Bromma flygplats är minst sagt mycket lovande. Då har jag inte räknat med de arbetsplatser som blir aktuella när flygfältet en gång blir tillgängligt för planering. Rimligen bör, på ett så stort fält, utrymme finnas för nyetablering av företag.

Det finns, herr talman, många som kan vittna om det obehagliga i

att vistas på eller intill ett flygfält. Den 12 april 1975 inkvarterades det svenska ishockeylandslaget för sitt fortsatta VM-spel på Wartburg Airport i den västtyska staden Düsseldorf. Där bodde den både fysiskt och psykiskt vältränade gruppen endast en natt. Flygbullret drev dem därifrån – trots att arrangörerna sagt att det bara var måttlig trafik på nätterna. Jag har inte heller hört talas om något idrottsförbund som planerat sitt träningsläger intill Bromma flygfält – inte intill något annat flygfält heller för den delen.

Fru talman! Kanske det svenska inrikesflyget en dag blir ett folkflyg. En sådan målsättning ställer många av oss sig bakom. I dag är det ett tjänsteflyg. Även detta har självfallet sin givna uppgift i det svenska samhället. Men då måste en samordning ske. Placera allt flyg på en och samma flygplats – där är Arlanda självskrivet! Samordna verksamheten mellan SAS och Linjeflyg! Vad vi behöver är en trafikpolitisk plan, där vi bestämmer oss för hur satsningen skall ske på SJ och hur satsningen skall ske på flyget. Vi har inte råd att låta dessa två trafikgrenar så att säga konkurrera med varandra, för det sker i så fall i växande utsträckning på skattebetalarnas, på samhällets bekostnad. Det är fullt klarlagt att minst var fjärde resenär på inrikesflyget är en civil person och att tre av fyra är portföljburnare. Det står på s. 3:6 i revisionsrapporten Luftfartsverkets roll i inrikesflyget.

Det finns också en säkerhetsaspekt på Bromma som inte bör glömmas. Torsdagen den 4 december 1969 störtade ett plan vid uppflygning från Bromma flygplats, och det kostade två besättningsmän livet. Det anses vara ett rent under att dödssiffrorna inte blev större – en jättekatastrof kunde ha inträffat i det tätbefolkade industriområdet. I tidningen Expressen den 5 december 1969 uttalade sig direktör Harry Mogren, bas för Svensk pilotförening, upprörd efter olyckan på följande sätt: "En flygplats bör inte ligga mitt bland sådan bebyggelse. Det står ju utom all diskussion." Och han fortsatte: "I åratal har piloterna protesterat emot att behöva landa på Bromma."

Det kan, fru talman, efter den aktivitet som har utvecklats i den här frågan av det socialdemokratiska partiet och fackföreningarna i Stockholm tyckas som om den var en angelägenhet bara för oss. Men jag kan gärna medge att det tidvis har gjorts en bred politisk satsning från andra partier med sin självklara förankring utbredd i Västerort. Vi vet också att Stockholms hälsovårdsnämnds beslut beträffande Bromma har fattats i fullständig politisk enighet. Vidare vet vi att Stockholms kommunfullmäktige vid sammanträde i september 1974 i anslutning till en remiss av ULF-utredningen diskuterade Bromma flygplats. Socialdemokraterna, centern och vpk var då helt eniga om att säga nej till Brommaflyget. Några folkpartister följde samma linje.

Under årens lopp har jag kunnat följa den här frågan på nära håll. I området finns skolor, sjukhus, bostäder och arbetsplatser. Obehaget av flyget varierar, men det är för alltför många påtagligt och besvärande. Jag vet att folk känner osäkerhet och rädsla för flygplanen, jag vet att

andra, som är skiftarbetare, inte får tillräckligt med sömn på dagarna på grund av flygningarna. Jag känner folk på arbetsplatser som mår medicinskt illa när planen på låg höjd sveper över fabriktaken. Jag vet om föräldrar som har gett sina små barn sömntabletter för att de inte skulle väckas och bli skrämnda av de bullrande planen. Det är för dessa människors skull som jag vädjar till de kolleger i kammaren som ännu inte har tagit ställning eller är tveksamma. Frågan om Bromma gäller inte i första hand trafikflyget, den gäller miljön. Det är därför jag yrkar bifall till den reservation som har fogats till trafikuskottets betänkande nr 4.

Herr SCHÖTT (m):

Fru talman! Debatten om Bromma flygplats har nu pågått här i snart fem timmar, och tiden är långt framskriden. Då jag dessutom så sent som den 26 november i fjol deltog i en interpellationsdebatt i frågan här i kammaren, kan jag nu fatta mig mycket kort.

Alltsedan Linjeflygs start våren 1957 har jag varit i tillfälle att på nära håll följa trafikflyget och dess utveckling. Första året räknade vi i min hemstad Kalmar med ca 14 000 passagerare, senaste trafikåret med 46 000. Det är en glädjande utveckling, och den har varit av den största betydelse för Kalmar och Kalmar län, vars kommunikationer i övrigt är mycket otillfredsställande.

Till inrikesflygets glädjande utveckling har i hög grad bidragit Bromma flygplats' centrala läge i huvudstaden. Varje gång Bromma hotats av nedläggning, har vi därför i Kalmar län bestämt motsatt oss detta. Representanter för näringsliv och myndigheter, ja, praktiskt taget alla, har bedömt det som djupt olyckligt om trafiken på Bromma skulle upphöra. Herr Rosqvist, som talat här nyss, torde i vårt län vara ganska isolerad i denna fråga. Jag kan till och med nämna att hans tidning därhemma i länet har en annan uppfattning än han och anser att det inte vore någon olycka om regeringen i Brommafrågan led nederlag.

Från många håll har man erinrat om att ett slopande av Bromma skulle få olyckliga följder för hela vårt inrikesflyg. Som exempel kan nämnas att vi för flyget i Kalmar befarar en allvarlig nedgång av passagerarantalet. Även för Gotlandsflyget befarar man svåra konsekvenser. Jag blev därför något förvånad när jag hörde antydast att man på Gotland inte hade någonting emot att Bromma skulle upphöra som flygplats. Den uppgiften betraktar jag som missvisande.

Jag vill också understryka att uppvaktningar har gjorts från många håll och av människor som ute i sina län väl känner förhållandena och säkert vet vad Bromma betyder. Det är, som här har sagts, åtskilliga landshövdingar bland dem, många kommunalpolitiker och landstingspolitiker, åtskilliga av dem socialdemokrater. Vi som slagit vakt om Bromma har här utmålats som cyniker som inte skulle intressera oss för miljövärdfrågan. Det är en kritik som då också drabbar de av mig nyss nämnda representanterna för olika landsdelar.

Jag skall inte ingå på herr Lindkvists skräckmålningar. Efter att ha lyssnat till dem blir man alltmer övertygad om att det behövs en ordentlig utredning i den här frågan. Jag tycker att det är en synnerligen rimlig begäran när vi kräver att det skall bli en ordentlig parlamentarisk utredning av Stockholms flygplatsfråga och att den skall inkludera även alternativet bibehållande av Bromma.

Till slut vill jag endast än en gång understryka att vad det här gäller är en riksfråga och icke en exklusiv Stockholmsfråga. I likhet med många beklagar jag att man så bestämt motsätter sig detta rimliga önskemål om en förutsättningslös utredning. Befarar man möjligen att en sådan utredning skulle ge vid handen att Bromma kan behållas?

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Under detta anförande övertog herr talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr CLAESON (vpk):

Herr talman! Som framgick av herr Magnussons i Kristinehamn anförande står vänsterpartiet kommunisterna fast vid sin tidigare intagna ståndpunkt att flyget på Bromma bör avvecklas. Starka miljöskäl talar för det. Alla är medvetna om att tiotusentals människor i de berörda delarna av Stockholms kommun upplever flygbullret som en plåga.

Olika motiveringar har från borgerligt håll anförts mot en nedläggning av Bromma flygplats. Bl. a. har det sagts att Bromma flygfält ligger närmare city än andra tänkbara alternativ och att näringslivets företrädare vill ha Bromma kvar. Vad man anser på bolagskontoren och i bankernas styrelserum tycks alltså för dessa partiets representanter väga tyngre än omsorgen om tiotusentals människors hälsa. Det har sagts att man vänjer sig vid flygbullret liksom vid annat buller, och det är möjligt att några människor kunnat anpassa sig och leva med det, att man försöker inrätta sig efter det trots trassliga nerver, dålig sömn och andra olägenheter. Men det betyder inte att de sanitära olägenheterna och de miljömässiga olägenheterna blir mindre – de kvarstår oförändrade och måste undanröjas.

Det borde naturligtvis vara de berörda människornas intressen och uttalade krav och önskemål och inte företagens intressen som skall vara avgörande. Den miljö som omger oss formas av människor – men miljön formar också människorna och det finns därför ingen miljö vi kan underlåta att ställa krav på. De restriktioner som miljöaspekterna sätter upp måste vara av avgörande betydelse. Avgörande kan exempelvis inte få vara om flygpasagerarna får 10–15 minuters kortare resväg eller ej.

Detta betyder självfallet inte att man i en bedömning kan låta bli att ta hänsyn även till kommunikations- och kostnadsaspekter. Klart är också att oavsett var en alltmer stegrad flygtrafik förläggs kommer ett stort antal människor att bli direkt eller indirekt störda. Därför måste man utvidga frågeställningar och diskussioner från att i stort sett bara gälla

Bromma flygplats

var flygtrafiken skall förläggas till att även gälla en kritisk granskning av flygtrafikens utveckling. Flygtrafiken måste sättas in i ett totalt trafikpolitiskt sammanhang. Detta innebär att flyget måste bedömas mot bakgrund av både behovet av snabba transporter och alternativa färd sätt.

Svårigheterna med energiförsörjningen, som gör sig alltmer påmind, aktualiserar behovet av ett energisnålare samhälle inte minst då det gäller kommunikationerna. Detta betyder exempelvis att flyg i förhållande till järnväg ter sig allt oförmånligare på avstånd upp till 40-50 mil.

Vi vet att de satsningar som har gjorts på privatbilismen har försämrat underlaget för en väl utvecklad kollektivtrafik på marken. Det finns nu risk för att en ohämmad utveckling av privatflyget både försämrar underlaget för ett väl utvecklat trafikflyg och åstadkommer svåra skadeverkningar på miljön.

Vi i vpk utgår från att Bromma flygplats skall läggas ned, och den ståndpunkten har vi företrätt i olika sammanhang där frågan har blivit föremål för diskussioner och ställningstaganden. Däremot har vi hävdad att sysselsättningsaspekterna för de människor som berörs måste ägnas ytterligare uppmärksamhet och att samarbete måste etableras mellan å ena sidan den personal som kan komma att beröras och å andra sidan myndigheter och företag. Vi har alldeles särskilt understrukit vikten av att de fackliga organisationerna därvid får en ordentlig representation och ett verkligt inflytande.

Vi har också sagt att om undersökningar och eventuella utredningar om sysselsättningen skulle visa att det är nödvändigt, så skulle vi kunna vara med om att något förlänga tidsfristen för flygplatsen för att inte berörda människor skall komma i kläm. Men detta har ingenting med frågan om en utredning om Brommas bibehållande eller nedläggande att göra, utan där är det endast fråga om att tillvarata den berörda personalens intressen.

Eftersom det i debatten från olika håll har återopats olika uttalanden som gjorts för och emot en nedläggning av Bromma flygplats vill jag till sist säga att Hyresgästföreningen i Stor-Stockholm, där jag har varit verksam i ett tiotal år, uttalade för ca tre år sedan att man anser det orimligt att riskera hörsel och psykisk hälsa för tusentals boende och arbetstagare för att nå den kortfristiga vinsten av 15 minuters kortare bussresa till Stockholms centrum för tillfälliga resenärer. Föreningen krävde då för hyresgästerna i Vällingby, Råcksta, Blackeberg, Hässelby gård och Hässelby strand att flygtrafik från och till Bromma flygplats ej tillåtes ske med de flygplan som man då hade för avsikt att sätta in, nämligen Fokker F-28 eller liknande plan. Man krävde vidare att Bromma flygplats snarast möjligt skulle avvecklas, varvid inrikestrafiken helt skulle förläggas till Arlanda. Jag har velat nämna detta sista därför att man inte kan vifta bort vad Hyresgästföreningen och dess medlemmar anser. Om någon skall anses sakkunnig i dessa frågor, när det gäller miljön och miljöförstöringar, så är Hyresgästföreningen ändå en av de organisationer som måste tillmätas betydelse.

Herr talman! Jag yrkar bifall till den reservation som fogats till utskottets betänkande nr 4.

Nr 66

Torsdagen den
24 april 1975

Herr JANSSON (s):

Herr talman! Även om jag är fullt medveten om att jag så här dags på dygnet hade blivit populär genom att avstå vill jag säga några ord i denna fråga.

Bromma flygplats

Jag råkar nämligen vara ordförande i den trafikbullerutredning som åberopats vid ett flertal tillfällen i denna debatt. Vissa uppgifter ur det ännu icke slutjusterade betänkandet har här använts på ett felaktigt sätt, och detta vill jag gärna lägga till rätta. Man har bl. a. jämfört flygbullret med vägtrafikbullret, och man har från visst håll sagt att vägbullret på många platser är mer besvärande än flygbullret. Naturligtvis kan det vara så. Vi har på denna punkt framlagt ett betänkande som kommer att remissbehandlas, och om myndigheterna så småningom i politiskt avseende beslutar i enlighet med förslagen i betänkandet kommer det att bli avsevärda förbättringar på vägtrafikbullersidan.

I vårt land är det betydligt färre människor som drabbas av störningar från flygbuller än det är som drabbas av exempelvis motsvarande störningar från vägtrafikbuller. Flygplatser finns nämligen inte överallt, medan vägar och gator i stort sett finns överallt där människor bor och vistas. Flygbullret är främst ett start- och landningsproblem, under det att själva marschen mellan start- och landningspunkt sker på sådan höjd att det som regel inte vållar några större miljöproblem. Men detta till trots är svårigheterna att komma till rätta med flygbuller betydande. Det kan jag intyga efter att några år ha jobbat ganska intensivt med detta problem. Orsakerna till dessa svårigheter är bl. a. att bullernivån i flygplatsernas omedelbara närhet är betydligt högre än bullernivån vid andra typer av buller. De människor som drabbas av detta buller får alltså uppleva betydligt högre ljudstyrkor.

Man kan också peka på att många flygplatser av olika skäl är lokaliserade på ett sätt som är mindre lämpligt ifrån miljösynpunkt. Det är uppenbart att Bromma flygplats är en sådan flygplats, som icke är rätt lokaliserad från miljösynpunkt – den ligger mitt inne i bebyggelsen.

Vidare kan man konstatera att möjligheterna att dämpa flygbullret genom planeringsåtgärder är synnerligen begränsade. Här inskränker sig medlen i stort sett till förbud mot byggande inom visst avstånd från flygplatsen samt, då så är möjligt, till ljudisolerande åtgärder på byggnader.

Då det gäller isoleringsåtgärder på byggnader har man betydligt större svårigheter och problem när det gäller flygbullret än när det gäller vägtrafiken. Man kan skydda sig mot vägtrafikbuller genom att isolera fasaden, sätta in bättre fönster mot gatan och disponera om lägenheterna så att vissa rum vetter åt gården; därmed uppnår man en bättre innemiljö. Dessa möjligheter föreligger inte då det gäller flygbuller – det tränger in genom både tak och väggar på ett mera generellt sätt än vägtrafikbuller.

Då det gäller immissionsbegränsande åtgärder på själva flygplanet och möjligheten att göra flygplan tystare – det har berörts av flera talare i dag – beskärs den nationella rörelsefriheten främst av den omständigheten att flygplanstillverkning är en industri med synnerligen internationell marknad, men även av det förhållandet att flygtrafiken, särskilt på större flygplatser, även bedrivs av flygplan som är registrerade i andra länder. Flygplanens egenskaper ur miljösynpunkt blir därför i hög grad en internationell angelägenhet.

Då det gäller flygbuller innebär de immissionsbegränsande planeringsåtgärder som kan komma i fråga huvudsakligen att bebyggelse och flygplats förläggs på ett betydande avstånd från varandra. Detta medför naturligtvis vissa olägenheter ur transportsynpunkt genom att man får längre transporter för såväl passagerare som flyggods, men de olägenheterna får man givetvis ta, om man bedömer det angeläget att så långt möjligt skydda bosatt befolkning från störande flygbuller. Detta skulle också innebära att de kommuner som är berörda av flygplatsplaneringar får vidkännas stora inskränkningar när det gäller att utnyttja marken runt omkring en flygplats för bebyggelse, främst då för bostads-, vård- och undervisningslokaler o. d.

Det har talats rätt mycket om kritisk bullergräns i dag. Tidigare har det ju varit så, att reglerna för den fysiska planeringen runt en flygplats har följt de resultat som 1956 års flygbullerutredning formulerade som s. k. kritisk bullergräns. För vår del har det gällt att i utredningen ta ställning till om kritisk bullergräns i sak innebär en rimlig anvisning för tillförsäkrandet av godtagbara bullersituationer. Det har för det första varit på det sättet att just begreppet kritisk bullergräns är en isolerad företeelse, som inte tillämpas någon annanstans i världen. För det andra baserar 1956 års flygbullerutredning sina förslag på bl. a. en begränsad studie av störningseffekterna kring en enda svensk flygplats. För vår del har vi däremot funnit det önskvärt att mera ingående studera sambandet mellan bullerexplosioner och -störningar. Till den ändan uppdrogs det åt naturvårdsverkets omgivningshygieniska avdelning att göra en särskild undersökning kring ett antal skandinaviska flygplatser, den s. k. skandinaviska flygbullerundersökningen, som leddes av professor Ragnar Rylander. Inom utredningen har vi ansett det vara av väsentligt värde att det normsystem som skall tillämpas i vårt land i systematiskt hänseende anknyter till de normsystem som används utomlands. I dessa system används i allmänhet måttenheter som uttrycks i ekvivalentnivå och som till skillnad från kritisk bullernivå även tar hänsyn till effekten av bulleremissionens varaktighet i tiden för de enskilda överflygnings-tillfällena. Inom utredningen har vi funnit att denna normkonstruktion, uttryckt i ekvivalentnivå, som vi kallar flygbullernivå, på ett bra sätt ansluter till den beskrivning av sambandet mellan bullerexpositioner och störningsreaktioner som framkom genom den Rylanderska undersökningen.

När vi här i dag har talat om flygbullernivån, som vi håller på att

arbeta med i vårt betänkande – som inte är färdigt ännu; jag vill understryka det ännu en gång – har man tydligen fått uppfattningen att den skulle vara någonting revolutionerande nytt. Det är den egentligen inte, utan det råder god överensstämmelse så att säga mellan kravnivån på gammal kritisk bullergräns och den nya metod som vi föreslår. Skillnaden är att den på ett bättre sätt beskriver bullrets utbredning och varaktigheten vid enskilda överflygningar.

Man tycks också i debatten ha fått den uppfattningen när man talar om det här revolutionerande systemet som nu skulle komma att utvecklas att det skulle medföra en liberalisering på något sätt, så att man skulle kunna tillåta mera buller enligt den nya metoden, men det är alldeles tvärtom. Vi har konstaterat – såväl ledamöter som experter i utredningen är ense om det – att den kommer att medföra att vid större flygplatser kommer kraven att bli strängare med den här metoden än med den tidigare metoden med kritisk bullergräns, under det att vi vid mindre flygplatser blir något litet liberalare. Vi tycker att det från miljösynpunkt är ett acceptabelt resultat. Men uppenbarligen måste Bromma flygplats höra till dem som enligt denna metod blir strängare bedömda än tidigare.

Jag vill gärna ha detta sagt eftersom man i debatten nästan har fått det intrycket att eftersom trafikbullerutredningen tänker föreslå vissa åtgärder skulle man genom det nya sättet att mäta få mindre buller. Det ligger inte alls till på det sättet.

