

Riksdagens protokoll



1980/81:53

17 december 1980

Debatter m. m.

Onsdagen den 17 december

Bromma och Arlanda flygplatser m. m.	3
Återförvisat ärende om räntebidrag m. m.	104
Representationsavdrag	104
Ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer	108
Ersättningar med anledning av Almöbrons ras	123
Omflyttning på föredragningslistan	137
Anmälan av interpellation	
1980/81:71 av Olle Grahn (fp) om byggnadsnormer för utformningen av skorstenar m. m.	137

Samtliga avgjorda ärenden

Onsdagen den 17 december

Trafikutskottets betänkande

1980/81:8 om Bromma och Arlanda flygplatser m. m.	3
--	---

Civilutskottets betänkande

1980/81:12 med anledning av återförvisning av ärende om räntebidrag m. m.	104
--	-----

Skatteutskottets betänkanden

1980/81:18 om representationsavdrag	104
1980/81:19 om följdlagstiftning på skatteområdet med anledning av den nya sekretesslagen m. m.	107

Socialutskottets betänkande

1980/81:14 om vissa ändringar i lagen om bidragsförskott och lagen om allmänna barnbidrag	107
---	-----

Näringsutskottets betänkanden

1980/81:21 med förslag till lag om Svenska skeppshypotekskassan, m. m.	107
---	-----

1980/81:53	1980/81:23 med förslag till tilläggsbudget I för budgetåret 1980/81 (industridepartementet)	108
	1980/81:24 om kapitaltäckningsregler för finansbolagen, m. m.	123
	<i>Civilutskottets betänkande</i>	
	1980/81:10 om ersättningar med anledning av Almöbrons ras ..	123
	<i>Justitieutskottets betänkande</i>	
	1980/81:15 om bötesstraffen	136
	<i>Utrikesutskottets betänkande</i>	
	1980/81:15 om tilläggsbudget I	136

1980/81:53

Onsdagen den 17 december

Kl. 09.00

1 § Justerades protokollet för den 9 innevarande månad.

2 § Föredrogs men bordlades åter

Finansutskottets betänkande 1980/81:15

Skatteutskottets betänkande 1980/81:16

Socialförsäkringsutskottets betänkande 1980/81:17

Utbildningsutskottets betänkande 1980/81:15

3 § Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställning 1980/81:70

4 § Bromma och Arlanda flygplatser m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1980/81:8 om Bromma och Arlanda flygplatser m. m. (prop. 1980/81:30).

Anf. 1 BERTIL ZACHRISSE (s):

Herr talman! Frågan om jettrafiken på Bromma flygplats är en del av lidandets historia. De flesta har vid det här laget glömt att detta är en fråga som vi har arbetat med sedan slutet av 1950-talet. När planet Caravelle 1959 introducerades i den svenska flygplansflottan ledde detta omedelbart till mycket stora klagomål, vilket i sin tur ledde till att jettrafiken den gången måste avvecklas på Bromma. Det medförde att utrikestrafiken flyttades till Arlanda.

Då skedde inrikestrafiken med Metropolitanplan. Så småningom kom den tid då jetplan måste introduceras också i inrikesflyget. Det var planet DC-9 som då blev aktuellt för SAS del. Det visade sig dock att det från bullsersynpunkt var en orimlighet att behålla denna jettrafik på Bromma. Och efter diverse turer blev man ense om att den del av inrikesflyget som då var jettburet måste flytta från Bromma. För andra gången bestämdes att all jettrafik skulle upphöra på Bromma.

I början av 1970-talet kom så den tid då Linjeflyg behövde gå över till

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

jetplan. Då startade en ny debatt. Den har blivit mer långdragen än någon tidigare diskussion. Men 1972, när Linjeflyg bestämde sig för att introducera Fokker 28, sades det alldeles klart ifrån att detta måste ses som en tillfällig eftergift. Vi var vid den tidpunkten ganska rörande överens om att det var rimligt att Linjeflyg samtidigt som det tilläts gå över till jet skulle anta en plan för avveckling av jettrafiken på Bromma. Det uttalades att denna trafik skulle vara avvecklad till 1978.

Regeringsskiftet 1976 ledde till att vi, på olika sätt, fick en omprövning av detta beslut. Jag skall inte dra alla detaljer – det finns ingen anledning att trötta kammaren med det. Men alla är medvetna om att den debatt som då blossade upp både i Stockholm och i landets olika miljövärdande myndigheter så småningom ledde till att koncessionsnämnden för miljöskydd – som är landets viktigaste organ när det gäller att bedöma miljöfrågor och som har till uppgift att enligt miljöskyddslagen tillvarata miljöintressena i landet – mycket klart uttalade att trafiken med Fokkerplanen F-28 skulle upphöra senast vid utgången av juni månad 1981.

Man fastställde också att ljudemissionen från de flygplan som trafikerar Bromma flygplats från angiven tidpunkt – dvs. från juni 1981 – skall vara minst 9 decibel lägre än den som avges från Fokker F-28 4000.

Man kan säga att det här egentligen var det slutgiltiga bud som borde ha gällt. Den dåvarande folkpartiregeringens företrädare sade i debatter både ute i landet och här i riksdagen att det beslut som koncessionsnämnden för miljöskydd skulle fatta skulle också regeringen följa. Men efter det beslutet har vi återigen fått se försök att förhala frågan om ett ställningstagande till att flytta jettrafiken från Bromma. Det har naturligtvis lett till en ganska omfattande debatt.

Miljöproblemen på Bromma behöver nog inte beskrivas, jag antar att de allra flesta är medvetna om dem. Flygtrafiken stör stora delar av befolkningen i den här regionen. Det finns beräkningar som visar att bortåt en kvarts miljon människor varje dag störs av bullret. Det är naturligtvis inte ett buller som kan jämföras med det på en normal flygplats i Sverige. Det här är en stor flygplats, också internationellt sett, beroende på att allmänflyget är så omfattande på Bromma, med över 100 000 flygrörelser sammanlagt om året. Det betyder att det under vissa perioder av dygnet går upp eller ner ett plan varje en och en halv minut, vilket naturligtvis innebär betydande bullerstörningar.

Det finns internationella medicinska undersökningar gjorda, som jag inte kan gå närmare in på eftersom jag inte behärskar alla detaljer i den debatten. Men jag vill säga att undersökningsresultaten är tillräckligt illavarslande för att man inte skall nonchalera dem helt och hållet. De visar att det kring stora flygplatser, som är belägna på samma sätt som Bromma, uppstår betydande psykiska skador på människorna. Det finns amerikanska undersökningar som visar att just när flyget är så omfattande som det är vid en flygplats av Brommas karaktär, så blir de psykiska störningarna på befolkningen, på både barn och vuxna men i all synnerhet på barn, så betydande att man får räkna med en väsentlig ökning av de psykiska sjukdomarna i sådana

områden.

Jag menar att också detta är något man måste räkna med. Även om vi inte i detalj kan säga vad det betyder på Bromma, så är de mycket noggranna undersökningar som har gjorts internationellt tillräckligt illavarslande för att man också här skall se på vilka allvarliga följder den hälsovådliga bullerstörningen har vid en stor flygplats.

Till detta kommer den ändring av flygtrafiken som Linjeflyg nu har gjort och den mycket starka ökning av flygtrafiken som har skett under senare år. Det kan räcka med att erinra om att antalet flygrörelser för inrikesflyget 1975 var litet över 6 000, medan det 1980 beräknas bli omkring 34 000.

Det är givet att i och med den mycket kraftiga ökningen av antalet flygrörelser samtidigt med viss koncentration av dem, på det sättet att nästan alla plan lyfter och landar samtidigt eftersom tidtabellen är ordnad så på Bromma, har man kommit att få mycket svåra avgas- och luftföroreningsproblem. Den som strövar omkring Bromma en morgon när vindarna och lufttrycksförhållandena är sådana att det ger sig till känna kan under flera timmar uppleva en utomordentligt obchaglig fotogenlukt som ligger över landskapet. Men det är inte bara lukten som besvärar, utan i dessa avgaser som lägger sig över stora delar av bebyggda områden finns åtskilligt av stoff som det inte är särskilt nyttigt att inandas – det vet vi också från medicinska undersökningar.

Herr talman! Detta sammantaget gör att miljöproblemen på Bromma är så omfattande att de ensamma egentligen räcker för att man skall kunna säga att det är nödvändigt att flytta jetflyget från Bromma till Arlanda. Men jag skall gärna säga att sedan jag börjat arbeta med den här frågan är det en annan faktor som kommit att bli avgörande för mitt ställningstagande, och det gäller flygsäkerheten.

För mig är det en gåta att massmedierna inte mera har uppmärksammat de brister i flygsäkerhet som vidlåder Bromma flygfält. Det är naturligtvis inte så att vi flyger så att säga under säkerhetsmarginalen, för det skulle inte tillåtas, men vi flyger på Bromma flygplats med betydligt mindre flygsäkerhetsmarginaler än på någon motsvarande flygplats i Europa, och det är mycket anmärkningsvärt. Att det förhåller sig så beror på att Bromma är en gammal och nersliten flygplats. Den är byggd för väldigt länge sedan, när man inte alls ställde sådana anspråk som i dag. Därför är startbanan liten. Därför finns det inte någon särskild bibana vid startbanan. Det gör att om ett plan beroende på t. ex. en däcksexplosion skulle råka rulla av när det startar eller landar, så kan det planet rulla rakt in i de parkerade plan som står uppställda på Bromma. Det kan inte hända på någon annan flygplats av Brommas storlek, men Bromma flygplats är så organiserad att en avrullning som normalt inte är ett bekymmer på en flygplats skulle ställa till mycket stora bekymmer på Bromma flygplats. Vi vet också att bebyggelsen vid Bromma lägger sådana hinder i vägen – framför allt när man landar från Stockholmshållet – att det inte går att introducera normala flygsäkerhetsanordningar, vilket innebär att man landar på Bromma med mindre flygsäkerhetsmarginaler än man normalt har på en flygplats av den här storleksord-

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

ningen. Detta har naturligtvis uppmärksammats av Svensk pilotförening. Föreningen har till samtliga riksdagens ledamöter lämnat en skrivelse, i vilken man pekat på vad som måste göras ur flygsäkerhetssynpunkt om man skall ha kvar Bromma som flygplats. Det är ett mycket omfattande åtgärds paket, fjärran från det som föreslås i regeringens proposition, som inte på något sätt tillgodoser de krav som Pilotföreningen ställer på flygsäkerheten på Bromma. Jag vill citera ur det här brevet, och jag beklagar att citatet innehåller många tekniska detaljer, men de som är insatta i detta vet vad det gäller så jag går inte närmare in på dessa detaljer. Piloterna säger:

a) Störningsfri ILS bana 30. Hinderröjning så att reflektionsyta kan erhållas utan att bantröskeln ytterligare inflyttas.

b) Inflygningsljus lägst CAT I-standard 900 m bana 30.

c) Rullbana ges ett acceptabelt längd lutningsförhållande med minimum kurvradie av 20.000 m -- --.

d) Banförlängning med 200 m över Bällstavägen" – observera det! – "för att förbättra säkerheten mot avrullning. Luftfartsinspektionen har istället för banförlängning föreslagit uppvärmda säkerhetszoner på 200 m i vardera banändarna. Då detta aldrig tidigare prövats kan SPF inte acceptera den lösningen. Som alternativ till banförlängning kan möjligen godkända utrullningshinder accepteras.

e) Taxibanor skall utformas så att parallellavståndet mellan bana och taxibana uppfylls enligt BCL-F.

Taxibanor skall utformas så att de ansluter till respektive banändar.

f) VASIS bana 12.

g) Hinderfriheten måste förbättras så att normerna för banklass II i allt väsentligt uppfylls. Detta för att säkerställa tillräckligt manöverutrymme vid felfunktioner vid start och landning.

h) Uppställningsplattan för flygplan måste utvidgas för att säkerställa problemfri uppställning och taxning. Stationsområdets ytbeskaffenhet måste ges en sådan utformning att risken för strukturella skador elimineras vid taxning."

Trots allt detta säger man sedan: "Dessa flygsäkerhetshöjande åtgärder följer inte helt och hållet de högt ställda krav som ICAO ställer på en modern flygplats, men är en realistisk anpassning till de förutsättningar som finns på Bromma." Alltså: inte ens om alla de här kraven uppfylls, får vi på Bromma en flygplats som internationellt sett fyller de flygsäkerhetskrav som man har rätt att ställa på en flygplats av den här karaktären.

Herr talman! Oberoende av miljöproblemen är detta för mig ytterligare ett skäl att flytta jettrafiken från Bromma till Arlanda. Flygsäkerhetskraven i sig är så starka att det är orimligt att tro att man skulle kunna få en god utveckling av inrikesflyget på Bromma flygplats med de betydande begränsningar som det här innebär för en utveckling av flyget.

Till detta kommer ju att vi redan i dag har nått kapacitetstaket på Bromma med ett mycket betydande allmänflyg och ett växande inrikesflyg.

Vad de som talar för Bromma flygplats mycket sällan aktualiserar, därför

att det naturligtvis är en besvärande punkt, är att om vi skall ha kvar flyget på Bromma är man mer eller mindre piskad att omedelbart ta fram en tredje flygplats i Stockholm. Det finns ingen som i dag kan säga var en sådan flygplats skulle ligga. Redan i dag pågår ett slags smygutflyttning från Bromma till Barkarby flygplats för att det på det viset skall skapas utrymme för inrikesflygets expansion. Men alla vet att detta är något som så att säga sker utan att man egentligen har tillstånd till det. Det är alldeles klart att börjar detta ske i större omfattning kommer det att vålla mycket stora problem i regionen.

Det är alltså även från kapacitetssynpunkt ganska nödvändigt att flytta jetflyget från Bromma till Arlanda, om inrikesflyget skall få de möjligheter att expandera som det, enligt min mening, bör ha och därmed bli ett riktigt folkflyg.

Nu finns det beträffande Arlanda en sak som upplevs som ett problem. Jag måste säga att jag aldrig har lyckats förstå det, men jag menar att man ändå måste ta allvarligt på saken, eftersom så många betraktar den som ett stort problem. Det är detta att det sägs ta så mycket längre tid att ta sig till Arlanda än till Bromma. Som alla vet rör det sig om 15 minuters skillnad. Bussen till Bromma går 45 minuter och bussen till Arlanda 60 minuter före flygstarten.

Vi menar att man kan förbättra marktrafiken till Arlanda. Man kan förkorta restiden för de nuvarande bussarna. Det kan man göra på det sätt som både landstingets och kommunens företrädare har försäkrat både riksdagen och trafikutskottet är möjligt, nämligen genom att ordna en bussfil från Norrtull in till centralen. Man kan också låta bli att ta omvägen förbi Hagaterminalen. På det sättet skulle man avsevärt förkorta restiden in till Stockholms centrum.

Men redan när vi byggde Arlanda var vi medvetna om att det enda rationella sättet att ta sig ut till Arlanda är att använda sig av järnväg från Stockholms city till Arlanda. Detta förslag fanns med från början, men det har inte beaktats just därför att flyget inte kom att samlas på Arlanda på det sätt som först var meningen.

Nu har en arbetsgrupp vid Handelshögskolan tillsammans med ASEA tagit fram ett utomordentligt intressant projekt. Vi kan inte i detalj se vad det projektet innebär, men det är så intressant att det bör bli föremål för en snabb utredning.

Det bör framhållas att projektet, vars ekonomiska innehåll en del har ifrågasatt, har prövats mycket seriöst. Ibland försöker man att mot det här projektet anföra uppgifter från ekonomiska kalkyler – det kommer kanske fram senare i debatten – som SJ har tagit fram. Dessa uppgifter är emellertid helt vilseledande, eftersom det gäller helt andra kostnader, helt andra delar av järnvägssystemet på norra sidan och som naturligtvis inte kan belasta en trafik ut till Arlanda.

Att det finns en beredskap för järnvägstrafik är också alldeles tydligt; markreservationer har gjorts hela vägen ut till Arlanda. T. o. m. Märsta kommun har gjort markreservationer i en sådan omfattning att det med

relativt enkla medel går att arrangera en järnväg ut till Arlanda. Man måste vara inställd på att det naturligtvis tar några år. Men gör vi nu allvar av att flytta inrikesflyget till Arlanda, skall vi också göra allvar av frågan om marktransporterna ut till Arlanda.

En seriös prövning av ett järnvägsalternativ är därför det enda som är verkligt framtidsinriktat. Därmed ökar möjligheterna att göra Arlanda till ett centrum för svenskt folkflyg – ett folkflyg som då blir tillgängligt också för en mycket stor befolkningsgrupp, nämligen för alla dem som bor i Uppsalaregionen och norr därom.

Det är egentligen ganska märkligt att landets fjärde stad, som ju Uppsala är, skall ha så dåliga inrikes flygförbindelser som man har i dag. I dag är man beroende av att ta sig ända till Stockholm för att komma till närmaste inrikesflygplats. Med ett samlat inrikesflyg på Arlanda ökar alltså också befolkningsunderlaget för inrikesflyget. Om vi får ett samlat inrikesflyg på Arlanda också borde de som bor på små orter med små flygplatser kunna känna en viss trygghet, eftersom underlaget för flyget blir så väsentligt mycket större.

Herr talman! Det finns också väsentliga ekonomiska fakta att anföra i det här sammanhanget. Åtskilliga uppgifter har redan kommit ut. Nils Hjorth kommer senare i debatten att redogöra för dessa fakta. Jag nöjer mig därför med att, mot bakgrund av de här anförda argumenten – det gäller alltså miljöfrågorna, flygsäkerhetsfrågorna och kapacitetsproblemen – säga att det finns så starka skäl för att varaktigt flytta jettrafiken från Bromma till Arlanda att vi nu bör fatta ett sådant beslut.

Jag yrkar bifall till samtliga reservationer som är fogade vid trafikutskottets betänkande.

Anf. 2 TOMMY FRANZÉN (vpk):

Herr talman! Vänsterpartiet kommunisterna står fast vid sin tidigare, många gånger redovisade, uppfattning att Bromma flygplats skall läggas ned. Varje ytterligare försening eller utdrågning av ett beslut om att inrikesflyget skall flyttas till Arlanda måste avvisas. Den taktiken har moderata kommunikationsministrar praktiserat alltsedan dessa beträdde kanslihuset.

Åsikten att inrikestrafiken vid Bromma skall flyttas till Arlanda, delas alltså inte av regeringen och största delen av de borgerliga ledamöterna i riksdagen. Ulf Adelson var tydligen väldigt länge betänksam huruvida han skulle våga lägga fram propositionen, med risk för att lida ett smärtsamt nederlag. Trycket från opinionen och pressens spekulerande tvingade dock tydligen fram en proposition och resulterade i förhoppningar hos borgerligheten om en till slut enad front. Så blir nu tydligen inte fallet.

De moderata kommunikationsministrarna har – anser jag – på ett flagrant sätt satt sig upp emot tidigare beslut och principinriktningar om att inrikestrafiken för Brommas del skall bort under 1970-talet och att en avveckling skall ske så fort det är möjligt. De intressen som dessa ministrar representerar visar inte någon hänsyn till att många tiotusental människor

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

dagligen utsätts för olidligt buller, helt oacceptabla luftföroreningar och påfallande säkerhetsrisker. Att de dessutom inte har en sammanhängande samhällsbild på grund av det stora flygplatsområdet tycks inte heller betyda något för dem som sätter sin flygbekvämlighet före människors hälsa och miljö. Bromma är inte nödvändigt för inrikesflygets framtid, som vissa krafter ivrigt försöker framhärda.

När vänsterpartiet kommunisterna vidhåller sin uppfattning är det givetvis ur flera aspekter. De är inte minst miljömässiga med tanke på det enorma buller som Fokkerflyget åstadkommer, eller de enorma mängder fotogenavgaser som dessa flygplan vräker ut i starterna, eller de tubbanden på säkerhetsaspekterna som dagligen sker, med tanke på både banans längd m. m. och de motoravdrag som görs alldeles efter start. Alla borde vara medvetna om att de många tiotusental människorna i de berörda delarna av Stockholms kommun upplever nackdelarna av den intensiva flygtrafiken som mycket besvärande och hälsovådliga. I den debatt om Bromma flygplats vara eller inte vara som centrum för det reguljära inrikesflyget har säkerhetsfrågorna, miljöfrågorna och människornas välbefinnande fått skjutas åt sidan för ekonomiska hänsyn. Vänsterpartiet kommunisterna menar att det är just dessa undanskjutna frågor som måste ställas främst. De regionalpolitiska argument som framförts för ett kvarhållande av Bromma som inrikesflygplats måste väga lätt i förhållande till de argument som redovisats och som under denna debatt också kommer att redovisas för en flyttning av inrikesflyget till Arlanda.

Bromma flygplats byggdes ju långt innan den nuvarande utvecklingen kunde anas, med stora jetmaskiner, med en bra bit över 100 000 flygplansrörelser per år, och innan säkerhetskraven blev så pass höga som de är i dag. Förutsättningarna för Bromma har under dessa år verkligen förändrats, och ingen inbillar sig väl att denna utveckling kommer att stanna upp. Därför kommer också förutsättningarna för ett fortsatt inrikesflyg på Bromma att ytterligare försämrats.

Det förefaller, herr talman, som om den borgerliga regeringen helt låter sig styras av vilka krav på flyget som ställs i styrelserummen i bankerna eller på bolagskontoren, eller hos några kommunalmän ute i landet och som har sin grund i att de av bekvämlighetsskäl inte vill missa några tiotal minuter. Det är inte så, som regeringen försöker göra gällande, att det är folket som kräver detta. För dessa vanliga människor spelar den lilla tidsmarginalen mycket liten eller ingen roll.

Det sägs i propositionen att Bromma inte enbart är en fråga för Stockholm utan är en för hela landet viktig fråga. Men det är trots allt så att de bekymmer som Bromma medför går ut över stockholmarna. Inrikestrafiken skulle gagnas av en utflyttning genom att då samtliga inrikeslinjer trafikeras från en och samma flygplats. Att samla alla dessa aktiviteter på en och samma plats är alltså till fördel vid omstigningar mellan olika linjer.

Olika beslut har tillkommit efter borgarregeringens tillträde för att förhåla och förändra besluten om en utflyttning till Arlanda. Tendensen att dra frågor i långbänk har tydligen spritt sig inom regeringskansliet.

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Flygets framtida utveckling i Sverige bör sättas in i ett större trafikpolitiskt sammanhang, där hänsyn måste tas till miljö- och energifrågorna. Det kan inte vara rimligt att en större del av gods flygfraktas när det finns avsevärt mindre energislukande transportmedel. En utveckling av järnvägsfrakten och sjötrafiken borde i stället ligga i riksdagens och regeringens intresse, då detta skulle medföra väsentliga besparingar av oljeprodukter och därmed naturligtvis också positivt påverka den ansträngda valutabalansen. En startande Fokker på den 2 kilometer långa startbanan drar lika mycket bränsle som 6 000 bilar på samma sträcka.

Det är inte bara stockholmarna som dömer ut Bromma; det gör också Svensk pilotförening, en i sammanhanget inte ointressant grupp.

Det är inte bara, som många tror, brommaborna som allvarligt störs av Fokkerflyget. Bullerproblemen berör Riksby, Abrahamsberg, Traneberg, Johannesfred, Ulvsunda, Mariehäll, Bällsta, Bromma kyrkoområde, Eneby. Men även de som bor längre ifrån, såsom på stora delar av Kungsholmen, Södermalm, Sundbyberg, Solna och övriga västerorter liksom även delar av sydvästra förorterna, störs tidvis kraftigt av bullret. Det rör sig alltså om ansevliga mängder av människor som störs i sina hem eller på sina arbetsplatser. Om flygplansrörelserna hade varit av så liten omfattning som de är på de flesta av de orter i landet där man påstår att Bromma måste finnas kvar för att flygförbindelserna inte skall äventyras, ja, då hade problemet varit avsevärt mindre. Jag tror inte att företrädarna för exempelvis Karlstad, Kristianstad, Borlänge m. fl. liknande orters väljare skulle acceptera att deras riksdagsmän skapade en situation för dem liknande den som de vill påtvinga stockholmarna. De som beskyller stockholmarna för bypolitik är själva de främsta bypolitikerna. De vill slå vakt om sina egna direktörers och andra näringslivsrepresentanters bekvämlighet på många tiotusental människors bekostnad.

När jettrafiken startade på Bromma 1959 hade bullerstörningarna redan varit påfallande i 14 år. Jettrafiken medförde att dessa drastiskt ökade och också därigenom skapade en kraftig sanitär olägenhet. Därför kom sedan beslutet att flytta utrikestrafiken till Arlanda. Kvar blev inrikestrafiken med propellerplan samt också en tid framöver chartertrafiken. Även det s. k. allmänflyget blev kvar. I slutet av 1960-talet genomfördes vissa provflygningar med DC-9 som dock visade sådana resultat att de inte tilläts att trafikera Bromma.

Hälsovårdsnämnden i Stockholm genomförde i början av 1972 bullermätningar i samband med provflygningar med Fokker F-28 och avstyrkte därefter jettrafik på Bromma. Den dåvarande regeringen beslutade att Linjeflyg skulle få utöva Fokkertrafik den begränsade tid som det ansågs att Bromma skulle vara kvar. Bortflyttningen skulle ha påbörjats 1973 och avslutats senast 1978. Till detta bör läggas att det beslutet byggde på en förhållandevis liten användning av Fokker. Det nuvarande utnyttjandet av dessa flygplan överskrider den tänkta användningen många gånger om. Endast 3 Fokker skulle då komma till användning mot nuvarande 13.

Behandlingen av Bromma och den vidare användningen, liksom de

tidsbegränsade tillstånden för fortsatt användning av Fokker, har byggt på den fasta övertygelsen att det endast var en tidsfråga innan en utflyttning till Arlanda var aktuell. Efter borgarregeringens inträde i kanslihuset har dock dessa förutsättningar ändrats. Besluten har därefter helt inriktats på att kvarhålla Bromma för fortsatt inrikesflyg, trots de allvarliga konsekvenser detta medför för den omkringboende befolkningen.

Regeringspropositionen sätter sig över både miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm och koncessionsnämnden för miljöskydd, allt för att tillmötesgå Linjeflygs och näringslivets intressen av en närliggande flygplats.

Det främsta argumentet för en avveckling av Bromma har varit – och är kanske fortfarande – den allvarliga sanitära olägenhet som främst Fokkerflyget innebär. I koncessionsnämndens beslut från juli 1979 ingick att det nuvarande bullret skulle sänkas med 9 dBA fr. o. m. den 1 juli 1981 för att man därigenom skulle uppnå ett acceptabelt resultat för omkringmiljön. Detta har regeringen ändrat till 3 dBA och 7 dBA att gälla från den 1 juli 1985.

Det finns inga flygplan annat än på ritbordet som klarar de bullernormer som regeringen satt upp och som Linjeflyg säger sig vilja införa vid den angivna tidpunkten. Det troliga blir att ytterligare uppmjukningar kommer till stånd under tiden efter 1985 för att då försvara ett fortsatt jetflyg på Bromma. Sådan har taktiken varit från borgarnas sida, och så kommer den sannolikt att fortsätta att vara.

Dessutom räknar luftfartsverket med att flygintensiteten kommer att öka med ungefär 5 % varje år under 1980-talet. Detta skulle för Brommas del innebära att de f. n. ca 90 flygplansrörelserna per dag när det gäller jetflyg skulle öka till ca 150 à 160 motsvarande flygplansrörelser, dvs. landningar och starter, om det nu över huvud taget är så att Bromma kan ta den kapacitetsökningen. Det kommer alltså inte, som regeringen vill göra gällande, att bli väsentliga bullerförbättringar, utan tvärtom kraftiga försämringar i förhållande till nuläget.

I en färsk undersökning beträffande luftföroreningarna framhåller miljö- och hälsovårdsförvaltningen i Stockholm att "problemen är av sådan art att de enligt förvaltningens mening innebär sanitär olägenhet för de boende. Föreliggande rapport ger därför ytterligare tyngd åt kravet på att trafiken med Fokker F-28 på Bromma flygplats avvecklas snarast möjligt."

I den här rapporten redovisas hur klagomål från de omkringboende har ökat beträffande fotogenlukt men att även klagomål från mer avlägset boende, i t. ex. Vällingby, Nälsta och Traneberg, har inkommit.

Fokkertrafiken orsakar mellan 20 och 45 % av den totala mängden nedfallande stoft vid flygplatsen och dess närhet och mellan 20 och 50 % av andelen bly i det nedfallande stoftet. Vid de fyra mätstationer runt Bromma som upprättats för dessa mätningar kunde två à tre gånger högre halter av polyaromatiska kolväten, däribland bensopyren, uppmätas än vid en mätplats utanför stråket. Undersökningen visar även att flyget bidrar med mellan 20 och 50 % av totalmängden bly i svävande stoft. I genomsnitt bidrar

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

flygverksamheten med 30 à 40 % av de uppmätta luftföroreningskomponenterna vid flygplatsens gränser. När det gäller lukt och sotnedfall störs ett område ända från Vinsta i norr till Traneberg i söder.

En eventuell övergång till mindre bullrande plan, som regeringen förespeglar, skulle innebära att luftföroreningarna totalt sett skulle öka. Detta beror på att dessa plan har en mindre kapacitet och att därför antalet måste ökas. Även utvecklingen i övrigt kommer att medföra ökad trafikintensitet. Människorna i de berörda områdena kommer inte att få det bättre med regeringens förslag. Både det totala bullret och fotogenavgaserna skulle öka.

Även säkerhetsfrågorna förtjänar att framhållas tydligt i den här debatten. Bromma omges av livligt trafikerade vägar, och i dess närhet ligger bostads- och industriområden. Det ligger både industrier och bostäder omedelbart under inflygningarna, vilket medför risker för allvarliga konsekvenser vid en eventuell olycka. Som bekant är det just vid starter och landningar som riskerna för olyckor är störst. Start- och landningsbanorna för de större flygplanen, alltså Fokkerplanen, har dessutom stora brister när det gäller utförandet. Svensk pilotförening har i skrivelser påtalat dessa brister och kräver också åtgärder. De åtgärder som behöver vidtas är inte små utan är verkligen kostnadskrävande och också till viss del omöjliga att genomföra under pågående användning av Bromma flygplats. Dessutom: även om dessa krav tillgodoses, kommer banorna ändå inte att motsvara nuvarande internationellt ställda anspråk på flygsäkerhet. Sannolikt kommer man på Bromma i framtiden inte tillnärmelsevis att kunna tillgodose de krav som kommer att ställas.

Beträffande kostnadsfrågorna råder det oenighet på både kort och lång sikt. Utan överdrift torde man dock kunna kalla regeringens kostnadsredovisning en partsinlaga för de krafter som vill ha Bromma kvar till varje pris. Det material som Svensk pilotförening har presenterat visar å andra sidan att Brommaalternativet blir klart dyrare på både kort och lång sikt än Arlandaalternativet.

Regeringen har dessutom vid behandlingen av koncessionsnämndens beslut slagit fast att Fokkerflygplanen måste bytas ut, om inrikestrafiken skall vara kvar på Bromma. Däremot har regeringen inte redovisat de kostnader som dessa flygplansbyten skulle medföra. Det är alltså fråga om ett rent vilseledande förfarande från regeringens sida. Däremot har kommunikationsministern varit snabb när det gäller att räkna in kostnaderna för en tredje bana på Arlanda. Anläggandet av denna bana är en åtgärd som behöver komma i fråga först 10, 15 eller 20 år efter det kostnadskrävande och nödvändiga flygplansbytet. Kontentan av det hela måste dock bli att Arlandaalternativet inte blir dyrare utan snarare billigare än Brommaalternativet.

Brommas vara eller inte vara har av Brommaanhängarna gjorts till en fråga om minuter. Genom att föra en delvis falsk argumentation om vilken tidsvinst det vore att behålla Bromma har debatten drivits bort från de verkliga orsakerna till en avveckling. Det har för Brommaanhängarna varit

svårt att avfärda de sanitära olägenheterna, och därför har de hellre diskuterat förlängningar av restider och minskningar av antalet resande.

Att Arlandaalternativet medför längre restider står väl för alla utom allt tvivel, men att det skulle röra sig om så mycket längre restider att det s. k. folkflyget skulle äventyras är knappast troligt. För de vanliga resenärerna, som inte flyger så många gånger om året men som skulle utgöra kärnan i ett s. k. folkflyg, kan den något längre restiden till och från Arlanda inte vara något bärande skäl. För dessa borde det i stället vara en fördel att få hela inrikestrafiken samlad till en och samma plats. Det förefaller som om Brommaanhängarna tror att alla som reser med flyg skall till eller från Stockholm. Men alla de som tvingas att ha Stockholm som omstigningsstation och som nu måste resa den avsevärt längre och krångligare vägen mellan Bromma och Arlanda för att byta flygplan vinner avsevärda fördelar av en utflyttning.

Herr talman! Stockholms kommun har större behov av den mark som upptas av Bromma flygplats till bostäder, industriarbetsplatser och rekreation än av att upplåta den till en flygverksamhet som innebär en kraftig sanitär olägenhet.

Det råder i Stockholm stark bostadsbrist, och möjliga områden för bostadsbyggnationer är små. Två av de tre väsentliga tillskotten är just flygplatser, Skarpnäcksfältet och Brommafältet. Men det är inte bara användningen av själva flygplatsen som är intressant. Även de intilliggande områdena är med bibehållet flyg, främst inrikesflyget, omöjliga att utnyttja. Ett sådant område är exempelvis det natursköna Minnebergsområdet, som är beläget vid Ulvsundasjöns strand. Där beräknas det gamla, avlagda industriområdet ge utrymme för ungefär 750 lägenheter.

För invånarna i västerort skulle dessutom en nedläggning av Bromma medföra att de olika bostads- och industriområdena skulle kunna förbindas med varandra. Man skulle slippa att färdas en halvmil för att komma från ena sidan av Bromma till den andra. Flygplatsen skär nu som bekant av det mesta av de naturliga kontakter som borde finnas i ett bostads- och industriområde. Körvägen runt Bromma är f. n. nära 8 kilometer, och skulle säkerhetskraven uppfyllas innebär det en förlängning av huvudbanan som skulle medföra att omkretsen blev ytterligare 3-4 kilometer.

Slutligen, herr talman: Vpk har i motioner krävt att Bromma skall läggas ned som flygplats, och vi vidhåller den uppfattningen. Men i dag är nödvändigheten stor av att det råder enighet om att inrikesflyget i första hand skall bort senast 1982, och därför ställer vi upp bakom de reservationer som är lagda och yrkar således inte bifall till våra motioner. Vi återkommer däremot vid ett senare tillfälle till kraven på att Bromma helt skall avvecklas som flygplats. Vi finner det orimligt att denna stora markareal upplåts till allmänflyget, eller direktörsflyget, som det rätteligen borde heta.

Herr talman! Jag yrkar bifall till de fem reservationerna.

Anf. 3 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Reservationen 3 till trafikutskottets betänkande nr 8 är det mest anmärkningsvärda dokument som framlagts på mycket länge – om ens någonsin – i Sveriges riksdag. Reservationen bygger nämligen, liksom de socialdemokratiska partimotionerna 1979/80:1351 och 1980/81:113 på så grovt felaktiga basantaganden och så många sakfel och vilseledande formuleringar att aktstycket av dessa skäl kommer att bli historiskt.

Det mest häpnadsväckande av de felaktiga basantagandena är att enbart Arlanda – utöver för allt utrikes-, reguljär-, charter- och fraktflyg – skulle räcka till för hela inrikesflyget under den tid framöver som alla storstäders flygplatsfrågor måste ses på.

Det är ofattbart att s-motionärerna och -reservanterna kunnat basera sina förslag och dessas förmenta fördelar på denna falska premis. De har ju dock både av regeringspropositionen och av en mångfald tidigare dokument, bl. a. luftfartsverkets koncessionsansökan och koncessionsnämndens redogörelse för densamma, inhämtat att det främst av kapacitetsskäl behövs två större trafikflygplatser i Stockholmsregionen. Härom är den svenska luftfartsexpertisen fullständigt enig.

Hur kunde herr Zachrisson i sitt anförande göra den tankesaltomortalen att man om man flyttar ut från Bromma bara behöver ha en flygplats i Stockholmsregionen, nämligen Arlanda, medan man om man behåller Bromma måste ha en tredje flygplats? Det är en ofattbar tankesaltomortal.

Jag kräver att få svar av Bertil Zachrisson på följande fråga: Varför har de socialdemokratiska motionärerna och reservanterna helt försummat att behandla själva grundförutsättningen för att lösa Stockholms och hela landets så viktiga flygplatsfråga, nämligen problemet med antalet erforderliga flygplatser? Varför har de inte ens gjort en kommentar till propositionens kategoriska deklaration att det behövs två trafikflygplatser i Stockholmsregionen? Utan svar på denna fråga blir den här debatten meningslös.

Jag vill fästa uppmärksamheten på den egendomliga och viktiga skillnaden mellan det socialdemokratiska partiets januari- och novembermotioner. I den första, nr 1351, krävs flyttning av *all* inrikestrafik till Arlanda. Allmänflyget skulle t. v. få vara kvar på Bromma. I novembermotionen, nr 113, med anledning av propositionen krävs däremot endast att *jet*-trafiken "senast under andra halvåret 1982 flyttar till Arlanda". Det innebär således att tillstånd ges för trafik med turbopropplan på Bromma inom ramen för regeringens bullervillkor.

Min andra fråga blir därför: Vad vill egentligen reservanterna? De yrkar bifall till novembermotionen "med anledning av" bl. a. januarimotionen. Skall det tolkas så, att sedan Linjeflyg flyttat ut till Arlanda med sin F-28-trafik, skall därefter all linjetrafik med turbopropplan också förbjudas på Bromma enligt januarimotionen? Eller skall det tolkas så, att reservanterna vill ha s. k. split operation, dvs. att all jettrafik förläggs till Arlanda under det att Linjeflyg eller andra företag får utöva turbopropflyg på

Bromma i obegränsad utsträckning inom ramen för bullervillkoren? Det skall bli intressant att få svar på den frågan. Då reservationen inte ens ger en antydning till svar på dessa frågor måste jag tyvärr beteckna den som avsiktligt förvillande taktikspel. Jag säger avsiktligt, därför att det står för mig helt klart att syftet med den fundamentala ändringen i motionskraven från januari till november uppenbarligen är att göra reservationen smakligare dels för de borgerliga ledamöter i kammaren som är angelägna om att snarast möjligt få bort F-28 från Bromma, vilket ju f. ö. också propositionen går ut på, dels för alla de socialdemokratiska ledamöter som enligt vad som är allmänt känt anser det vara ett vitalt riksintresse att Bromma blir kvar för en avsevärd del av inrikesflyget.

Men skulle jag ha fel beträffande det egentliga syftet med ändringen i motionskraven så ställer jag nu en tredje fråga: Eftersom reservanternas i enlighet med novembermotionen – åtminstone formellt – begränsat sig till att kräva att *endast jettrafiken* förläggs till Arlanda, dvs. övergett januarimotionens krav på att all linjetrafik skall flyttas till Arlanda, varför har då inte vare sig novembermotionsförfattarna eller reservanternas sagt ett enda ord om de fördelar som kan vinnas med den turboproptrafik på Bromma som medges enligt novembermotionen?

Herr talman! Jag är personligen övertygad om att reservanternas och de socialdemokratiska partimotionärerna tyvärr bedriver ett rent taktikspel i syfte att uppnå det av många socialdemokrater klart angivna målet att Bromma flygplats skall slopas helt, så att den kan upplåtas för bebyggelse.

Varken i de socialdemokratiska partimotionerna eller i socialdemokraternas reservation finns ett enda ord om den ominösa "Tullingekonsekvensen" av att man slopar inrikesflyget på Bromma. De socialdemokratiska författarna har givetvis inhämtat såväl Gullnäs deklaration att om Linjeflyg flyttas till Arlanda, så "uppstår mycket snart kapacitetsproblem", som hans bedömning att en ny storflygplats för inrikesflyget, dvs. Tullinge-Getaren, måste vara färdig senast år 2010.

Säkert vet också reservanternas att projektet att bygga en trafikflygplats vid Tullinge de facto redan utdömts både av regeringen i Brommapropositionen 1977 och av luftfartsverket i koncessionsansökan av främst ekonomiska, dvs. en miljardkostnad inkl. vägutbyggnader, trafikala – Tullinge ligger lika avlägset från stadscentrum som New Yorks internationella flygplats –, militära och miljömässiga skäl. Det sistnämnda gäller på grund av dels ett nytt bullerproblem i Tullinge, försvårat genom att även SAS inrikesflyg med tyngre plan skulle förläggas dit, dels skövlingen av rekreationsområdet vid Lida gård.

Dessa konstateranden leder till min fråga nr 4: När alltså reservanternas måste vara fullt medvetna om Tullingekonsekvensen av att stänga Bromma även för turbopropjettrafik, såsom måste göras enligt januarimotionen, varför har då inte reservanternas tagit avstånd från januarimotionen i stället för att åberopa den och som ett starkt argument för novembermotionen framhållit att den skulle lösa det ganska fruktansvärda Tullingedilemma som

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

januarimotionen skulle leda till? Då både reservanterna och de socialdemokratiska motionärerna talar sig varma för de förmenta fördelarna med att ha allt inrikesflyg förlagt till en enda flygplats, Arlanda, är det för mig ett ytterligare bevis för att de inte syftar till en lösning som bygger på att Brommas och Arlandas sammanlagda kapacitet skall vara grunden för flygplatsfrågans lösning. Av vad redan anförts framgår klart att det alternativ med "allt inrikesflyg på Arlanda", som reservationerna bygger på, helt enkelt inte finns. Reservationsförslaget bör kallas Arlanda-Tullingealternativet. Ett bifall till reservationen innebär att riksdagen binder sig för en utveckling som medför mångmiljardkostnader för samhället, förutom att den slår sönder förutsättningarna för ett effektivt inrikesflyg, och det gäller folkflyget, som ju bygger på lågprissystemet.

Herr talman! Jag övergår nu till att behandla de fem olika reservationerna var för sig.

De båda första reservationerna berör buss- och järnvägsförbindelserna mellan Stockholm och Arlanda. Den första går ut på att direkta snabbussar sätts in mellan city, dvs. Vasagatan eller centralstationen, och Arlanda. Poängen därmed skulle vara att man kunde spara in 7,5 minuter genom att köra förbi Hagaterminalen och att man därigenom således skulle tillgodose den förbättring i de kollektiva förbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda som både den socialdemokratiska motionen och utskottet anser vara en *förutsättning* för att linjetrafiken skall kunna flyttas från Bromma till Arlanda.

Förslaget vilar på ett flertal tankefel. Reservanterna tycks ha för sig dels att alla stockholmare bor inom promenadavstånd från Vasagatan, dels att de alltid tar flygbussen till Arlanda resp. Bromma. Men i själva verket åker en majoritet av flygresenärerna direkt med taxi eller privatbil såväl till Arlanda som till Bromma. Och den minoritet som använder flygbussen till och från Vasagatan måste så gott som alltid göra en flerstegsresa med tidsödande omstigningar och väntetider; man måste ju ta sig till resp. från Vasagatan med taxi eller privatbil, mycket ofta i kombination med tunnelbana, lokalbuss och/eller förortståg.

Reservanterna borde rimligtvis ha insett att marktransportproblemets kärnpunkt är den *genomsnittliga* markresetiden till Arlanda resp. Bromma för hela den väldiga Storstockholmsregionen med alla förekommande färdssätt, direktresor såväl som flerstegsresor, och att det således är *den genomsnittliga ökningen* av restiden till Arlanda, jämfört med Bromma, som är den både trafikalt och ekonomiskt avgörande faktorn.

Enligt två av varandra oberoende undersökningar, docenten Bo Lundbergs 1976 och justitiekanslern Gullnäs 1977, uppgår denna restidsskillnad till ca 35 minuter. Om den tidsvinst på ca 7,5 minuter, som enligt reservanterna skulle uppnås genom direktbuss på delsträckan Vasagatan-Arlanda, slås ut på alla flygtrafikanterna blir tidsvinsten blott ca 3 minuter, dvs. markresetiden nedgår från ca 35 till ca 32 minuter. Denna marginella tidsskillnad kan verkligen inte uppväga den försämring av markförbindelserna som uppstår för alla de flygtrafikanter som f. n. utnyttjar

Hagaterminalen.

I reservation 2 berörs frågan om en spårförbindelse till Arlanda. Enligt ett elevarbete vid Handelshögskolan skulle en sådan spårförbindelse gå på ca 530 milj. kr. Den myndighet här i landet som får anses rymma all nödig expertis på detta område är statens järnvägar. Och därifrån uppskattas investeringskostnaderna till 1,5 å 2 miljarder, men även 530 miljoner vore en avskräckande investeringskostnad, och man frågar sig vem som skall betala. Stockholms läns landsting säger blankt nej; så det är väl statliga medel som skall till. Är socialdemokraterna beredda att i nuvarande statsfinansiella läge betunga statskassan med utlägg i miljardklassen för detta ändamål?

Att lägga en spårförbindelse till Arlanda är dessutom inte gjort i en handvändning. Och kan inte reservanterna liksom vi andra se miljööngreppen och de långa expropriationsmålen för en spårförbindelse som aldrig kan effektivt utnyttjas, eftersom Arlandaresenärernas tillskott till trafiken är för litet, och som därför blir en årlig förluskälla i hundramiljonersklassen?

Vad jag sade om bussförbindelsen från city till Arlanda äger också tillämpning i fråga om den spårbundna förbindelsen. Snabbtåget minskar blott restiden på kollektivdelen av flerstegsresan till Arlanda, en minskning som utslagen på alla flygtrafikanter bara reducerar den genomsnittliga ökningen i markresetid, jämfört med Bromma, från ca 35 till ca 30 minuter.

Innan jag bemöter reservation 3, som är huvudreservation, vill jag också ta upp reservation 5, som talar om följderna av utflyttning av inrikesflyget till Arlanda.

Bromma är ett hinder för inrikesflygets fortsatta utveckling, säger reservanterna. Alla utom de förstår att Brommas centrala belägenhet är en utomordentlig stimulans för inrikesflygets expansion och förvisso en förutsättning för att utan subventioner kunna trafikera på de kortare distanserna, t. ex. Karlstad, Jönköping och Borlänge. Även reservanterna inser att resonemanget är ohållbart och kräver därför att trafiken måste tryggas på de platser där den nu upprätthålls. Följden måste då bli att vi om några år har ett nät av olönsamma linjer, precis som vi redan har ett hos statens järnvägar – men nu i luften. Det stödet till SJ:s olönsamma linjer närmar sig miljardklassen per år, och det är svårt att sia om vad inrikesflygets olönsamma linjer kommer att kosta – men dyrt kommer det att bli.

Reservanterna anser att en mängd frågor om inrikesflygets roll i trafikpolitiken måste utredas. Lufttransportutredningen räknar med att framlägga sitt betänkande i början på nästa år, och svaret på viktiga frågor kommer då att ges. Det är häpnadsväckande att reservanterna inte låtsas om existensen av denna utredning. Innan vi beslutar om nya utredningar, är det tillrådligt att invänta resultatet av sådana som strax blir färdiga.

Herr talman! Återstår nu reservation 3 som berör kärnfrågan i dag, nämligen verksamheten på Bromma och Arlanda flygplatser.

Här berörs buller- och luftföroreningsfrågor jämte möjligheterna att avveckla F-28-flyget på Bromma samt säkerhets- och kapacitetsfrågor.

Gemensamt å ena sidan för trafikutskottets majoritet och regeringens

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

proposition och å andra sidan reservationerna är att båda vill avveckla F-28-trafiken inom en nära framtid. Skillnaden ligger i att detta enligt reservanternas bör ske genom utflyttning till Arlanda under senare hälften av 1982 och då till provisoriska anläggningar, under det att F-28-avvecklingen enligt propositionen och trafikutskottets majoritet bör ske enligt ettdera av två huvudalternativ. Det ena, som jag kallar "planbytesalternativet", innebär utbyte på Bromma av F-28-orna mot plan som är minst 7 dBA tystare – ett byte som torde kunna påbörjas just under andra halvåret 1982, om LIN beslutar sig för att köpa det kända engelska planet BAe 146.

