

Nr 192

Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av Stockholm/Arlanda flygplats; given den 2 november 1973.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, bereda riksdagen tillfälle att yttra sig över vad föredragande departementschefen anfört.

CARL GUSTAF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen redogörs för luftfartsverkets förslag till utbyggnad av ett nytt utrikes stationsområde på Stockholm/Arlanda flygplats samt för det avtal om investeringar som med anledning härav – under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande – träffats mellan företrädare för staten och AB Stockholmsregionens Flygplatsinvesteringar.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:ts Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 2 november 1973.

Närvarande: statsministern PALME, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSOON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *utbyggnad av Stockholm/Arlanda flygplats* och anför.

Inledning

I enlighet med gällande föreskrifter avseende fördelningen av kostnader mellan stat och kommun i fråga om flygplatsinvesteringar har avtal träffats mellan staten och AB Stockholmsregionens Flygplatsinvesteringar om uppförande av en ny stationsbyggnad för utrikestrafik m. m. på Arlanda flygplats. Avtalet, som är dagtecknat den 15 juni och 20 augusti 1973, har träffats under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande. Innan jag redogör för det projekt som avtalet avser och avtalets närmare innehåll vill jag i korthet redogöra för bakgrunden till och planeringen för den tilltänkta utbyggnaden.

Hittillsvarande utveckling

Stockholm/Arlanda flygplats togs i bruk år 1960 sedan 1957 års riksdag (prop. 1957:185, SU 1957:183, rskr 1957:400) fattat beslut om anläggande av en ny storflygplats i Stockholmsområdet. Flygtrafiken på Arlanda var till en början av begränsad omfattning och flygplatsens egentliga utveckling påbörjades först våren 1962, då all internationell linjetrafik överflyttades dit från Bromma flygplats.

Medan sådana anläggningar som är av mera direkt betydelse för flygtrafikens säkerhet och regularitet – exempelvis banor, belyningsanläggningar och landningshjälpmedel – redan från början iordningsställdes till fullt betryggande dimensioner och standard i ett något längre tidsperspektiv, har de för passagerarna avpassade anläggningarna successivt byggts ut i takt med trafikvolymens tillväxt. Den första – och alltjämt i bruk varande – stationsbyggnaden togs i bruk i samband med utflyttningen till Arlanda år 1962 av den internationella linjetrafiken. Byggnaden förlades till flygplatsens driftområde. Väsentliga om- och tillbyggnader av denna anläggning färdigställdes dels år 1968, dels år 1972. Därmed nåddes också gränsen för möjlig utveckling inom nuvarande område, eftersom en ytterligare utbyggnad skulle komma i konflikt med framför allt det angränsande hangarområdet. När tillbygg-

nader under senare år har skett har dessa därför förlagts inom andra områden av flygplatsen. Det har gällt den särskilda terminalen för Scandinavian Airlines System's (SAS) inrikes trafik, vilken färdigställdes år 1970. Det har vidare gällt den särskilda anläggning för chartertrafik som togs i bruk våren 1973 och som är avsedd att avlasta nuvarande stationsbyggnad för utrikes trafik fram till den tidpunkt då en ny stationsanläggning kan tas i bruk inom det härför avsedda området. Denna s. k. charterhall har förlagts till det område som i utbyggnadsplanen för flygplatsen är avsedd för frakthantering och har därför också getts en sådan generell utformning att en anpassning till fraktbyggnad i sinom tid lätt kan åstadkommas.

Planering för nytt stationsområde

På Kungl. Maj:ts uppdrag inkom luftfartsverket våren 1968 med en plan för de utredningar som behövdes för den fortsatta planeringen och utbyggnaden av Arlanda flygplats. Senare lämnade Kungl. Maj:t vissa föreskrifter för utredningsarbetet och i december 1969 redovisade luftfartsverket resultatet av sitt arbete i "Arlanda 70 - del I Utbyggnadsplan" med tillhörande ramprogram för första utbyggnadsetappen.

Utbyggnadsplanen gav anvisningar för successiv utbyggnad av plattformar, byggnader, vägsystem etc. I en första utbyggnadsetapp föreslogs uppförande av en ny stationsbyggnad för utrikes trafik och därtill hörande investeringar i plattformar m. m. Etappen ansågs böra dimensioneras för 1980 års beräknade trafikvolym. Verket föreslog en kostnadsram om totalt ca 245 milj. kr. i prisläget den 1 april 1969.

För att granska förslaget tillkallade Kungl. Maj:t i januari 1970 särskilda sakkunniga, den s. k. Arlandagruppen 70 (Ag 70), som i juli samma år avlämnade sin rapport. Ag 70 hade i stort inga invändningar mot luftfartsverkets förslag men föreslog en viss nedbantning av projektet. Den totala byggnadsytan föreslogs till ca 60 000 m² jämfört med 70 000 m² enligt verkets förslag, och totalkostnaden för projektet beräknades till 225 milj. kr. i 1969 års prisläge. Yttranden över rapporten avgavs av statens vägverk, luftfartsverket, statskontoret och byggnadsstyrelsen.

Luftfartsverket inkom senare, i december 1970, med förslag till byggnadsprogram för stationsbyggnaden. Programmet byggde på de grundläggande förutsättningar och principer som redovisats i utbyggnadsplanen med anpassning till de synpunkter som Ag 70 fört fram. Den totala byggnadsytan hade nu begränsats till knappt 62 000 m² och totalkostnaden beräknades till 256 milj. kr. i prisläget den 1 april 1970. Beloppet översteg med 11 milj. kr. vad Ag 70 föreslagit, uppjusterat till motsvarande prisläge.

