

Nr 4

Trafikutskottets betänkande med anledning av motioner rörande utredning om bibehållande av Bromma flygplats m. m.

Motionerna

I motionen 1975:213 av herr Gustafsson i Stenkyrka (c) yrkas att riksdagen beslutar. 1. att frågan om var Stockholms inrikesflygplats skall förläggas blir föremål för en ny allsidig och förutsättningslös utredning, där även möjligheterna att bibehålla Bromma flygplats prövas, 2. att i avvaktan på denna utrednings resultat och de beslut som kan följa därav flygverksamheten på Bromma får fortsätta, 3. att det nuvarande tillståndet till jettrafik på Bromma förlängs och utvidgas till att omfatta ytterligare ett antal flygplan.

I motionen 1975:272 av herr Henmark m. fl. (fp) hemställs att riksdagen beslutar att regeringen bör komplettera utredningen rörande Bromma flygplats enligt motionens förslag och att eventuella beslut och åtgärder för nedläggning uppskjutes i avvaktan på resultatet av denna kompletterande utredning.

I motionen 1975:375 av herr Sellgren m. fl. (fp, c) yrkas att riksdagen beslutar a) att frågan om var Stockholms inrikesflygplats skall förläggas blir föremål för en ny allsidig och förutsättningslös kompletterande utredning, där även möjligheterna att bibehålla Bromma flygplats prövas, b) att i avvaktan på denna utredning och det beslut som kan följa därav flygverksamheten på Bromma får fortsätta, c) att det nuvarande tillståndet till jettrafik på Bromma förlängs och utvidgas till att omfatta ytterligare ett antal flygplan.

I motionen 1975:574 av herr Lothigius m. fl. (m) hemställs att riksdagen begär att regeringen tillsätter en ny utredning om Stockholms flygplatsfråga, varvid bibehållande av Bromma flygplats för inrikes linjefart skall utgöra ett alternativ.

I motionen 1975:1472 av herr Lidgard m. fl. (m) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet 2), under hänvisning till vad som anförts i motionen 1975:1716, att riksdagen uttalar att Bromma flygplats skall bibehållas.

Utskottet

Genom avtal den 30 december 1946 upplät Stockholms stad till kronan nyttjanderätten till ett markområde, som i avtalet benämns Bromma flygplats i Stockholm, att användas såsom av kronan förvaltd flygplats till

allmänt bruk. Upplåtelsen gäller för en tid av femtio år, räknat från den 1 januari 1947. Om kronan skulle nedlägga flygplatsen före nyssnämnda dag upphör dock upplåtelsen efter viss i avtalet närmare angiven tidsrymd. Som ersättning upplät kronan till staden under den tid som upplåtelsen av Brommafältet består, nyttjanderätten till viss del av Ladugårdsgärde för att användas som friluftsområde.

Den tilltagande flygtrafiken har i olika sammanhang aktualiserat frågan om den fortsatta lokaliseringen av flygplatser inom Stockholmsregionen. Frågan har bl. a. behandlats av 1968 års riksdag i anslutning till vissa motioner. I sitt utlåtande (SU 1968:183) fann statsutskottet det i hög grad angeläget att lämpliga markområden för ytterligare flygplatser i regionen – utöver Arlanda och Bromma – reserverades så snart som möjligt. Enligt utskottets mening borde detta bl. a. ske inom ramen för den översiktliga markanvändningsplaneringen inom regionen. Utöver landstingsuppgifterna ansågs den översiktliga markanvändningsplaneringen och trafikfrågorna vara huvuduppgifter för det kommunala samarbetet i regionen. Dessa frågor borde behandlas i sammanhang med övriga stadsbyggnadsfrågor. Det ansågs vidare angeläget att utredningsarbetet beträffande Stockholms flygplatsfrågor redan från början skedde i nära samarbete och kontakt med vederbörande departement och myndigheter ävensom med representanter för trafikutövarna. De sålunda angivna formerna för handläggning av flygplatsfrågorna i Storstockholmsregionen ansågs lämpliga och riktiga bl. a. med hänsyn till fördelningen av uppgifter mellan stat och kommun.