Det andra, som kan kallas "F-28-utflyttningsalternativet", innebär utflyttning av F-28:orna senast 1 juli 1985 – möjligen redan 1 juli 1984 – och därmed till nya ändamålsenliga permanenta anläggningar, bl. a. en helt ny terminal för hela inrikesflyget.

Av dessa två alternativ vill jag för egen del starkt förordna planbytesalternativet. Reservanternas har alldeles fel när de på s. 24 i betänkandet anger att detta alternativ inte synes kunna uppfyllas. Jag vill också påtala det försåtligt formulerade påståendet att tillverkningsbeslut – jag hoppas att Tommy Franzén hör upp nu – ej skulle ha fattats för jetplan som är så tysta att de uppfyller regeringens nya, utomordentligt hårda bullervillkor. Utskottets ordförande och huvudreservant Bertil Zachrisson har vid besök tillsammans med mig och utskottets kanslichef Sven-Olof Runesten hos tillverkaren British Aerospace i mars i år med egna ögon sett att BAe 146 är i full produktion, och han känner givetvis också till att SAAB är en betydande underleverantör till detta plan.

Jag vill i sammanhanget rekapitulera de välkända förhållandena att BAe 146 saluförs i en 87-sitsig och en 105-sitsig version och att de *garanteras* vara ca 8 resp. ca 7 dBA tystare än F-28. Jag vill också påminna herr Zachrisson om att LIN:s nye VD vid hearingen inför trafikutskottet den 25 november i år uttalade starkt intresse särskilt för den mindre versionen av BAe 146 på grund av att den med en hel dB överträffar regeringens krav på minst 7 dB under F-28-nivån.

Jag vill här också slå fast att flygindustrierna sedan länge kan förutsäga nya flygplantypers bulleremission med mycket stor noggrannhet och att säkerheten härvidlag naturligtvis är särskilt stor om motorernas buller – motorerna står ju för den överväldigande delen av bullret – uppmätts vid prov med färdiga plan som är försedda med samma motor. Det är just vad som gäller för BAe 146, vars motor sedan ett par år är i dagligt bruk i plantypen "Challenger".

Mot denna bakgrund vill jag starkt framhålla att planbytesalternativet, med uppfyllande av de nya hårda bullervillkoren, för det första gör Bromma till världens tystaste större trafikflygplats, för det andra högst väsentligt minskar bullerstörningen kring alla de andra ca 20 flygplatserna, som nu trafikeras med F-28, och för det tredje eliminerar den betydande ökning av bullerstörningen kring Arlanda som uppstår om utflyttningsalternativet väljes.

Det råder inte minsta tvivel om att dessa tre effekter sammantagna innebär

en lösning som alla de miljövänner som också vill ha ett effektivt inrikesflyg säger ja till. Alldeles särskilt om de, som måste göras, tänker sig in i de utomordentligt allvarliga miljöskador som ofrånkomligen uppstår vid Tullinge, när inrikesflyget i sinom tid måste flyttas dit, om Bromma slopas för linjetrafik.

”Bromma torde f. ö. redan i dag ha nått sin kapacitetsgräns” står det i reservationen på s. 24. Detta är fullkomligt fel, för att inte säga osant. Antalet flygplansrörelser, dvs. starter och landningar, med F-28 är f. n. ca 35 000 per år. Linjeflyg räknar med att antalet rörelser med flygplan av denna eller något större storlek kan ökas till åtminstone 80 000 per år. Reservationens uppgift är således felaktig med ca 160 %. Att göra sådana fel, herr talman, måste anses vara att föra riksdagsledamöterna bakom ljuset. De måste kunna lita på att åtminstone de kvantitativa sakuppgifterna i reservationerna är korrekta.

Enahanda gäller beträffande *totala* antalet flygplansrörelser. De var enligt propositionen ca 110 000 år 1979, varav ca 32 000 med F-28 och ca 9 000 med övriga plan i reguljärtrafik. Enligt tidigare beräkningar av luftfartsverket och Ingvar Gullnäs ligger kapacitetsgränsen för allt Brommaflyg vid ca 165 000 rörelser per år, en kapacitet som otvivelaktigt kan ökas väsentligt genom att plana ut trafiktopparna. Även om så inte sker, är reservationens uppgift att kapacitetsnivån redan uppnåtts helt felaktig.

Reservanterna framhåller vidare på ett sätt som verkar som om det vore en anmärkning mot propositionen att ”den enda realistiska lösningen om man skall behålla Bromma som flygplats är att genomföra Gullnäsutredningens förslag”. Ja, det är just propositionens slutmål! I den anges ett totalt investeringsbehov vid alternativet ”Linjeflyg på Bromma” på 675 milj. kr., slutsumman för en successiv utbyggnad som i stort sett resulterar i ett realiserande av Ingvar Gullnäs huvudplan för disposition av Brommafältet.

Jag citerar några av Ingvar Gullnäs slutsatser, där han konstaterar

”att det är osäkert huruvida Arlanda – trots en tredje bana – har kapacitet att för längre tid än till omkring sekelskiftet klara all trafik som f. n. drivs på Arlanda och därtill den trafik som LIN f. n. driver på Bromma,

att det är osäkert huruvida en ny flygplats vid Tullinge/Getaren mer än ett fåtal år kan klara den trafik som f. n. drivs på Bromma och därtill SAS:s inrikes linjetrafik

att ett bibehållande av Bromma flygplats och ett upplåtande av flygplatsen för LIN:s trafik samt allmänflyg/IFR dels innebär att Arlanda inte får några kapacitetsproblem inom överskådlig tid, ---.”

Begrundar man detta, frågar man sig osökt om reservanterna och s-motionärerna över huvud har en aning om vad de ger sig in på när de kräver att Bromma skall slopas för linjetrafik.

Det finns förvisso ett kapacitetsproblem, men det gäller inte Bromma utan *flygplatsbehovet* i Stockholmsregionen. Att ”lösa” Stockholms flygplatskapacitetsproblem genom att slopa Bromma är värre än befängt.

Önsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Herr talman! Det finns åtskilliga punkter till i de oklara reservationerna som borde bemötas, men min tid inrymmer inte denna möjlighet. Jag hoppas dock få återkomma därtill i den fortsatta debatten.

Valet i dag står mellan regeringens proposition, som ger tillräckliga valmöjligheter i framtiden när det gäller den slutliga strukturen av svenskt inrikesflyg, och den planlösa, kostsamma reträtt som reservationerna innebär.

Jag yrkar, herr talman, bifall till alla delar av hemställen i utskottets betänkande 8 och avslag på samtliga reservationer.

Innan jag lämnar talarstolen skall jag, herr talman, be att i all korthet få göra ett genmäle på Bertil Zachrissons inlägg.

Bertil Zachrisson sade att regeringen har sänkt koncessionsnämndens beslut, trots att nämnden är den viktigaste instansen. Men koncessionsnämndens beslut fattades på en aning felaktiga premisser. Nämnden trodde nämligen på de uppgifter man fått från luftfartsverket att ett plan med 9 à 10 decibel tystare motorer skulle vara i luften om några år. Så blev det emellertid inte. Men nu har vi ett plan som klarar de nya hårdare bullerbestämmelserna.

Bertil Zachrisson talade också om bullret i hostadsområdet Bromma. Försiktigtvis sade han att han inte kände till detaljer, och detta är mycket komplicerade frågor – vi talar bl. a. om dBA, flygbullernivåer osv. Jag skall inte heller tynga kammaren med sådant, men jag vill säga att utskottets majoritet är helt på det klara med att det för de kringboende förekommer besvärande bullerstörningar vid Bromma flygplats. Men det är just dessa bullerstörningar vi angriper med regeringens nya proposition. Vi gör ett verkligt angrepp mot de sanitära olägenheter som finns. Till skillnad från socialdemokraterna löser vi inte problemet genom att flytta bullret – vi kapar av det.

Bertil Zachrisson anspelar på amerikanska undersökningar utan att ange någon egentlig sådan. Det finns alltid – det vet vi av erfarenhet i denna kammare – någon amerikansk undersökning som kan ge oss rätt i vilka frågor som helst. Jag kan som genmäle säga att jag vid besök på Los Angeles mycket stora flygplats, med helt andra bullerproblem än Bromma har, så sent som i april månad i år har fått besked om att man där gjort en undersökning som visar att 80 % av dem som är störda av flygplansbuller är störda därför att de inte ser det aktuella TV-programmet obrutet, de talar i telefon och hör inte vad den andre säger osv. Det är psykologiska faktorer som gör att de blir störda. Jag kan säga att vi från utskottets majoritet lovar att vi skall göra allt vad som göras kan för att eliminera olägenheterna för de – inte alls tiotusentals, herr Zachrisson – kanske några tusen på Bromma som bor extra olämpligt och är extra utsatta. Vi skall hjälpa dem på alla sätt. Det ingår också i det framtida paketet.

Lika väl som herr Zachrisson talar om spårarbeten och åberopar elevarbeten vid Handelshögskolan i stället för de auktoritativa källor vi har i olika myndigheter, åberopar han Pilotföreningens tidigare uttalande. Det är tyvärr lömskt beskrivet i reservationen som om Pilotföreningens drastiska

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

uttryck att Brommas flygsäkerhet kommer att ligga under ett lågvattenmärke var skrivet i samband med propositionen, vilket ju är lögnaktigt. Detta sades i våras, förmodligen under stark upphetsning. Pilotföreningen har ju sedan i betydande delar tagit tillbaka vad man då sade.

Men en sak är säker, och det är att i denna kammare skall man hålla sig till de ansvariga myndigheterna. Och den ansvariga myndigheten för luftsäkerheten i Sverige vid svenska flygplatser är luftfartsinspektionen. Dit får Pilotföreningen och flygbolagen vända sig. Här skall vi ta hänsyn till vad den ansvariga myndigheten säger. Det är fruktansvärt att herr Zachrisson målar upp bilden av Bromma som en riskflygplats av första ordningen, som en skamfläck bland Europas flygplatser. Jag är själv pilot, och jag bestrider att det herr Zachrisson säger är riktigt. Bromma är en utomordentlig flygplats i alla avseenden, och särskilt om den får den grundliga upprustning som nu förutsätts i propositionen.

Sedan försöker herr Zachrisson bevisa att om man flyttar inrikesflyget till Arlanda så stiger befolkningsunderlaget för den flygplatsen genom närheten till Uppsala. Ja, befolkningsunderlaget stiger naturligtvis – men passagerarantalet sjunker. För de hundratusentals människor som bor på denna sida av Stockholm är ju inrikesflyget på Arlanda mycket mindre attraktivt – speciellt vid kortare distanser som nu kommer i farozonen – än om det ligger i Bromma. Herr Zachrisson har alltså helt fel. Om tio får det sämre och en får det bättre, så blir det inte bättre för alla elva, tvärtom.

Jag ber att få återkomma senare i debatten.

I detta anförande instämde Wiggo Komstedt, Per Stenmarck, Mårten Werner, Bertil Danielsson, Mona S:t Cyr, Elisabeth Fleetwood, Görel Bohlin, Jan-Eric Virgin, Knut Billing, Göte Jonsson och Erik Olsson (alla m).

Anf. 4 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Herr Clarkson började sitt anförande med att ösa en rad invektiv över reservanterna. Vi var grovt vilseledande, falska, osakliga, osanna och jag vet inte allt vad vi var. Det är dumt att föra debatten på den nivån. Det är helt självklart att vi har en mycket omfattande saklig grund för vad vi säger. Det räcker med att hänvisa till alla de uttalanden som har gjorts av myndigheter, föreningar, grupper, koncessionsnämnden för miljöskydd, Stockholms kommun och landsting. Det finns på riksdagens bord omfattande samlingar med sådana uttalanden. Så sent som häromdagen fick vi i våra brevlådor ett utomordentligt omfattande dokumentationsmaterial. Det finns alltså, herr Clarkson, en mycket stark saklig grund för att hävda att miljöstörningarna är mycket stora, så stora att de är betecknade som sanitära olägenheter.

Flygsäkerhetsproblemen är också utomordentligt stora. Det är betecknande att utskottets företrädare egentligen nonchalerar de frågorna helt och hållet. Han övergår till att tala om tekniska trafikproblem, trots att i botten på hela den här diskussionen ligger omfattande miljöproblem och flygsäker-

hetsproblem. Jag tycker att det är där man måste starta debatten om man vill bli tagen på allvar. Vi måste lösa de problemen, och därefter får vi också se till att vi ordnar det för inrikesflyget på ett bra sätt.

Kapacitetsproblemet är inte mitt problem. Det är faktiskt herr Clarksons problem. Genom det sätt på vilket ni lägger upp er argumentation för att ha flyget kvar på Bromma är ni nämligen tvingade att ta fram en tredje flygplats. Tullinge är sannernligen inte mitt problem, utan det är herr Clarksons. Arlanda har kapacitet för långt in på 2000-talet. Och bygger man den tredje banan någon gång i framtiden, så blir det – det vet herr Clarkson lika väl som jag – inga som helst bekymmer som vi i dag kan överblicka när det gäller att klara inrikes- och utrikesflygets problem.

Däremot finns det ett betydande problem när det gäller allmänflyget i Stockholm och Stockholmsområdet. Därför måste vi ha Bromma flygplats kvar under nu överskådlig tid. Annars måste vi skaffa oss en tredje flygplats i Stockholm. Det finns naturligtvis flera lösningar på det, men det får ju Stockholms kommun och Stockholms läns landsting göra till sin huvudfråga.

Anf. 5 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Låt mig med en gång konstatera att Rolf Clarkson är väldigt motsägelsefull i förhållande till regeringspropositionen. Genom hans inlägg avfärdades klart och tydligt allt resonemang om att flyget är på väg att bli ett folkflyg.

Rolf Clarkson tog upp frågan om BA 146 och menade – han sade det inte, men menade det säkert – att jag och Bertil Zachrisson är ute i ogjort väder när vi säger att det ännu inte finns några plan annat än på ritbordet som uppfyller de normer som regeringen har beslutat om. Man kan möjligen modifiera Bertil Zachrissons och mitt uttalande och säga att man håller på att bygga det här flygplanet, men det är stor skillnad mellan att hålla på att bygga ett plan och att ha provat det i praktiken.

För att gå in på de frågor som egentligen är de väsentligaste när det gäller Bromma, bl. a. säkerhetsfrågorna, vill jag säga att det absolut inte kan vara lämpligt att mitt inne i ett så tätbefolkat område som området kring Bromma behålla en flygplats som hör till de mest trafikerade i Europa. Hälsovårdsnämnden i Stockholm har ju beräknat att antalet människor i västra Stockholm som bor intill ett stråk där inrikesplanen går ned för landning på Bromma uppgår till uppemot 140 000.

Flygsäkerheten, dvs. säkerheten för personal och passagerare, måste naturligtvis sättas främst när man gör en samlad bedömning av det framtida inrikesflyget och av en flygplats som används för linjefart. En sådan flygplats måste uppfylla de krav i säkerhetskänseende som ställs nu och som framför allt kommer att ställas i framtiden. De nuvarande riskerna måste enligt min mening redan nu bedömas vara så stora att de tillsammans med det som kommit fram i alla tidigare utredningar om flyget – om dess kapacitet, om bullerstörningar, luftföroreningar m. m. – väl motiverar en avflyttning från Bromma.

När Rolf Clarkson talade om miljön uppehöll han sig bara vid bullret, han berörde inte luftföroreningarna. Men låt mig återkomma till detta i nästa replik och nu beträffande bullret bara säga att de människor som bor i Bromma och dess omgivning under strejken i våras upplevde en pånyttfödelse. Helt plötsligt kunde de då höra fågelsången och känna vårluften. Det tycker jag att de skall få göra även i fortsättningen.

Anf. 6 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag försökte i min huvudplädering införa ett sakligt innehåll i debatten. Trafikfrågor ger litet utrymme för svammel och utsvävningar. I stort sett rör det sig om tekniska problem, och sådana problem kan definieras exakt och diskuteras med stor saklighet. Det är just de socialdemokratiska reservanternas brister härvidlag som jag har påtalat. Det finns nästan inte en rad i de svamliga reservationerna som en kritisk granskare inte kan sätta ett frågetecken efter. Reservationerna är formulerade på ett sätt som jag tycker att Bertil Zachrisson, f. d. statsråd och utskottets ordförande, borde ha hållit sig för god för att acceptera.

Jag konstaterar än en gång att kapacitetsfrågan när det gäller Stockholmsregionen inte kan lösas utan att vi antingen har kvar Bromma eller också någon annanstans bygger en ny flygplats i miljardklassen.

När det gäller luftföroreningsproblemen i Bromma måste man självfallet ta hänsyn till dem. Jag har väl inte sagt att flygmaskinerna sprider en doft av parfym och ambra över platsen, men jag bestrider att det är fråga om livsfarliga ångor som på något sätt hotar den fysiska hälsan där ute. Redan 1982 kommer de oförbrända kolvätena att minska med 97 %, vilket betyder att fotogenlukten kommer att minska kraftigt. Kolmonooxiden minskar med 80 %, och rök- och stoftutsläppen med ca 60 %. Detta är ånyo ett krafttag från regeringens sida när det gäller att komma till rätta med de sanitära olägenheterna.

Bertil Zachrisson ville gärna uppehålla sig vid flygsäkerheten, men han säger att allmänflyget skall få stanna kvar i Bromma. Då blir det, Bertil Zachrisson, en kommunal angelägenhet. Försök inte att inbilla mig eller dem som tänker rösta på reservationerna att Stockholms kommun i längden kommer att ta på sig den stora kostnaden för hållandet av Bromma flygplats för enbart allmänflygets skull. Skulle Stockholms kommun göra det, kan man fråga sig varför inte Bertil Zachrisson begär att regeringen anslår nödiga medel för att höja just flygsäkerheten, som sägs vara så bristfällig på Bromma flygplats. Behöver inte allmänflyget någon säkerhet? Det är ju ologiskt att resonera som Bertil Zachrisson gör.

Tommy Franzén säger att det som jag har uttalat om BAe 146 närmast är nys, för man har ju förut hört talas om plan som sedan inte kommer. Flygplanstillverkning är emellertid inte ett okänt hantverk. Man vet exakt vad som skall hända med flygkroppen.

Anf. 7 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Rolf Clarkson verifierade att han ser det här som ett tekniskt problem. Det viktigaste för honom är att man löser problemet som vilket annat tekniskt problem som helst. Vad det handlar om är inte främst den saken, utan det handlar om de människors väl och ve som bor i det här området. Det måste få gå först, eftersom det ligger i botten på hela den här diskussionen.

Rolf Clarkson talar om försåtliga formuleringar. Men om någonting är försåtligt, så är det att försöka ge människor ett intryck av att de fattiga miljoner som anslås enligt propositionen om Bromma på något sätt skulle kunna bidra till en lösning av Brommas problem. Det vet herr Clarkson lika bra som jag. Vi har ett konkret och rakt förslag till hur man skall avveckla jettrafiken på Bromma.

Ni försöker dölja problemen genom diskussioner om planbyten som är helt orealistiska. Herr Clarkson vet att Linjeflyg egentligen inte accepterar en sådan lösning. Man säger emellertid att det mindre planet självfallet kan vara av värde om man nu tvingas göra ett byte. Ekonomiskt är det dock ett mycket stort äventyr. Det kostar stora pengar, herr Clarkson, att göra ett sådant planbyte. Vem skall betala, och hur skall kostnaderna slås ut på passagerarna?

Till sist återigen något om flygsäkerheten som jag menar är mycket avgörande i sammanhanget. Jag skall, herr talman, citera vad den högsta myndigheten för flygsäkerheten, luftfartsinspektionen, i ett ögonblick av klarhet uttalat:

”Luftfartsinspektionen, som endast har att lägga flygsäkerhetsmässiga aspekter på Brommas framtida användning, måste från sina utgångspunkter och givna förutsättningar att nuvarande flygplatsområde inte kan utvidgas, avråda från en satsning på fortsatt F-28-trafik på Bromma. Inspektionen anser att en snar utflyttning F-28-trafiken till Arlanda enligt redan uppgjorda planer är angelägen från flygsäkerhetssynpunkt.”

Anf. 8 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Rolf Clarkson försöker göra den här frågan till enbart en teknisk fråga. Men jag tror inte att brommaborna och de människor som drabbas av luftföroreningarna och bullret närmast ser det som en teknisk fråga. De upplever detta som något hälsovådligt och miljöovänligt – deras nattro störs bl. a. på grund av att bestämmelserna om förbud mot nattrafik på Bromma inte helt följs. Jag hör själv varje kväll framemot 23-tiden flygplan – sannolikt försenade –gå ned mot Bromma flygfält.

F. ö. tror jag det är farligt att, som Rolf Clarkson gör, säga att luftföroreningarna är ofarliga samt att 97 % av dessa kommer att vara borta om drygt ett år.

Frågor av det här slaget bör rätteligen behandlas med försiktighet och skepsis. Vi vet att benspyren är cancerframkallande och att avgaserna från planen innehåller stora mängder av just detta ämne.

Den utredning som Stockholms hälsovårdsförvaltning gjort kullkastar

också de argument som Rolf Clarkson hänvisar till och som f. ö. också riksdagsmajoriteten hänvisade till förra gången Bromma diskuterades. Vid det tillfället, 1977, påstod utskottets talesman Rolf Clarkson – helt främmande för verkligheten, skulle jag vilja säga, även den gången – att luftföroreningarna från Bromma bara utgjorde 1 %. Detta står att läsa i riksdagens protokoll.

Rolf Clarkson sade att luftföroreningarna är helt marginella. Men jag är övertygad om att de människor som drabbas av dessa inte ser dem som marginella. Jag håller med den brommabo som i en diskussion med mig sade: Så länge äpplena smakar fotogen, så måste det vara något fel.

Anf. 9 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! När jag hänvisar till denna frågas mycket stora tekniska förankring har jag velat upplysa kammaren om att många av de grundföresättningar, kvantitativa sakuppgifter, som står att finna i reservationen 3 vid utskottets betänkande är felaktiga. Jag har velat säga detta därför att ett antal ledamöter av denna kammare kommer att rösta för reservationerna på grund av att de är i god tro.

Jag är självfallet fullt på det klara med, Bertil Zachrisson, att vi här rör oss med en ytterligt känslig fråga. Men regeringens proposition går ju just ut på att angripa de miljöfaktorer som är särskilt besvärande, dvs. buller och luftföroreningar. Vi bagatelliserar inte problemet. Vi förklarar vår inlevelse med dem som lider av miljöproblemen, och vi skall göra allt för att förbättra deras situation.

Det slumpar sig så lyckligt att tekniken när det gäller att bygga nya motorer som är bränslesnåla också har den fördelen att det blir bättre förbränning och därmed mindre föroreningar. Och motorerna blir tystare. Hela tekniken är i dag till Brommas fördel. Men precis när vi är nära målet skall kammaren besluta att lämna det – när tekniken löser praktiskt taget alla säkerhetsproblem och sanitära problem på Bromma flygplats.

I Amerika – för att nu igen återkomma till det landet – har kommunerna börjat köpa tillbaka mark närmast stadskärnorna därför att tekniken med tystare och miljövänligare flygplan nu har kommit så långt att man vågar satsa på flyget. Men här i Sverige vågar vi inte satsa på det.

Jag vill särskilt understryka för dem som står på Oskar Lindkvists motion att de vid den kommande voteringen i dag skall betänka att vi till nästan hundra procent går dem till mötes. Det de angriper skall vi satsa våra ansträngningar på att förbättra.

Att det blir flygpassagerarna som får betala vad som beslutas här i dag är givet. Skall vi rusta upp Bromma flygplats kostar det givetvis pengar. Men skall vi flytta trafiken på Bromma flygplats till Arlanda kommer det att kosta mycket mer pengar. Och det är ett hot mot kommunikationsstrukturen i Sverige, som på grund av sin geografiska utbredning särskilt behöver kommunikationer av detta slag. Och det är framför allt, kammarens ledamöter, ett hot mot det folkflyg som under ett par år har utvecklat sig i vårt

land. Det är inte portföljbärarnas flyg jag talar för – som jag tidigare blivit beskyldd för att göra – utan det är folkflyget.

Anf. 10 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Sverige är ett stort land, geografiskt sett, med få invånare – bara 8 miljoner. Därför har vi särskilt stora krav på goda och något så när billiga kommunikationer.

Vad vi i dag skall bestämma om är egentligen det svenska folkflygets framtid. Jag säger detta med särskild adress till alla de riksdagsledamöter som under den tid jag varit kommunikationsminister med oro ställt frågor till mig om de olika flygförbindelserna runt om i landet.

Bromma flygplats är navet i det svenska folkflyget med sina över två miljoner passagerare om året. Det kommer vi aldrig förbi.

När SAS, med sina långlinjer till Malmö, Göteborg och Luleå, tvingades lämna Bromma, gjorde man en förlust som varierade mellan en och två årstillväxter och som man aldrig tagit tillbaka. Det säger kanske inte så mycket. Men jag vill säga, med särskild adress till alla de riksdagsledamöter från Skåne som är så oroliga för utvecklingen på Sturup, att när man flyttade trafiken från Bulltofta till Sturup förlorade man uppemot 20 % av trafiken. Malmö har i dag bara linjetrafik till en ort i landet, nämligen Stockholm. Man har inte linjetrafik någon annanstans heller. Trafiken mellan Malmö och Göteborg försvann – för att ta ett exempel.

Det är litet grand av de utgångspunkterna man måste ha klart för sig när man diskuterar denna fråga. Många säger att detta bara är en Stockholmsfråga. Jag kan i varje fall själv göra anspråk på att vara Stockholmspolitiker. Det är väl inte så många här i kammaren som i varje fall är mer Stockholmspolitiker än vad jag är, och jag anser inte att detta bara är en Stockholmsfråga. Det är det naturligtvis, men det är också en fråga om Stockholm eller Sverige. Vad är det för beslut som Sveriges riksdag skall fatta? Skall vi fatta ett beslut som är bra för Stockholm eller ett beslut som är bra för Sverige? För Stockholm och för dem som bor ute i Bromma är det – i varje fall säkert för många – miljömässiga och andra fördelar som väger över vid ett ställningstagande, men för Sverige som nation är det många negativa sidor som då väger över. Som Stockholmspolitiker – och framför allt som statsråd och ansvarig för kommunikationerna – är det för mig fullkomligt självklart att det är *Sveriges* intressen som kommer i första rummet, icke Stockholms. I annat fall bör man icke sitta som statsråd i en svensk regering, tycker jag.

Självfallet får vi ta de politiska konsekvenserna, och självfallet får det parti jag företräder ta de politiska konsekvenserna – om det nu blir så stora politiska konsekvenser som en del lokala Stockholmspolitiker tycks oroa sig för. Men vi är fullt och fast och entydigt beredda att stå för en politik som gagnar Sverige – och icke en ort i Sverige. Det är ju därför som vi har valts till Sveriges riksdag.

Jag är fullt medveten om, herr Zachrisson, att det finns människor i Bromma som störs och som störs allvarligt. Jag har också sagt – och jag menar

det – att då får vi från samhällets sida hjälpa de människorna att flytta till andra delar av vår stad där de kan bo och där de icke behöver störas. För det måste i sanning ändå vara lättare att vi hjälper de människor – vilka ändå är få – att flytta än att vi flyttar hela det svenska folkflyget och lägger ner en flygplats. Vi måste försöka ta det ansvaret, även om det kanske kan bjuda emot.

Här talas om människors väl, om människors hälsa och naturo och om mycket annat. Jag har sagt ute i landet, och jag vill gärna upprepa det här, att det alldeles uppenbarligen är så, att de krav som regeringen har ställt beträffande både luftföroreningar och buller svarar mot alla de krav som har ställts av den internationella luftfartsorganisationen. Jag kan inte förstå varför Sveriges riksdag skulle vara så ömsint att den skulle anse att just invånarna i Stockholms stad bland all världens städer skall få ställa högre anspråk på miljö och på graden av bullerstörningar än alla andra världens folk. Stockholmarna är säkert tacksamma mot de riksdagsledamöter som anser det, men jag vill säga att så långt finns det knappast skäl att gå. Så länge som Bromma uppfyller internationellt accepterade normer, så länge kan vi också ha kvar Bromma flygplats.

När det gäller säkerheten vill jag betona vad herr Clarkson sade. Mitt arbete och riksdagens arbete måste självfallet vara baserat på vad luftfartsverket säger, icke på att en eller annan facklig organisation vid ett eller annat tillfälle gör ett eller annat uttalande. Herr Zachrisson citerade exempelvis luftfartsinspektionen, Men det var ett lösryckt citat ur ett uttalande till Gullnäsutredningen under andra premisser. Bertil Zachrisson är en alltför skicklig debattör för att behöva använda sådana grepp här i kammaren. Man använder också Pilotföreningens uttalande i våras, när det passar. Även där borde ni vara försiktigare debattörer. Låt oss i stället gemensamt, när riksdagen i Sverige fattar ett beslut, hålla oss till vad det svenska luftfartsverket säger! Det verket har sagt att det behövs vissa investeringar, och regeringen har sagt att de naturligtvis skall tillgodoses, med 20 milj. kr. direkt och med 65 milj. kr. vid nästa årsskifte, om riksdagen bifaller utskottets hemställan.

I miljöfrågan vill jag gärna säga till Bertil Zachrisson, när han hänvisar till Stockholms miljö- och hälsovårdsförvaltning, att jag känner den förvaltningen väl och att jag vet exakt vad den har för utgångspunkter för sina bedömningar. Jag vill gärna säga att docenten Löfroth, som är en av våra främsta experter på luftvård, säger att det allmänna intrycket är att förvaltningen drar fram de analysdata som stöder förvaltningens hypotes, att flygverksamheten ger mätbara tillskott. Hans slutsats är att förvaltningen inte har underbyggt sin slutsats med framlagda analysresultat och andra tillgängliga data.

Jag vill gärna att Bertil Zachrisson skall veta att en av de verkliga experterna i vårt land, anlitad internationellt och nationellt – bl. a. av naturvårdsverket – icke anser att miljö- och hälsovårdsförvaltningens slutsats är underbyggd av framlagda analysresultat och andra tillgängliga data.

Låt mig, herr talman, i detta första korta inlägg också säga ett par ord om

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

den absoluta förutsättningen för att få förbättrade kommunikationer ut till Arlanda. Jag tar den här riksdagen till vittne på vad jag nu säger: Vad än riksdagen kommer att besluta och vad det svenska folket än väljer för regering framöver, så kommer det ändå aldrig någonsin att bli pengar till att bygga ett spår ut till Arlanda. Visserligen har, precis som när det gäller säkerheten, socialdemokraterna föredragit att förlita sig till fyra studerande på Handelshögskolan i stället för på statens järnvägar. Men det kan vara litet farligt ibland att göra det. Statens järnvägar konstaterar att kostnaderna för att dra ett spår ut till Märsta blir 1,5 miljarder och 200 miljoner ytterligare för att förlänga detta spår fram till Arlanda. Sedan har man glömt att det behövs terminaler och annat ute vid Arlanda. Man har också glömt driftkostnaderna. Detta tillsammans med förslaget om ett dubbelspår till Järna skulle ge den här regionen investeringskostnader för järnvägen på någonting mellan 3,5 och 4 miljarder kronor. Den generositeten är stockholmarna säkert mycket tacksamma för, men jag undrar bara när de pengarna skall komma. Nej, låt oss i den delen vara helt på det klara med att det aldrig kommer att bli något sådant dubbelspår. I stället vill jag göra kammaren uppmärksam på att de i dag bristfälliga förbindelserna när det gäller vägarna ut till Arlanda kommer att bestå. Solna kommun kommer, såvitt jag förstår, aldrig att acceptera att man bygger en förlängning av Essingeleden, så att trafikanterna kommer ut omedelbart på Europaväg 4 mot Arlanda. Då finns endast förutsättningen att förmå Stockholm att göra förbättringar av Norra Länken. Det kan kanske finnas sådana förutsättningar om staten betalar detta, men under byggtiden kommer det att bli ytterligare problem.

Man skall i sådana här sammanhang inte vara alltför storvulen när det gäller vad som kan komma att ske och vad som inte kommer att ske. Jag förlitar mig på att Linjeflyg bättre än andra vet vad som kommer att ske med dess linjenät.

När det gäller flyglinjerna i Sverige får man räkna med att om reservanterna i dag vinner – jag håller mig nu till Linjeflygs bedömningar – så kommer man att lägga ned trafiken på Karlstad och Kristianstad. Man kommer att få räkna med stora inskränkningar i trafiken på Jönköping och Sundsvall och även i övrigt viss försämring av trafiken på alla de orter som i dag har trafik.

När det gäller matartrafiken, som ju är beroende av trafiken på de här orterna, får man räkna med att denna sannolikt kommer att försvinna för Borlänge, Kramfors, Gällivare och Trollhättan.

Det är Sveriges riksdag som nu har ansvaret – så som den skall ha – för det svenska folkflygets framtid.

Herr talman! Jag tackar.

Anf. 11 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Det är i och för sig synd att kommunikationsministern går upp i debatten innan hela utskottsrundan är avklarad, men jag anser mig ändå föranlåten att nu ta till orda igen.

Herr Adelsohn riktar kritik mot Stockholms miljövårdsförvaltning. Den

kritik han riktar är ganska märkningsvärd. Kammarens ledamöter skall veta att de uppgifter som förvaltningen tagit fram har prövats av naturvårdsverket, koncessionsnämnden för miljöskydd osv., och de har befunnits väga så tungt att man föreslagit att åtgärder skall vidtas för att flytta Fokkern från Bromma.

Sedan säger herr Adelsonn att Bromma flygplats är nödvändig för att utveckla folkflyget. Jag måste säga att jag betvivlar att Bromma är ett bra ställe att utveckla folkflyget på.

Får jag ta upp en enda fråga, eftersom man inte hinner så mycket på några få minuter. Förklara för mig hur landets viktigaste inrikesflygplats, som stänger kl. 22.00 och är stängd en tredjedel av dygnet, kan vara ett bra ställe att utveckla folkflyget på, när det finns en bra och stor flygplats i närheten, där man har tillgång till allt utrikesflyg och allt annat inrikesflyg hela dygnet! Är inte det senare ett oerhört mycket bättre ställe att utveckla det folkflyg på som vi alla tycks vara överens om att vi skall ha.

Herr Adelsonn har farit land och rike runt och hotat kommunalmän med diverse repressalier om de inte ställer upp på Bromma. Jag anser det vara angeläget att i detta sammanhang säga att det är ett missbruk av maktställning om man på det viset far runt och gör diverse uttalanden, i vilka man hotar folk med nedläggning av flygplatser och allt vad det är för någonting, om de inte följer det här beslutet. Vi bör i lugn och besinning försöka inse att de viktiga miljöfrågor och flygsäkerhetsfrågor som ligger i botten på vårt beslut om Bromma måste vara avgörande. Vi måste försöka lösa dessa problem på det sätt som de praktiskt går att lösa. Det har vi anvisat en väg för, och jag är ledsen att behöva säga att propositionen inte gör det.

Till sist vill jag beträffande tågprojektet säga till herr Adelsonn: Jo, det kommer att bli järnväg till Arlanda – det är jag alldeles övertygad om. En sådan kommer att genomföras mycket snart, eftersom den trafik som det gäller kommer att tvingas fram. Den kostnad på 1,7 miljarder som SJ har uppgivit gäller inte alls bara spåret till Arlanda. Asca och SJ har nyligen tillsammans kört förutsättningarna för detta i ett mycket noggrant upplagt dataprojekt, som bekräftar att de siffror vi lämnar i vår motion håller mycket bra.

Anf. 12 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Låt mig först beträffande kommunikationsministerns anförande göra klart att flygtrafiken, som jag sade i mitt inledningsanförande, måste sättas in i ett totalt trafikpolitiskt sammanhang. Detta innebär att flyget måste bedömas dels mot bakgrund av behovet av snabba transporter, dels mot bakgrund av möjligheterna till alternativa färd sätt. Svårigheterna med energiförsörjningen, som gör sig alltmer påmind årligen, aktualiserar t. ex. behovet av en utveckling mot ett energisnålare samhälle även beträffande kommunikationerna. Detta torde, som vi ser det, innebära att flyget kommer att te sig allt oförmånligare i förhållande till järnväg på avstånd upp till ungefär 40–50 mil.

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Jag måste vidare ta upp litet grand av det som kommunikationsministern sade beträffande resor ut i landet. Kommunikationsministern reser ju runt på sina "Adelsgator" och gör allehanda märkliga uttalanden. I februari i år var han i Karlstad, och då kallade han stockholmarnas inställning till flygplatsfrågan för bypolitik.

Jag skulle vilja referera till vad Ulf Adelson sade så sent som 1977 som "bypolitiker" och finansborgarråd i Stockholm. Då sade han att jetflyget måste flyttas till Arlanda senast den 1 juli 1978. Jan Carlzon, som tidigare var chef för Linjeflyg, har talat om de goda förutsättningar som finns att bedriva lågprisflyg på Arlanda och om ökade affärsmöjligheter genom användning av de dyra jetplanen större delen av dygnet. Så var det med herr Adelsons "bypolitiska" resonemang.

Det kan också finnas anledning att något se på vad folkflyget egentligen innebär. Är det den stora massan av människorna i det här landet som befrämjas av exempelvis snabbare flygresor? Nej, knappast. Tidigare inlägg här i debatten har också vederlagt kommunikationsministerns tal om folkflyg. Rolf Clarkson sade visserligen att det inte var fråga om portföljbärrarnas flyg, men hans inlägg visade ändå klart att det var fråga om taxiåkarnas flyg.

Anf. 13 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag fick oväntad hjälp av herr Franzén. Det är alldeles riktigt att jag sade detta i min egenskap av finansborgarråd i Stockholm 1977. Jag tycker också att den ståndpunkt jag gav uttryck för inte var orimlig. Den dåvarande borgerliga majoriteten i Stockholms kommun hade enats om den ståndpunkten men dessutom också om att Bromma flygfält skulle vara kvar, medan herr Franzén ville lägga ned hela flygfältet och bygga bostäder där.

Jag har ganska nyligen försökt klargöra här i kammaren att jag inte tycker att man skall sitta i en regering, om man tar ställning till förmån för enbart en ort i landet – man skall ta ställning till hela landets bästa. Jag har därför inte ett spår av anledning att skämmas för att jag som finansborgarråd i Stockholm intog den ståndpunkt jag hade som talesman för den borgerliga majoriteten. Jag skulle dessutom inte under några förhållanden ha haft anledning att skämmas. Jag anser att det medan man studerar en fråga ibland kan uppstå anledning att ändra åsikt. Att likt Karl XII stå och peka mot öster oberoende av vad som händer är möjligen herr Franzéns ståndpunkt, men icke min.

Herr Zachrisson har en helt annan utgångspunkt för sin plädering. Han har lyckats att göra det i och för sig intressanta uttalandet att om vi stannar kvar på Bromma måste vi ha en tredje flygplats, och ingen vet var den skall ligga, men om vi lämnar Bromma, behöver vi inte en tredje flygplats. Var finns logiken?

Sedan till resonemanget om kl. 22.00: Jag skulle vilja att herr Zachrisson tog fram en tidtabell för SAS och tittade efter hur många av flygplanen från Göteborg, Malmö och Luleå som landar efter kl. 22.00 på Arlanda. denna

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

plats som skall vara folkflygets tummelplats i framtiden. Hur många plan landar efter kl. 22.00, Bertil Zachrisson? Nej, det var bara ett blint uttalande rakt ut i luften, en chansning från ordföranden i riksdagens trafikutskott, som diskuterar folkflygets framtid. I den replik herr Zachrisson kommer att begära kommer han att tala om hur många sådana plan det är – annars skall jag göra det i nästa anförande.

Beträffande järnvägsalternativet säger herr Zachrisson, med den sakkunskap som gör mig lätt bekymrad för frågans lösning, att ASEA och SJ har arbetat gemensamt. Det är i sak fel. Det är fyra studerande vid Handelshögskolan i Stockholm som hört sig för med ASEA i vissa frågor där ASEA enligt SJ icke har någon expertis. SJ har över huvud taget inte varit med. Och det är detta som ligger till grund för den socialdemokratiska reservationen, så herr Zachrisson bör kanske själv fundera på en omprövning.

SJ har inte varit med, herr Zachrisson, utan det är ASEA och de fyra studerande det gäller. Och det är ju litet fatalt när ordföranden i trafikutskottet inte ens vet vem som tagit fram basuppgifterna, den absoluta förutsättningen för en flyttning till Arlanda, nämligen att man skulle ha så bra trafikunderlag. Nej, 1,7 miljoner kostar det enligt SJ. Det är de studerande som glömt en stor del av trafiken norr om Ulvsunda vid sin datorsimulering. Det är fatalt, tycker jag, för ordföranden i trafikutskottet.

I kväll sammanträder styrelsen i Swedair, som hade tänkt att man skulle kunna klara en stor del av matarflyget med litet bättre förbindelser, nämligen SAAB Fairchild. Den styrelsen skall i kväll efter riksdagens beslut bestämma sig för om man skall ha tio sådana flygplan eller inte. De skulle kunna vara ett fantastiskt komplement för flyget runt om i landet till de orter där det inte går med Fokkern, och de skulle kunna mata till Fokkerplanen, som sedan skall ner på Bromma flygplats.

Slutligen sade herr Zachrisson att jag på ett märkbart sätt hade kritiserat miljö- och hälsovårdsförvaltningen. Det har jag inte. Till skillnad från herr Zachrisson anser jag mig inte ha kompetens i sådana frågor. Nej, jag har en utredning. Granskning med avseende på bly och PAH, av rapporten Redovisning av luftföroreningssituationen vid Bromma flygplats. Den är gjord av den docent vid Stockholms universitet som heter Göran Löfroth. Och jag tar mig friheten att citera en av landets främsta naturvårdsexperten. Här är utredningen. Herr Zachrisson känner säkert inte till den heller.

Allra sist: Jag har tydligen rest runt i landet och hotat kommunalmännen med repressalier. För det första visste jag inte att kommunalmännen var de som hade rösträtt i Sveriges riksdag. Jag trodde att det var kammarens ledamöter. Kommunalmännen kan ju inte vara särskilt avgörande. För det andra har jag inte hotat någon med någon enda repressalieåtgärd. Jag har även i det här fallet, herr Zachrisson, tagit mig orådet före att citera vad Linjeflygs ledning och luftfartsverkets ledning anser blir resultatet av en flyttning av inrikesflyget från Bromma till Arlanda. Och om det är så att trafikutskottets ordförande anser att Sveriges kommunikationsminister inte får vidarebefordra vad luftfartsverkets ledning meddelar för uppgifter, då

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

undrar jag vad det är för slags censur vi har tänkt oss i det här landet.

Ånyo, herr Zachrisson, förmodar jag att det var ett rent misstag.

Anf. 14 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Jo då, Ulf Adelsohn, det finns många kommunalmän i Sveriges riksdag, även om inte Ulf Adelsohn har upptäckt det. De är ofta ansvariga i sina hemkommuner men samtidigt riksdagsledamöter. De vet att berätta, och det vet f. ö. också tidningarna, om det mer eller mindre förtäckta hot som slängts ut på diverse järnvägsstationer och flygplatser, när herr Adelsohn varit ute och rest. Det har tidningarna varit ganska villiga att berätta om. Jag säger än en gång att det är ett utomordentligt olämpligt sätt att föra debatten på i en fråga som är så viktig som den här.

Herr Adelsohn säger: Varför skall man flyga med planen efter klockan tio på kvällen? Då flyger man ju inte på Arlanda heller. – Nej, tacka för det! Det är ju bara SAS tre inrikeslinjer som går från Arlanda. Det övriga inrikesflyget utgår ju från Bromma. Om man får möjlighet att samla inrikesflyget på ett ställe, så att man kan få normala samordnade tidtabeller för flyget, är det klart att man får helt andra förutsättningar. Om inrikesflyget finns på Arlanda får man också möjligheter att samordna det med de utrikes förbindelser som är angelägna. Herr Adelsohn vet mycket väl att de inrikeslinjer som är aktuella för LIN är mycket intressantare för utrikesflyget än SAS inrikesflyglinjer, eftersom Göteborg och Malmö – som trafikeras av SAS – har andra utrikesförbindelser. Resande därifrån behöver alltså inte ta sig till Arlanda för att få goda förbindelser med utrikesflyget.

Det finns alltså utomordentliga förutsättningar att på Arlanda utnyttja dygnets alla timmar för flygtrafik. Det gör man på alla andra stora normalflygplatser, men det kan man inte göra på Bromma.

Sedan vill jag också peka på att man använder något slags dubbel bokföring här i debatten. Det ges intryck av att regeringen minsann nu står på en mycket säker grund när den argumenterar. Men så är det ju inte – ni vet inte ett dugg vad ni skall göra. Ni har svept in vissa mycket vaga löften om vad som skulle kunna ske 1984 och 1985. Eventuellt skall flyget då flytta ut från Bromma. Hela er argumentation om hur förskräckligt det är med en flyttning till Arlanda faller ju totalt samman, eftersom ni själva är beredda att säga att flyget kanske måste flytta 1984–1985. Det är väl samma problem med att flytta till Arlanda då som det är nu. Antagligen blir problemen då ännu mycket större, eftersom inrikesflyget förväntas öka under den här tiden.

Nej, det enda riktigt bra beslutet att fatta nu är att flytta ut flyget till Arlanda så snabbt som möjligt. Det är för Sverige och för Stockholm ett utomordentligt viktigt beslut.

Anf. 15 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Ulf Adelsohns och Linjeflygs försök att på alla möjliga och omöjliga sätt argumentera för att flyget skall få dröja sig kvar på Bromma kommer utan tvivel att öka det redan nu mycket hårda motståndet mot trafiken med jetflygplan och andra bullrande flygplan på Bromma. Det

kommer också med stor sannolikhet att leda till ökade restriktioner, t. ex. mot helgernas onödiga och mycket störande trafik. Restriktioner måste också komma mot jetbullret tidiga morgnar och sena kvällar. Förutsättningarna att bedriva ett effektivt svenskt inrikesflyg från Bromma måste alltså försämrats radikalt. Det är naturligtvis möjligt att regeringen ytterligare en eller flera gånger går in och ändrar koncessionsnämndens för miljöskydd beslut i sådana här frågor. Det vore kanske inte oväntat i så fall.

Sedan fortsätter Ulf Adelsonh att göra sig lustig, men jag tycker att han är litet oförsiktig. Eftertankens kränka blekhet borde kanske drabba honom något litet.

Låt mig med anledning av vad Ulf Adelsonh sade om att Tommy Franzén ville bygga bostäder på Bromma påminna om vad Ulf Adelsonh sade den 24 augusti 1977 i ett förslag till uttalande i borgarrådsberedningen. Han sade då: I avvaktan på statsmakternas slutliga ställningstagande bör kommunen inleda planering för alternativ markanvändning. – Så var det med den saken.

Ulf Adelsonhs tvärvändningar förefaller mig vara att vända kappan efter vinden. Det kan kanske vara befogat med tanke på den positionsförändring han har uppnått. Men jag vill också påminna om att Ulf Adelsonh inte är den första minister inom en borgerlig regering i det här landet som tycker att regeringstaburetterna är så eftersträvansvärda att man dagtingar med sin övertygelse.

Anf. 16 Kommunikationsministern ULF ADELSONH:

Herr talman! Det lät på herr Franzén som om Thorbjörn Fälldin skulle ha ställt ultimatum till mig: Avsvär dig vad du den 24 augusti 1977 sade i Brommafrågan, eller du får inte ingå i regeringen! Tror herr Franzén att någon sådan enfald förekommer, så får det väl stå för herr Franzéns räkning.

Men jag är tacksam att en sådan man som Tommy Franzén aldrig får något inflytande i Stockholms kommun, för det vore ju rätt förfärande om kommunen skulle förhandlingsmässigt och över huvud taget aktivitetsmässigt ligga helt still – oberoende av vad staten gör skulle kommunen bara vänta. Självfallet inte! Ett av alternativen i Gullnäsutredningen var ju att man skulle förpuppa Bromma i avvaktan på att man fick tystare plan. Då var det självklart att vi sade: Vi måste planera vad vi skall göra med marken under den tiden. Bl. a. kunde man ha haft en stor idrottsanläggning på Bromma flygfält under en sådan förpuppningsperiod.

Jag förmodar att det inte är obekant för herr Franzén att så var fallet och att han bara försökte bluffa här – jag vet inte.

Det finns för resten kommunikationsministrar som mycket mer radikalt än jag ändrat uppfattning i Brommafrågan – visserligen inte en moderat minister men en socialdemokratisk. Tänk när man första gången drev igenom det här! Det finns ju inget parti i landet som haft sådana förutsättningar att lägga ned Bromma som det socialdemokratiska partiet, som suttit i regeringen i alla tider. Inte gjorde man det inte, utan år efter år sköt man på saken fastän det

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

fattades riksdagsbeslut på riksdagsbeslut. Den förutvarande kommunikationsministern Bengt Norling har ändrat åsikt, av skäl som jag inte behöver anföra – det kan han göra bättre själv.

Bertil Zachrisson kommer igen med påståendet att jag använt mig av förtäckta hot. Jag hotar inte någon, därför att jag redogör för vad Linjeflyg och luftfartsverket har för uppfattning! Och Bertil Zachrisson kan som förutvarande statsråd ändå inte tro att det är kommunikationsministern som beslutar om linjedragningar och matarflyg. Det görs av de bolag som har att fatta dessa beslut.

Jag förstår inte vad herr Zachrisson menar. Skulle jag vara förhindrad att redovisa dessa saker för tidningar och allmänhet etc.? Dessutom förstår jag inte vad det är för förtäckta hot, om jag sagt det till alla närvarande pressmän. Rör det sig om förtäckta hot brukar man ju inte precis trumpeta ut dem.

Jag förstår ärligt talat inte detta. Skall inte Sveriges kommunikationsminister kunna redogöra för Linjeflygs och luftfartsverkets bedömningar av vilka linjer som försvinner? Skall jag, med andra ord, inte låta riksdagen och allmänheten i Sverige få veta det, för då är det förtäckta hot? I så fall får ju inte Linjeflyg eller luftfartsverket heller tala om vilka linjer som försvinner, utan riksdagen skall votera och handla i blindo när det gäller konsekvenserna av riksdagens beslut. Det måste vara herr Zachrissons uppfattning, om det finns någon logik i vad han säger.

Kritiserar man mig för att som statsråd använda olämpliga metoder, så tycker jag man skall svara i sak, Bertil Zachrisson, ärligt och rakt. Vad menar herr Zachrisson med ett sådant här angrepp?

Så Arlanda! Jag blir helt fascinerad av den sakkunskap som herr Zachrisson har om flygets förutsättningar. Nu är det plötsligt så att det inte finns något som helst skäl att landa på Arlanda efter kl. 10, för där går ju bara tre linjer. Ja, det är de i särklass mest frekventerade, nämligen linjerna från Göteborg, Malmö och i någon mån Luleå. Flygplanen på dessa linjer landar där. Men det finns inget skäl för de planen att landa efter kl. 10, sägs det. Varför det då? Är det därför att de som bor på dessa platser inte vill till Stockholm för att ligga över en natt? Det har jag förstått på herr Zachrissons plädering. Om man däremot hade en flygplats för annat flyg samtidigt skulle göteborgarna kanske landa på Arlanda på kvällen för att sedan starta 22.30 och flyga vidare exempelvis till Jönköping hävdas det. Sällan – de åker tåg dit. Och de som skall resa norrut skulle komma fram exempelvis till Umeå 23.40.

Ta en titt på flygtidtabellerna jorden runt, herr Zachrisson, och se hur det fungerar! Det finns en del sådana här linjer i Amerika, men knappast många.

Alla de som skulle komma från Jönköping och Kalmar och Ronneby och Växjö och jag vet inte allt skulle anlända till Arlanda efter kl. 10 på kvällen, och sedan skulle det starta utrikeslinjer efter den tiden. Vet herr Zachrisson hur många utrikeslinjer som startar från Arlanda på kvällen ut i världen – alltså efter kl. 22? Ta en titt i tabellen igen, herr Zachrisson!

I själva verket är det så att ordföranden i riksdagens trafikutskott

fullständigt vilt chansar i den här talarstolen i inlägg efter inlägg utan att ha ens den minsta bakgrund när det gäller hur en tidtabell ser ut för det svenska inrikes- och utrikesflyget.

Sedan säger Bertil Zachrisson att vi i regeringen inte vet vad vi vill. Men i propositionen står det så klart och entydigt som det någonsin kan stå, att Linjeflyg skall – och det har man accepterat – sänka decibelstyrkan på sina flygplan år för år, så att den är nere på en viss nivå den 1 juli 1985. Klarar man inte det, har vi sagt, så accepterar vi av miljöskäl en flyttning till Arlanda med allt vad det innebär.

Såvitt jag har förstått är man på Linjeflyg så intresserad av att stanna kvar på Bromma att man troligen kommer att byta flygplanstyp om riksdagen bifaller utskottets hemställan. Det blir inte, som Bertil Zachrisson tycks inbilla sig, en förlustbringande affär. Fokkerplanen kan nämligen säljas, och kommer att säljas. De har kvar ett högt marknadsvärde. Även om de inte kan vara kvar på Bromma flygplats, så kan de trafikera en mängd andra flygplatser.

Det blir alltså fråga om investeringar i nya flygplan, lämpliga för det svenska folkflygets framtid. Enbart tysta plan blir kvar på Bromma flygfält. De som inte är det får flytta till Arlanda.

Jag kan förstå att Bertil Zachrisson inte läser flygtidtabellerna, men nog trodde jag att han hade läst propositionen. Vad jag nu har ansett som väsentligt att bringa till kammarens kännedom står också klart och entydigt i propositionen.

Anf. 17 NILS HJORTH (s):

Herr talman! Låt mig först säga att det har blivit en underlig debattordning i detta ärende, i och med att kommunikationsministern tar till orda innan alla reservanter har kommit till tals. Statsråden brukar ju antingen inleda debatten eller vänta på att utskottsrunderna är avklarad. Jag betraktar debattordningen i detta ärende som en oartighet mot utskottet, något som vi inte är vana vid.

Jag anmälde mig, herr talman, i går till kammarkansliet för ett anförande på 20 minuter. På talarlistan står jag emellertid upptagen för 15 minuter, varför jag ber om överseende om jag överskrider den tiden med någon minut.

Det är inte första gången som vi här i riksdagen debatterar flygtrafiken på Bromma. Det har hänt åtskilliga gånger och mest under 1970-talet. Det har gjorts många utredningar och många beslut har fattats om utflyttning av de bullerstörande planen från Bromma. Det är inte obetydliga kostnader som lagts ned på detta. Särskilt vi i trafikutskottet men också riksdagsledamöter i allmänhet har erhållit ett otal skrivelser och tagit emot många uppvaktningar i flygplatsfrågan. Sammantaget är det ett omfattande arbete som nedlagts.

De många diskussionerna vittnar om att Bromma varit en omstridd flygplats och att dess läge i den täta bebyggelsen inte har varit så lyckat. I den socialdemokratiska motionen 1980/81:113 görs en summarisk återblick på de

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

viktigare händelserna och besluten, som fattats angående Bromma. Mot den bakgrunden är det inte konstigt att vi nu tycker det borde vara slutdiskuterat och att tiden är mogen för ett definitivt beslut.

För flygföretagen, de anställda, luftfartsmyndigheterna, kommuner och de boende inom området måste det, oavsett hur besluten blir, kännas som en lättnad om politikerna äntligen kunde samla sig till ett besked om hur det skall bli. Vi ville från socialdemokratiskt håll redan i våras ha ett beslut. Men efter kommunikationsministerns ivriga försäkringar om att ett uppskjutande till hösten av behandlingen av Brommamotionerna inte skulle innebära någon försening i frågan om en eventuell utflyttning av F 28 till Arlanda – det skulle kunna ske den 1 oktober 1982 – så bestämde den borgerliga riksdagsmajoriteten den 29 maj i år att bordlägga motionerna.

Under tiden har regeringen avgjort koncessionsärendet och efter en ingående intern diskussion samt, som det förefaller, mycken vånda inom den borgerliga trepartiregeringen lyckats åstadkomma en proposition.

Propositionen, som bär kompromissens alla tydliga tecken, gör väl egentligen ingen människa eller myndighet särskilt glad. Tvärtom är det en mycket dålig produkt. Jag kan förstå att kommunikationsministern haft det besvärligt och känt behov av att uppförstora fördelarna med Bromma, att överdriva nackdelarna med Arlanda för att göra anrättningen så tilltalande som möjligt och kunna fånga in de tveksamma i leden igen. I klartext betyder propositionen egentligen ingen lösning av frågan. Det innebär bara att vi inte nu skall ta ställning. Vi skall uppskjuta beslutet ytterligare ett år, och för åtskilliga år framåt förlänga vistelsen på Bromma av de miljöstörande planen.

I sitt anförande berörde trafikutskottets ordförande Bertil Zachrisson de sanitära olägenheterna för de boende vid Bromma flygplats, olägenheter som har ökat i omfattning. Avgaserna från flyget har även förvärrats, och till detta kommer de säkerhetsrisker som är förknippade med en allt intensivare verksamhet på Bromma. De här frågorna har nu hunnit diskuteras en god stund.

Jag skall i mitt anförande ta upp de problem som är förenade med frågan om att ersätta Fokker F 28 med ett tystare plan samt något närmare granska de kostnadsjämförelser som gjorts i propositionen och i utskottsmajoritetens skrivning.

De mera tystgående flygplanen, som man talat om i så många år, tycks vara lika avlägsna som tidigare, och om de skulle bli produktionsklara vid den tidpunkt man hoppas på så är det väl ingen som på allvar tror att LIN skulle ha ekonomiska möjligheter att på en gång byta ut hela sin Fokkerflotta. Ett års frist betyder bara onödiga investeringar på Bromma, då F 28 enligt alla sunda bedömningar måste flyttas ut innan det kan ersättas av nyare plan. Att ge LIN en övergångstid på ca tio år vore i så fall ett mera realistiskt bud. Det är kanske detta kommunikationsministern har i bakfickan som en glad överraskning åt sina borgerliga vänner i Stockholmsregionen.

Om man ser till det som har sagts och till det som har skrivits, tycks ju alla vara överens om att Fokkern skall flyttas ut till Arlanda. Även regeringen

säger att trafiken på Bromma med denna flygplanstyp snarast måste upphöra. Ja, det snaraste som det tekniskt och praktiskt går att genomföra är till hösten 1982, men då måste ett beslut i enlighet med den socialdemokratiska reservationen fattas nu. Det är rent orimliga krav som regeringen ställer på flygföretaget, då man begär att det inom ett år skall bestämma sig för att inköpa ett plan vars prestanda och övriga egenskaper man knappast vet något om.

Nu vet jag inte heller vilket plan som denna gång kan vara aktuellt – och vad värre är, inte ens regeringen eller LIN självt tycks veta det. Dash 7 var i ropet för några år sedan, men det ansågs olämpligt för LIN:s behov. Det planet fanns åtminstone i verkligheten. Sedan har man talat om en mindre version av Airbus, men det tror jag stannade vid fromma förhoppningar. Det engelska planet BAe 146, som Rolf Clarkson verkar så förtjust i, uppgavs också vara synnerligen lämpligt. Men detta fyrmotoriga plan skulle framför allt bli mera bränsleslukande än F 28, så det var inte så intressant att tänka på.

Än Boeing 737 och 300 då? Det verkade ett tag som om LIN funderade på det, men om jag uppfattade saken rätt vid utskottets hearing med flygföretaget så var det rätt osäkert nu. Det planet är inte heller i produktion, och leverans kan möjligen påbörjas i slutet av 1984 eller 1985. Man sade från flygföretaget att man visste för litet om det.

Sedan har nämnts DC 9 Super 35, men den produktionen ligger långt fram i tiden, och i fråga om F 29 finns heller inget beslut om tillverkning. SAAB:s blivande Fairchild SF-340, som kommunikationsministern nämnde, är ett mindre plan, som möjligen kan bli ett komplement till F 28.

Faktum är, ärade kammarledamöter, att det i dag inte finns något aktuellt plan som man vet kommer och som kan passa för LIN och ersätta F 28. Det är riktigt att det finns projekt på ritbordet, och vissa teoretiska data har nämnts, men de planen kommer inte i produktion ännu på flera år och har inte prövats i verkligheten. Är det någon som på allvar tror att man till nästa höst skulle vara beredd att träffa avtal om en flygplanstyp som då förhoppningsvis befinner sig på ritbordet? Naturligtvis inte. Men det bevisar bristen på realism i regeringsförslaget. Det är att slå blå dunster i ögonen på folk.

Men den borgerliga majoriteten i utskottet understryker att det är ett *oeftergivligt villkor* att LIN kan lämna bindande garantier för byte av sin flygplansflotta om ett år. Annars bör arbetena för att anpassa Arlanda för LIN:s trafik påbörjas omedelbart. Det är nog bäst att påbörja arbetena redan nu, för dessa villkor kan inte LIN uppfylla.

Sedan kan man inte heller begära att LIN, utom möjligen med kraftiga statliga stöd, på så kort tid skall byta ut sin nuvarande flotta. Låt oss säga att det, optimistiskt tänkt, kan börja produceras ett mera tystgående plan 1985 eller 1986. Troligen dröjer det ytterligare några år innan en serieproduktion kan starta. Den 30 juni 1985 går ju fristen ut för LIN. LIN har uppgivit att man kan tänkas byta ut två eller högst tre plan per år, och då kan var och en räkna ut att bullret på Bromma stannar kvar under hela 1980-talet.

En annan och inte oväsentlig sak är att det är synnerligen ekonomiskt för

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

flygföretaget att kunna utnyttja sin relativt nya F 28-flotta ännu under många år. Det har ju visat sig vara ett lagom stort och ändamålsenligt plan för dess behov, som också möjliggjort den framgångsrika lågprissatsningen. Jag förutsätter naturligtvis att de bullerdämpande åtgärderna vidtas under alla förhållanden och att det då blir en miljöförbättring även på de övriga flygplatserna i landet.

Då det gäller investeringskostnaderna för de olika alternativen är det klart att man kan räkna på olika sätt; det beror på vilka tidsaspekter man lägger in. Luftfartsverket har också sagt att det inte går att göra någon meningsfull jämförelse mellan de olika investeringsalternativen. Detta sammanhänger med att de aktuella åtgärderna på såväl Arlanda som Bromma flygplatser ingår som olika långtgående deletapper i olika slutlösningar och med delvis olika syften. Den långsiktiga lösningen i Brommaalternativet är en utbyggd flygplats – den nuvarande är både gammal och nedsliten – och i Arlandaalternativet är slutlösningen ett nytt inrikesterminalområde. Man kan lätt vilseledas av uppgifterna i propositionen, och det är också kanske avsikten. De blygsamma investeringar på Bromma som nämnts blir tillräckliga endast under den förutsättningen att beslut om utflyttning av F 28 fattas nästa år. Om linjetrafiken blir kvar på Bromma måste hela investeringsprogrammet på flera hundra miljoner successivt genomföras för att man skall kunna klara en välbehövlig och nödvändig upprustning. Det har också Rolf Clarkson erkänt i sitt anförande.

Kommunikationsministern och utskottsmajoriteten ondgör sig över de investeringar som måste göras på Arlanda och som bedöms kortsiktiga. Det har även Rolf Clarkson varit inne på. Det gäller investeringar om 71 milj. kr. noga räknat. Det är att märka att en stor del av investeringskostnaden gäller parkeringsplatser, vilka förräntar sig på endast tre år. Nu råder det också delade meningar mellan SAS/LIN och luftfartsverket om användningstiden vad avser det provisoriska inrikesområdet. Verket anser att det kan användas längre än vad flygföretagen bedömer.

Det är dock önskvärt att den provisoriska lösningen blir så kortvarig som möjligt, och därför begär vi att luftfartsverket får redovisa förslag till program för det permanenta inrikesområdet. Beträffande den permanenta inrikesterminalen på Arlanda så kan nämnas att inom luftfartsverket diskuteras nu andra och billigare lösningar.

Tredje banan, slutligen, tycker jag inte att man över huvud taget skall blanda in i de nu aktuella kostnadsjämförelserna. Den ligger långt fram i tiden och blir det, som man nu tror, en dämpad utveckling av flygtrafiken på grund av det allmänna ekonomiska läget så klarar man sig länge än utan en tredje bana. De kostnader som upptagits är också missvisande, då en tredje bana skall betjäna inte bara LIN:s trafik utan all trafik på Arlanda.

Investeringarna på Bromma uppges vara av såväl säkerhets-, kapacitets- som standardkaraktär, medan investeringarna på Arlanda utslutande är av kapacitetskaraktär. Detta är en sanning med modifikation, då en utflyttning av F 28 till Arlanda innebär en avsevärd ökning av säkerheten och standarden för vårt inrikesflyg.

Det framhålls i utskottsbetänkandet att LIN måste göra stora investeringar på Arlanda vid en utflyttning. Däremot omnämns inte att stora utgifter erfordras på Bromma om trafiken där blir kvar. Den stora vinsten för LIN vid flyttning till Arlanda blir ju att man då slipper de mycket stora investeringarna i nya flygplan. Vinsterna av en samlokalisering och närheten med transfer till övrigt inrikesflyg, utrikesflyg och charter är heller inte oväsentliga i sammanhanget. Därtill kommer de ökade möjligheter till ett affärsmässigt utnyttjande som Arlanda erbjuder med en flygplats utan tidsbegränsningar – även om kommunikationsministern försökte förringa betydelsen av detta förhållande.

Även om jetflyget flyttas bort från Bromma så har den flygplatsen också fortsättningsvis en stor uppgift att fylla för allt övrigt flyg.

Det är nödvändigt med två flygplatser i Stockholmsregionen. Vi har Arlanda och vi har Bromma. Socialdemokraterna i utskottet är eniga med den borgerliga majoriteten om att Bromma skall bibehållas som flygplats. Bromma behövs för övrigt inrikesflyg och för allmänflyget. Det är också andemeningen i vår januarimotion, fastän det kanske blev klarare formulerat i novembermotionen, herr Clarkson. Om jettrafiken däremot tillåts stanna kvar på Bromma så kommer redan om några år delar av allmänflyget att av utrymmesskäl tvingas flytta ut därifrån. Vart vet ingen i dag. Dessa kostnader har inte omnämnts i något sammanhang.

Sedan är det också ganska kortsiktigt att investera hundratals miljoner på Bromma då man från Stockholms kommuns sida vid flera tillfällen sagt att man inte avser att förlänga upplåtelseavtalet.

I propositionen och majoritetens skrivning i utskottet försöker man hota med att ett stort antal regioner skulle mista sina flygplatser. Det finns naturligtvis inget fog för detta, allra minst om de socialdemokratiska reservationerna om snabbare bussförbindelser och tågförbindelser vinner bifall.

En stor del av inrikesflyget går ju i dag till Arlanda, och det tycks fungera bra. Utvecklingen har varit glädjande. Nu tror jag att man avsiktligt förstorar upp betydelsen av tidsskillnaden i marktransporter till Bromma resp. Arlanda. Till detta kommer de goda utvecklingsmöjligheter Arlanda har gentemot Bromma. Icke förty har hotet om nedläggning av vissa flygplatser oroat bl. a. en del landshövdingar ute i landet. Även i denna debatt har man försökt skrämja med detta – inte minst statsrådet har gjort det. Vi anser det därför nödvändigt att understryka att dessa flygplatser tryggas även i fortsättningen och att en utflyttning av jettrafiken inte får tas som intäkt för att lägga ned verksamheten på någon flygplats.

Det interregionala kontaktnät som omnämns i propositionen äventyras på intet sätt vid en utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda. Statsrådet säger t. o. m. att det skulle skapa stora svårigheter i det nödvändiga kontaktarbetet med Stockholm. Man glömmer så lätt att stora delar av inrikestrafiken i dag går på Arlanda. Landets andra och tredje storstadsområden, Göteborg och Malmö, samt övre Norrland har ju nu sin flygförbindelse med Arlanda. Människor i stora delar av den allmänna förvaltningen och näringslivet reser

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

alltså dagligen på detta sätt. Det tycks gå bra utan några hörbara protester. Skulle det vara så stora problem som här omnämnts borde ju även SAS inrikestrafik flyttas tillbaka till Bromma. Det är väl tvärtom så att det är tveksamt om flyget på Bromma, om det blir kvar, kan fortsätta att utvecklas. Det har herr Zachrisson varit inne på. Även med mycket stora investeringar så kvarstår de begränsningar i trafiken som nu finns av säkerhets-, miljö- och utrymmeskäl.

Skall vi ha ett folkflyg – det tror jag alla vill – så är Arlanda den för framtiden bästa lösningen. Där kan trafikunderlaget förväntas öka.

I vår reservation nr 5 föreslår vi att en särskild utredning tillsätts om hur inrikesflyget skall utvecklas. Även utskottsmajoriteten tycker det är angeläget att också inrikesflygets roll i trafikpolitiken blir föremål för en ingående prövning ur olika aspekter. Man vill dock inte nu vara med om någon särskild utredning utan vill avvakta det pågående utredningsarbetet.

Vi anser det viktigt att inrikesflyget ges en sådan struktur att flygets möjligheter bättre tillvaratas i det samlade trafikarbetet. Vi vill att människor i olika delar av landet skall kunna utnyttja lågprisflyget. Utgångspunkten för en sådan utredning bör vara att trafiken på de skilda inrikesflygplatserna även i fortsättningen tryggas.

Jag föreställer mig, Rolf Clarkson, att lufttransportutredningens arbete blir en bra grund för den fortsatta kompletterande och översiktliga översyn som vi föreslår skall komma till stånd.

Låt mig till sist få sammanfatta vad jag sagt.

Frågan i dag gäller om vi skall besluta att flytta ut den miljöstörande jettrafiken från Bromma till Arlanda så snart som möjligt eller om vi, som utskottsmajoriteten vill, skall vänta och se. Regeringen vill ha kvar jettrafiken ända till 1985, då man hoppas att tystare plan skall finnas i marknaden.

Jag hävdar att det är omöjligt för LIN att senast den 30 juni 1985 ha bytt ut alla sina 13 Fokkerplan, än mindre att redan om ett år visa upp bindande avtal om inköp av nya plan, plan som man då inte ens vet hur de fungerar i verkligheten.

Arlanda har de för framtiden bästa utvecklingsmöjligheterna för all inrikestrafik med jetplan.

Kostnadsmissigt blir Arlanda inte dyrare än Bromma, och för LIN innebär det en stor besparing, då man slipper en jätteinvestering i miljardklassen för en ny flygplansflotta.

Projektering av det nya permanenta inrikesterminalområdet på Arlanda bör nu påbörjas för att ge goda arbetsmöjligheter för personal och passagerare. Även utskottsmajoriteten vill att planarbetet på Arlanda skall fortsätta men avstyrker ändå vår reservation 4.

En utredning bör tillsättas för att klarlägga inrikesflygets roll i trafikpolitiken och ge inrikesflyget en sådan struktur att trafiken på de skilda inrikesflygplatserna tryggas.

Jag yrkar, herr talman, bifall till samtliga socialdemokratiska reservationer i trafikutskottets betänkande.

Anf. 18 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag har varit kollega med Nils Hjorth i trafikutskottet sedan vi kom in i riksdagen och i luftfartsverkets styrelse i flera år. Jag känner honom som en hedersman. Därför är jag mycket förvånad över att han från kammarens talarstol kan hävda att det inte i sinnevärlden finns något plan som svarar mot de nya stränga bullerkrav som regeringen fastlagt.

Hans partivän Bertil Zachrisson medgav i sin senaste replik att planet finns men beklagade sig över att beslutet, om det skulle användas i Sverige, ålägg Linjeflyg och inte statsmakterna. Det plan som jag har talat om, som Tommy Franzén sade finns på ritbordet och som nu också Nils Hjorth sade finns på ritbordet kan – det har Bertil Zachrisson, då han inte kan förneka sina egna ögons vittnesbörd, medgivit – planenligt finnas i luften för certifiering redan om några månader och i trafik i luften redan nästa år.

Jag har aldrig, Nils Hjorth, påstått att Linjeflyg, om bolaget bestämmer sig för att köpa BA 146 – och det tyder allting på att man gör om man på det villkoret får behålla Bromma –, kan köpa alla planen på en gång. Men Linjeflyg har inför utskottet förklarat att man kan göra ett första köp och sedan successivt byta ut hela sin maskinpark mot sådana maskiner.

Det är en riktig investering i dagens läge. Man investerar då i en modern teknologi. Redan F 28 är 1960-talets teknologi. BA 146 är 1980-talets teknologi, och det är den vi satsar på. Vi kastar inte pengarna i sjön – vi får någonting för dem. Stöder vi socialdemokraternas reservationer i dag kastar vi kanske inte pengarna i sjön men vi bränner upp dem i luften.

Nils Hjorth sade att Bromma är en gammal och nedsliten flygplats. Han talade om flygplatsen som om den var en gammal kostym, som är lappad och trasig och måste kastas bort. Men alla här vet ju att en flygplats är mark och byggnader. Det går alltså lätt att lägga nya plattor, nya landningsbanor och bygga nya hus och få någonting för det.

Om Bromma får en upprustning och trafikeras med BA 146 blir det inte bara en av världens tystaste flygplatser – vilket kommer Stockholmsbefolkningen i Bromma till godo – utan också en av de i säkerhetshänseende absolut otadligaste.

Nils Hjorth vill ha en utredning. Han underkänner därmed det arbete som den nu arbetande utredningen ännu inte lagt på bordet. Han kan läsa en del av de uppfattningar som lufttrafikutredningens ordförande har genom att studera den artikel som i går var införd i Dagens Nyheter. Där finns besked på väsentliga punkter. Vi har några månader, kanske ett år, på oss att besluta oss för vilken väg vi skall välja i denna viktiga fråga.

Anf. 19 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Med anledning av att herr Hjorth sade att jag var oartig mot utskottet har jag frågat de övriga två ledamöterna av utskottet som anmält sig till debatten – herrar Jonasson och Sellgren – och de känner sig inte

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

åsidosatta. Själv ansåg jag att det vore litet tunt att bara ta tio minuter i anspråk efter det att herrarna Zachrisson och Hjorth talat sammanlagt 40 minuter. Jag tycker man skall försöka fatta sig kort; därför anmälde jag mig före herr Hjorth – herr Hjorth tillhör ju samma parti som herr Zachrisson. Men de övriga ledamöterna av utskottet känner sig som sagt inte åsidosatta, så jag hoppas att det bara är herr Hjorth som känner sig oartigt behandlad.

Herr Hjorth talade om kostnaderna. Jag tror att man skall vara på det klara med att både ett Arlandaalternativ och ett Brommaalternativ på sikt kommer att bli kostsamt. Det tror jag inte vi kommer ifrån.

Vi kommer inte heller ifrån den klara och entydiga logiken, att har vi inrikesflyget kvar på Bromma, så disponerar vi en bana och en terminal som vi annars inte har. Vanlig enkel matematik säger, att har man en bana och en terminal så har man dem trots allt. Det har man inte om man skall bygga nytt. Sedan kan vi tvista om när det behöver byggas nytt och hur mycket som behöver byggas nytt. Men vi kommer inte ifrån att vi frånsäger oss denna befintliga resurs, om vi lägger ned Bromma.

Bromma skulle fullt upprustat, med alla Pilotföreningens och luftfartsverkets önskemål uppfyllda, kosta 675 miljoner och Arlanda 960. Skillnaden är 300 miljoner, men då har man inte räknat in den s. k. järnvägen – den absoluta förutsättningen för en flyttning till Arlanda – för 1,7 miljarder, om vilken det nu är väldigt tyst från socialdemokratiskt håll. Inte heller har man brytt sig om att räkna med Linjeflygs kostnader – vare sig investerings- eller driftkostnader. En hangar måste byggas. Man har inte räknat med driftförlusterna.

Däremot uppehåller man sig vid Linjeflygs investeringar i nya flygplan. Men det är ju en räntabel investering. Särskilt om man säljer Fokkern gör man en investering som skall ge driftinkomster. En ny hangar är däremot ingen räntabel investering – hangar finns ju på Bromma, och det är alltså en onödig investering.

Jag skulle gärna vilja höra herr Hjorth göra några sakkunniga kommentarer till dessa olika typer av investeringar och driftkostnader. Ta upp exakt de här bitarna: Hangar och driftkostnader för Linjeflyg på Bromma i relation till driftkostnaderna för nyinvestering i flygplan om man säljer de gamla. Det skall bli mycket intressant. Det ser jag fram emot!

Socialdemokraterna har tydligen i den sista av dessa stunder kommit underfund med – trots att de inte insåg det när de skrev motionen – att det finns en utredning av det framtida inrikesflyget i Sverige. Den skall ha slutsammanträde om några dagar, tror jag. Precis i den vevan – det visar hur väl den socialdemokratiska reservationen ligger i tiden – föreslår ni en helt ny utredning om exakt samma sak. Ni måste då någonstans i bakhuvudet ha en känsla av att ni rycker undan grunden för det svenska folkflyget genom en eventuell seger i den kommande voteringen. Det är därför det behövs en helt ny utredning. Annars skulle ni lita till den utredning som finns och som arbetar efter premissen att vi inte skall företa några radikala ändringar.

Även om ni inte vill säga det öppet vet ni tydligen – och det är ju tillräckligt

ärligt – att om ni vinner voteringen i dag så rycks grunden undan, så att utredningsarbete som gjorts är värdelöst och man måste tillsätta en helt ny utredning av inrikesflygets framtid. Pinsamt bara, att jag skulle tala om att det är så ni tänkt! Men det är ju bra att någon gör det.

När det gäller planen och det framtida folkflyget skulle jag till styrelsen för Swedair vilja ge ett råd från kammarens talarstol. Om man i kväll inte bestämmer sig för att skaffa en option på tio plan av typen Saab-Fairchild blir leveransen förskjutet. Trots det skulle jag vilja avråda Swedairs styrelse från att beställa de planen, med hänsyn till den yttersta osäkerhet som råder för svenskt folkflyg om socialdemokraterna vinner och vi sedan skall avvakta vad som händer med flyget.

Jag förstår inte varför herr Hjorth är så förfärligt oroad över om de flygplanstyper som Linjeflyg skall ha finns eller inte. Först och främst finns de, även om herr Hjorth inte tror det. Men om de inte gör det får Linjeflyg – det står klart och utsagt i propositionen – flytta till Arlanda.

Slutligen vill jag ta upp en sak som visar på en annan, mycket allvarlig brist i den socialdemokratiska reservationen, inte minst i tidsfrågan.

Regeringen har begärt 20 milj. kr. i anslag omedelbart för att kunna göra de upprustningar som behövs på Bromma. Socialdemokraterna har inte föreslagit ett öre. Och ändå har Linjeflyg, SAS och luftfartsverket i en skrivelse till regeringen anmält att man behöver göra investeringar för 70 miljoner på det nuvarande inrikesområdet på Arlanda för att LIN:s trafik där skall kunna samlokaliseras med SAS på hösten 1982, vilket ni begär, herr Hjorth. Det behövs 70 milj. kr. Därför vill jag vördsamt hemställa till herr Hjorth att ni i ett tilläggsyrkande, för den händelse ni skulle vinna, anslår de 70 miljonerna, så att arbetet omedelbart kan igångsättas. I annat fall måste regeringen återkomma, och då får vi ett halvårs fördröjning, och flyget kommer inte att kunna flytta ut förrän tidigast den 1 juli 1983, herr Hjorth. Ni bör ju åtminstone, när ni ändå vill ta på er det här ansvaret och eventuellt kan få med er en majoritet, veta om sådana fundamentala saker.

Jag begär alltså ett tilläggsyrkande från socialdemokratiskt håll om att riksdagen anslår 70 milj. kr. så att vi kan börja med arbetet. Annars – det vill jag redan nu säga – finns det inte en chans att det kan ske förrän den 1 juli 1983. Samtidigt tycker jag – och jag ber herr Hjorth om stöd för det – att Stockholms läns landsting, som så kraftfullt påyrkar en flyttning, betalar ej bara sin del av tidigare kostnader för Arlanda, vilket det inte har gjort, utan också bidrar till den investering som nu kan bli av nöden.

Anf. 20 NILS HJORTH (s) replik:

Herr talman! Efter denna oerhörda salva från statsrådet får jag väl ändå försöka samla mig till en replik. Först vill jag bara säga till Rolf Clarkson att jag är glad när han säger att man inte på en gång kan byta ut Fokkerflottan, utan att det skall ske successivt. Det är ju det vi hävdar också. Men det tar många år, herr Clarkson. Det finns ingen möjlighet att genomföra utbytet till den 1 juli 1985, och det har jag i all blygsamhet försökt framhålla.

BAE-146 finns inte i någon sericproduktion än. Vad som är ännu viktigare

är att Jan Carlzon inför trafikutskottet i våras sade att det planet inte är rationellt i dag, eftersom det har lägre marschfart än Fokker. En optimistisk tidplan för BAE-146 visar att om LIN bestämmer sig för det, skulle det först 1989 kunna tänkas ersätta F 28, som alltså blir kvar under hela 1980-talet.

Den 25 november sade den nye VD i LIN, Olle Hedberg, inför utskottet att ett nytt plan möjligen skulle kunna levereras 1986. BAE-146 var dock enligt hans mening redan omodernt innan ens tillverkningsbeslut fattats.

I många år har det diskuterats att nya, tystare plan skulle komma. BRU-utredningen gjorde på sin tid en studie hos olika flygplanstillverkare, och det skulle komma tillverkningsbeslut, sade man, 1977/78. Det har som bekant dröjt. Det finns nog anledning att vara litet försiktig och inte så tvärsäkert förutspå att nya, tystare plan, som hittills endast finns teoretiskt och på ritbordet, skulle kunna ersätta F 28.

Statsrådet kom in på en del kostnadsuppgifter. Jag vill bestämt bestrida den där skillnaden på 300 milj. kr. Regeringen har ju hos luftfartsverket begärt beslutsunderlag när det gäller vilka investeringar som krävs för att flytta ut F 28 till Arlanda och vilka som krävs på Bromma, om man blir kvar där så länge med F 28 och sedan med andra plan. Luftfartsverket redovisade den 23 maj 1980 att på Arlanda skulle det kosta 85 milj. kr. och på Bromma 340 milj. kr. Sedan har man funnit att det krävs 71 milj. kr. på Arlanda.

Anf. 21 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Vad de tveksamma och tvivlande i Brommafrågan har anfört mot majoritetens uppfattning har varit att man alltför många gånger har "lurat" dem med nya flygplanstyper. Jag har vid ett samtal med Margareta Andrén sagt att det är riktigt. Man har varit för optimistisk i fråga om den tekniska utvecklingen. Men nu står jag här i kammaren och säger att jag med egna ögon tillsammans med Bertil Zachrisson och kanslichefen Sven-Olof Runesten har sett detta plan, inte på ritbordet utan framför mig under montering. Jag vet inte vad Nils Hjorth begär i fråga om serieproduktion, men jag såg åtminstone fyra fem plan uppställda i hallen, mycket långt gångna. Jag var oförberedd på denna skepsis från reservanterna; annars skulle jag ha kunnat visa bilder av planet i serieproduktion. Linjeflyg kommer alltså att kunna börja köpa in dessa plan, och redan det är väl en mycket positiv sida av saken.

Jag skall inte lära Linjeflyg hur man skall lösa sina trafikproblem på Bromma, men det kan väl tänkas att medan strömmen av nya plan från England kommer in får Fokkrarna tillfälligtvis flytta till Arlanda för att miljökraven på Bromma skall kunna tillgodoses. Det finns alltså en lösning. Varför hoppa av, Nils Hjorth, i sista minuten?

Jag skulle vilja att Nils Hjorth dessutom svarade på den fråga jag nu ställer: Är Nils Hjorth och jag överens om att det, enligt vad all luftfartsexpertis har fastslagit, finns ett oavvisligt behov av två flygplatser i Stockholmsregionen i framtiden? Jag ber om svar på den frågan, eftersom Bertil Zachrisson inte svarade på någon av de frågor jag ställde till honom.

Anf. 22 Kommunikationsministern ULF ADELSONN:

Herr talman! Herr Hjorth gick fullkomligt förbi resonemangen kring Linjeflygs investerings- resp. driftkostnader. Det kan ju ha berott på tidsbrist, så herr Hjorth återkommer säkert i nästa replik. Detta visar emellertid ånyo den fullständiga, en del säger ohederligheten men jag kallar det okunnigheten från socialdemokratisk sida. Herr Hjorth sitter som ledamot i luftfartsverkets styrelse och har där fått kostnadskonsekvenserna i det här avseendet föredragna för sig. Ändå står han här i kammaren i Sveriges riksdag och verkar som om han inte hade hört talas om dem.

Det är alldeles rätt när herr Hjorth säger att det gavs en delredovisning av kostnaderna den 23 maj i år. Men vad beror det på att en socialdemokratisk talesman inte säger ett ord om den slutrapport som herr Hjorth fick sig föredragen i augusti och som innehåller luftfartsverkets, Linjeflygs och SAS bedömningar av kostnaderna på Arlanda resp. Bromma fram till år 2000? Vad beror det på att herr Hjorth hänvisar till en delrapport i maj i stället för att tala om slutrapporten i augusti, när båda blivit föredragna? Har man en sjuk sak att försvara, är man okunnig eller talar man helt enkelt inte rakt språk? Jag hoppas att det är fråga om okunnighet.

Slutligen begär jag från socialdemokratiskt håll ett yrkande på ytterligare 70 milj. kr. Jag säger nu och jag har sagt det förut att får vi inte 70 milj. kr., så att jag i morgon kan ge ett uppdrag till luftfartsverket att omedelbart sätta i gång med den provisoriska terminalen på Arlanda, så kommer ingenting att bli klart förrän riksdagen anslår medel i vår, och då blir det en fördröjning till den 1 juli 1983. Det måste nämligen finnas någon sorts samband mellan det yrkande ni ställer i sak och de medel ni anslår. Det krävs 70 milj. kr. för detta, och vi måste sätta i gång omedelbart med byggnadsåtgärderna för att bli klara med dem i tid. Fram alltså med de 70 miljonerna!

Anf. 23 NILS HJORTH (s) replik:

Herr talman! Jag hinner inte svara på alla frågor, när jag har två frågande.

Till Rolf Clarkson vill jag säga att det finns behov av två flygplatser i Stockholmsregionen. Även med det socialdemokratiska förslaget kommer det i fortsättningen att finnas två flygplatser. Vi har Arlanda och, när jettrafiken har flyttats ut, Bromma för övrig trafik. Jag hoppas att den saken nu är klar.

Jag hann faktiskt inte ta upp de problem som statsrådet Adelsonn nämnde. Statsrådet sade att rapporten den 23 maj var en delrapport. Det var en fantastisk intressant uppgift. I styrelsen för luftfartsverket har vi nämligen inte efter den 23 maj tagit ställning till några investeringskostnader. Det gjordes i framställningen till regeringen för att ge underlag till en bedömning av behovet, antingen på Arlanda eller på Bromma. Men de siffror som då presenterades var ogynnsamma för Bromma. Därför kunde inte statsrådet nöja sig med dessa, utan han krävde in uppgifter på kostnaderna fram till år 2000. Uppgifterna från den 23 maj gällde ju bara till 1985–1986. Det var inte tillräckligt. Dessutom var siffrorna för positiva för Arlanda. Därför kunde

man naturligtvis inte ta med dessa i propositionen.

Tjänstemännen på luftfartsverket måste därför plocka fram siffror från tidigare utredningar. Det har man bl. a. gjort när det gäller den permanenta inrikesterminalen på Arlanda. PERMIS-projektet pågår dock fortfarande, varför man ännu inte har bestämt placeringen av terminalen. Ännu mindre har man kunnat beräkna vilka kostnader terminalen skulle kräva.

Jag har när det gäller den tredje banan tidigare sagt att vi inte vet när den blir aktuell. Vi får se tiden an.

Statsrådet är egentligen fantastisk. Först försöker han gång på gång nedvärdera trafikutskottets ordförande, och nu skall jag, som ledamot av luftfartsverkets styrelse, utstå samma behandling. Vi anklagas för att vara okunniga och för att inte ha satt oss in i frågorna. Det är ohederligt och under statsrådets värdighet att föra debatten på en sådan nivå. Vi har alla efter bästa förmåga försökt att sätta oss in i dessa problem. Det vi säger har vi underbyggt, och vi tror på våra förslag – sen må statsrådet anse vad han vill i denna fråga.

När det gäller pengarna för våra yrkanden har vi begärt att regeringen skall lägga fram förslag. Det är snart dags för en budgetproposition, herr statsråd. Då gäller det att skaka fram de pengar som oundgängligen behövs efter det att riksdagen har fattat beslut. Det är faktiskt en regerings uppgift.

Talmannen anmälde att Rolf Clarkson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 24 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Jag har i mina dar fört många debatter i många viktiga frågor, men jag tror inte att jag har fört en debatt i en så här viktig fråga där jag har kunnat läsa en reservation som ärligt talat inrymmer så många sakfel och glidningar. Och herr Hjorth har ännu inte med ett ord velat kommentera det faktum att vi saknar 70 milj. kr. för att omedelbart kunna sätta i gång arbetet. Bara den bristen talar sitt tydliga språk.

Till herr Zachrisson vill jag säga att jag har tittat i tidtabellen. Det är en avgång från Arlanda flygplats efter kl. 22.00 – avgången 22.20 till Helsingfors. Jag tycker att man skall känna till detta, innan man talar om vilka fantastiska förbättringar det blir när man kan nå alla utrikeslinjerna. Det kommer ett antal – jag tror att det är fem – plan från Luleå efter kl. 22.00. Det är de enda ankommande planen, och Luleå är alltså den mest avlägsna orten. Sådana baskunskaper är väsentliga.

Jag tycker också att man inte skall jämföra kortsiktiga kostnader på Arlanda med långsiktiga på Bromma. Det var vad som gjordes i rapporten från den 23 maj. För att riksdagen skulle få veta vad det är som gäller för dessa flygplatser fram till år 2000, krävde jag en jämförelse mellan båda flygplatserna i samma tidsperspektiv – inte olika för de båda. Det var denna rapport som lades fram i augusti. Om man jämför flygplatserna i samma tidsperspektiv, jämför man äpplen med äpplen, inte äpplen med päron. Herr Hjorth får gärna säga att det är ohederligt av mig att föra en sådan här debatt.

Jag tycker att det vore ganska rakt av herr Hjorth att acceptera skillnaden i jämförelserna.

Herr Hjorth borde något diskutera Linjeflygs investeringskostnader i den del de är räntabla och Linjeflygs driftkostnader. Riksdagen håller ju detta bolags framtid i sina händer. Därför borde en framträdande företrädare för reservanterna ändå ta upp en diskussion med ansvarigt statsråd om konsekvenserna i stället för att fullständigt vägra att göra detta. Jag står för varje uppgift jag har lämnat i sak. Ni är hjärtligt välkomna att kritisera dem. Jag har kritiserat era uppgifter i sak, och jag tycker verkligen, när jag läser reservationen, att det är tråkigt att denna debatt förs med utgångspunkt från så många felaktiga förutsättningar. Framför allt är det – jag upprepar det, herr talman – helt nödvändigt att man får ett yrkande från socialdemokratiskt håll om 70 milj. kr. omedelbart, för annars kan jag som ansvarigt statsråd över huvud taget inte se till att det här blir klart till den 31 december 1982. Då blir det ett halvårs fördröjning, eftersom vi inte har medel.

Talmannen anmälde att Nils Hjorth anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 25 BERTIL ZACHRISSON (s) replik:

Herr talman! Jag begärde ordet bara för att ytterligare understryka att det statsrådet nu säger om att det måste fram pengar omedelbart är fel. Lika litet som de 20 miljoner han själv talar om måste fram till Bromma omedelbart måste de 70 miljonerna fram. Det är tvärtom så att vad riksdagen nu fattar beslut om, det är att de här oundgängligen nödvändiga investeringarna på Arlanda skall komma i gång, det är självklart. Det beordrar vi, och det är regeringen som skall se till att det blir utfört.

Om det sedan blir 70 miljoner vet vi inte. Man får räkna igen på litet nyktrare bas än man kanske gjorde när man kände sig tvungen att tillmötesgå påtryckningarna som statsrådet utsatte luftfartsverket för. Vi vet av erfarenhet att det brukar leda till litet bättre siffror. Men det går att starta byggverksamheten omedelbart.

Anf. 26 Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Luftfartsinspektionen har sagt att de 20 miljoner som skall investeras på Bromma behövs vare sig man har kvar Fokkern eller inte, och de behövs omedelbart.

Herr Zachrisson säger att vi måste investera på Arlanda, och då har jag bara en mycket kort fråga: Är det herr Zachrissons uppfattning att regeringen skall tillse att detta blir gjort utan att riksdagen anslår medel?

Anf. 27 ROLF SELLGREN (fp):

Herr talman! "Går den socialdemokratiska partimotionen igenom betyder det en ekonomisk katastrof för Linjeflyg. Det är ju bara ett enda stort panikartat provisorium – det verkar som om de inte hade en aning om vad de gör..." Så återger Smålandsposten slutklämmen i en intervju med

Linjeflygs verkställande direktör Olle Hedberg.

När jag läste det uttalandet erinrade jag mig direktör Hedbergs uttalande inför trafikutskottet i samband med behandlingen av Brommapropositionen. Han vädjade då om att man skulle ge Linjeflyg den tid företaget behöver för att bedöma hur det bäst skall uppfylla propositionens olika krav. Reservanterna traskar ändå på med sitt panikartade provisorium. Den som utgår från att propositionen syftar till att till varje pris behålla den inrikes linjeflygtrafiken på Bromma tar alldeles miste.

Jag medger att frågan dragit långt ut i tiden och förstår otåligheten att äntligen klara ut buller- och miljöproblemen med flygverksamheten kring Bromma flygplats. Men det är ju ändå så att även tekniska och ekonomiska förutsättningar måste vägas in. Befolkningen på andra orter än Bromma och Stockholm har också rätt att ställa krav på hur flygtrafiken bör ordnas. Den proposition som nu föreligger måste ur det perspektivet anses mycket väl avvägd. Vi som betraktas som Brommaivrare har lika stor anledning till oro som de som kommer att ansluta sig till den socialdemokratiska reservationen. Ty om majoritetsförslaget vinner kammarens flertal, finns det stor risk – låt mig kalla det så – för att den framtida linjeflygverksamheten ändå kommer att förläggas till Arlanda. Den utgången är fullt tänkbar.

Vad som gör den socialdemokratiska motionen liksom reservationerna till utskottsbetänkandet oacceptabla är – för att citera Bo Lundberg, en av landets mest sakkunniga på det flygtekniska området – att den bygger på fundamentalt felaktiga antaganden.

Jag skall ta upp några av frågorna i det här ärendet, och jag börjar med Linjeflygs situation. Propositionen håller tre olika alternativ öppna för Linjeflygs fortsatta verksamhet: att fortsätta verksamheten på Bromma om de uppställda kraven kan uppfyllas, att flytta hela verksamheten till Arlanda eller att flytta ut delar av verksamheten till Arlanda och fortsättningsvis bedriva viss trafik på Bromma med bullerdämpade plan. För att finna den bäst avvägda lösningen behöver Linjeflyg den tid fram till årsskiftet 1980-1981 som anges i propositionen. Företaget bör rimligen få den tidsfristen.

En tvångsvis flyttning 1982, som reservanterna aningslöst föreslår, skulle utgöra en sådan ekonomisk belastning på Linjeflyg att det skulle vara omöjligt för bolaget att utan ekonomiskt stöd från statens sida fortsätta med den nuvarande trafikomfattningen och inriktningen. Trafiksvaga och därmed olönsamma linjer skulle komma att avvecklas, bl. a. den svaga matartrafiken som enligt uppgift ger ett underskott på ca 20 milj. kr. årligen, och dit hör bl. a. linjen Kramfors–Sundsvall. Även trafiken på Karlstad, som nu ger mångmiljonunderskott, skulle komma att avvecklas. Detta tar de socialdemokratiska reservanterna ingen hänsyn till.

De här förhållandena bekräftades i en artikel i Dagens Nyheter i går av ordföranden i lufttransportutredningen, Gunnar von Sydow. Han hade så många intressanta och tungt vägande synpunkter att jag var frestad att föredra hela artikeln inför kammaren i mitt anförande här i dag.

Även Gunnar von Sydow skjuter obarmhärtigt och sakligt socialdemokra-

ternas motioner och reservationer i sank. Han säger bl. a. att det är utredningens förhoppning att nå en övergångslösning för att rädda de nuvarande tertiärlinjerna Gällivare–Luleå, Kramfors–Sundsvall, Borlänge–Stockholm, Norrköping–Visby–Kalmar och Trollhättan–Stockholm. Men det finns risk att den här lösningen spolieras om Linjeflyg tvingas flytta ut till Arlanda redan 1982.

En annan intressant upplysning var att Swedair förhandlar med Saab-Scania om köp av tio flygplan av typen Saab-Fairchild, som beräknas vara i drift under 1984. Kommunikationsministern uttryckte också oro över förhandlingens resultat, om propositionen fälls här i dag.

Gunnar von Sydow ställde i slutet av sin artikel frågan: "Är riksdagens majoritet beredd att anvisa särskilda medel för de stora merkostnader som det innebär att snabbt flytta ut LIN till Arlanda?" Och han avslutar med att framhålla det som orimligt att utgå från att luftfartssektorn skall bära dessa kostnader.

All sakkunskap talar alltså för att Arlanda är det dyraste alternativet. Och det skulle sannerligen gagna politikerna att någon gång lita på de sakkunniga. I den här frågan har det politiska tyckandet fått härja väldigt fritt och ohämmat.

En av de onödiga kostnader som skulle uppstå vid en tvångsutflyttning av modell s är de 70 milj. kr. som det kostar att skapa en provisorisk lösning vid Arlanda. Eftersom det blir fråga om en högst temporär lösning måste investeringen avskrivas på ett fåtal år – och det är pengar som hellre borde läggas på en permanent lösning av flygplatsfrågan.

Socialdemokraterna har tagit Svensk pilotförenings bedömning till intäkt för sin argumentation. Jag kan emellertid på goda grunder anta att Linjeflygs piloter inte står bakom det för föreningen vanryktande uttalandet: "Vi har alla ett gemensamt – att lyfta upp Bromma från det flygsäkerhetsmässiga lågvattenmärke där flygplatsen nu befinner sig." Valet av citat vittnar om kvaliteten på socialdemokraternas motion och reservation. Pilotföreningen har senare avgivit en för LIN-piloterna mer rättvisande opinionsyttring. Den framhåller att folkflyget förhoppningsvis har kommit för att stanna och att avgörandet nu ligger hos oss riksdagsmän. Pilotföreningen säger vidare att ett Bromma, utbyggt enligt piloternas krav, tillgodoser den flygsäkerhet som piloterna och passagerarna har rätt att ställa på en flygplats för överskådlig framtid. Jag instämmer i denna bedömning. Under den senaste tiden har jag också vid mina resor till olika platser i landet befunnit mig i flygplanens cockpits och då fått ett samstämmigt besked från piloterna om att Bromma är att föredra, om man vill behålla den nuvarande trafiknivån. En flygvärdinnas maning kan också vidarebefordras till riksdagen. Hon sade: "Se till att vi får behålla Bromma, då får jag också behålla mitt jobb."

Jag skulle gärna vilja fortsätta att avslöja flera felaktiga uppgifter i socialdemokraternas motion vad beträffar flygsäkerhet och kostnader, men jag tycker att kommunikationsministern och Rolf Clarkson effektivt har torpederat de flesta klavertrampen.

En sak som aldrig, eller mycket sällan, kommit fram i debatten om

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

miljöstörningarna på Bromma är den andel i buller och luftföroreningar som Lintaverken bidrar med. I detta företags verkstäder servas SAS och flera andra bolags Douglasmotorer. Vid den varmkörning som förekommer åstadkoms både buller och avgasutsläpp som enligt en obekräftad uppgift är större vad avgaser beträffar än de som Fokkerplanen åstadkommer, för att inte tala om avgaserna från biltrafiken i Brommaregionen. Jag säger inte detta därför att jag anser att Lintaverken skall flyttas från Bromma. Enligt min mening bör företaget vara kvar.

Jag uttalar också mina bestämda tvivel med anledning av socialdemokraternas försäkran att Bromma t. v. bör behållas som flygplats, detta trots Nils Hjorths uttalanden här i dag. Enbart följande mening i socialdemokraternas motion ger anledning att ana ugglor i mossen: "Däremot bör Bromma flygplats även fortsättningsvis betjäna allmänflyget så länge inte kommunen beslutar annorlunda." Det här kan man ställa i relation till att socialdemokraterna motsätter sig investeringar i flygsäkerheten på Bromma flygplats samtidigt som de säger att Bromma flygplats skall behållas. Detta är att föra ett dubbelspråk.

Till sist, fru talman, om Brommapropositionen faller vid den kommande omröstningen, är det i främsta rummet de socialdemokratiska landsortspolitikerna från bl. a. Västernorrlands län, Jämtlands län, Västerbottens län, Kopparbergs län, Värmlands län, Kalmar län, Jönköpings län, Blekinge län, Kristianstads län, Malmö län och Hallands län, som bär det huvudsakliga ansvaret för att det framgångsrika folkflyget äventyras. Detta bör deras väljare ha klart för sig.

Fru talman! Jag ber att på samtliga punkter få yrka bifall till utskottets hemställan.

Under detta anförande övertog förste vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

I anförandet instämde Ylva Annerstedt (fp).

Anf. 28 NILS HJORTH (s) replik:

Fru talman! Rolf Sellgren ondgör sig över vår motion och reservation och säger att det skulle bli en ekonomisk katastrof för LIN, om man skulle följa den socialdemokratiska reservationen. Nu måste väl Rolf Sellgren vara medveten om att LIN omöjligen kan tänkas byta ut sina F-28-plan före den 30 juni 1985. Det går bara inte, eftersom man i dag inte ens vet vilket plan man skall satsa på och när ett lämpligt plan är i full produktion.

Man kan inte i en handvändning byta ut nuvarande plan mot nya. Ett oefftergivligt krav, enligt utskottsmajoritetens skrivning, är att planen skall vara borta till 1985, helst till 1984. Om ett år är säkert situationen lika oklar som i dag. Då kommer LIN sannolikt att begära åtminstone ytterligare ett par års betänketid. Hur kommer regeringen att agera då? Antagligen säger man att utflyttning skall ske så snart som möjligt. Men är det då inte lika bra att i dag besluta att jettrafiken skall flyttas ut inom loppet av två år? Sedan

kan flygföretaget i lugn och ro planera för och utprova de nya plan som kommer i slutet av 1980-talet och i början av 1990-talet. I så fall behöver man inte köpa grisen i säcken – något som man nu tycks vilja tvinga LIN att göra.

I dag är det inte så lätt för LIN att avyttra Fokkerplanen – i varje fall är det svårt att få hyggligt betalt för dem. Flygbolagen runt om i världen avvaktar flygplansutvecklingen och de plantyper som kan väntas komma förhoppningsvis i slutet av 1980-talet eller i början av 1990-talet.

Inte någon av nämnda plantyper är ännu klar för serieproduktion. Det torde heller inte räcka med att enbart LIN anmäler sig som spekulant. Det erfordras att även andra flygbolag anmäler sitt intresse innan en produktion på allvar kan sättas i gång. Det är också ganska vanskligt att så att säga vara först på plan. Man vet ju då inte vad ett nytt plan egentligen går för.

Rolf Sellgren återkommer till det tidigare uttalade hotet mot praktiskt taget alla inrikes flygplatser ute i landet: Om trafiken med Fokkerplanen flyttas till Arlanda måste övrig inrikestrafik läggas ned. Men det är skrämselfpropaganda som väl ingen tror på. Därför har vi begärt att få en utredning som ser över det hela och som undersöker möjligheterna att för framtiden få en bra flygtrafik och ett bra folkflyg.

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

Anf. 29 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Fru talman! Rolf Sellgren tog upp två frågor som det finns anledning att diskutera litet närmare. Först berörde han de s. k. tertiärlinjerna – med ett svenskt uttryck skulle jag vilja kalla dem för anslutningslinjer, och då begriper även folk på läktaren vad det rör sig om. Han nämnde anslutningsflyget mellan Luleå och Gällivare, och hänvisade till Gunnar von Sydows uttalande. Anslutningslinjen är hotad, sade han, om det är så att Linjeflyg får flytta verksamheten från Bromma till Arlanda.

Mig veterligt – och säkerligen också Rolf Sellgren veterligt – är anslutningsflyget från Luleå till Gällivare avhängigt av den trafik som redan i dag utgår från Arlanda, nämligen linjen Arlanda–Luleå–Kiruna.

Jag skulle därför vilja fråga Rolf Sellgren: Vilka ingredienser i en utflyttning av det övriga inrikesflyget från Bromma till Arlanda är det som gör att det anslutningsflyg som nu utgår från Arlanda skall läggas ned? Jag förstår inte den logiken.

Under den senaste tiden har det gjorts gällande att det skulle vara viktigt för Norrland att behålla Fokkerplanen på Bromma. Sade inte Rolf Sellgren också det? Många av hans meningsfränder har i varje fall sagt det. Men det förhåller sig faktiskt tvärtom: Det vore bättre för Norrland med ett samlat flyg på en mer närbelägen flygplats. Det viktiga är då främst att allt samlas på ett och samma ställe.

Rolf Sellgren nämnde Lintaverken. Också jag anser att denna arbetsplats skall vara kvar ute vid Bromma flygfält, oavsett fältets vara eller icke vara. De motorer som man där behöver kommer på långtradare. Man är alltså inte beroende av flygfrakt. Han nämnde också provbänken vid Lintaverken där jetmotorerna testas. Enligt honom är de uppgifter obekräftade som säger att

den här provbänken spyr ut lika mycket avgaser som Fokkerplanen gör. Det var bra att han sade "obekräftade uppgifter". Om man kör denna provbänk 23 timmar, drar den förvisso lika mycket som Fokkern drar på ett dygn. Men nu gör man inte det. Det är inte så man använder provbänken.

Sedan förefaller det mig bara avsevärt mycket enklare att sätta ett reningsverk på en provbänk som sitter fast i en verkstad ute på Bromma än att hänga ett reningsverk efter varje Fokkerflygplan.

Anf. 30 ROLF SELLGREN (fp) replik:

Fru talman! Först vill jag säga till Nils Hjorth att katastrofen i utvecklingen för Linjeflyg ligger i tvånget att flytta 1982, därför att man inte hinner klara av de bedömningar man behöver göra för att kunna åstadkomma en framtida riktig avveckling av inrikesflygtrafiken. Det är den väsentligaste orsaken till att jag talar om katastrof.

Jag är helt övertygad om att en snabb utflyttning till Arlanda kommer att sänka flygverksamheten för Linjeflyg avsevärt. När nu Linjeflyg upprätthåller en rad förlustlinjer – matarlinjer och andra ordinarie linjer – blir det helt omöjligt för Linjeflyg att fortsättningsvis upprätthålla de linjerna utan statligt stöd. Det var det jag framhöll för Nils Hjorth.

Tommy Franzén undrar varför i all sin dar jag skulle räkna in matarlinjen Gällivare–Luleå. Jag använde ordet tertiärlinje därför att det användes i den artikel som jag citerade. Jag uppfattar vad som sägs i den artikeln så att hela detta paket av matarlinjer som behövs och som finns här i landet kan få en bra lösning genom de förslag som lufttrafikutredningen kommer att lägga fram. Därför ligger det i detta totalpaket.

Jag är helt på det klara med att allteftersom inrikesflygtrafiken utvecklas och man behöver större plan som, för att driften skall bli ekonomisk, måste vara så många timmar som möjligt i luften och följaktligen kommer att behöva köras på längre linjer, kommer det att leda till att man behöver ha ett finmaskigare flygtrafiknät. Och då kommer det nya planet Saab-Fairchild in i bilden. Därför tycker jag att det Linjeflyg framhöll inför utskottet var fullt relevant och trovärdigt.

Anf. 31 NILS HJORTH (s) replik:

Fru talman! I sitt första inlägg sade Rolf Sellgren att det skulle vara ekonomisk katastrof för LIN, om det tvingades flytta ut till Arlanda.

Katastrofen för LIN ligger i om man tvingas att för tidigt byta ut hela sin Fokkerflotta mot nya tystare plan. Det är en stor investering som LIN absolut inte orkar med.

Om man vill att LIN skall gå i konkurs skall man besluta i enlighet med propositionen.

I sitt andra anförande sade Rolf Sellgren att det var tvånget för LIN att flytta ut som var katastrof. Beträffande tvånget, Rolf Sellgren, säger vi att LIN skall flytta ut om två år, och ni säger att LIN skall bestämma sig inom ett år. Skulle ett år vara den katastrofala skillnaden mellan socialdemokraterna och utskottsmajoriteten? Jag tvivlar på det.

Jag vill till slut bara säga till Rolf Sellgren att vi kan väl inte gärna vänta med ett beslut längre. Någon gång måste väl riksdagen fatta ett slutgiltigt beslut och avgöra denna fråga. Vi kan inte ha alla som är berörda svävande i oro. Det räcker, tycker jag, med alla de utredningar som har gjorts när det gäller frågan om inrikesflyget skall vara kvar på Bromma eller flytta till Arlanda. Propositionens förslag innebär bara ett uppskov på ett år. Här har talats så varmt från alla håll – kommunikationsministern, Rolf Clarkson, Rolf Sellgren – om att Bromma är så fördelaktigt. Det kommer nya tystare plan, och allting blir så bra. Varför är man då, frågar jag mig, ändå så osäker, både i propositionen och i utskottets skrivning? Man säger att planeringsarbetet på Arlanda skall fortsätta – med oförminskad styrka t. o. m. Om man vore så säker på de här nya tystare flygplanen så skulle man ju inte behöva fortsätta att arbeta på Arlandaprojektet.

Jag tycker att fakta talar för sig själva.

Anf. 32 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Fru talman! I och med att Rolf Sellgren i sitt inledningsanförande ställde sig helt bakom artikeln av Gunnar von Sydow i DN i går får han också stå till svars för vad han här säger.

Jag fick ingen förklaring av Rolf Sellgren på varför anslutningsflyget Luleå-Gällivare skulle vara hotat. Jag hade heller inte räknat med någon. Det enda som Rolf Sellgren lyckades prestera var en demagogisk kullerbytta, när han påstod att anslutningslinjerna hotas, om den bärande huvudlinjens ena utgångspunkt flyttas några mil hit eller dit. Jag skulle vilja påstå att det här ingenting annat är än buskis och skrämselpropaganda.

Anf. 33 ROLF SELLGREN (fp) replik:

Fru talman! Nu tycker jag att både Nils Hjorth och Tommy Franzén har gett prov på vad jag sade i mitt huvudanförande, nämligen att det i den här frågan har varit fritt fram för politiskt tyckande utan att man på något vis har tagit hänsyn till vad sakkunniga på området har sagt.

När det gäller Linjeflygs utflyttning till Arlanda minns väl Nils Hjorth lika väl som jag att Linjeflygs verkställande direktör Olle Hedberg inför utskottet sade att i valet mellan ett nytt flygplan – alltså utbyte av Fokkerflottan – och kvarstannande på Bromma eller att behålla Fokkern och flytta till Arlanda, trots att Fokkern är ett utomordentligt bra plan, både driftekonomiskt och på allt annat sätt, så valde han Brommaalternativet. Sammanvägt fann han alltså att kombinationen nytt plan och kvarstannande på Bromma vore att föredra företagsekonomiskt sett.

Jag har varit med tillräckligt lång tid i näringslivet för att respektera sakfakta och sedan göra mina politiska bedömningar. Här tycker jag att sakfakta väger tyngre.

Samma resonemang gäller beträffande Tommy Franzén: därför att han inte har något nytt att komma med är han demagogisk och säger i ett anförande att jag gör en demagogisk kullerbytta. Det omdömet skickar jag tillbaka till Tommy Franzén.

Förste vice talmannen anmälde att Nils Hjorth anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 34 BERTIL JONASSON (c):

Fru talman! I denna höstriksdagens arbetstygda slutspurt hoppas jag att kammarens ledamöter håller mig räkning för att jag inte upprepar argumenten beträffande Bromma som inrikesflygplats.

Ändå vill jag säga att man skulle kunna anföra ytterligare synpunkter för bevarande av Bromma som inrikesflygplats – men vi måste ju begränsa oss, om vi skall hinna behandla alla de ärenden som föreligger.

I den här frågan vill jag emellertid kort säga att i propositionen, liksom i trafikutskottets betänkande, tas största möjliga hänsyn till miljö- och bullerproblemen men ändå säkras godtagbara flygförbindelser.

Jag vill kommentera ett par saker – kanske mer sedda utifrån landet. Jag vill först göra detta när det gäller miljöskälen, speciellt då bullerfrågorna.

Om riksdagen följer utskottsmajoritetens och propositionens förslag kommer bullerstörningarna att minska både i Stockholmstrakten och vid de övriga flygplatserna i landet, eftersom Linjeflyg fått en press på sig att byta flygplan och snarast nedbringa bullret. Den socialdemokratiska motionen och reservationen får motsatt effekt. Den föreslår att bullret skall flyttas ut från Bromma – där blir det bättre – till Arlanda. Men Karlstad och flera andra platser får behålla det nuvarande flygbullret under en längre tid. Det skall vi ha klart för oss.

I centern är vi intresserade av att man i alla delar av landet får ett minskat flygbuller – vi vill alltså inte begränsa detta till Bromma. Socialdemokraternas förslag löser inte bullerproblemen – det bara flyttar dessa.

En annan sak som jag vill kommentera – och den är kanske ännu viktigare, eftersom den rör landets ekonomi – är att de regionalpolitiska verkningarna är väldigt viktiga i allt vad vi företar oss. Skall regionalpolitiken fungera, exempelvis i Värmland men även i flera andra län, och skall näringslivet kunna utvecklas i landet, måste det finnas goda kommunikationer. Inte minst måste man ha goda flygförbindelser. Det kräver då att resandet tar minsta möjliga tid och att det inte kostar för mycket. Dessa önskemål tillfredsställs så långt det är möjligt om Bromma flygplats får vara kvar.

En flyttning från Bromma kommer att medföra ökade kostnader för resenärerna och den kommer att medföra att mer tid tas i anspråk för resandet. Det är till stor nackdel för de människor och det näringsliv som är beroende av resandet.

Vilken kan då följden bli av en flyttning av inrikesflygplatsen till Arlanda? Jo, det kan medföra att antalet flygresenärer minskar, och vi kommer därigenom att förlora flygservicen vid flygplatserna i Mellansverige. Det gäller naturligtvis Karlstad, Jönköping och Borlänge, men det gäller också flera andra flygplatser. Riskerna för en indragning är enligt Linjeflyg m. fl. dock störst för Karlstad och Kristianstad.

Reservanterna säger i reservation 5 att trafiken skall upprätthållas på de flygplatser där den nu finns. Om detta kunde garanteras, var det inget fel.

Men hur det skall gå till säger socialdemokraterna inte ett dugg om i denna reservation.

Genom en förflyttning till Arlanda, som medföra högre kostnader och längre restid för passagerarna minskar antalet resenärer, och därmed går lönsamheten för Linjeflyg ned. Då kommer företaget med sina krav, och då kan det bli ett minskat antal flygturer från flygplatserna i Mellansverige. Det är väl ändå orimligt att riksdagen i ett ansträngt läge skall betala kostnaderna.

Men riksdagen vet också att Värmland har en synnerligen besvärlig situation.

Stora nedläggningar och friställningar har skett inom industrin och sker fortfarande. Vänerskog, som ger 4 000 människor sysselsättning, befinner sig f. n. i en kris. Vi måste jobba hårt för att rädda Vänerskog och sysselsättningen både där och i övrig industri. Vi behöver också ny industri för att få sysselsättning åt människorna. Därvidlag är goda flygförbindelser av stor betydelse. Därför är också Bromma flygplats bevarande mycket viktig. Myndigheter, industri, näringsliv och organisationer av skilda slag i Värmland – både politiska och andra – ställer upp för Bromma flygplats och vill att denna skall bevaras som inrikesflygplats. En del av företagen har rent av ifrågasatt sin framtid i länet, om Bromma försvinner som inrikesflygplats. Det gäller bl. a. ledningen för Uddeholm AB, som sagt att det skulle vara svårt för dem att fortsätta i länet under sådana förhållanden och att de då skulle överväga en utflyttning. Allt detta skulle givetvis vara svårt för ett redan mycket ansträngt län att klara.

Riksdagen och samhället har inte hur gott om pengar som helst, och socialdemokraternas alternativ på detta område kostar enorma summor. Såväl ur ekonomisk synpunkt som ur kommunikationssynpunkt behöver vi bevara Bromma flygplats.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Anf. 35 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Fru talman! Jag vill bara helt kort göra en reflexion med anledning av Bertil Jonassons anförande. Han sade att det, om vi flyttar Brommatrafiken till Arlanda, kommer att fortsätta att bullra på en mängd olika platser i landet lika oförtrutet som tidigare, och så räknade han upp ett antal sådana platser. Jag vill bara erinra Bertil Jonasson om att man trots allt också måste sätta antalet flygplansrörelser i förhållande till de bullermängder som det gäller.

Jag talade i mitt inledningsanförande på förmiddagen om just denna problematik. Det rörde sig på Bromma 1979 om ca ett nittiotal flygplansrörelser med Fokkerplan varje dag. Om inte strejken hade inträffat i våras skulle man för 1980 ha kommit upp till omkring 110–120 sådana flygplansrörelser per dag, och vi kommer framöver att utsättas för 140–150 sådana per dag.

Låt mig mot den bakgrunden göra en jämförelse med de orter som Bertil

Nr 53

**Onsdagen den
17 december 1980**

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Jonasson räknade upp. Han tog bl. a. som exempel Borlänge – som dessutom inte har Fokkertrafik utan vanligt propellerflyg – där man har 20 flygplansrörelser per dag. I Karlstad rör det sig om 10 flygplansrörelser med Fokkerplan per dag.

Man kan göra många olika sådana beräkningar, men det är ganska klart att man, oavsett vilka platser i landet som det gäller och vilka flygplanstyper som trafikerar dem, aldrig ens kommer i närheten av den totala mängd bullerstörningar och även de sammanlagda luftföroreningar som trafiken på Bromma utsätter stockholmarna för.

Anf. 36 BERTIL JONASSON (c) replik:

Fru talman! Tommy Franzén säger här att det förekommer ett stort antal flygplansrörelser på Bromma, och det är visst och sant. I och med att trafiken ökar blir det så. Men avsikten är ju att bullret i hög grad skall dämpas. Det är såvitt jag förstår också fråga om en vanesak. Många människor kan i rätt hög grad vänja sig vid störningarna och känner inte några större obehag, medan andra drabbas betydligt mera. Jag tror inte att det avgörande i detta fall är antalet flygplansrörelser. Visst spelar det in, men det är främst för dem som är riktigt irriterade av bullret som ett mindre antal flygplansrörelser kan ha stor betydelse.

Sedan vill jag tillägga en väsentlig sak, nämligen att vi har olika ekonomiska utkomstmöjligheter i olika delar av landet. Stockholm har god sysselsättning, goda inkomster och bra möjligheter i övrigt genom att kommunen är centralort för hela Sverige. Vill den vara det och ta de fördelar som detta innebär, får man också i vissa fall ta de nackdelar som kan komma i släptåg, i detta fall litet bekymmer med buller. Sådant får man ta.

Jag skulle vilja vända på steken och säga: Om min kommun fick ett erbjudande om ett projekt som gav så mycket sysselsättning men också vissa nackdelar med miljön och annat, skulle intresset för ekonomin, utkomsten och möjligheten att kunna försörja en familj och leva kvar i en bygd där man trivs och vill bo väga så tungt att man skulle kunna ta vissa nackdelar också. Det tror jag är väsentligt att ta in i resonemanget.

