

**Regeringens proposition**

**1980/81:134**

**om investeringar på Arlanda flygplats m. m.**

beslutad den 26 februari 1981.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga det förslag som upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

Riksdagen beslutade den 17 december 1980 att jettrafiken på Bromma flygplats snarast möjligt skall flyttas till Arlanda dock senast under andra halvåret 1982. I propositionen redovisas de åtgärder regeringen vidtagit med anledning av riksdagens beslut.

I propositionen föreslås att medel anvisas för investeringar på Arlanda så att en utflyttning av Linjeflygs verksamhet i enlighet med riksdagens beslut skall kunna genomföras.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1981-02-26

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Wikström, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelsonn, Danell, Petri.

**Föredragande:** statsrådet Adelsonn

### Proposition om investeringar på Arlanda flygplats m. m.

#### 1. Bakgrund

Med anledning av prop. 1980/81:30 om Bromma och Arlanda flygplatser m. m. jämte motioner beslutade riksdagen den 17 december 1980 att jettrafiken på Bromma flygplats snarast möjligt skall flyttas till Arlanda, dock senast under andra halvåret 1982 (TU 1980/81:8, rskr 1980/81:105). Enligt beslutet skall Bromma flygplats t. v. bibehållas som flygplats med hänsyn till allmänflygets behov och kravet på reservflygplats i Stockholmsområdet. Flygplatsen bör därför rustas upp för ca 20 milj. kr. I årets budgetproposition har regeringen föreslagit att medel anvisas för detta ändamål.

I fråga om investeringar på Arlanda uttalade riksdagen följande. I proposition 1980/81:30 har med hänvisning till en gemensam skrivelse den 12 augusti 1980 från luftfartsverket, Linjeflyg AB (L.I.N) och Scandinavian Airlines System (SAS) anmälts att investeringar för ca 70 milj. kr. i prisläge den 1 januari 1980 behövs i det nuvarande inrikesområdet på Arlanda för att L.I.N:s trafik skall kunna samlokaliseras där med SAS inrikestrafik hösten 1982. I likhet med vad som anfördes i propositionen vad gäller de där förordade säkerhetsinvesteringarna på Bromma torde kostnaderna för åtgärderna på Arlanda till stor del falla på kommande budgetår. Det bör därför ankomma på regeringen att så snart det erfordras återkomma till riksdagen med begäran om de investeringsmedel som är oundgängligen nödvändiga för om- och nybyggnader på Arlanda.

Riksdagen uttalade också att den befintliga terminalen på Arlanda på längre sikt har begränsade utvecklingsmöjligheter för den samlade inrikestrafiken och måste betraktas som en provisorisk lösning. Programarbetet för en permanent anläggning bör därför omedelbart påbörjas. Riksdagen

uttalade vidare att en särskild utredning bör tillsättas om hur inrikesflyget skall utvecklas. Utredningen bör belysa inrikesflygets roll i trafikpolitiken. Utgångspunkten bör vara att trafiken på de skilda inrikesflygplatserna även i fortsättningen tryggas.

En absolut förutsättning för att linjetrafiken skall kunna flyttas över från Bromma till Arlanda är enligt riksdagsbeslutet att kollektivtrafikförbindelserna till Arlanda förbättras. På kort sikt kan detta ske genom att den nuvarande busstrafiken ges en smidigare utformning, innebärande att kollektivfält anläggs och Hagaterminalen stängs. Därmed beräknas tidsskillnaden mellan Arlanda och Bromma minska med 7–8 minuter. På längre sikt skulle enligt riksdagen en järnvägsförbindelse till Arlanda med en beräknad restid på 24 minuter innebära en väsentligt bättre service för flygresenärerna och för dem som arbetar på Arlanda. Ett underlag för ett beslut om en järnvägsförbindelse skall därför snabbt tas fram.

## **2. Vissa utredningar m. m. med anledning av riksdagens beslut om Bromma och Arlanda flygplatser**

Med anledning av riksdagens beslut har regeringen den 22 januari i år uppdragit åt luftfartsverket att påbörja de åtgärder i det nuvarande inrikesområdet på Arlanda flygplats som erfordras för att jettrafiken på Bromma skall kunna flyttas till Arlanda snarast möjligt dock senast under andra halvåret 1982. Luftfartsverket skall snarast möjligt redovisa dessa åtgärder för regeringen. I anslutning härtill skall luftfartsverket också redovisa de kostnadsmässiga konsekvenserna för verket och berörda flygbolag av en utflyttning av jettrafiken från Bromma till Arlanda. Luftfartsverket skall vidare skyndsamt slutföra programarbetet för ett framtida inrikesområde på Arlanda flygplats.

Luftfartsverket skall också, med utgångspunkt i riksdagens beslut om att jettrafiken på Bromma skall flyttas till Arlanda, utarbeta förslag om Brommas framtida funktion i det inrikes flygplatssystemet. I avvaktan på ställningstagande i denna fråga får luftfartsverket genomföra de investeringar på Bromma flygplats som är oundgängligen nödvändiga för att en tillfredsställande säkerhetsnivå skall upprätthållas på flygplatsen.

Resultaten av uppdragen skall redovisas successivt dock senast den 1 juni i år. Vid uppdragens genomförande skall samråd ske med berörda flygbolag, kommuner och landstingskommuner samt med utredningen om inrikesflygets utveckling.

En särskild utredare med uppdrag att utreda inrikesflygets utveckling har tillkallats. Utredaren skall med utgångspunkt från att trafiken på de skilda inrikesflygplatserna även i fortsättningen bör tryggas belysa inrikesflygets roll i trafikpolitiken. År 1978 tillkallades en kommitté med uppdrag att utreda vissa frågor beträffande luftfartens roll i en samordnad trafikpolitik m. m., den s. k. lufttransportutredningen. Kommittén avlämnade sitt

betänkande (SOU 1981:12) Inrikesflyget under 1980-talet, i januari i år. Den särskilda utredaren, vars arbete skall vara avslutat senast den 1 maj i år, skall i sitt arbete utgå från lufttransportutredningens förslag.

Regeringen har vidare gett SJ i uppdrag att utreda de tekniska och ekonomiska konsekvenserna av en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda flygplats. Arbetet skall följas av en särskild opartisk sakkunnig. Statens vägverk har samtidigt fått i uppdrag att utreda effekterna på vägtrafiken av en utflyttning av jettrafiken från Bromma till Arlanda. I uppdraget ingår att redovisa uppkommande behov av investeringar samt drifts-, underhålls- och övriga våghållningsåtgärder jämte härmed förenade kostnader. SJ och vägverket skall redovisa resultaten av uppdragen senast den 1 maj i år.

Stockholms läns landsting och Stockholms kommun är ansvariga för kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda. En förbättring av dessa är enligt riksdagen en absolut förutsättning för att jettrafiken skall kunna flyttas från Bromma till Arlanda. Jag har därför begärt besked snarast, dock senast den 1 maj i år, hur landstinget och kommunen ser på möjligheterna att tillgodose riksdagens uttalanden. I sammanhanget har jag också erinrat om att enligt gällande regler skall landstinget svara för 37,5 % av investeringskostnaderna på Arlanda.

### 3. Investeringsbehovet

Med hänsyn till den stora tyngd som Stockholmsregionen har i det inrikes flyglinjenätet är det av största betydelse att flygtransportförsörjningen i regionen fungerar på ett tillfredsställande sätt. Som framgår av min tidigare redovisning pågår nu ett intensivt arbete för att möjliggöra en utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda enligt riksdagens beslut. Jag återkommer senare till frågan om de investeringsmedel som behöver anvisas för att utflyttningen skall kunna genomföras.

LIN:s utflyttning till Arlanda förändrar i hög grad de luftfartspolitiska förutsättningarna. I enlighet med vad jag anförde i proposition 1980/81:30 avser jag, med utgångspunkt bl. a. från lufttransportutredningens förslag och flygbolagens överväganden om effektivitetshöjande samarbetsåtgärder som = till följd av utflyttningen till Arlanda – nu är särskilt angelägna, senare i år återkomma till regeringen med förslag till långsiktiga luftfartspolitiska riktlinjer. I det sammanhanget utgör resultaten av de nu påbörjade utredningarna också ett nödvändigt underlag. Inom ramen för ett samlat luftfartspolitiskt program, som riksdagen således kan ta ställning till redan i höst, är avsikten att bl. a. följande för Bromma/Arlandaproblematiken intressanta frågor skall behandlas: det framtida inrikesflygnätet och därmed den totala transportförsörjningen med flyg i landet, samarbetet mellan berörda flygbolag, Arlandas utbyggnad på lång sikt, Brommas framtida användning samt frågan om hur kollektivtrafiken mellan Stockholm och

Arlanda skall ordnas m. m. Eftersom utredningsarbetet ännu inte är avslutat kan jag inte nu ta ställning i dessa frågor.

Luftfartsverket, LIN och SAS har i skrivelse till regeringen anmält att investeringar för ca 70 milj. kr. behövs i det nuvarande inrikesområdet på Arlanda för att LIN:s trafik skall kunna samlokaliseras där med SAS trafik hösten 1982. Flygbolagen konstaterar samtidigt att redan från LIN:s inflyttning överskrids kapaciteten. Luftfartsverket anser för sin del att kapacitetstaket nås under perioden 1985–1990. Ytterligare investeringar i det nuvarande inrikesområdet medger enligt luftfartsverket med hänsyn till den korta användningstiden inte normal ekonomisk utnyttjning av det nedlagda kapitalet. Vid ett eventuellt beslut om utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda hösten 1982 måste dessutom enligt luftfartsverket och flygbolagen samtidigt ett principbeslut fattas om anläggande av en permanent inrikes terminalanläggning.

Luftfartsverket har i skrivelse till regeringen den 26 januari i år bekräftat sin tidigare beräkning av kostnaderna för att samlokalisera LIN:s trafik med SAS i det nuvarande inrikesområdet på Arlanda. I aktuellt prisläge skulle det innebära investeringar för drygt 80 milj. kr. för att möjliggöra en utflyttning under andra halvåret 1982. Härav faller enligt luftfartsverket ca 2 milj. kr. på innevarande budgetår och drygt 30 milj. kr. på budgetåret 1981/82. De åtgärder som på kort sikt anses nödvändiga är i första hand åtgärder i terminalen, åtgärder på bansystemet för att bl. a. medge snabbare avfarter samt åtgärder för att öka bilparkeringskapaciteten. I beloppet ingår också kostnader för programarbetet för det framtida inrikesområdet på Arlanda om 2 milj. kr. varav ca 1,7 milj. kr. kommer att förbrukas under nästa budgetår. För innevarande budgetår är således medelsbehovet för luftfartsverkets del högst ett par milj. kr. Enligt min mening bör detta medelsbehov kunna inrymmas i den av riksdagen tidigare anvisade investeringsramen för luftfartsverket. För budgetåret 1981/82 beräknas statens andel av investeringarna till 21,5 milj. kr.

Stockholms läns landsting, som har förordat en utflyttning till Arlanda av LIN:s verksamhet, beslutade den 14 maj 1979 att inte godkänna förslag till avtal om investeringsbidrag till luftfartsverket för åtgärder på Arlanda flygplats förrän garantier om full ränteersättning erhållits. Som följd av landstingets beslut att inte bidra till investeringarna på Arlanda råder i princip investeringsstopp på flygplatsen. Enligt min mening bör landstinget enligt de regler som riksdagen tidigare beslutat om (prop. 1970:200, SU 1970:225, rskr 1970:440) och som legat till grund för Arlandas utbyggnad även fortsättningsvis svara för 37,5 % av investeringarna på Arlanda. Jag har därför tagit upp överläggningar med landstinget om finansieringen av de aktuella investeringarna.

I sammanhanget vill jag nämna att lufttransportutredningen, som var enig, anser att övervägande skäl talar för att berörda kommuner och landstingskommuner även i fortsättningen skall ha ett medengagemang i de statliga

flygplatsinvesteringarna. För investeringar som kommunerna inte kan påverka – i huvudsak flygsäkerhetsinvesteringar – bör dock staten svara för hela kostnaden. För övriga investeringar (kapacitets- och standardinvesteringar) skall finansieringen lösas genom förhandling mellan parterna. Det ekonomiska engagemanget från kommunernas sida skall dock totalt sett vara lika stort som vid tillämpningen av nuvarande finansieringssystem.

Utöver de investeringar som måste genomföras för LIN:s utflyttning krävs även andra åtgärder för att trafiken på Arlanda skall kunna bedrivas under operativa betingelser som inte innebär flygsäkerhetsrisker eller försämrad regularitet. Riksdagen har tidigare anvisat medel för sådana åtgärder. Till följd av uteblivna landstingskommunala investeringsbidrag har dock dessa investeringar inte kunnat genomföras. Luftfartsverket bedömer de brister som föreligger bl. a. avseende inflygningshjälpmedlen som mycket allvarliga. Vidare framhåller flygbolagen att risken för driftavbrott på landningshjälpmedlen nu nått en nivå som inte längre är acceptabel vid landets huvudflygplats. I mina överläggningar med landstinget har jag därför tagit upp frågan om finansieringsbidrag även till dessa investeringar.

Luftfartsverket och LIN drabbas av vissa extraordinära kostnader som följd av att LIN:s verksamhet skall flyttas till Arlanda under år 1982. LIN måste också göra vissa investeringar i anslutning till den permanenta inrikesterminalen på Arlanda. Eftersom luftfartsverkets programarbete för det framtida inrikesområdet ännu inte avslutats saknas f. n. förutsättningar för LIN att planera för dessa investeringar. Enligt min mening kan det bli nödvändigt för statsmakterna att besluta om någon form av lånegaranti till LIN. Innan resultatet av de utredningar m. m. som jag tidigare redogjort för föreligger är det inte möjligt att få någon samlad, slutlig överblick över de konkreta åtgärder som måste vidtas och inte heller över de totala kostnaderna. Jag anser det dock nödvändigt att regeringen redan nu begär att riksdagen ställer vissa medel till förfogande för behövliga investeringar på Arlanda.

Jag avser att återkomma till regeringen med en slutlig redovisning av åtgärder och kostnader i samtliga de avseenden jag här berört.

#### 4. Hemställan

Med hänvisning till vad jag, som följd av riksdagens beslut den 17 december 1980 (TU 1980/81:8, rskr 1980/81:105) har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

1. medge den av mig förordade omdisponeringen av tidigare anvisade medel för budgetåret 1980/81 under anslaget Flygplatser m. m.
2. till *Flygplatser m. m.* för budgetåret 1981/82, utöver vad jag

tidigare föreslagit i prop. 1980/81:100, anvisa ett reservationsanslag om 21,5 milj. kr.

## **5. Beslut**

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

1. 1981-1982

2. 1982-1983

3. 1983-1984

4. 1984-1985

5. 1985-1986

6. 1986-1987

7. 1987-1988

8. 1988-1989