Om jag nu vågar skall jag göra ett försök att för kammarens ledamöter med hjälp av högtalarna demonstrera hur buller låter ute på Bromma. Ni skall också få möjlighet att titta på bullret på bildskärmen. Det första flygplanet ni nu hör är DC-3 och det andra är Nord 262. Sedan hör ni F-28, som ju är i hög grad aktuell. Slutligen hör ni ett litet snällt sportflygplan som inte bullrar särskilt mycket. De här inspelningarna är gjorda i startbanans längd, 1 600 meter från den plats där planen startar.

Detta var ett litet smakprov på hur det låter på Bromma. Det kanske kan vara av värde för dem av kammarens ledamöter som ännu inte har tagit ställning till denna viktiga fråga. För min del yrkar jag bifall till reservationen.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Den ärade ledamöten herr Jansson har beskrivit bullersituationen. Inspelningen är gjord 1 600 meter från den plats där planen startar, säger han. Om jag skruvar upp ljudet på min radioapparat kan jag naturligtvis få den bullerfrekvens som det passar mig att framföra. Jag kan alltså inte avgöra om det buller vi har hört är det riktiga. Dessutom befinner vi oss så att säga i en tyst salong, där vi lyssnar enbart på detta buller mot bakgrunden av den situation som är utomhus.

Jag tycker det var intressant med den redovisning som gjordes här av herr Jansson. Men jag vill i anledning av detta säga att herr Lundberg givit oss de mått vi använt oss av. Efter dessa mått har herr Lundberg gjort sina beräkningar enligt trafikbullerutredningens nya metod och efter

konsultation med överingenjören Sten Wadström, hälsovårdsnämnden, samt docent Sörensen och laborator Kajland vid naturvårdsverket. Wadström har lämnat Lundberg av honom beräknade bullergränsmattor, som Lundberg använt för beräkningar av antalet störda. Det är således det som ligger till underlag för den diskussion som jag har haft här i kam-maren och som jag här ville redovisa.

Herr JANSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag kan heller inte, herr Lothigius, svara på om det var rätt ljudnivå. Det var jag inte uppe i teknikrummet och kollade.

Men jag hoppas att herr Lothigius ändå märkte skillnaden på ljudet mellan de olika planen. Det var just detta som jag ville illustrera. Därmed tror jag ändå att ljuddemonstrationen kunde ha ett värde. Att det var exakt den riktiga ljudnivån är jag heller inte övertygad om. Men skillnaden i hur dessa plan uppträder föreställer jag mig att samtliga kam-marledamöter hade möjlighet att bedöma.

Beträffande resonemanget att docent Lundberg använt våra beräknings-modeller och kommit fram till ett visst resultat vill jag betona att Lund-berg icke på något sätt använt våra gränsvärden, våra ambitionsnivåer. Dessa framgår inte av denna rapport. Däremot har det skett en sam-manblandning mellan delar av den Rylanderska utredningen som man applicerat på den här metoden. Det blir missvisande. Det har bl. a. Ry-lander själv sagt. Det framgick väl också med all önskvärd tydlighet av vad statsrådet Norling här tidigare sade.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Det är svårt att över huvud taget diskutera dessa frågor på detta sätt. Vi vet inte gränsvärdena.

Hur skall vi med den utgångspunkten kunna göra de rätta beräkning-arna? Säg då gränsvärdena så att vi får reda på dem. Men en sådan diskussion är ju i praktiken meningslös. Jag förmodar att en expert för-söker använda sig av så sakliga argument som möjligt, annars blir han förr eller senare smälld på fingrarna. Han ställs inför en stor expertis av sina kolleger, och då försöker han att göra det på ett riktigt sätt.

Herr JANSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag kan försäkra att vi inom utredningen har den allra bästa expertis som står till förfogande i det här landet. Jag är ganska övertygad om att när vi – förhoppningsvis om några månader – lägger fram vårt betänkande, så skall herr Lothigius kunna räkna fram att det inte kan bli tal om att säga att det går väldigt bra att ha Bromma kvar. När fakta blir kända kommer detta inte att hända.

Jag har fattat det så att vi har tillsatt en utredning för att försöka skapa en bättre miljö i landet. Ambitionen måste då också vara att komma fram till sådana bedömningar och beräkningsresultat att tillämpningen av dem i praktiken kommer att medföra att miljön blir bättre. Det är i varje fall min ambition.

Herr talmannen anmälde att herr Lothigius anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag tvingas tyvärr att ta en minut i anspråk denna sena timme, eftersom herr Lothigius återkommer tydligen i tanken att inte alla kommer ihåg vad jag sade i fråga om användandet av professor Rylanders och docent Sörensens uppgifter.

Jag vill, herr Lothigius, upprepa vad jag sade i mitt huvudanförande: "Docenten Lundberg envisas med att trots professor Rylanders tidigare reaktion utnyttja data i den nämnda undersökningen av Rylander och Sörensen på ett sätt som föranlett en ny reaktion från dessa vetenskapsmäns sida. I en i dagarna inkommen skrivelse till departementet har de framhållit att den i deras undersökning använda principen för bestämning av bullerstörningar använts felaktigt och att herr Lundbergs resonemang om antalet mycket störda vid på angivet sätt ändrad trafik på Bromma saknar stöd i befintliga data och därför blir meningslös."

Den skrivelse som jag nu åberopar och som har kommit från professor Rylander och docent Sörensen håller jag här i handen som ett bevis på att herr Lothigius försöker förvilla begreppen på nytt vid denna sena tidpunkt.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag anhåller att få reda på vilket datum denna skrivelse är avlämnad.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Den är instämplad i departementet den 22 april 1975.

Herr WINBERG (m):

Herr talman! Jag skall vid den här tiden inte närmare ta upp de skäl för och emot en förändring av användningen av Bromma i framtiden och konsekvenserna av det som anförts – inte beröra t. ex. den kapitalförstöring det kan anses innebära, inte heller den nedläggning av flyglinjer som kan bli följden eller konsekvenserna för sysselsättningen på Bromma.

Till den demonstration av buller som herr Jansson nyss lämnade hade det varit intressant – men jag förstår att det av rent tekniska skäl inte var möjligt – att få en jämförelse med det buller som åstadkommes av flygplan F-28 med de ljuddämpande effekter som vi kan vänta inom en inte så avlägsen framtid. Det hade varit intressant att få veta hur det skulle ha legat till liksom vilket buller vi skulle hört från s. k. Quit Short Take-Off and Landing-plan. Jag skall inte heller närmare beröra de miljöeffekter som kan bli följden. Men allt detta sammantaget, herr talman, talar väl ändå för att det vore ganska rimligt med en utredning om Brommas framtid.