Efter ingående beredning inom kommunikationsdepartementet och sedan överenskommelse med AB Stockholmsregionens Flygplatsinvesteringar träffats om bidrag till bl. a. kostnaden för projektering meddelade Kungl. Maj:t den 28 januari 1972 föreskrifter för det fortsatta utred-

nings- och projekteringsarbetet avseende stationsbyggnaden. Kungl. Maj:ts föreskrev bl. a. att arbetet skulle bedrivas huvudsaklig överensstämmelse med de förutsättningar som angetts i verkets byggnadsprogram och med beaktande av vad Ag 70 anfört i fråga om möjliga kostnadsbesparande åtgärder, varvid totalkostnadsramen inte fick överstiga 256 milj. kr. i prisläget den 1 april 1970.

I februari 1972 inkom luftfartsverket med s. k. systemhandlingar för stationsanläggningen för utrikestrafiken. Handlingarna har sådan detaljeringsgrad att de ansetts utgöra tillräckligt underlag för en säker kostnads kalkyl. Kostnadsramen 256 milj. kr. har hållits. Verket hemställde om Kungl. Maj:ts bemyndigande att fortsätta projekteringen och färdigställa anläggningen inom den angivna totalkostnadsramen.

Luftfartsverkets förslag till utbyggnad

Den första utbyggnadsetappen omfattar stationsbyggnad med tillhörande plattformar, taxibana mellan det befintliga taxibansystemet och plattformsområdet, tillfartsvägar, bilparkeringsplatser, försörjnings-, vatten- och avloppsanläggningar samt landskapsarbeten. Det nya stationsområdet förläggs i sydöstra vinkeln mellan de båda nuvarande banorna.

Etappen dimensioneras för den prognoserade trafikvolymen år 1980 innebärande 4,4 milj. ankommande och avresande passagerare i utrikes trafik. Som jämförelse kan nämnas att utrikestrafiken under år 1972 uppgick till 2,5 milj. passagerare.

Stationsbyggnaden utformas med en centralkropp, vari funktioner såsom incheckning och bagagesortering samlas.

Till centralkroppen är anslutna två korta och breda s. k. plattformsenheter, i vilka förläggs vänthallar med tillhörande cafeterior, tax-free-butiker, hygienutrymmen m. m. En särskild byggnad avsedd för SAS' besättningsfunktioner är kopplad till centralkroppens ena kortsida. Centralkroppen utförs i fyra, plattformsenheterna i tre och besättningsbyggnaden i två våningsplan. Byggnadens totalyta beräknas till sammanlagt 65 900 m².

Kring de båda plattformsenheterna kan sammanlagt 20 flygplan samtidigt ställas upp. Vid dessa platser installeras passagerarbryggor som gör det möjligt för passagerarna att embarkera resp. debarkera flygplanen i inomhusmiljö och utan att de behöver använda trappor. Om det behövs kan ytterligare fyra flygplan ställas upp på en sidoplattform. Dessa platser betjänas då med bussar.

Tillfarten till byggnaden utformas så att den nuvarande motortrafikleden (väg 273) till Arlanda dras rakt över Halmsjödalen fram mot stationsbyggnaden. Korsningen med Märstavägen (väg 905) utformas som cirkulationsplats. Från denna går trafiken till och från utrikesbyggnaden på skilda körbanor och bildar slinga framför byggnaden. I kontakten med byggnadens gatusida delas tillfarten upp i två plan, det undre (markplanet) för ankommande, det övre för avgående passagerare. I båda planen ordnas dubbla angoringsgator, vilket ger en betydande angoringskapaci-

tet. Till detta kommer uppställningsytor utanför byggnadens mötandehall för ett 10-tal charterbussar och ett 40-tal taxibilar.

Närparkeringen i stationsområdet är främst avsedd för korttidsparkering och i viss utsträckning för anställda i stationsområdet. För långtidsparkering iordningsställs ett område nordost om Benstockens gård.

Totalkostnaden för projektet beräknas till 256 milj. kr. i prisläget den 1 april 1970. Härav svarar byggnaden inkl. utrustning för 175 milj. kr. I kostnaden ingår inte mervärdeskatt och anslutningsavgifter samt fordon och rampmateriel.

Avtal med kommunala intressenter

Mellan staten och AB Stockholmsregionens Flygplatsinvesteringar har – som jag inledningsvis nämnt – träffats avtal om de investeringar för vilka jag här redogjort. I avtalet förklarar sig parterna vara överens om att en ny stationsbyggnad för utrikes trafik med tillhörande stationsplatta, vägar m. m. – det nya stationsområdet för utrikestrafik – skall uppföras på Arlanda flygplats. Utbyggnaden av det nya området skall ske i enlighet med det program för stationsområdets första etapp som ligger till grund för pågående projekteringsarbete enligt föreskrifter som utfärdades av Kungl. Maj:t den 28 januari 1972. Utbyggnaden skall vidare ske i huvudsaklig överensstämmelse med en till avtalet fogad tidplan som bl. a. innebär att anläggningen skall tas i bruk den 1 november 1976.

I enlighet med gällande normer för fördelning av kostnader mellan stat och kommun vid investeringar i de statliga primärflygplatserna förbinder sig bolaget att bidra med 37,5 % av kostnaderna för stationsområdet inom en kostnadsram som i prisläget den 1 april 1970 beräknats till 256 milj. kr. I beloppet inkluderas kostnaden för det utrednings- och projekteringsarbete varom avtal tidigare slutits mellan parterna.

Jag avser att – om riksdagen inte har något att erinra – begära Kungl. Maj:ts godkännande av avtalet. När så skett kan uppdrag lämnas åt luftfartsverket att inom ramen för angiven totalkostnad låta utföra anläggningen.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t bereder riksdagen tillfälle

att yttra sig över vad jag i det föregående har anfört om utbyggnad av Stockholm/Arlanda flygplats.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten

