

Regeringens proposition

1980/81:30

om Bromma och Arlanda flygplatser m. m.

beslutad den 16 oktober 1980.

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

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen redovisas regeringens ställningstagande till luftfartsverkets besvär över koncessionsnämndens för miljöskydd beslut om villkoren för fortsatt trafik på Bromma flygplats.

Regeringen har med viss förlängd övergångstid fastställt koncessionsnämndens beslut att trafiken med Linjeflyg Fokker F-28 skall upphöra på Bromma. Efter den 1 juli 1985 skall de flygplan som trafikerar flygplatsen vara minst ca 7 dBA tystare än nuvarande Fokker F-28. Under övergångstiden skall Linjeflyg vidta åtgärder på kort sikt som bl. a. dämpar bullret med minst 3 dBA och minskar avgasutsläppen. Bullerdämpningen skall vara genomförd senast vid årsskiftet 1981/82.

Beslutet innebär att Linjeflyg senast den 30 juni 1985 antingen kan flytta ut sin verksamhet till Arlanda eller skaffa nya, tystare flygplan för fortsatt trafik på Bromma. Linjeflyg kan också välja att flytta ut delar av sin trafik till Arlanda och fortsättningsvis bedriva viss trafik på Bromma med bullerdämpade flygplan. Beslut härom skall fattas senast vid utgången av nästa år.

Regeringens utgångspunkt för ställningstagandet till flygplatsfrågan i Stockholmsregionen är att Bromma flygplats med hänvisning framför allt till kapacitetsförhållanden samt ekonomiska och regionalpolitiska skäl bör behållas för kombinerat inrikes- och allmänflyg. Det huvudsakliga skälet till den förlängda övergångstiden är att det inte är ekonomiskt försvarbart att på kort sikt överföra Linjeflygs verksamhet till en provisorisk inrikesterminal på Arlanda. Med den förlängda övergångstiden kan bl. a. vissa luftfartspolitiska och för transportförsörjningen i övrigt väsentliga frågeställningar belysas ytterligare.

Regeringens beslut innebär slutligen att vissa säkerhetsinvesteringar måste göras på Bromma samt att planeringsarbetet för en ny inrikesterminal på Arlanda fortsätter.

I propositionen redovisas också förslag till en regeringsöverenskommelse mellan Sverige och Danmark angående flygtrafikledningstjänsten i Öresundsområdet.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1980-10-16

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Bohman, Wikström, Friggebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelsohn, Danell, Petri, Eliasson.

Föredragande: statsrådet Adelsohn

Proposition om Bromma och Arlanda flygplatser m. m.

1 Inledning

Bromma flygplats* togs i bruk för reguljär flygtrafik år 1936. År 1947 övergick huvudmannaskapet för flygplatsen till staten enligt avtal mellan staten och Stockholms stad. Avtalet, som godkändes av riksdagen (prop. 1946:378, SU 1946:306, rskr 1946:569), innebär i huvudsak att Stockholms stad till staten för en tid av 50 år, räknat från den 1 januari 1947 till den 31 december 1996, upplåter nyttjanderätten till Bromma flygplats att användas såsom av staten förvaltd flygplats för allmänt bruk. Om staten nedlägger flygplatsen före den avtalade tidens utgång skall nyttjanderätten upphöra. Som ersättning för upplåtelsen av flygplatsområdet upplåter staten till Stockholms stad med nyttjanderätt under motsvarande tid två områden på Ladugårdsgärde att användas som friluftsområden.

Bromma flygplats har två start- och landningsbanor, en huvudbana och en tvärbana. Huvudbanan har en nominell banlängd av 2 017 m. Banan används för starter och landningar i båda riktningarna och är utrustad med belysnings- och instrumentlandningshjälpmedel. Tvärbanan är drygt 1 200 m lång och saknar instrumentlandningshjälpmedel. Endast mindre flygplan kan använda denna bana.

Bromma flygplats är landets mest trafikerade flygplats med avseende på antalet starter och landningar. Totalt uppgick antalet flygplansrörelser (starter och landningar) till ca 110 000 år 1979. Härav svarade Linjeflygs (LIN) Fokkertrafik för ca 32 000 rörelser och den övriga inrikes regelbundna luftfarten med mindre flygplan för drygt 9 000 rörelser. Antalet ankommande och avresande passagerare på Bromma år 1979 var närmare 2 miljoner.

*För en fullständig redovisning av utvecklingen under de senaste åren av flygplatsfrågan i Stockholmsområdet hänvisas till prop. 1977/78:29.

Förutom Linjeflyg använder ett 10-tal bruksflygföretag, åtta större eller mindre verkstadsföretag, åtta flygskolor och två flygklubbar. Bromma som bas. Vid årsskiftet 1979/80 uppgick antalet på Bromma baserade flygplan till ca 200 vartill kommer LIN:s 13 tunga transportflygplan. Viss del av den helikopterverksamhet med tillhörande verkstadsanläggningar som bedrivs av Ostermans Aero AB är sedan år 1979 baserad på Bromma.

Arlanda flygplats öppnades för trafik år 1960. Flygplatsen drivs av luftfartsverket och är utbyggd med två start- och landningsbanor. Den nord/sydliga banan är 3 300 m lång och utrustad med belysnings- och instrumentlandningshjälpmedel i båda riktningarna. Den öst/västliga landningsbanan, som är 2 500 m lång, har ban- och inflygningsbelysning i båda riktningarna. Instrumentlandningshjälpmedel finns endast för landning mot väster. Landningar mot öster och starter mot väster på den öst/västliga banan får med hänsyn till bullerstörningar i Märsta-Sigtunaområdet ske endast när vindförhållandena gör detta nödvändigt.

Den 1 november år 1976 togs den nya utrikesterminalen – Arlanda International – i bruk. Den nya terminalbyggnaden utnyttjas för all utrikes linjefart och chartertrafik. I anslutning till terminalbyggnaden finns också uppställningsplatser för 5–7 mindre flygplan. På flygplatsen finns därutöver den tidigare utrikesterminalen, numera ombyggd till inrikesterminal för Scandinavian Airlines System (SAS), den tidigare charterterminalen, ett stort antal byggnader som utnyttjas för de olika driftfunktionerna samt hangar- och verkstadsbyggnad för SAS. Dessutom finns särskilda byggnader och anläggningar uppförda för flygfraktverksamhet, catering och bränsleför-sörjning m. m.

SAS använde tidigare en provisorisk terminalbyggnad för sin inrikestrafik. Trafikutvecklingen medförde att denna byggnad blev otillräcklig. I stället för att utöka kapaciteten i SAS gamla inrikeshall byggdes den tidigare utrikesterminalen, i avvaktan på slutligt beslut om inrikesflygets lokalisering i Stockholmsregionen, om till inrikesterminal för SAS. En bidragande orsak härtill var också att den provisoriska inrikesterminalens lokalisering hindrade ett rationellt utnyttjande av Arlanda International. För SAS behov är nuvarande inrikesterminal tillräcklig under överskådlig tid.

Efter Bromma är Arlanda landets mest trafikerade flygplats. År 1979 uppgick antalet flygplansrörelser till närmare 100 000 varav trafiken med tunga flygplan (över 5 700 kg) svarade för närmare 80 %. Antalet passagerare på Arlanda var totalt 4,7 miljoner.

Arlanda trafikeras – förutom av SAS – av ett 40-tal internationella linje- och charterflygföretag. Någon allmänflygverksamhet är inte lokaliserad till Arlanda.

Utöver trafikflygplatserna Arlanda och Bromma – dvs. de som kan användas för instrumentflygverksamhet – finns inom Stockholmsregionen ytterligare ett antal civila och militära flygplatser. Till de civila flygplatserna hör bl. a. Skå-Edeby och Vängsö med banlängder varierande mellan 600–900

m. Flygplatserna utnyttjas på grund av sin standard och utrustning endast för allmänflyg under visuella väderförhållanden. Militära flygplatser, med begränsad civil användning, finns i Barkarby och Tullinge.

Frågan om betingelserna för fortsatt trafik på Bromma flygplats och därmed även flygplatsfrågan i Stockholmsregionen har sedan mitten av 1950-talet aktualiserats vid flera tillfällen.

Efter det att Arlanda flygplats tagits i bruk överfördes år 1962 all utrikes linjefart från Bromma till Arlanda och successivt från mitten av 1960-talet även den internationella chartertrafiken. Frågan om inrikesflygets lokalisering i Stockholmsregionen behandlades år 1968 när LIN och SAS hos luftfartsverket ansökte om att få driva inrikestrafik med jetflygplanet DC-9-20 på Bromma. Med hänvisning till miljöaspekterna beslutade regeringen att inte tillåta trafik med DC-9 på Bromma. Med anledning härav flyttade SAS år 1969 ut även sin inrikestrafik till Arlanda.

Frågan om inrikesflygets lokalisering prövades på nytt år 1972 i samband med att LIN hemställde hos luftfartsverket att successivt få byta ut de föråldrade Metropolitanplanen mot modernare och effektivare jetflygplan. Efter besvär prövades frågan av regeringen. LIN fick tillstånd att under två och ett halvt år – till utgången av december 1975 – bedriva försöksverksamhet på Bromma med jetflygplanet Fokker F-28. Samtidigt tillkallades särskilda sakkunniga – ULF (utredningen för lokalisering av flygverksamheten i Stockholmsområdet) – för att utreda frågan om den fortsatta lokaliseringen av inrikesflyget i Stockholmsregionen.

I syfte att minska olägenheterna av flygtrafiken på Bromma överfördes under år 1973 bl. a. den återstående utrikes chartertrafiken till Arlanda. Även viss del av det s. k. allmänflyget flyttades bort från Bromma. Efter fortsatta bullermätningar av miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholms kommun beslöt luftfartsverket, efter samråd med bl. a. hälsovårdsnämnden, att Bromma flygplats av miljöhänsyn fr. o. m. den 1 juli 1975 skall hållas stängd nattetid (22.00–06.00).

År 1976 tillkallades en särskild utredare med uppgift att överväga förutsättningarna för att i någon form bibehålla Bromma flygplats, den s. k. Brommautredningen. Utredningen skulle enligt sina direktiv samråda med Stockholmsregionens allmänflygutredning, som tillkallades år 1975, med uppgift att behandla frågan om allmänflygets framtida lokalisering i Stockholmsregionen.

Riksdagen uttalade år 1977 i anledning av prop. 1977/78:29 (TU 1977/78:9, rskr 1977/78:101) om flygplatsfrågan i Stockholmsregionen, m. m. att det med hänvisning till framför allt kapacitetsförhållanden samt ekonomiska och regionalpolitiska skäl är synnerligen önskvärt att Bromma flygplats även på sikt behålls för kombinerat inrikes- och allmänflyg. Enligt riksdagens beslut skulle staten ta upp överläggningar med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting för att i detalj klarlägga förutsättningarna för linjetrafik på Bromma, vilken trafik som kan accepteras från sanitär synpunkt och den

takt i vilken sådan trafik kan introduceras samt finansierings-, mark- och markkommunikationsfrågorna.

Med hänvisning till riksdagens beslut att bifalla propositionen 1977/78:29 uppdrog regeringen den 22 december 1977 åt luftfartsverket att snarast utarbeta en detaljerad dispositions- och utbyggnadsplan för Bromma som inrikes flygplats. För att behålla handlingsfriheten vad gäller inrikesflygets permanenta lokalisering fick verket också i uppdrag att utarbeta det slutliga förslag till dispositionsplan för Arlanda flygplats som behövs för en överföring på kort eller längre sikt till Arlanda av den inrikes linjetrafiken på Bromma. Luftfartsverket redovisade i juni 1979 en dispositions- och utbyggnadsplan för Bromma flygplats.

Med hänsyn till att en upprustning av Bromma flygplats skulle innebära vissa investeringar bedömde luftfartsverket det nödvändigt att erhålla det skydd mot ingrepp i verksamheten på Bromma flygplats som ett beslut i koncessionsnämnden för miljöskydd innebär.

Inom ramen för överläggningarna mellan staten och de lokala och regionala intressenterna om förutsättningarna för fortsatt linjetrafik på Bromma ansökte därför luftfartsverket i maj 1978 hos koncessionsnämnden för miljöskydd om tillstånd till drift av Bromma flygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och för allmänflyg.

Koncessionsnämnden lämnade den 13 juli 1979 luftfartsverket tillstånd att i enlighet med vissa särskilda villkor driva Bromma flygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och för allmänflyg. För tillståndet gäller bl. a.

(1) trafik med Fokker F-28 skall upphöra senast vid utgången av juni 1981,

(2) ljudemissionen från de flygplan som trafikerar flygplatsen från denna tidpunkt vara minst 9 dBA lägre än den som avges från Fokker F-28 Mk 4000 samt

(3) ljudnivån kring flygplatsen beräknad enligt FBN-metoden från den 30 juni 1981 i vad beror på flygverksamheten och vad gäller FBN* 55 och 65 dBA ej får överskrida det av luftfartsverket redovisade trafikfallet 4.

Den 14 september 1979 anförde luftfartsverket besvär över koncessionsnämndens beslut. Verket konstaterar att koncessionsnämndens beslut innebär att nämnden lämnat luftfartsverket tillstånd enligt miljöskyddslagen att driva Bromma flygplats som trafikflygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och för allmänflyg.

De särskilda villkor som nämnden fastställt för den fortsatta verksamheten på Bromma flygplats är emellertid enligt luftfartsverket restriktiva och svåra att tillämpa. Vad gäller kravet på en sänkning av ljudemissionen med 9 dBA har nämnden utgått från värdena för flygplansprojektet JET 1 som luftfartsverket angett som exempel på flygmaterielutvecklingen i sin ansökan till

*Mått på bullerstörningar beräknat enligt flygbullernivåmetoden (FBN-metoden). Måttenhet är den dygnsekivalenta ljudnivån i dBA.

koncessionsnämnden. Studier av flygmaterielutvecklingen visar emellertid att projektet inte kommer att förverkligas samt att på marknaden tillgängliga transportflygplan med något undantag inte uppfyller de av koncessionsnämnden angivna kraven på ljudemission.

Luftfartsverket anser att de svenska emissionskraven måste följa de internationella kraven eftersom svenska företag är helt beroende av den flygmateriel som serietillverkas utomlands. Möjligheterna att använda Bromma flygplats för inrikes linjefart är sålunda beroende av att svenska flygföretag har möjlighet att anskaffa materiel som serietillverkas i utlandet enligt internationellt godtagna och av den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) i Annex 16 fastlagda emissionsbestämmelser. Luftfartsverket yrkar därför att nämndens villkor i detta avseende ändras till att motsvara de av ICAO år 1978 fastställda kraven för nytillverkade transportflygplans miljövårdighet. Dessa normer gäller flygplan som certifieras efter den 6 oktober 1977 (Bestämmelser för civil luftfart BCL-M 2.2; 1979-02-01). Verket hemställer också att regeringen prövar vad LIN, i en skrivelse till luftfartsverket, anfört i ärendet.

2. Regeringens beslut i anledning av luftfartsverkets besvär över koncessionsnämndens för miljöskydd beslut i Brommärendet

Regeringen avgjorde den 9 oktober 1980 besvären över koncessionsnämndens beslut. Inledningsvis konstaterar regeringen att den nuvarande flygtrafiken på Bromma ger upphov till bl. a. oacceptabla bullerstörningar. I likhet med koncessionsnämnden anser dock regeringen att Bromma under vissa villkor även i fortsättningen kan användas för sitt nuvarande ändamål som trafikflygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och för allmänflyg. Då de alldeles övervägande bullerstörningarna orsakas av jetflygplanen och då främst av LIN:s flotta av Fokker F-28, anser regeringen att trafiken med denna flygplanstyp snarast måste upphöra. Regeringen bedömer det dock inte möjligt att från teknisk och ekonomisk synpunkt avveckla Fokkertrafiken på Bromma inom den av koncessionsnämnden angivna tidsramen. Enligt regeringens mening bör Fokkertrafiken upphöra snarast dock senast den 30 juni 1985. Regeringen kräver att de flygplan som skall trafikera Bromma efter denna tidpunkt skall ha en bullernivå, som ligger minst ca 7 dBA under Fokkerplanets bullernivå.

De handlingsalternativ LIN har är att antingen flytta linjefarten till Arlanda eller att fortsätta sin verksamhet på Bromma med ett tystare flygplan än Fokker F-28. En tredje möjlighet är att Fokkertrafiken flyttas till Arlanda men att en viss del av linjefarten även fortsättningsvis bedrivs från Bromma med miljömässigt godtagbara flygplan. Med hänsyn till den tid som behövs för att genomföra de olika alternativen innebär regeringens beslut att LIN måste fatta beslut i denna fråga senast omkring årsskiftet 1981/82.

För att om möjligt tidigarelägga avvecklingen av Fokkertrafiken har

regeringen uppdragit åt luftfartsverket att undersöka vilka tekniska och ekonomiska förutsättningar som finns att senast den 1 juli 1984 upphöra med denna trafik. Dessutom har regeringen som ytterligare villkor föreskrivit bl. a. att sådana åtgärder skall vidtas att Fokker F-28 vid 1981 års utgång skall vara minst 3 dBA tystare än f. n. samt att åtgärder vidtas för att minska utsläppen av oförbrända kolväten från Fokker F-28.

3 Föredragandens överväganden

Flygets betydelse i det totala transportsystemet och för samhällsutvecklingen i stort har successivt ökat. Detta sammanhänger med en rad olika faktorer såsom den allmänna höjningen av den ekonomiska standarden, befolknings- och bebyggelseutvecklingen samt strukturförändringar inom näringsliv och förvaltning.

Med tanke på Sveriges beroende av utrikeshandeln är ett väl fungerande flyg ett nödvändigt hjälpmedel i kontakterna mellan svenskt näringsliv och omvärlden. Flyget har också stor betydelse för turismens utveckling. Den tidsvinst och de ökade resmöjligheter inrikesflyget erbjuder enskilda människor, förvaltning och näringsliv är för vårt land av största betydelse. Tillgången på snabba persontransporter är en avgörande förutsättning för ett väl fungerande näringsliv och en effektiv förvaltning. De regionalpolitiska strävandena förutsätter vidare att avlägsna regioner har tillgång till snabba transporter så att industri och förvaltning kan bedriva sin verksamhet på i stort sett samma villkor som de mer centralt belägna regionerna. Privatresenärerna har också behov av snabba transportalternativ. Ett exempel på detta är den mycket snabba utveckling som inrikesflyget genomgått under senare år.

Den civila luftfarten har utvecklats mycket snabbt under senare år, inte bara i Sverige utan också internationellt. Den hittillsvarande snabba utvecklingen har varit möjlig tack vare flygets höga transporteffektivitet främst över långa avstånd. Antalet avresande passagerare från de statliga flygplatserna har sedan 1960-talet ökat med i genomsnitt 9–10 % per år. Antalet starter och landningar (flygplansrörelser) har under samma period ökat med 3–5 % per år. Den lägre ökningen för antalet flygplansrörelser beror på utvecklingen mot större flygplan med ökad passagerarkapacitet.

På de svenska flygplatserna förväntas under perioden fram till år 1990 enligt luftfartsverkets prognos från år 1979 antalet passagerare i den inrikes och utrikes linjefarten att öka med i genomsnitt ca 7 % per år. Antalet passagerare i utrikes charter beräknas öka med ca 6 % per år. Antalet landningar i inrikes trafik bedöms under samma period öka med ca 5 % per år och i utrikes trafik med ca 3 % per år. Mot bakgrund bl. a. av den osäkerhet som f. n. råder om trafikutvecklingen kommer luftfartsverket att göra en översyn av trafikprognoserna under första halvåret 1981.

Bromma flygplats är av central betydelse för landets flygtransportförsörj-

ning. Totalt uppgår antalet inrikespassagerare till drygt 3 milj. Antalet ankommande och avresande passagerare vid Bromma är ca 2 milj. Detta är en följd av att Stockholm är centrum för många väsentliga samhällsfunktioner samtidigt som decentraliseringssträvandena medfört ett successivt ökat interregionalt kontaktbehov. De nya lågprissystemen på SJ och inrikesflyget har stimulerat det kollektiva resandet och skapat förväntningar på goda kommunikationer inte minst till och från Stockholm. Den offentliga förvaltningen och näringslivet är därför allvarligt oroade för att en utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda skall skapa stora svårigheter i det nödvändiga kontaktarbetet med Stockholm. I skrivelser till regeringen har bl. a. flera länsstyrelser understrukit att det är av största vikt för den regionala utvecklingen att Bromma behålls som inrikesflygplats. Länsstyrelserna framhåller bl. a. att bullerkraven för fortsatt flygtrafik på Bromma måste utformas så att LIN får ett rimligt rådrum för att genomföra ett byte av flygplanstyp på ett från trafiksynpunkt försvarligt sätt.

Med hänsyn till den stora tyngd som Stockholmsregionen har i det inrikes flygnätet är det enligt min mening av största betydelse att flygplatsfrågorna i regionen löses på ett för hela landet tillfredsställande sätt. Det gäller att med hänsyn till de restriktioner och krav som följer av främst ekonomiska och miljömässiga hänsyn finna den flygplatslösning som är bäst för landets inrikes flygtransportförsörjning. Stor hänsyn måste därvid tas till flygbolagens krav på rimliga arbetsförutsättningar samtidigt som flygsäkerhetskraven uppfylls.

Jag vill mot den här bakgrunden understryka att flygplatsfrågan i Stockholmsregionen enligt min uppfattning inte enbart är en lokal fråga utan framför allt en fråga av nationellt intresse. Vid avvägningen mellan olika intressen måste naturligen bl. a. olika miljömässiga skäl väga tungt.

Inom luftfarten finns liksom inom många andra samhällssektorer motstridiga intressen. Som en följd härav är det inte förvånande att flygplatsers verksamhet och hithörande lokaliseringsfrågor ofta leder till debatt. Krav ställs på ett tätt nät av flygplatser med bl. a. reguljär trafik. Flygplatserna skall ligga centralt. Transporterna såväl i luften som på marken skall vara snabba, säkra, billiga och bekväma. Flygplanen skall vara miljövänliga. Det är självklart att de olika kraven inte alltid går att förena.

Under senare år har miljöskyddsaspekterna tillmätts allt större betydelse vid beslut som rör samhällsutvecklingen. Även inom luftfartssektorn har miljöaspekterna fått en allt större tyngd, vilket bl. a. är en följd av flygtrafikens snabba utveckling och den nödvändiga övergången till jetflygplan. Ett fortsatt hänsynstagande till miljöaspekterna i samband med beslut som rör samhällsutvecklingen och därmed också luftfarten är självklart. När det gäller flyget måste man även ta hänsyn till den internationella utvecklingen där man alltmer börjat beakta miljöfaktorerna. Detta har påverkat normgivningen och tvingat fram mycket dyrbara forskningsprojekt för att reducera bullret från flygplanen. De snabbt ökade priserna på

flygbränsle har inneburit en ökad medvetenhet hos flygbolagen om behovet att spara energi. Successivt kommer därför nya och mer bränsleeffektiva flygplanstyper att tillföras marknaden. Detta utvecklingsarbete innebär också att mindre bullrande flygplan kommer att produceras inom en nära framtid eftersom den teknik som används för att minska bränsleförbrukningen också leder till att bulleravgivningen minskar i betydande utsträckning.

Ett intensivt utvecklingsarbete pågår sålunda för att få fram energisnåla och mindre bullrande flygplan.

Med hänsyn till att vi här i landet är hänvisade till att anskaffa flygplan som tillverkas med de internationella bestämmelserna som grund anser jag – även om jag är starkt medveten om angelägenheten av att minska bulleremissionerna från flygtrafiken – att vi inte kan bortse från de internationellt gällande emissionsnormerna när vi bedömer möjligheterna att komma till rätta med störningar från flygtrafiken.

Riksdagen uttalade i december 1977 med anledning av prop. 1977/78:29 om flygplatsfrågan i Stockholmsregionen m. m. att, med hänvisning till framför allt kapacitetsförhållanden samt ekonomiska och regionalpolitiska skäl, bör Bromma flygplats behållas för kombinerat inrikes- och allmänflyg. I fråga om kapacitetsförhållandena konstaterades att redan i dag behövs två trafikflygplatser i Stockholmsregionen. Även om Brommamarken har ett värde för annat ändamål än flyg är det enligt min uppfattning lättare att finna alternativ mark för t. ex. bostadsändamål än för flygplatsändamål. Jag finner ingen anledning att på nytt redovisa de argument som låg till grund för riksdagens beslut år 1977 utan hänvisar i detta avseende till propositionen och trafikutskottets uttalande.

Utvecklingen under de två senaste åren har ytterligare förstärkt behovet av att behålla Bromma flygplats. Det gäller såväl trafikutvecklingen som de allmänna ekonomiska förutsättningarna. Linjeflyg har sålunda under de två senaste åren ökat sin passagerarvolym med mer än 50 %. Det mycket ansträngda ekonomiska läget för stat och kommuner, gör det synnerligen angeläget att begränsa utgifterna. Jag vill understryka att inte bara de kortsiktiga utan framför allt de långsiktiga trafikala och ekonomiska effekterna av olika lokaliseringalternativ måste beaktas vid ställningstaganden till verksamheten vid Bromma och Arlanda flygplatser.

Som underlag för de ekonomiska bedömningarna vill jag redovisa de kostnader som enligt luftfartsverkets och LIN:s senaste bedömningar skulle bli en följd av en utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda under andra hälften av år 1982, dvs. så snart som det är praktiskt möjligt, resp. av ett bibehållande av LIN:s verksamhet på Bromma.

Luftfartsverket bedömer verkets investeringsbehov under de närmaste två decennierna till ca 675 milj. kr. på Bromma och till närmare 1 miljard på Arlanda, varav ca 70 milj. kr. för en provisorisk utbyggnad av det nuvarande inrikesområdet. Investeringarna på Bromma är av såväl säkerhets-, kapaci-

tets- som standardkaraktär, medan investeringarna på Arlanda – huvudsakligen ett nytt inrikesområde och en tredje landningsbana – uteslutande är av kapacitetskaraktär.

Den nuvarande inrikeshallen på Arlanda skulle endast under en begränsad tidsperiod kunna rymma både SAS och LIN:s trafik. Det gäller inte bara utrymmena för passagerarna som snabbt skulle ha blivit otillräckliga utan också rampen, dvs. området utanför terminalbyggnaden för uppställning av flygplan och anknytande taxibanor. Enligt flygbolagen är anläggningens kapacitet otillräcklig redan från LIN:s inflyttning medan luftfartsverket anser att kapacitetstaket nås under 1985–1990.

Enligt luftfartsverkets beräkningar av bankapaciteten skulle en utflyttning av LIN:s trafik innebära att behov uppstår av en tredje bana på Arlanda i början av 1990-talet. Denna investering, som nu beräknas till ca 330 milj. kr., kan betraktas som en tidigareläggning av en eljest nödvändig investering. Behovet av en tredje bana uppstår dock inte förrän några årtionden in på 2000-talet om LIN:s trafik bibehålls på Bromma.

Av sammanställningen nedan framgår det investeringsbehov för luftfartsverket som föreligger vid en lokalisering av LIN:s trafik till Bromma alternativt Arlanda.

Tidsperiod	1980–1985	1986–1990	1991–	Summa
LIN på Bromma	85*	210	380	675
LIN på Arlanda	330**	300	330	960

* Härav svarar flygsäkerhetsinvesteringarna för ca 70 milj. kr.

** Varav i omedelbara investeringar ca 70 milj. kr.

Vid en utflyttning till Arlanda måste dessutom LIN göra investeringar för drygt 100 milj. kr. Dessa investeringar avser främst en ny hangar. Vidare bedömer LIN att de årliga drift- och kapitalkostnaderna på Arlanda ökar med ca 45 milj. kr. samt att intäkterna utan motsvarande kostnadsminskningar minskar med 60–70 milj. kr. som följd av trafikbortfall. LIN bedömer det inte möjligt att kompensera sig för en sådan resultatförsämring. Vid en utflyttning till Arlanda uppkommer också vissa kostnadsökningar för samhället i övrigt och för passagerarna bl. a. i form av förlängda restider. En samlokalisering av allt inrikesflyg till Arlanda skulle dock sannolikt ge vissa besparingar. Besparingarna är emellertid betydligt mindre än kostnadsökningarna för passagerarna och för samhället i övrigt.

Med hänvisning bl. a. till att viss osäkerhet råder om utbyggnadernas omfattning och takt, vill jag i det här sammanhanget nöja mig med att konstatera att Brommaalternativet för luftfartsverket, LIN och trafikanterna långsiktigt ställer sig ekonomiskt klart fördelaktigare än Arlandaalternativet. Det förtjänar också nämnas att luftfartsverket uppgivit att möjligheterna att begränsa investeringarna är störst avseende Bromma och då främst de s. k. standardinvesteringarna.

Regeringen har vid sitt ställningstagande till besvären över koncessionsnämndens beslut gjort en avvägning mellan å ena sidan intresset att från miljösynpunkt snarast avveckla Fokkertrafiken och å andra sidan möjligheterna att från teknisk och ekonomisk synpunkt verkställa denna avveckling. Jag vill nu närmare redovisa de tekniska och ekonomiska överväganden som ligger till grund för regeringens ställningstagande att låta LIN – med bullerreducerade flygplan – under en övergångstid fortsätta att trafikera Bromma. Som framgått är det i och för sig möjligt att överföra LIN:s verksamhet från Bromma till Arlanda hösten 1982. En sådan åtgärd skulle emellertid bl. a. föra med sig mycket stora kostnader och operativa problem.

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 därför inte normal ekonomisk utnyttning av det nedlagda kapitalet. Vid ett eventuellt beslut nu 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.

För egen del anser jag det inte vara ekonomiskt försvarbart att genomföra investeringar med en så kort livslängd samtidigt som inrikesområdets kapacitet och operativa förutsättningar i övrigt inte medger att inrikestrafiken kan bedrivas under acceptabla förhållanden. Rimliga operativa och kapacitetsmässiga förutsättningar är med hänsyn till de nackdelar som en flyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda innebär särskilt angelägna.

En omedelbar utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda skulle också medföra stora svårigheter för bolaget att upprätthålla en tillfredsställande transportförsörjning. Det skulle sannolikt bli nödvändigt att kraftigt begränsa eller helt upphöra med trafiken på vissa stationer, bl. a. Sundsvall/Härnösand, Jönköping, Karlstad och Borlänge. Även trafiken på andra stationer där trafikunderlaget i dag är svagt, t. ex. Kristianstad, skulle sättas i fråga.

En viss trafikminskning i kombination med väsentligt högre kostnader som följd av en snabb utflyttning skulle få allvarliga konsekvenser för bolaget. Det folkflyg som successivt har växt fram skulle äventyras. Jag vill också erinra om det samband som f. n. finns mellan trafiken på LIN:s s. k. sekundärnät, de s. k. matarlinjerna, och inrikesflygets ekonomiska bärkraft. Matarlinjerna utgörs bl. a. av Gällivare-Luleå och Kramfors-Sundsvall/Härnösand.

Ytterligare skäl för att medge trafik med de bullerdämpade Fokkerplanen

längst t. o. m. den 30 juni 1985 är att tidigast vid den tidpunkten kan enligt luftfartsverket ett nytt inrikesområde vara klart för inflyttning på Arlanda. Detta förutsätter att planeringsarbetet fortsätter utan avbrott och att slutligt beslut fattas vid årsskiftet 1981/82. Jag anser det angeläget att en eventuell utflyttning sker så snart som möjligt. Luftfartsverket har därför fått i uppdrag att utreda de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för en avveckling av Fokkertrafiken senast den 30 juni 1984.

Tidpunkten den 30 juni 1985 har också valts med utgångspunkt från att det skall finnas rimliga tekniska och ekonomiska förutsättningar för LIN att byta ut Fokkerplanen mot minst ca 7 dBA tystare flygplan och därmed fortsätta trafiken på Bromma. Ett beslut vid årsskiftet 1981/82 om fortsatt trafik på Bromma förutsätter dock att LIN kan lämna bindande garantier för byte av sin flygplansflotta, t. ex. i form av ett leveransavtal, till flygplan som uppfyller regeringens långsiktiga miljökrav. Om sådana garantier inte kan ges bör arbetena med att anpassa Arlanda flygplats för LIN:s trafik påbörjas omedelbart. Några ytterligare investeringar på Bromma kommer därmed inte att göras vilket utesluter trafik med flygplan av Fokker F-28:s storlek efter den 1 juli 1985.

Enligt min uppfattning är det utomordentligt väsentligt för samhällsekonomin och för transportförsörjningen att LIN under en begränsad övergångstid får fortsätta att använda de modifierade Fokkerplanen på Bromma. Väsentligt i detta sammanhang är att inga investeringar görs på Arlanda som efter en mycket kort användningstid inte har något alternativvärde. De investeringsmedel – ca 70 milj. kr. – som skulle behöva avsättas för åtgärder i nuvarande inrikesområde på Arlanda vid en omedelbar utflyttning kan därmed användas för andra mera långsiktiga ändamål. Den föreslagna handlingslinjen är bäst inte enbart från ekonomisk och trafikmässig synpunkt utan innebär också att de som bor kring Bromma och landets övriga 20 inrikesflygplatser med Fokkertrafik snabbt får del av den miljöförbättring som erhålls genom att de nuvarande Fokkerplanen görs tystare.

Jag har tidigare konstaterat att det redan i dag enligt riksdagens och regeringens bedömning behövs två trafikflygplatser i Stockholmsregionen. Mot den bakgrunden är det angeläget att klargöra hur Arlanda och Bromma tillsammans på sikt bör utnyttjas rationellt, dvs. under godtagbara miljöförhållanden tillgodose kraven på bra förbindelser till och från Stockholm. Nu gällande markupplåtelseavtal angående bl. a. Bromma flygplats mellan Stockholms kommun och staten löper vidare ut den 31 december 1996. Det är enligt min mening angeläget att förutsättningarna för inrikes- och allmänflyget i Stockholmsregionen på längre sikt klaras ut. Luftfartsverket bör därför få i uppdrag att i samråd med Stockholms läns landsting, Stockholms kommun och andra berörda intressenter närmare klarlägga förutsättningarna för hur det långsiktiga flygplatsbehovet i Stockholmsregionen skall tillgodoses. Förslag till nytt markupplåtelseavtal för Bromma bör därvid också utarbetas. Med hänsyn till allmänflygets betydelse från dimensione-

ringssynpunkt bör även denna typ av luftfart, som dock enligt gällande luftfartspolitiska riktlinjer är en kommunal eller enskild angelägenhet, övervägas i sammanhanget.

Slutligen bör, med utgångspunkt från alternativa sammansättningar av den framtida trafiken på Bromma – en kombination av inrikestrafik och allmänflyg – det ekonomiska ansvaret för investeringar i och drift av flygplatsen övervägas.

Berörda kommuner har från tid till annan förordat att Bromma flygplats bör användas för annat än flygändamål. För egen del utgår jag ifrån, vilket även bör vara en utgångspunkt för luftfartsverket i dess utredningsuppdrag, att de merkostnader för luftfarten som skulle bli följden av en nedläggning av Bromma och anläggande av en ny flygplats skall bäras av berörda kommuner.

Inom ramen för utredningsuppdraget bör även möjligheterna att förbättra markkommunikationerna till Bromma och Arlanda prövas. I denna fråga bör verket även samordna sitt arbete med den s. k. Stockholmsutredningen (K 1980:2).

Luftfartsverket bör redovisa resultatet av sitt arbete senast den 1 oktober 1981. Genom att regeringen nu tagit ställning i miljöfrågan och som följd av det redovisade uppdraget till luftfartsverket finns det enligt min mening inga skäl för att återuppta de tidigare nämnda överläggningarna om förutsättningarna för linjetrafik på Bromma.

Enligt min mening är lokaliseringen av inrikesflyget i Stockholmsregionen en viktig luftfartspolitisk fråga. En sådan fråga bör därför avgöras med utgångspunkt i långsiktiga luftfartspolitiska riktlinjer. Den s. k. lufttransportutredningen (K 1978:07), som har till uppgift att lämna förslag till utformningen av den framtida luftfartspolitiken, beräknas avsluta sitt arbete vid årsskiftet 1980/81. Detta innebär – vilket enligt min uppfattning är mycket väsentligt – att de slutliga besluten om Brommas och Arlandas utnyttjande, inom ramen för de av regeringen föreskrivna miljövillkoren, kommer att kunna fattas med utgångspunkt i en ny luftfartspolitik.

Lufttransportutredningen skall bl. a. pröva frågan om kommunernas bidrag till investeringar i de s. k. primärflygplatserna. Stockholms läns landsting, som enligt tidigare riksdagsbeslut skall svara för 37,5 % av investeringskostnaderna på Arlanda, har förordat en utflyttning till Arlanda av LIN:s verksamhet. Landstinget är dock inte berett att svara för sin del av investeringskostnaderna. Denna fråga bör således efter förslag av lufttransportutredningen vara löst vid årsskiftet 1981/82 då slutlig ställning skall tas till frågan om var inrikesflyget skall lokaliseras i Stockholm och därmed också beslut om erforderliga investeringar på Bromma eller Arlanda.

Inrikesflyget i Sverige är uppbyggt på i princip likartat sätt som i Danmark och Norge. Det innebär att SAS i samtliga tre länder svarar för vissa trafikstarka stamlinjer – i Sverige Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö och i princip Stockholm–Luleå–Kiruna – medan nationella flygbolag – LIN i

Sverige – handhar linjefarten i övrigt. Denna arbetsfördelning har successivt vuxit fram under iakttagande av bestämmelserna i det för SAS gällande konsortialavtalet och de grundprinciper för SAS verksamhet som gemensamt fastlades av de skandinaviska länderna vid tillskapandet av SAS-konsortiet innebärande en företrädesrätt för SAS att bedriva inrikestrafiken i de tre länderna. Utöver SAS och LIN:s trafik på de större flygplatserna har under senare år ett sekundärnät – matarnät – byggts upp. Sekundärnätet trafikerar med lättare flygplanstyper.

När det gäller frågan om uppdelning av trafiken på SAS och LIN kan det konstateras att det finns anledning att i Sverige – liksom i Danmark och Norge med deras likartade uppbyggnad av inrikesflyget – från tid till annan se över arbetsfördelningen liksom intäkt- och kostnadsfördelningen mellan SAS och de nationella flygförctagen, dvs. för Sveriges del framför allt LIN. Mot bakgrund härav träffade SAS och LIN i december 1975 överenskommelse om överföring av två flygfrekvenser på linjen Stockholm–Luleå från SAS till LIN. Luftfartsverket har anmodat bolagen att gemensamt utvärdera resultatet av denna överföring. Luftfartsverket har vidare föreslagit att en total översyn av inrikesflygets struktur bör genomföras i syfte att stärka dess ekonomiska och trafikala förutsättningar. Denna fråga har även aktualiserats av riksdagen vid ett flertal tillfällen.

Med hänsyn till inrikesflygets väsentliga betydelse i regionalpolitiska sammanhang är det angeläget att inrikesflyget organiseras så att trafiken kan bedrivas på ett företagsekonomiskt tillfredsställande sätt. Förutsättningar måste finnas för att transporttjänster skall kunna utbjudas till priser som står i överensstämmelse med de regional- och näringspolitiska strävandena.

Mot bakgrund härav överfördes, som jag tidigare nämnt, två flygfrekvenser på linjen Stockholm–Luleå från SAS till LIN för några år sedan. Resultatet härav skall utvärderas av flygbolagen själva. I samband med denna utvärdering kommer flygbolagen att pröva behövliga åtgärder i effektivitetshöjande syfte. Lufttransportutredningen skall beakta resultatet av detta arbete som också skall ingå i underlaget för utredningens förslag.

Genom regeringens beslut i fråga om villkoren för den framtida trafiken på Bromma har delvis nya förutsättningar för inrikesflyget uppkommit. Jag utgår ifrån att bolagen i anslutning till den ovan nämnda utvärderingen särskilt överväger dessa förutsättningar. Det är angeläget att även dessa överväganden kan ligga till grund för det slutliga beslutet om inrikesflygets lokalisering i Stockholmsregionen.

Enligt min mening är det mycket viktigt att det slutliga beslutet om inrikesflygets framtida lokalisering i Stockholmsregionen kan fattas mot bakgrund av ett fullständigt beslutsunderlag. Ett sådant underlag kommer att föreligga inom omkring ett år när luftfartsverket genomfört sitt uppdrag, lufttransportutredningen slutfört sitt arbete och när flygbolagens övervägan-

den är avslutade.

Jag vill också understryka att genom den begränsade förlängningen av övergångstiden för Fokkerplanens användning på Bromma kommer stora investeringar på Arlanda inte att genomföras, som efter en mycket kort användningstid saknar värde genom att de inte kan utnyttjas för annan verksamhet. En eventuell utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda kan också ske till ett kapacitetsmässigt och operativt acceptabelt inrikes terminalområde. Slutligen ges Linjeflyg rimliga tekniska och ekonomiska förutsättningar att byta ut sin Fokkerflotta eller delar därav mot miljömässigt godtagbara flygplan och därigenom bibehålla Bromma som sin bas för trafik med dessa tysta flygplan.

Luftfartsverket har i dispositionsplanen för Bromma redovisat att vissa flygsäkerhetsinvesteringar måste göras på flygplatsen om den i framtiden skall användas för trafik med LIN:s Fokkerplan. I en första etapp erfordras investeringar motsvarande ca 70 milj. kr. På längre sikt erfordras ytterligare investeringar. Även Svensk pilotförening har starkt understrukit behovet av säkerhetsinvesteringar på Bromma.

Enligt luftfartsinspektionen måste om en kort frist beslutas för F-28-trafiken på Bromma, t. ex utflyttning 1984 eller 1985, erforderliga flygsäkerhetsinvesteringar rimligen bedömas mot bakgrund av den möjliga utnyttningstiden. Investeringarna bör också enligt inspektionen bedömas mot bakgrund av vilka åtgärder som kan bli till bestående framtida nytta. I den säkerhetsmässiga bedömningen ligger också att luftfartsinspektionen nyligen kommit överens med LIN om vissa operativa begränsningar vid nedsatt bromsverkan.

Enligt chefen för luftfartsinspektionen krävs med de förutsättningar som anges i regeringens beslut för den fortsatta verksamheten på Bromma säkerhetsinvesteringar motsvarande 20 milj. kr. LIN:s flygoperativa ledning instämmer i denna bedömning. Det gäller bl. a. instrumentlandningssystem, komplettering av elanläggningar och inflygningsljus samt vissa åtgärder på plattan. Kostnaderna för dessa åtgärder, som oavsett LIN:s framtida användande av Bromma är av långsiktig karaktär, uppgår under innevarande budgetår till högst ett par milj. kr. Detta medelsbehov bör kunna inrymmas i den av riksdagen tidigare anvisade investeringsramen för luftfartsverket.

De nu förordade flygsäkerhetsinvesteringarna erfordras för fortsatt trafik på Bromma flygplats även i det fall att LIN år 1985 överför sin verksamhet till Arlanda. Åtgärderna motsvarar dessutom i stort sett vad som från byggnadsteknisk synpunkt kan genomföras t. o. m. utgången av budgetåret 1981/82. Fattas beslut vid årsskiftet 1981/82 som innebär att LIN även på lång sikt skall bibehålla Bromma som sin bas får givetvis, vilket jag med anledning av pilotföreningens krav vill understryka, resterande flygsäkerhetsinvesteringar då påbörjas omedelbart. Erforderliga planeringsåtgärder för dessa åtgärder har redan vidtagits.

Planerings- och programarbetet för ett nytt inrikesområde på Arlanda bör

fortsätta i anslutning till regeringens tidigare uppdrag till luftfartsverket så att handlingsfriheten bibehålls. Behovet av medel för detta arbete bör också kunna inrymmas i tidigare anvisade budgetramar. Luftfartsverket bör redovisa resultatet av programarbetet senast hösten 1981.

4. Överenskommelse mellan Sverige och Danmark om flygtrafikledningstjänst

För att trygga en säker och effektiv flygtrafik till och från flygplatserna Malmö–Sturup och Köpenhamn–Kastrup erfordras att ankommande och avgående flygtrafik vid dessa flygplatser kan ledas av svensk resp. dansk flygtrafikledning i vissa delar av det andra landets luftrum. Av denna anledning föreligger en överenskommelse mellan luftfartsverket och det danska luftfartsdirektoratet rörande bestämmelser för avvecklingen av flygtrafiken inom delar av Köpenhamns, Malmös och Göteborgs flyginformationsregioner. Med hänsyn till frågans vikt har det ansetts lämpligt att en regeringsöverenskommelse mellan Sverige och Danmark om hithörande principfrågor ingås. I samråd med bl. a. det danska ministeriet för offentliga arbeten har ett utkast till överenskommelse mellan Sverige och Danmark om flygtrafikledningstjänst m. m. utarbetats. Förslaget till regeringsöverenskommelse innebär att vardera landets flygtrafikledning på vissa angivna villkor får utöva flygtrafikledningstjänst inom det andra landets luftrum. Avtalet innehåller bestämmelser om att Sverige med kort varsel får återta kontrollen över svenskt luftrum och bestämmelser som tryggar att Sverige kan uppfylla sina internationella förpliktelser. Gällande överenskommelse mellan luftfartsverket och luftfartsdirektoratet, vilken i sin tur är kompletterad med lokala samarbetsavtal mellan berörda flygtrafikledningar, ligger helt inom ramen för föreliggande förslag till regeringsöverenskommelse.

Frågan torde vara av den karaktären att regeringen äger ingå överenskommelsen utan riksdagens godkännande.

5. Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för verksamheten vid Bromma och Arlanda flygplatser,
2. medge den av mig förordade omdisponeringen av tidigare anvisade medel för budgetåret 1980/81 under anslaget Flygplatser m. m.

6. Beslut

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