Låt mig också påpeka att – jag vet inte om det skett tidigare i debatten

Bromma flygplats

– om man koncentrerade allt trafikflyg till Arlanda, skulle det väl vissa tider medföra risker för sådana anhopningar av plan som skulle landa att lång väntan i luften kunde uppstå med åtföljande förseningar i första hand för inrikesflyget.

Herr talman! Jag har begärt ordet för att ge en kort regionalpolitisk aspekt på den här frågan. Det är väl så att landets medborgare har ett solidariskt ansvar för att olika regioner skall ges rimliga möjligheter till utveckling. Jag vill understryka att behovet av en flygplats i ett lands huvudkommun, som det heter numera, måste ses som ett riksintresse. Åtskilliga företrädare från många olika håll i olika delar av landet har ju också uttryckt det vid många olika tillfällen och pekat på vikten av att man kan behålla Bromma. Ett nedläggande av Bromma skulle innebära försämrade kommunikationsmöjligheter för stora delar av landet, framför allt för Norrlandslänen, delar av sydöstra Sverige, delar av Västsverige och för Gotland. Ett nedläggande skulle vara helt emot de av riksdagen tidigare antagna regionalpolitiska intentionerna. Representanter för näringslivet i olika delar av landet har vid flera tillfällen påpekat hur väsentligt man anser det vara att ha tillgång till ett så centralt beläget flygfält som Bromma. Om man ser Brommafrågan ur Norrlandssynpunkt kan man konstatera att inrikesflyget under senare år har fått en ganska ordentlig utveckling i Norrlandslänen med bl. a. ianspråktagande av nya flygfält med flera förbindelser till Stockholm. Det har gjort att Norrlandslänen har kommit att framstå som mer attraktiva än tidigare när det gäller lokalisering av företagsamheten dit och därmed kunnat ge större möjligheter till sysselsättning. Ett beslut som i sak skulle innebära nedläggning av Bromma, ett beslut enligt reservationen, skulle vara ett beslut, som måste karakteriseras såsom i hög grad negativt för många län men kanske framför allt för Norrlandslänen och för Gotland.

Jag vill bara notera – och det är väl inte okänt för kammarens ledamöter – att bland många andra både länsstyrelserna och landstingen i Väster-norrlands län och Jämtlands län har hemställt hos kommunikationsministern att flygverksamheten på Bromma måtte fortgå tills en ny allsidig och förutsättningslös utredning om lokaliseringen av Stockholms inrikesflygplats har presenterats. Man torde därför kunna konstatera att opinionen i dessa län är – oavsett partitillhörighet – helt entydig: utredning om Bromma före beslut.

Herr talman! Jag ber med detta att få instämma i framställda yrkanden om bifall till trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 4.

Herr LUNDGREN (s):

Herr talman! Jag vill i all korthet lämna tre upplysningar såsom komplement till denna långa debatt.

1. När socialdemokraterna i min hemkommun, Sigtuna kommun, håller sitt förstamajmöte om några dagar, kommer ett av kraven att vara: Inrikesflyget till Arlanda. Men detta krav är inte vi socialdemokrater ensamma om. Det råder total politisk enighet inom kommunen om detta

krav.

I kommunens yttrande över ULF-betänkandet står – och det är ett bestyrkande av vad statsrådet Norling tidigare framhöll – följande:

”För alternativet Arlanda talar ur bullersynpunkt att en anpassning av kommunens bebyggelseplaner har skett och alljämt sker till flygplatsen. Något hinder att utnyttja Arlandas hela kapacitet med beaktande av nu uppnådd anpassning mellan samhälle och flygplansrörelser föreligger alltså inte från kommunens sida.”

I sammanfattningen dras följande slutsatser i kommunens yttrande:

”Sammanfattningsvis får konstateras att en alternativflygplats till Arlanda är en nödvändighet, men det kan inte vara rationellt att separera inrikes- och utrikesflyget med de kostnader och miljöproblem som därvid uppstår för att erhålla de marginella tidsvinster vid marktransport av passagerare till Stockholm som antytts ovan. Om ett alternativ med utrikes- och inrikestrafiken åtskild genomförs blir, såvitt kommunen känner till, Sverige det enda land i världen vars storflygplats inte har en samlokaliserad utrikes- och inrikestrafik. Från samhällsekonomiska samt miljö- och servicemässiga synpunkter sett förordar kommunen således en förläggning av resterande del av inrikesflyget till Arlanda.”

Låt mig i detta sammanhang få anföra följande till de borgerliga talare som har sagt att man bara flyttar bullret. Med det starka miljöansvar som den socialdemokratiska regeringen har visat i Brommafrågan är jag inte särskilt orolig för Arlandas vidare utbyggnad.

2. En intressant och inte oväsentlig upplysning är den föreliggande statistiken över antalet passagerare på inrikes linjefart. För de senaste åren är antalet inrikespassagerare ungefär detsamma på Bromma som på Arlanda, och detta framhåller Sigtuna kommun i sitt yttrande över ULF-betänkandet. 1973 var antalet inrikespassagerare på Bromma ca 767 000 och på Arlanda ca 750 000. För 1974 var motsvarande på Bromma ca 840 000 och på Arlanda ca 790 000. Det är alltså missvisande att debattera den här frågan på ett sådant sätt att man ger intryck av att inrikesflyget i dag i en överväldigande stor utsträckning finns på Bromma. Vad det gäller är utflyttning av resterande del av inrikesflyget.

3. Herr talman! Liksom herr Claeson vill jag också något citera vad hyresgäströrelsen har sagt. Hyresgästföreningen i Stor-Stockholm, som representerar ca 200 000 medlemmar, har genom sitt fullmäktige avgivit ett yttrande över ULF:s betänkande. För yttrandets utformning tillsattes en arbetsgrupp med ledamöter från bl. a. de kommuner som närmast berörs av Arlandaflyget, nämligen Sigtuna, Upplands Väsby och Järfälla.

I ingressen till yttrandet står det: ”Hyresgästföreningen har i många år aktivt arbetat för en förbättring av boendemiljön, vilket bl. a. innebär att vi slår vakt om en bullerfri miljö. Detta gör att frågan om flygplatslokalisering är av stort intresse för oss. Vårt arbete med boendemiljön omfattar även kommunikations- och rekreationsfrågor. Från utgångspunkten att människornas trivsel till stor del beror på hur den totala boendemiljön inklusive rekreationsområden m. m. utformas, har vi be-

dömt ULF:s betänkande ---."

Så några centrala avsnitt i yttrandet: "Nytan av flyget som kommunikationsmedel måste vägas mot de nackdelar som ökat buller över bostadsområden innebär. Vi kan inte acceptera att några minuters tidsvinst för ett relativt fåtal passagerare skall bedömas som viktigare än kravet på en god boendemiljö. Vi anser därför, att det är självklart att Bromma skall läggas ned år 1978. Den nya lokaliseringen av inrikesflyget skall i hög grad bestämmas på miljömässiga grunder, dvs. förläggas så att det stör så litet som möjligt även om kostnaderna skulle bli något högre."

Och ytterligare: "Arlanda flygplatsen har en markresesträcka från Stockholms city på 41 km. Vägförbindelsen har en relativt god kapacitet och vägverket har långt framskridna planer på en utbyggnad av förbindelsen. Den ökning av trafikbelastningen på vägarna, som en koncentration av flygverksamheten till Arlanda skulle innebära, kan ur miljösynpunkt ej anses vara av någon avgörande betydelse. --- Arlanda är redan en etablerad flygplats som kan kompletteras för inrikesflygets behov. Bebyggelsen har i viss omfattning utformats med tanke på den befintliga flygverksamheten. --- Vid bedömningen av Arlandaalternativet bör även noteras, att man från Sigtuna kommuns sida uttalat sig odelat positivt för en förläggning av inrikesflyget till Arlanda. Kommunen har dessutom redan planerat och avsatt mark för den väntade expansionen av flygverksamheten."

Slutsatsen för Hyresgästföreningen i Stor-Stockholm är dels att verksamheten vid Bromma flygplats planenligt avvecklas fram till år 1978, dels att om värdet av god boendemiljö och minsta möjliga bullerstörning medräknas "blir resultatet av den 'samhällsekonomiska' beräkningen att Arlandaalternativet framstår som det fördelaktigaste".

Herr talman! Dessa tre kompletterande upplysningar understryker ytterligare det riktiga i att rösta för reservationen i trafikutskottets betänkande nr 4. Samtidigt som jag alltså yrkar bifall till den reservationen hälsar jag på Sigtuna kommuns vägnar den resterande delen av inrikesflyget välkommen till Arlanda.

Herr WÅÅG (s):

Herr talman! I flertalet län finns åtminstone en utvecklingsregion som primärt centrum. Det är särskilt angeläget att det primära centrum, som omfattar länets residensort, understöds av statsmakterna genom utlokaliseringar och vid nyetableringar av exempelvis utbildningsanstalter. Sådant stöd förekommer också i stor omfattning. Även goda kommunikationer, främst med huvudstaden, erfordras för att våra primära centra skall utvecklas. För de längre bort belägna regionerna spelar därvid flyget en avgörande roll.

Genom riksdagsbeslut år 1965 uppdelades de flygplatser, som då trafikerades med reguljär linjetrafik, i två grupper. Huvudgruppen med mer än 14 000 passagerare per år kallades primärflygplatser och drivs av staten.

Siffran gällde för den då sämst belagda flygplatsen som blev primär, nämligen Ronneby.

Gränsen synes inte satt vid flygplatsens egen lönsamhet utan torde bedömd från luftfartsverkets allmänna förutsättningar för kostnadstäckning. De övriga tre flygplatserna Borlänge, Hultsfred och Kristianstad, som hade reguljär linjetrafik, kallades sekundärflygplatser. De drivs av kommunerna. Sedermera har tillkommit sekundärflygplatser med reguljär linjefart, bland vilka Gävle och Växjö är primära centra.

I Regional trafikplanering, anvisningar till länsstyrelserna, (mars 1973) har angivits (s. 53):

”I syfte att åstadkomma ett funktionellt flygplatssystem bör nedanstående indelning av de godkända flygplatserna kunna tjäna till vägledning. (Från trafikalt synpunkt har en uppdelning skett i stor- /riks-/ flygplats, primär- /läns-/ flygplats, regionsflygplats och lokal flygplats.) Genom anknytningen till den i det regionalpolitiska handlingsprogrammet antagna ortsgupperingen förutsätts att tillhörande flygplats får en motsvarande trafikfunktion. För primärflygplats har i tabell angivits lokaliserings till primärt centrum och att trafiken skall vara minst inrikes linjetrafik med jet.”

Av de nämnda flygplatserna är Borlänge utrustad för och i chartertrafik trafikerad med jet. Kristianstad utrustad för jet och Växjö under byggnad att tas i drift 1975, utrustad för jet. Linjetrafik med jet planeras för Kristianstad och Växjö.

Utvecklingen har medfört, att passagerareantalet vid Borlänge, Kristianstad och Växjö, som samtliga är primära centra, stigit över den här angivna gränsen för passagerarunderlaget.

Hittills har jag återgivit en motion, nr 89, som några medmotionärer och jag väckt i år. Jag hoppas orättvisan mot de kommunala flygplatserna, särskilt mot dem som staten avhände sig 1965 klart framgår av denna text.

De kommunala flygplatsernas läge är emellertid besvärligt även på andra sätt. Jag är ordförande i Kommunförbundets förhandlingsdelegation för flygfrågor och är därför här nödd till ett par påpekanden.

Det finns nu sju kommunala flygplatser med reguljär linjetrafik, sedan Eskilstuna nödgades upphöra på grund av bristande lönsamhet. De är norrifrån: Gällivare, Kramfors, Gävle, Borlänge, Hultsfred, Växjö och Kristianstad. Samtliga trafikerar genom Linjeflyg. Dessutom finns vid ”luftens smalspår” – de som har reguljär taxitrafik – Lycksele, Sveg, Västervik, Oskarshamn, Anderstorp, Trollhättan och Ljungby, sedan numera, såvitt jag vet, Strömsund och Sollefteå lagt ner trafiken på grund av bristande lönsamhet. Vad jag kallar smalspårnätet innehåller vanligen flygfält av klass tre med banor om ca 1 000 m längd och utan avancerade landningshjälpmedel samt med en nyanläggningskostnad av omkring tre milj. kr. vardera. Driftunderskotten torde här uppgå till 0,5 milj. kr. per år med avskrivningar och trafikgarantier.

För de kommunala flygplatserna vid, om jag får fortsätta bilden, nor-

malspåret har jag noggrannare uppgifter. Gällivare kostade i investering 8,9 milj. kr., varav man har fått statsbidrag genom AMS med 4,6 miljoner. Man har driftunderskott för 1974 på 580 000 kr. Kramfors kostade ca 25 miljoner, varav kommunala medel ca 15 miljoner, och hade ett driftunderskott beräknat på 10 månader för 1974 på 597 000 kr. Gävle/Sandviken kostade 16,8 miljoner i kommunal investering. Driftunderskottet beräknat för 1973 var 1 168 000 kr. Borlänge/Falun kostade 8,7 miljoner då, senare har flera investeringar gjorts. Driftunderskottet för 1972/73 uppgick till 1 133 000 kr. Hultsfred kostade 0,7 miljoner i kommunal investering, det var en gammal militär basflygplats. Driftunderskottet för 1974 blev 276 000 kr. Växjö – även den äldre flygplatsen – var också en basflygplats. Investeringen var 1,6 miljoner och driftunderskottet för 1974 546 000 kr. Kristianstad som är en äldre basflygplats fick 1,7 miljoner i investering och underskottet blev 167 000 kr. för 1974.