Frågan om den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats fick förnyad aktualitet i samband med AB Linjeflygs ansökan år 1972 om tillstånd att i svensk inrikestrafik under en försöksperiod på två och ett halvt år använda jetflygplan av typ Fokker F 28. I flera av de besvär som anfördes över luftfartsverkets beslut att meddela Linjeflyg det begärda tillståndet togs sålunda frågan om en ändrad lokalisering upp. Luftfartsverket uttalade i sitt yttrande över besvären att en samlad bedömning krävs av de frågor som sammanhänger med en eventuell avveckling av flygtrafiken på Bromma. Verket ansåg därvid att en utredning borde innefatta förutsättningarna såväl för ett bibehållande av Bromma flygplats för inrikestrafik med nya miljövänligare flygplanstyper som för en överflyttning av inrikestrafiken från Bromma till Arlanda resp. annan flygplats inom Stockholmsregionen.

Den 30 juni 1972 tillsatte Kungl. Maj:t en utredning om den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats (ULF). Allmänt ansågs enligt direktiven för utredningen gälla att flygplatsfrågan i förening med Linjeflygs ansökan att få förnya sin flygmateriel måste prövas mot bakgrund av en samlad bedömning av de olika intressen och faktorer som har betydelse i sammanhanget. Det gällde sålunda bl. a. att på en gång beakta de rimliga miljökrav som berörda delar av Stockholmsregionen kunde

ställa och samtidigt ta hänsyn till de regionalpolitiska krav på effektiva och snabba flygförbindelser med Stockholmsområdet som landet i övrigt har.

En sådan samlad värdering hade enligt departementschefen lett till ställningstagandet att flygplatsfrågan skyndsamt borde utredas med sikte på en avveckling av flygverksamheten på Bromma på några års sikt. Övervägandena i fråga om den framtida förläggningen av inrikesflyget borde förutsättningslöst avse olika alternativa lägen inom regionen. Beträffande allmänflyget borde på motsvarande sätt olika alternativa möjligheter prövas.

Utredningsarbetet skulle enligt direktiven energiskt inriktas på att skapa förutsättningar för en snar bortflyttning av flygverksamheten från Bromma. Under alla förhållanden skulle en bortflyttning från Bromma kunna ske senast under loppet av år 1978.

ULF avgav sitt betänkande (Brommaflyget Ds K 1974:1) i mars 1974. Utredningen föreslog två alternativ för lokalisering av Linjeflygs inrikestrafik, Arlanda- samt Tullinge/Getaren-alternativet. Beträffande allmänflyget framfördes olika möjligheter, kopplade till de alternativa förslagen för lokaliseringen av den inrikes flygtrafiken. Utredningen föreslog att allmänflygets problem skulle utredas ytterligare sedan beslut fattats om var inrikestrafiken skulle förläggas. I särskilt yttrande av två av utredningens ledamöter underströks behovet av att staten – innan några definitiva beslut fattas om lokalisering av flygverksamheten i Stockholmsområdet – även prövar möjligheterna att bibehålla flygtrafik på Bromma flygplats. Ytterligare en ledamot ansåg att inrikesflygets förläggning i Stockholmsområdet inte är en lokal angelägenhet utan en riksfråga. Frågan om Bromma kan och skall vara kvar som inrikesflygplats borde därför enligt denne bli föremål för prövning i en ny utredning.

Nyssnämnda fråga har senast behandlats av föregående års riksdag (TU 1974:2). En motion med yrkande bl. a. om tilläggsdirektiv till ULF i ämnet avslogs under hänvisning till att utredningen redan avslutat sitt arbete. Utskottet utgick emellertid i sitt betänkande från att frågan om fortsatt lokalisering på Bromma flygplats hålls öppen samt förutsatte att denna fråga i samband med remissbehandlingen av nämnda utredning och beredningen i Kungl. Maj:ts kansli ytterligare övervägs.

Under remissbehandlingen av ULF har ett övervägande antal instanser yrkat att frågan om bibehållande av Bromma flygplats blir föremål för ny utredning. Flera remissinstanser förordar dessutom uttryckligen att Bromma flygplats ej skall avvecklas. Av remissvaren framgår bl. a. att yrkandena om en ny utredning är grundade på uppfattningen att den lokala flygbulderstörningen omkring själva flygplatsen måste vägas mot riksintresset att den centralt belägna närlflygplatsen i Bromma bibehålls. I sammanhanget må särskilt framhållas att Stockholms läns landsting ansett att det varit till uppenbar nackdel för ULF att den genom sina direktiv hindrats från att göra en förutsättningslös analys av frågan om Brommas framtida möj-

ligheter som flygplats. Länsstyrelsen i Stockholms län anser att beslutet i frågan om flygets framtida lokalisering i Stockholmsområdet bör föregås av en förutsättningslös utredning, beträffande alla de faktorer som inverkar på det framtida flygets utveckling.