Utöver det här måste i vissa fall garantier betalas för trafikunderlaget. Gällivare kommun har för perioden april 1971 – april 1974 betalat 1,3 milj. kr. för garantier för passagerarunderlaget. Gävle/Sandviken har under 1973 betalat 410 000 kr. för samma sak.

Som var och en förstår så tål inte verksamheten vid de kommunala flygplatserna något bakslag. Jag har till kommunikationsministern uttryckt min oro tidigare för den utveckling som ULF skisserat för en nedläggning av Bromma. Men med det utlåtande häröver som statsrådet i kväll har givit, utifrån den sakkunskap som departementet besitter, har jag nu emellertid ingen grund kvar för något yrkande, så mycket mindre som jag tycker mig kunnat andas in en departemental förståelse för min motion om en omprövning av indelning i primär- och sekundärflygplatser enligt principen primärt centrum – primär flygplats.

Fröken ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag skall fatta mig kort.

Oskar Lindkvist underströk den breda politiska enigheten i Stockholms kommun om att inrikesflyget bör bort från Bromma och jag kan verifiera detta. Centern har i Stockholms kommun hela tiden hävdats den uppfattningen, bl. a. i hälsovårdsnämnden, som här sades. Miljöskäl har varit helt avgörande för centerns ställningstagande. Jag har också den uppfattningen och kommer i voteringen att rösta för reservationen.

Herr NILSSON i Kalmar (s):

Herr talman! Jag och några andra socialdemokrater har som bekant, av olika anledningar, tillhört de tveksamma i den här frågan. I den här debatten har framhållits att restiden skulle vara en av de viktigare frågorna när det gäller Brommas vara eller inte vara. Jag tror emellertid att det inte har någon större betydelse. Det finns mer att säga om restiden men jag skall inte förlänga debatten med det.

Vad som är mer intressant när det gäller den här frågan är kostnaden för hela operationen. Vad kostar det att lägga ned Bromma, vad kostar

det att bygga ut Arlanda så att man där kan klara inrikestrafiken och vad kostar det att bygga en ny flygplats i Stockholmsområdet? De kostnaderna skall ställas i relation till behovet som finns ute på flygplatserna i landet i övrigt. Det har varit många uppgifter kring dessa och de har divergerat mycket, men jag skall inte gå in på det. En kostnadsfråga som jag tycker har klarnat i kväll gäller en sanering av Bromma om man skall bibehålla Bromma. Kommunikationsministern har i kväll gett uppgifter om det, och jag skall upprepa dem för att vara säker på att jag inte har fattat det hela fel. Han sade att det var mellan 8 000 och 30 000 människor som var gravt störda. Kostnader för att klara den sanering som behövs för att behålla den miljö som är nödvändig för människorna som bor i Bromma skulle vara 1,5 miljarder kronor. Jag skall inte ifrågasätta kostnaderna som sådana. Jag förutsätter som socialdemokratisk riksdagsman att kommunikationsministern och kommunikationsdepartementet sitter inne med tillförlitliga uppgifter i den här frågan. En kostnad på 1,5 miljarder kronor för att sanera kring Bromma är orealistiskt hög. Sådana kostnader gör det omöjligt att lösa miljöproblemen – vilket naturligtvis måste göras. Jag måste inför de siffrorna böja mig och kommer därför att rösta med reservationen.

Herr ROMANUS (fp):

Herr talman! Om beslutet i dag gällde ja eller nej till Linjeflyg på Bromma skulle jag rösta nej utan tvekan. Miljöskälen för en flyttning av Linjeflyg till Arlanda är starka, och de skäl mot en flyttning som anförts här i dag har inte övertygat mig. Men i dag gäller det inte att besluta om en utflyttning utan om en ytterligare utredning skall göras. Många intressenter har begärt att ytterligare material skall tas fram. En jämförelse mellan lokalisering av inrikesflyget till Arlanda och alternativet att ha det kvar på Bromma har genom direktiven varit utesluten från utredningsarbetet i ULF.

Jag har funnit det mycket svårt att motsätta mig att ytterligare fakta tas fram, trots att jag nu liksom tidigare är övertygad om att inrikesflyget bör flyttas till Arlanda. Det kan finnas ett skäl att motsätta sig utredning, nämligen om utredningsarbetet skulle försena lösningen av de viktiga miljöproblemen, som är en plåga för de människor som bor runt Bromma flygfält.

Nu säger utskottet i sitt betänkande att utredningen skall bedrivas skyndsamt och genomföras under det år som trafiken i varje fall måste vara kvar på Bromma. Men naturligtvis frågar man sig, trots det: Är det ändå inte en risk för att utredningsarbetet leder till försening? Kommer förberedelserna för en utflyttning att kunna drivas i samma takt trots den osäkerhet som ett utredningsarbete skulle skapa?

Därför skall jag be att få fråga trafikutskottets talesman, för att få klarhet på denna punkt: Är innebörden av trafikutskottets betänkande att det föreslagna utredningsarbetet inte skall tillåtas försena utflyttningen av Linjeflyg till Arlanda om man finner att den utflyttningen skall ske?

Och för det andra: Kan luftfartsverkets utredning och förberedelserna för en utflyttning av Linjeflyg till Arlanda bedrivas i oförändrad takt, utan hinder av ett eventuellt bifall till trafikutskottets hemställan, så länge utredningen inte leder till ett ändrat ställningstagande?

Det är, herr talman, en del oklara punkter som behöver ytterligare belysning. Vad skall ske med allmänflyget på Bromma? Tänker man sig att flytta det från Bromma? Ja, enligt 1972 års beslut skall det ske. Flygverksamheten skall upphöra på Bromma hörde vi nyss. Men vart skall allmänflyget flyttas? Någon lämplig plats har inte anvisats. Då frågar man sig: Varför skulle inte allmänflyget kunna vara kvar på Bromma tills vidare? Det är ju inte det som ger de allvarliga bullerstörningar som nu har lett till kravet på flyttning av inrikesflyget. Om man valde den linjen, skulle det innebära att man behöll en viss aktivitet på flygplatsen. Då kan man i framtiden, om utvecklingen av relativt tysta plan fortgår på det sätt som en del hoppas, använda flygplatsen för viss trafik. Vi vet inget om detta i dag, men den möjligheten skulle då finnas.

Det finns andra oklara punkter. När kommer det en spårbunden snabbförbindelse med Arlanda, något som väl alla inser behovet av? Och när kommer den öst-västliga banan till Arlanda?