I motionerna 213, 272, 375 och 574 har yrkats att en utredning begärs rörande möjligheterna att behålla Bromma flygplats. I motionen 1472 har hemställts att riksdagen uttalar att Bromma flygplats skall bibehållas. Övriga motioner innehåller yrkanden som innebär att i avvaktan på utredningens resultat flygverksamheten på Bromma får fortsätta. I motionerna 213 och 375 har därjämte yrkats att det nuvarande tillståndet till jettrafik på Bromma förlängs och utvidgas till att omfatta ytterligare ett antal flygplan.

Vid sin behandling av ärendet har utskottet uppvaktats i frågan av bl. a. representanter för myndigheterna i ett antal län, företrädare för landsting, Svenska handelskammarförbundet, Sveriges industriförbund samt Väster- norrlands- och Jämtlands läns handelskammare, fackliga representanter med anknytning till verksamheten på Bromma flygplats m. fl. I frågan har också hörts bl. a. representanter för närmast berörda myndigheter. Utskottet har därjämte mottagit skrivelser i ärendet från nämnda företrädare och från representanter för ett antal politiska lokalföreningar.

Genomgående har vid uppvaktningarna framhållits att Bromma flygplats är en riksangelägenhet av stor betydelse inte bara från trafikpolitiska utan även från regional-, närings- och lokaliseringspolitiska utgångspunkter samt att flygplatsen bör bibehållas. Ett antal länsstyrelser och landsting i södra Sverige betonar att det för befolkningen i de sydsvenska länen är av utomordentlig betydelse att ha snabba och ändamålsenliga flygförbindelser med huvudstaden. För resenärerna sägs inrikesflyget till Bromma vara den snabbaste möjligheten att nå Stockholmsregionen. Frågan om nedläggning eller bibehållande av flygtrafiken på Bromma anses därför i högsta grad vara ett riksintresse och icke ett lokalt Stockholmsintresse.

Riksdagen har tidigare framhållit inrikesflygets stora betydelse för regionalpolitiken. I samband med behandlingen av det regionalpolitiska handelsprogrammet (prop. 1972:111, InU 1972:28, rskr 1972:347) uttalades att flyget har en betydelsefull och växande uppgift i vårt lands transportsystem och att det kan spela en särskild roll i regionalpolitiken när det gäller att minska de olägenheter som i kontakthänscende följer med långa avstånd. I detta sammanhang måste även enligt trafikutskottets mening frågan om inrikesflygets placering i Stockholmsregionen vara synnerligen viktig.

Självfallet anser utskottet det vara mycket angeläget att hänsyn tas till sådana miljöfaktorer som spelar stor roll för människor som bor i närheten av en flygplats. Det är också framför allt olägenheter i form av bullerstörningar som anförts som huvudsaklig motivering för en nedläggning av Brom-

ma flygplats. Utskottet vill emellertid i sammanhanget erinra om att FN:s luftfartsorganisations (ICAO) bullernormer för flygplan kommer att skärpas. Frågan om flygbuller behandlas också av trafikbullerutredningen som enligt vad utskottet erfarit inom en snar framtid kommer att avge ett betänkande i ämnet. Det torde vidare vara fullt klarlagt av den tekniska sakkunskapen att utvecklingen går snabbt när det gäller att dämpa flygbuller. I en utredning, som verkstälts av luftfartsverkets driftavdelning år 1972, nämns att på sikt bättre flygbullermiljö kan förväntas runt flygplatser av Brommas karaktär. I detta sammanhang påpekas att s. k. QSTOL-plan (Quit Short Take-Off and Landing) kommer att möjliggöra bibehållandet och utvecklandet av flygtrafiken på flygplatser som ligger nära tätortscentra och inom bebyggt område. En flygförbindelse med sådana kortfälsflygplan finns i dag mellan de centrala delarna av Ottawa och Montreal. Utskottet har vid besök i Canada haft tillfälle att studera härmed sammanhängande frågor.

Utskottet vill för övrigt också erinra om att olägenheter från miljösynpunkt kommer att uppträda på varje annan plats som kan ifrågakomma för anläggande av en livligt trafikerad inrikesflygplats i en storstadsregion.

Enligt gjorda prognoser skulle Bromma och Arlanda ge tillräcklig total kapacitet för flygverksamheten inom Stockholmsregionen under avsevärd tid. Skulle Bromma flygplats däremot läggas ned enligt nu föreliggande planer blir en ny trafikflygplats inom regionen nödvändig inom en nära framtid. Frågan om en investering i ett nytt flygfält måste mot bakgrund av de stora kostnader detta skulle medföra enligt utskottets mening prövas mycket noggrant. I detta sammanhang finns också anledning att erinra om den kapitalförstöring som en nedläggning av Bromma flygplats måste anses innebära.

I Linjeflygs remissyttrande med anledning av ULF framhålls att utflyttningsoptionerna skulle ge så negativa konsekvenser av trafikal och ekonomisk natur att företagets verksamhet – och därmed inrikesflygets omfattning – måste begränsas till ett antal etablerade trafikavsnitt varjämte den hittillsvarande målsättningen om utveckling av trafiknätet både i fråga om turtäthet och geografisk expansion skulle få överges. Enligt vad utskottet erfarit under behandlingen av ärendet skulle ett antal flyglinjer direkt hotas av nedläggning vid en utflyttning av inrikesflyget till Arlanda. En utflyttning anses också medföra negativa konsekvenser ur sysselsättningssynpunkt särskilt för de personer som f. n. arbetar i anslutning till Bromma flygplats.

Utskottet har ej – såsom yrkats i motionen 1472 – funnit sig berett föreslå att riksdagen redan nu uttalar att Bromma flygplats skall behållas. Däremot har utskottet vid sin prövning av ärendet mot bakgrund av vad ovan anförts funnit starka skäl föreligga för att en ny utredning i frågan om en inrikesflygplats i Stockholmsregionen kommer till stånd. En sådan utredning

bör förutsättningslöst 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 inkl. ett utbyggt Arlanda behandlas liksom frågan om kostnaderna för olika alternativ. Konsekvenserna för linjenätet bör också prövas – såväl på kort som på något längre sikt då QSTOL-planen kommer i drift. Utredningen bör också beakta sysselsättningsfrågorna.

Luftfartsverket har fått i uppdrag att utreda när en överflyttning av inrikesflyget till Arlanda skall kunna ske. Redan nu kan förutsättas att en sådan flyttning kan ske tidigast årsskiftet 1976/77. Under utredningstiden måste inrikestrafiken få fortsätta från Bromma på ett sätt som gör det möjligt för AB Linjeflyg att driva en rationell verksamhet.

Det av utskottet förordade utredningsarbetet bör genomföras av en parlamentariskt sammansatt utredning. Utredningsarbetet bör bedrivas skyndsamt och genomföras under det år som trafiken i varje fall måste vara kvar på Bromma. Det mesta av grundmaterialet torde redan finnas, men eftersom ULF var förhindrad att behandla frågan om bibehållande av Bromma som flygplats är det nödvändigt att en jämförelse görs mellan olika alternativ.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet hemställer

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 begär en förutsättningslös utredning beträffande flygplatsfrågan i Stockholmsregionen.

Stockholm den 9 april 1975

På trafikutskottets vägnar

SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Dahlgren (c), Lothigius (m), Lindahl i Lidingö (s), Persson i Heden (c), Hjorth (s), Hugosson (s), Håkansson i Rönneberga (c), Rosqvist (s), Clarkson (m), Östrand (s), Stjernström (c), Sellgren (fp) och fru Ryding (vpk).

Reservation

av herrar Mellqvist (s), Lindahl i Lidingö (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s) och fru Ryding (vpk) som ansett att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

Frågan om betingelserna för Bromma flygplats har varit aktuell sedan

början av 1960-talet, och ställningstaganden har gjorts och restriktioner vidtagits, som inneburit en successiv begränsning av flygverksamheten där.

Utskottet vill erinra om överföringen till Arlanda år 1961 av den internationella linjetrafiken, vidare den successiva överföringen dit – från mitten av 1960-talet – av huvuddelen av den internationella chartertrafiken. Frågan om inrikesflyget behandlades år 1967, när Linjeflyg och SAS ansökte om att få driva inrikestrafik med DC-9 på flygplatsen. Ärendet prövades av regeringen i anslutning till besvär över luftfartsverkets beslut. Efter en ingående prövning kom regeringen till slutsatsen, att trafik med DC-9 skulle medföra allvarliga sanitära olägenheter för omgivningen och att tillstånd ej borde meddelas. I anledning härav flyttade SAS år 1969 ut även sin inrikestrafik till Arlanda. Linjeflyg valde däremot att stanna kvar på Bromma med sina redan vid denna tid omoderna Metropolitan-plan.

Även med ett bibehållande av Metropolitan på Bromma kunde konstateras, att betydande kringliggande områden utsattes för bullerstörningar. Också Linjeflyg stod emellertid inför den absoluta nödvändigheten att på relativt kort tid byta ut sin flygplansflotta. Som resultat av sina överväganden i fråga om lämplig flygplanstyp stannade Linjeflyg för anskaffning av jetplanet Fokker F-28. I framställning till luftfartsverket begärdes att under en försöksperiod få sätta in sådana flygplan i trafiken på Bromma.

Vid prövningen av frågan kunde konstateras, 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 samt att – med bullermattornas olika utseende för de båda flygplanstyperna – de som redan tidigare var de mest störda, dvs. de som bodde närmast flygplatsen, skulle bli utsatta för ökade bullerstörningar.

Vid remissbehandlingen av frågan mötte från olika håll en negativ reaktion till Linjeflygs ansökan. Det gällde då inte bara hos den direkt berörda Stockholms kommun och dess hälsovårdsmyndighet utan även hos de statliga förvaltningsmyndigheterna inom miljö- och planområdena, vilka inte bara motsatte sig F-28-trafik utan även yrkade på att Bromma borde ersättas med en annan flygplats.

Det fanns sålunda – även enligt regeringens mening – starkt grundade sociala skäl för att beakta de uppenbara miljömässiga olägenheterna av fortsatt flygverksamhet på Bromma. Samtidigt måste förutsättningar skapas för Linjeflyg att – på kortare och längre sikt – modernisera och utveckla sin verksamhet så att företaget på ett effektivt sätt kunde sörja för flygförbindelserna mellan landets olika delar och Stockholmsområdet.

Regeringens ställningstagande – utifrån en samlad bedömning av frågan – innebar, att Linjeflyg fick tillstånd att under två och ett halvt år – till december 1975 – bedriva försöksverksamhet med Fokker F-28 på Bromma. Samtidigt intog regeringen den ståndpunkten, att flygverksamheten på Bromma – med den klart begränsade användbarhet som flygplatsen bedömdes ha – så snart som möjligt borde flyttas bort. I enlighet härmed

tillkallades särskilda sakkunniga, som skulle utreda frågan om den fortsatta lokaliseringen av inrikesflyget. Arlanda framstod därvid som ett i hög grad realistiskt alternativ, samtidigt som andra alternativ borde övervägas. Det angavs i direktiven, att verksamheten vid Bromma skulle vara avvecklad senast under år 1978.

De miljömässiga olägenheterna av den under en övergångstid kvarvarande flygtrafiken på Bromma bedömdes vara sådana, att ytterligare restriktioner måste vidtas på flygplatsen. Sådana har också genomförts av luftfartsverket. Sålunda har i princip den hittills kvarvarande utrikes chartertrafiken på Bromma förts över till Arlanda under år 1973, liksom det inrikes charterflyget med jet. Vidare har viss del av taxi- och affärsflyget flyttats bort, liksom det s. k. målflyget och huvuddelen av helikopterverksamheten. Restriktioner har vidare införts i fråga om användningen av flygplatsen, om tillåtna flygplanstyper osv.

Efter regeringens beslut om försöksverksamhet har sedan september 1973 utförts bullermätningar vid Bromma. Resultatet har redovisats i en rapport dagtecknad i juni 1974. Utvärdering av det omfattande materialet pågår. I ett hänseende har slutsatser dock redan dragits av detta. Sålunda ansåg sig miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm med ledning av mätresultaten kunna konstatera, att nattrafiken innebär en sådan sanitär olägenhet för de närboende, att man omedelbart ansett sig böra begära hos luftfartsverket, att flygplatsen stängs för nattrafik, dvs. mellan kl. 22.00 och 06.00. Ett sådant beslut har luftfartsverket sedermera fattat, med verkan från den 1 juli 1975.

Utöver tidigare genomförda begränsningar har sålunda ytterligare långtgående restriktioner fått vidtas. Detta visar enligt utskottet klart, hur olämplig flygplatsen är att hysa ett expanderande flyg. Det är omöjligt att förena de regionpolitiskt betingade önskemålen om en utveckling av flyget med ett envist fasthållande vid en redan nu av miljöskäl kapacitetssvag flygplats.

Utskottet vill erinra om osäkerheten i fråga om möjligheterna för Linjeflyg att efter utgången av nuvarande försöksperiod i december i år kunna fortsätta trafiken på Bromma med F-28 ens i nuvarande begränsade omfattning. Med hänsyn härtill har regeringen i januari i år uppdragit åt luftfartsverket att skyndsamt utreda, hur snart före år 1978 en överflyttning av Linjeflygs verksamhet från Bromma till Arlanda är praktiskt möjlig. Resultatet av utredningen skall redovisas senast den 1 juni i år.

Med detta osäkra perspektiv för Bromma flygplats även på mycket kort sikt har nu Linjeflyg – inför försöksperiodens utgång – kommit in till luftfartsverket med en framställning i vilken begärs att nuvarande begränsning av tillståndet att beflyga Bromma flygplats med F-28 upphävs och att Linjeflyg ges tillstånd att fr. o. m. kommande höst i erforderlig omfattning insätta ytterligare F-28-kapacitet. En första etapp i en anskaffningsplan redovisas, som innebär att fram till februari 1977 skall anskaffas ytterligare fem F-28-plan utöver de tre som redan nu disponeras.

Utskottet är införstått med nödvändigheten av ett så snabbt utbyte av

Metropolitan-planen som möjligt. De utgör med sin otillräckliga passage-rarkapacitet och sina otillfredsställande prestanda en allvarlig driftekonomisk belastning. Detsamma gäller deras höga underhållskostnader i förening med de allt sämre utsikterna, när det gäller att få utfört motoröversyner, anskaffa reservdelar och få tillgång till den speciella bensintyp som används för Metropolitan.

Detta behov av snabb teknisk förnyelse inom Linjeflyg understryker enligt utskottets uppfattning ännu mera vikten av att regeringen har en hög beredskap i fråga om en överföring av Linjeflygs verksamhet till Arlanda.

Utskottet vill erinra om de befogenheter som hälsovårdsnämnden i Stockholms kommun har enligt hälsovårdslagstiftningen att ingripa mot sanitära olägenheter till följd av flygverksamheten på Bromma. Initiativ från hälsovårdsnämndens sida har också – som framgår av det föregående – redan föranlett vissa restriktioner på kort sikt. F. n. pågår en utvärdering av de under försöksperioden gjorda bullermätningarna. Resultatet härav kommer givetvis att påverka hälsovårdsnämndens fortsatta handlande. Hälsovårdsnämnden har hittills ansett sig kunna iaktta en återhållsamhet med hänsyn till den av regeringen klart uttalade avsikten att avveckla Bromma flygplats på ett par tre års sikt. Olägenheterna har därmed – trots deras allvarliga art – kunnat ses som en fråga, vilken under alla förhållanden skulle få en definitiv lösning inom relativt kort tid.

Det är mot den angivna bakgrunden man har att bedöma motionerna 213, 272, 375 och 574, i vilka har yrkats att en utredning begärs rörande möjligheterna att behålla Bromma flygplats. Detsamma gäller motionen 1472, vari hemställs att riksdagen uttalar att Bromma flygplats skall bibehållas. De nyssnämnda motionerna innehåller yrkanden, som innebär att i avvaktan på utredningens resultat flygverksamheten på Bromma får fortsätta. I motionerna 213 och 375 har därjämte yrkats att det nuvarande tillståndet till jettrafik på Bromma förlängs och utvidgas till att omfatta ytterligare ett antal flygplan.

Utskottet finner med hänvisning till vad i det föregående redovisats och anförts alla förutsättningar saknas för en fortsatt utredning av frågan om Brommas bibehållande eller inte. Vad det i stället gäller är att genom en snabb och för Linjeflyg så smidig överföring som möjligt till Arlanda ge Linjeflyg de utvecklingsmöjligheter redan på kort sikt, som är en absolut förutsättning för att landets trafikservice i flyghänseende skall kunna vidmakthållas. Självfallet skall därvid omläggningen genomföras på ett sådant sätt att den berörda personalens intressen väl tillvaratas.

Det kan enligt utskottet finnas anledning att uppehålla sig vid det under riksdagsbehandlingen framförda påståendet att man inom kort skulle få fram nya flygplanstyper med väsentligt lägre bullervärden. Riktigheten i ett sådant påstående skulle då tala för att Bromma kunde leva vidare under överskådlig framtid. Häremot kan – med hänvisning till kvalificerad flygteknisk expertis – anföras att det skett en utveckling av flygplan och motorer under senare

tid men att denna primärt varit inriktad på de mycket stora flygplanen av typen Boeing 747, DC-10 och liknande. Markanta framsteg kan på sikt förvisso också förväntas i fråga om de mellanstora flygplanstyperna, som är aktuella för inrikesflyget. Under de närmaste åren är emellertid sådana framsteg i hög grad osannolika och detta av det skälet, att flygbolagen under de senaste åren gjort mycket betydande investeringar i flygplansflottor av det "mellanstora" slag som Fokker F-28, DC-9 och Boeing 737 representerar. Livslängden av dessa plan kommer att sträcka sig långt in på 1980-talet, och detta förhållande kan förutsättas i sin tur i motsvarande mån skjuta fram i tiden genomslaget på marknaden av mera markerat bullerreducerande konstruktioner.

Under återopande av det anförda vill utskottet avstyrka bifall till de angivna motionerna.

Utskottet vill slutligen beröra några av de regionalpolitiska aspekter som i debatten och under riksdagsbehandlingen anförts som argument emot en bortflyttning från Bromma. Tanken skulle väl vara, att den längre tiden för terminaltransport mellan Arlanda och Stockholm – av den tidigare nämnda ULF-utredningen angiven till ca 25 minuter – skapar en sådan förlängning av den totala restiden, att flygets effektivitet och därmed dess värde ur synpunkten av snabba förbindelser med landets olika delar skulle minska.

Utskottet vill då erinra om den utflyttning till Arlanda som SAS år 1969 gjorde av sin inrikes trafik och som också den var förenad med övergång till jet. Den har definitivt inte inneburit några negativa effekter för företaget. Trots den längre terminaltransporttiden, men givetvis med de kortare flygtiderna, har trafiken kraftigt ökat på de tre linjerna, av vilka väl de till Luleå och Malmö kan betecknas som långa linjer och den till Göteborg som medellång.

Ser man på Linjeflyg skall även för dess del en överflyttning till Arlanda vara förenad med en allmän övergång till jet. Det innebär att mot den längre tiden för terminaltransport på beräknade 25 minuter skall ställas den restidsvinst som uppstår med det snabbare Fokker-planet. Ser man på restidsvinsten i förhållandet mellan ett Metropolitan-plan knutet till Bromma och ett Fokker-plan knutet till Arlanda blir flygrestidsvinsten i åtskilliga fall sådan att den mer än väl kompenserar den längre terminaltransporttiden och att i ett par medelkorta relationer förlängningen av den totala restiden begränsas till 5 à 10 minuter. Strävandena bör givetvis i fortsättningen inriktas på att genom rationella transportlösningar förkorta terminalresorna till och från Arlanda.

Det anförda tar enbart hänsyn till det direkt på Stockholm inriktade resandet. Man har emellertid också att beakta de tids- och bekvämlighetsvinster som uppstår i de många fall, då i Stockholm anknytning söks med de av SAS trafikerade inrikeslinjerna eller med de internationella relationerna. Uppenbarligen skulle en centralisering av allt inrikesflyg till en flygplats, som dessutom redan har hand om den internationella trafiken,

erbjuda mycket betydande fördelar. I fråga om flera av de kortväga relationer som Linjeflyg trafikerar är huvuddelen eller en betydande del av antalet resenärer genomgångsresenärer.

Sammanfattningsvis vill utskottet uttala att med en ändrad lokalisering av Linjeflygs verksamhet i förening med en väsentlig teknisk och ekonomisk standardförbättring hos Linjeflyg de regionalpolitiska aspekterna blir väl tillgodosedda samtidigt som ett för Stockholmsområdet mycket väsentligt miljöproblem kan lösas.

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet

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