Jag har reagerat mot ett drag av utpressning som förekommit här i diskussionen. Man har antytt att om begäran om en utredning skulle bifallas nu, skulle inrikesflyget på Bromma stoppas snabbare.

För min del ser jag det så, att om riksdagen beslutar att ta fram fakta, utan att det får försena förberedelserna för en utflyttning, borde man ta det med ro, så vida man tror på styrkan i argumenten för en utflyttning till Arlanda – och det gör jag. Om därför utskottets talesman kan lämna den försäkringen att utredningsarbetet inte skall försena förberedelserna för en utflyttning till Arlanda, som jag har efterlyst, vill jag inte motsätta mig önskan om en utredning.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! På bägge de två direkta frågor herr Romanus ställt är mitt svar ja.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill konstatera att det är helt omöjligt att genomföra denna utredning och avvakta dess resultat utan att bortflyttningen från Bromma blir väsentligt försenad. Direktiv skall skrivas, utredningsordförande och sekreterare och annat som hör till skall anskaffas. Utredningsuppdraget, som det har angivits av den borgerliga majoriteten, är mycket krävande. Utredningen kommer säkerligen att ta två år, och det förutsätter att arbetet bedrivs energiskt. Sedan kommer ett halvt års remisstid och därefter kommer beredning och genomgång i regeringen. Proposition skall skrivas, riksdagsbehandlingen tar en vår eller en höst-session, och sedan behövs tid för förberedelser för genomförandet. Jag vill i motsats till herr Dahlgren på herr Romanus direkta fråga säga:

Var förvissad om att detta tar fyra år sammantaget. Som jämförelse skall nämnas att vi med all säkerhet kan flytta bort Linjeflyg från Bromma omkring årsskiftet 1976-1977, om vi har en önskan om att komma därifrån tidigare än 1978.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Jag begärde ordet med anledning av vad som sades av herrar Nilsson i Kalmar och Romanus. Jag tar avstånd ifrån vad herr Nilsson sade, men instämmer däremot i vad herr Romanus anförde. Jag tycker att det är ytterligt beklagligt att man inte kan vara med om en utredning. Vi är medvetna om att många socialdemokrater anser att en utredning borde komma till stånd. Det är bedrövligt att behöva uppleva hur man nu avviker från den linjen.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag ber att få inläsa i kammarens protokoll att socialdemokratiska kamrater i denna kammare har stött sin uppfattning på att kommunikationsministern har sagt att det kostar 1,5 miljarder kronor att skapa ett godtagbart skydd mot buller för de fastigheter som är berörda. Jag förutsätter att kommunikationsministern då anger ett sådant skydd som är lagom tilltaget och passande för den flygtrafik som finns där och att det inte är fråga om något alldeles särskilt skydd. Jag beklagar också att ingen hänsyn tagits till den framtida trafikpolitiska utvecklingen när det gäller flygplanen. Jag hörde med förläran kommunikationsministern tala om den långa tid som skall krävas för att genomföra den utredning som vi har begärt. Det är nog bara så, herr talman, att vill man inte så vill man inte. Det är bakgrunden till kommunikationsministerns ställningstagande.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Vad herr statsrådet har sagt i anledning av herr Romanus fråga speglar statsrådets uppfattning, och den delas inte av utskottsmajoriteten. Hans svar är egentligen ingenting annat än den obotfärdiges förhinder.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill bara till herr Lothigius säga att jag redan tidigare i kväll har inläst i kammarens protokoll att de uppgifter som jag lämnade om kostnaderna för att vara kvar på Bromma har jag fått från Stockholms kommuns hälsovårdsförvaltning, som i sin tur har sakmaterial från fastighetskontoret.

Det är alltså miljöborgarrådet i Stockholm som har refererat dessa siffror för mig. Jag har varit mycket noggrann med att kontrollera huruvida jag fick yppa dessa siffror i kammaren, och det har jag fått tillåtelse till av borgarrådet Torsten Sundström.

Jag har med den här upplysningen bara på nytt velat klargöra att upp-

Torsdagen den
24 april 1975

Bromma flygplats

gifterna är av mig vidarebeförade från dem som kan dessa ting i Stockholms kommun. Det är alltså inte mina uppgifter, herr Lothigius.

Herr ROMANUS (fp):

Herr talman! På min fråga svarade trafikutskottets talesman att inbörden av ett bifall till utskottets hemställan är att det föreslagna utredningsarbetet inte skall tillåtas försena utflyttningen av Linjellyg. Vidare bekräftade han att luftfartsverkets utredning och förberedelserna för en utflyttning skulle få förtgå utan hinder av utredningsarbetet. I utskottets betänkande ligger ju uppdraget att det hela skall färdigställas så att utflyttningen kan ske vid årsskiftet 1976-1977.

Jag hade tänkt mig att kommunikationsministern skulle kunna tycka att det var värdefullt att få det här beskedet från utskottsmajoriteten, om nu dess förslag bifalls av riksdagen – det vet vi ju ingenting om ännu. Därför finner jag herr Norlings reaktion en aning förvånande. Det verkar som om han, ifall han förlorade omröstningen här, skulle sätta sig ner och tjura. Men det bör herr Norling inte göra, om det nu skulle gå så, utan han bör ta fasta på de möjligheter att handla som beskedet från utskottsmajoriteten har gett honom.

Överläggningen var härmed slutad.

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av herr Mellqvist m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Mellqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 4 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herr Mellqvist m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades tvekan kunna råda angående resultatet, varför votering med omröstningsapparat verkställdes. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 143

Nej – 148

Avstår – 2

§ 3 Föredrogs

Skatteutskottets betänkande

Nr 19 med anledning av propositionen 1975:58 om ändring i fråga om den skattemässiga behandlingen av vissa gruppsjukförsäkringar

Lagutskottets betänkande

Nr 15 med anledning av motion om ändring i reglerna om uppräkningsavdrag av underhållsbidrag

Trafikutskottets betänkande

Nr 12 med anledning av propositionen 1975:85 med förslag om tilläggsstat III till riksstaten för budgetåret 1974/75 såvitt avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde

Nr 66

Torsdagen den
24 april 1975

Kammaren biföll vad utskotten i dessa betänkanden hemställt.

På förslag av herr talmannen beslöt kammaren att uppskjuta behandlingen av på föredragningslistan återstående ärenden till ett senare sammanträde.

§ 4 Herr talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle försvarsutskottets betänkande nr 13, utbildningsutskottets betänkande nr 12 och kulturutskottets betänkande nr 9 i nu angiven ordning uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden samt socialutskottets betänkande nr 6 sättas sist.

§ 5 Kammaren åtskildes kl. 02.19.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Solveig Gemert