Anf. 37 OSKAR LINDKVIST (s):

Fru talman! I den politiska ankdammen Sverige kan en fråga av denna förhållandevis blygsamma omfattning blåsas upp till väldiga dimensioner. Men liksom i den långa raden av tidigare debatter är argumenten redan prövade. Det nya är beslutet av koncessionsnämnden för miljöskydd att kraftigt skärpa kraven för Fokkerflygning på Bromma flygplats. Det vimlar av nya miljoner och av nya löften om tystare plan, men inte heller detta är någon nyhet. Jag har tittat i gamla lägg från 1960-talets Brommadebatter, och samma löften från flygarhåll gavs redan då. Linjeflyg och deras engagerade supportrar skall inte inbilla sig att de längre har någon trovärdighet. Den är förbrukad för länge sedan.

Det händer att det slinker med någon välmenande bisats om miljön i och omkring det starkt expanderade inrikesflyget på Bromma. Det hör liksom till

att Brommaanhängarna – mera för formens skull – vill säga något vackert och tröstande till alla dem som har obchag av flygets aktiviteter. Men vackra ord förändrar inte världen. Det enda som räknas i dagens ärende är vilken ståndpunkt som tas i sakfrågan. Där kommer vid voteringen de många svikarna att radas upp.

Låt mig återigen medge att arbetet för ett miljövänligare Bromma inte riktar sig mot inrikesflyget. Vi menar precis tvärtom – gentemot de farhågor för en överflyttning till Arlanda som Brommaivrarna utmålar som så ödesdiger. När Fokkerplanen stationeras på Arlanda är det svenska trafikflyget samlat på en och samma flygplats. Det ligger väldiga energibesparingar i en sådan samordning. Enligt min mening skall inte SAS, Linjeflyg eller SJ konkurrera med varandra, utan de skall tillsammans ge Sverige en väl fungerande luft- och järnvägstrafik. Det är för de längre sträckorna som folk kan välja – allt beroende på innehållet i plånboken – om man vill åka flyg eller tåg. Jag förstår inte dem som i nedlåtande ton talar om att behöva åka tåg. Det är ju en mestadels skön och central förbindelse. Och för de anställda måste uppbyggandet av en arbetsplats med säkra jobb på Arlanda vara att föredra framför det osäkra Bromma, där kraven på en acceptabel miljö i flygets närhet aldrig kommer att tystna. Bli Bromma kvar för inrikestrafiken kommer denna arbetsplats att permanentas som den ur miljösynpunkt mest utsatta i landet. Det är fråga om vanlig logik.

Dess värre finns inte i denna fråga någon synbar koppling mellan logik och politik. På senare tid har mängder av företag, organisationer, myndigheter, och enskilda medborgare engagerats i kampanjen för ett bevarande av Bromma. Där finns Stockholms handelskammare och näringslivet. En rad landshövdingar har i slutna trupp gjort sig omaket att resa till Stockholm för att kräva ett bibehållande av Bromma. Länsstyrelser gör uttalanden i samma syfte. Flera landsortstidningar formligen jagar länens riksdagsmän för att avkräva dem besked om deras ståndpunkt. Det skrivs ledare där socialdemokratiska ledamöter av denna kammare hedras intill besinningslöshet för sitt presumtiva s. k. mod att frondera mot partiets miljömotion. Mod och kurage har för dessa tidningar den som röstar mot det egna partiet. Det är det mått som används inom delar av tidningsvärlden.

Och alla dessa experter! Herre Gud! Jag har hört och läst deras uttalanden och diskuterat med dem i årtal – nästan i decennier. En del av dem är förbrukade för länge sedan, men de fortsätter med sitt "expertande" oförtrutet.

Allt detta har inte med spontanitet att göra. Det är en skickligt upplagd kampanj, förd av och för det etablerade Sverige. Man får en känsla av att Sverige befinner sig vid randen av en katastrof. Det är inte att undra på att Svenska Dagbladet den gångna måndagen lät Brommaflyget inta platsen närmast efter politisk upprensning i Kina, när man annonserade ledarsidans innehåll.

Det väl etablerade Sverige känner vi igen. Jag tänker för min del säga några ord om människan, den vänliga enkla arbetssamma människan, som vanligen far illa av flygets verksamhet. Med hjälp av Dagens Nyheter tycker

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

jag att vi skall bekanta oss med pensionären och småhusägaren Emanuel Fornander, som bor i Bällsta i flygplatsens närhet. Emanuel Fornander har inte varit landshövding, generaldirektör, kommunalråd eller tillhört det s. k. innefolket. Han representerar ett genomsnitt av den generation som byggt upp det svenska samhället. Under strejken i maj i år gjorde DN en intervju med Fornander, och den kan enklast sammanfattas i följande:

I stället för dånande motorljud och illaluktande fotogenduschar från startande och landande Fokkerplan – så njuter nu Emanuel och hans grannar av fågelsång och frisk värmluft.

Och tidningens rubriker är följande:

Bullerlöst i Bromma. Vi njuter. Nu hörs fågelsång vid Bromma. Inga fotogenduschar i maten.

Fornander får representera tiotusentals människor som störs av flyget och som kräver sin del av en god samhällsmiljö. Sverige består ju inte bara av folk i farten, folk som jäktar och jagar sekunder och inte hinner med sig själva. Det är inte bara företagare, kommunalråd, landshövdingar och riksdagsmän som är Sverige. Jag kan försäkra att de många arbetarna i Stockholm med förundran följer alla de många turerna och politiska knepen kring Brommaflyget. Den debatten förs över deras huvuden. Många av dem har dagligen långa restider morgon och kväll till och från sina arbetsplatser. De vet ju att nära hälften av alla inrikespassagerare på flyget trafikerar Arlanda redan nu. De känner ju till att SAS flyttade över 2 000 anställda till Arlanda redan 1962 och att det gick bra. Bullerproblemet har de fått dras med i decennier. De känner i många fall obehag inför de säkerhetsrisker som flyget medför. Som så många andra vill man sommartid sitta ute och dricka kaffe i sin trädgård eller kolonistuga. Men fotogensmakande mat är ju inte precis någon läckerhet. Många boende har sådan tät kontakt med bullret att samtalen i hemmen måste avstanna tills primärbullret lagt sig. De vet ju också att det politiska Sverige 1972 fattade beslut om att flytta Fokkerplanen till Arlanda senast den 1 juli 1978 och de trodde vid tidpunkten för detta beslut på politikerna.

I Brommadebatten är den vanlige medborgaren som inte syns på uppvaktningar eller har långa haranger i dagstidningarna bortglömd. Intresset knyts till hur det här landet skall göras mer framkomligt för i första hand den väletablerade överheten.

Var ligger då sveket? Det ligger primärt i den sammansättning regeringen fick efter valet 1976 med moderaten Bo Turesson som kommunikationsminister. Han kunde ha fortsatt avvecklingen av trafikflyget på Bromma enligt tidigare riksdagsbeslut. I stället gav han direktiv till en ny utredning om hur och i vilken form Bromma skulle bevaras för det framtida inrikesflyget. Det kom en sådan utredning. I den förvandlades Bromma till en ny storflygplats. Den mottogs med entusiasm av alla Brommaanhängarna. I dag nämns den knappast, och det är bäst så. Produkten är ingen heder för svenskt utredningsväsende.

Vad kostade Bo Turessons manöver den svenska nationalkassan? Fokkerplanen kunde ha varit på Arlanda redan 1978 eller i varje fall senast 1979. Vi

skall komma ihåg detta när vi pratar ekonomi. Bo Turessons agerande har kostat skattebetalarna hundratals miljoner kronor.

Men det skulle bli ändå värre! 1979 års val förde Ulf Adelsohn in i kanslihuset som ny kommunikationsminister. Detta publika inträde på rikspolitikerbanan beskrivs bäst om jag lånar några ord ur August Strindbergs Hemsöborna: "Han kom som ett yrväder en aprilafon och hade ett Höganäskrus i en svångrem om halsen."

Snabbt som ögat bestämde han sig för att ta en förnyad konfrontation om Bromma. I tur och ordning mästrades bypolitikerna i Stockholm och piloterna som vågade ifrågasätta flygplatsens säkerhetsanordningar. Efter varje rundresa som han gjorde ute i landet grep folk på myndighetsnivå till pennan för att kräva ett bibehållande av Bromma. Personalen på en del regionala flygplatser fick veta att deras jobb var i fara – det gällde därför att i första hand se till att socialdemokratiska riksdagsledamöter inte följde sitt eget parti. Som om detta inte skulle räcka till etablerade han sig som fastighetsmäklare. På regeringens vägnar skulle han köpa in fastigheter i hela Brommaområdet. I strategin ingick att ge sken av att villaägarna i området – de allra flesta är förstås vanliga egnahemsägare – var ute för att tjäna pengar. I taktiken ingick då att framställa dessa människor som spekulativa fastighetshajar som – om de bara fick bra betalt – skulle bli nöjda. Det blev en flopp av detta majestätiska påhopp på en stor medborgargrupp.

Ulf Adelsohn bär, utan att jag vill förringa hans vänner i Linjeflyg och massmedia, huvudansvaret för att konfrontation har ersatt samarbete i Brommafrågan. Om något statsråd skulle förtjäna ett misstroende votum, så är det kommunikationsministern. Men jag tänker inte föreslå något sådant. Jag hoppas, utan att riktigt kunna förklara varför, att Ulf Adelsohn har kurage nog att lämna regeringen.

Hade 1972 års beslut respekterats, så hade vi haft åtskilliga hundratal miljoner kronor att nu disponera i det svenska samhället. Fokkerplanen hade varit på Arlanda och Linjeflyg i full färd med att utveckla företaget. Likaså hade facket övertygats om att de bästa utvecklingsmöjligheterna i arbetet fanns på Arlanda.

Det har i debatten åberopats att den senaste i raden av socialdemokratiska kommunikationsministrar – nämligen Bengt Norling – har ändrat uppfattning och nu rekommenderar Brommaborna att stå ut med bullret till i varje fall 1985. Från Karlstad tar det tre timmar med järnväg till Stockholm. När Bengt Norling den 24 april 1975 framträdde i denna kammare, så tog han i ett långt anförande upp alla de ting som nödvändiggjorde en utflyttning till Arlanda. Vid den tidpunkten – alltså våren 1975 – uppgick det totala antalet starter och landningar på Bromma med Fokkerplan till 6 800. Då var Bengt Norling en av de mest engagerade förespråkarna för en snabb utflyttning. Hösten 1980 säger han att de boende gott kan ge sig till tåls. Det säger han alltså 1980, då totala antalet flygrörelser med Fokkerplanen beräknas uppgå till ungefär 34 000 per år.

Det talas om politikerförakt, och någon har använt uttrycket landshövdingeförakt. Men det politiska minnet är kort. För en del landshövdingar

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

med socialdemokratiskt påbrå är tydligen flykten från det förgångna så snabb att de tidigare gemensamma värderingarna med arbetarrörelsen tynar bort. Här handlar det nämligen om solidaritet. Visst, fru talman, behöver vi planera, men här gäller det att planera för att organisera överförandet av Fokkerplanen till Arlanda. Vi skall komma ihåg att det primära avgörandet om framtiden för Bromma flygplats inte ligger hos riksdagen. Det ansvaret åvilar Stockholms kommun.

Buller, avgaser och säkerhetsrisker är ett alltför högt pris att betala för en stor grupp människor bara därför att andra grupper skall komma fortare fram. Folkflertalet skall inte behöva få sin hälsa och sitt välbefinnande nedsatt för att andra grupper skall få hävda sina intressen. Valet i Brommafrågan står inte mellan flyg och inte flyg. Valet står mellan miljöhänsyn och den egna bekvämligheten. Valet står också mellan solidaritet och det egna, egoistiska intresset.

Låt mig till sist säga att även vi som bor och verkar i Stockholm har känsla och ansvar för denna hembygd. Jag vet inte om vi betraktas som en splittrad folkspilla, något slag av nomader som inte har någon känsla för denna hembygd på samma sätt som de allra flesta känner för sina resp. hemorter. Vi har under årens lopp sett hur landsdelarna med stor iver plockar företag efter företag från Stockholm och gärna vill ha mer. När vi nu begär att våra medborgare skall få tillgång till en miljö som ligger i tiden, hoppas jag att en majoritet ställer upp bakom denna rimliga begäran.

Det är inte heller en partiskiljande fråga. Att flytta ut Fokkerplanen till Arlanda är vi tre folkpartister, två centerpartister och två socialdemokrater som har motionerat om. I den här frågan råder det ett brett samförstånd såväl i Stockholm som ute i länet. Att moderaterna står utanför denna breda folkliga gemenskap har vi accepterat som en integrerad del av partiets ideologi.

Innan jag slutar, fru talman, vill jag bara säga en sak som egentligen skulle göra mig upprörd. Svenska Dagbladet återupptar i dag en kampanj som i gångna tider från och till har riktats mot mig för mitt engagemang i Brommafrågan.

Det har påståtts att min villa i Vällingby är det som konstituerar mitt engagemang. Det har varit anonyma insändare, telefonsamtal på nätterna och angrepp på min familj. Detta är ett passerat stadium – allt det där tar vi numera med en klackspark.

Men Svenska Dagbladet har i dag en artikel där man – visserligen helt felaktigt, men det är ju inte sakfrågan det handlar om – kopplat ihop min anställning på HSB med mitt engagemang för ett miljövänligare Bromma. Tidningen skriver: "Ombudsman i HSB Stockholm är riksdagsman Oskar Lindkvist (s) som länge väntat på positiva besked från länsstyrelsen. Men denna vägrar att ge tillstånd innan riksdagen löst Brommafrågan. HSB har alltså ett ekonomiskt intresse av att Fokkerplanen kommer bort så fort som möjligt."

Jag lånar ett uttryck av Fabian Månsson när jag riktar mig till journalisten och tidningsledningen: Vet hut, vet sjudubbelt hut!

Fru talman! Vad vi har sagt i vår motion kommer väl till uttryck i de socialdemokratiska reservationerna, och jag yrkar därför bifall till dessa.

I detta anförande instämde Sture Palm, Sivert Andersson och Lars Ulander (alla s).

Anf. 38 ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Oskar Lindkvist är en mycket ärrad veteran i den mångåriga kampen om Brommas framtid. Jag tycker att jag vill honorera honom, trots att stora delar av hans anförande i och för sig icke ger anledning därtill, genom att nu gå upp i replik.

Oskar Lindkvist säger i en känslomässigt mycket laddad del av sitt anförande att vanliga, enkla, verksamma människor – och så nämner han exempel – är de som nu, om riksdagen så beslutar, kommer att få höra fågelsång och insupa frisk luft kring Bromma. Men det är faktiskt vanliga, enkla och verksamma människor som i dag utgör den övervägande delen av passagerarna i Linjeflygs kabiner. Det är samma människor, bl. a. pensionärer och ungdomar – ofta med små ekonomiska resurser – som tack vare lågprissatsningen har gjort inrikesflyget i Sverige till ett folkflyg. För den utvecklingen har Bromma en utomordentligt stor betydelse.

Det är så mycket mer dualism i vad Oskar Lindkvist säger som hans reservantkolleger vill som en förutsättning för inrikesflygets flyttning till Arlanda skaffa snabbare buss- och spårförbindelser mellan Stockholms city och Arlanda. Då är det, enligt vad all statistik i dag bevisar – en övervägande del av portföljbärarna från lyxsviterna på Sheraton och kollegerna här vid Sergels torg som skall få denna utökade service. Jag hoppas inte Oskar Lindkvist darrar mindre på målet inför denna uppgift från min sida.

Oskar Lindkvist skall inte ta så illa vid sig av att bli omnämnd som bostadspolitiker. Vinner han voteringen i dag, har han och hans medmotionärer vunnit slaget två gånger. De har ju fått medhåll av utskottets majoritet, och även regeringens proposition utgör ett tillmötesgående av deras motionskrav. Men dessutom, herr talman, får Oskar Lindkvist i en framtid som inte kan vara alltför avlägsen se landningsbanorna på Bromma plöjas upp och ersättas med, hoppas jag, lummiga och tilltalande bostadsområden med inte alltför mycket trafikbuller eller andra olägenheter för dem som nu har hållit ut så länge.

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

Anf. 39 OSKAR LINDKVIST (s) replik:

Herr talman! Jag tror inte alls att Rolf Clarkson hoppas att det skall bli en sådan utveckling som han beskrev i slutet av sin replik. Vad Rolf Clarkson vill kom till uttryck när vi diskuterade denna fråga i december 1977. Då var Rolf Clarkson en av de största anhängarna av förslaget att bygga ut Bromma flygplats enligt Ingvar Gullnäs intentioner. Då var det fråga om att göra en

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

storflygplats, lösa in fastigheter, bygga om hangarer, bygga nytt samt att ändra flygplatsens belägenhet när det gäller landningsbanor. Då var det fråga om stora förändringar. Nu säger Rolf Clarkson att han hoppas att Bromma skall bli en lugn och fin del av Stockholm. Han menar inte det, men jag tar gärna hans ord i min mun. Det skulle nämligen vara en bra utveckling för brommaborna.

Får jag bara påminna Rolf Clarkson om att det avtal som gäller mellan Stockholms kommun och staten löper ut den 31 december 1996. Innan dess förmodar jag att ingen ändring kan förekomma för allmänflyget – såvida inte Stockholms kommun kommer sig för med att säga upp avtalet med staten. Jag känner dock inte till om det finns någon uppsägningsklausul i detta avtal.

Rolf Clarkson förundrar sig över att jag inte är nöjd med utskottets skrivning. Med anledning av den motion där jag står som första namn har vi fått något som kan kallas för ett slags bifall till grundtanken när det gäller utflyttningen. Men i det som skrivs i reservationen kommer våra förslag bättre till uttryck. Det är anledningen till att jag anser att reservationen bättre företräder de ståndpunkter i bred mening som kommer fram i den gemensamma motionen. Vi har ju nöjt oss med att säga att Fokkerflyget skall flyttas till Arlanda enligt koncessionsnämndens beslut.

Jag är mycket ledsen över att behöva säga följande, men jag vill gärna ha det till protokollet. Ulf Adelsohn är inte den ende som har skapat konfrontation kring Brommaflyget. Jag påstår att Rolf Clarkson är en av de mest hängivna anhängarna av strävan att göra Brommafrågan till en stridsfråga. Ni hade 1977 chansen att välja samverkan och samarbete, men ni valde strid. Kom nu inte och gnäll, om ni i dag lider ett nederlag. Det är ni nämligen mycket väl förtjänta av.

Anf. 40 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Den första delen av mitt inlägg var en uppriktig och förställningsfri hyllning till en kollega som tappert och beslutsamt har kämpat för sin sak. Den andra delen var en, hoppas jag, inte alltför väl dold satir och ironi.

Anf. 41 ERIC REJDNELL (fp):

Fru talman! Flygplatsfrågan för Stockholms vidkommande har av naturliga skäl engagerat många människor i vårt land. Det är naturligt, därför att frågan mer eller mindre berör hela landet. Det är framför allt ingen speciell Stockholmsfråga – även om många försökt göra den till det. Ur Stockholms-synpunkt har den blivit en hundra procentig miljöfråga. Men egentligen borde den i första hand vara en trafikfråga. Sett från övriga landet är den i många fall i lika hög grad en näringspolitisk fråga. Därför är det måhända naturligt att meningarna skär sig så som de gör mellan vissa företrädare för Stockholm och övriga landet.

Jag kunde inte undgå att lägga märke till när Oskar Lindkvist talade om att det finns de som i nedlåtande ton talar om dem som måste åka tåg. Jag tror

inte det finns så många som nedlåtande talar om dem som måste åka tåg. Det är bra att kunna åka tåg om man har tågförbindelser. Men, Oskar Lindkvist, det är inte alla som har dubbelspår. Ute i landsorten har vi visserligen spår, men vi har inte så värst många förbindelser. Därför måste vi använda oss av de flygförbindelser som finns.

Det skymtade tydligt igenom i skildringen av människan Emanuel Fornander att man innerst inne vill ha en nationalpark i Bromma. Och det skulle vara vackert, men vad gör vi med Ladugårdsgårde då?

När det gäller själva sakfrågan har den ingående behandlats av föregående talare, bl. a. utskottets vice ordförande och Rolf Sellgren, här i dag. Låt mig bara, herr talman, säga att det torde stå fullt klart för alla vid det här laget, att det är fullständigt orealistiskt att inom den tidsperiod som s-reservanterna föreskriver kunna klara en utflyttning till Arlanda. Man ger inte Linjeflyg en ärlig chans att klara sina problem – man ger inte utrymme för en permanent planering på Arlanda. Allt blir ett provisorium, som därtill kommer att kosta massor av pengar. Man försöker att i svepande formuleringar ge sken av att så inte är fallet, men jag tror att man innerst inne vet bättre. För socialdemokraterna har det här blivit en politisk fråga i allra högsta grad. Men det är en politisk fråga som man inte kan komma ifrån ansvaret för.

Herr talman! Det händer nu och då att man instämmer i föregående talares anförande här i kammaren. Jag skulle gärna vilja instämma i ett tidigare anförande som gäller den här frågan, men detta anförande ligger ganska långt tillbaka i tiden – det hölls här i kammaren den 28 mars 1973. Låt mig därför återge vissa delar av anförandet:

”1947 upplåt Stockholms stad Bromma flygplats till staten på 50 år. Avtalet gäller alltså nästan fram till år 2000. Staten avkrävdes då en försäkran om att upprätthålla flygtrafik på Bromma under dessa 50 år. Samtidigt förband sig Stockholms stad enligt avtalet att ej vidta åtgärder, varigenom statens utnyttjande av flygplatsen fördröades eller försvårades.

Vad håller man nu på att göra här, och vilka är motiven? Jo, i dag kräver man från Stockholms kommun att Bromma flygplats skall läggas ned.”

Vidare:

”Här har förut nämnts att Brommas vara eller inte vara inte enbart är en Stockholmsangelägenhet. Stockholm är landets huvudstad med merparten av vår riksomfattande service, och för oss i landsorten är det av utomordentligt stor betydelse att kunna nå landets administrativa centrum så snabbt och billigt som det över huvud taget är möjligt. Detta måste man försöka förstå i Stockholm. Vi har problem, som gör att vi i och för sig kan begripa att bullret är besvärande, men vi kräver samtidigt att Stockholms kommun tar hänsyn till landsortsintressena. Man skulle kunna säga, att Bromma flygplats är en riksangelägenhet på samma sätt som byggandet av Stockholms tunnelbanor är det.

Att inrikesflyget fungerar på bästa sätt är av utomordentlig betydelse för många av våra regioner ute i landet. Att motarbeta detta eller utvecklingen över huvud taget på detta område är enligt min mening omöjligt. Det går inte att hindra människornas krav på säkra och snabba transporter.

Det bör vidare uppmärksammas att en stor del av den bebyggelse som nu störs vid Bromma har tillkommit efter det att flygplatsen blev uppbyggd. Hur överensstämmer detta med avtalet? Man har byggt i Brommaområdet i full vetskap om att det kan bli störningar, och då kan man näppeligen efteråt komma och ställa de krav som man nu gör.

Förutsättningarna för ett bra inrikesflyg är att man kan utnyttja den bästa tekniken och att man kommer ifrån långa och tidsödande marktransporter som också fördyrar. Sturup kan belysa vad som händer när man flyttar ut flygplatserna alltför långt från befolkningscentra.

Men vad händer i övriga regioner i landet, om Linjeflyg tvingas flytta till exempelvis Arlanda? Då riskerar enligt min uppfattning inrikesflyget att helt förlora sin roll i regionalpolitiken.”

Till sist säger talaren: ”Jag frågar mig: Vem skall betala – Stockholms kommun eller staten? Den frågan skulle jag vilja ha ett svar på.”

Herr talman! Detta var ett ganska långt citat, men jag delar den uppfattning som Bernt Nilsson i Kalmar uttalade den 28 mars 1973. Jag kan försäkra kammarens ledamöter att det är många med mig som hoppas att Bernt Nilsson står för samma uppfattning även i dag. Eller är det så illa som ryktet säger att Bernt Nilsson lyssnat till partiets rättningsorder och kommer att rösta emot sin egentliga uppfattning i den här frågan? Vore det då inte bättre att Bernt Nilsson avstod från att rösta alls och därmed inte påverkar frågans avgörande med sitt direkta ställningstagande? Det finns f. ö. åtskilliga fler inom socialdemokraternas led som är i precis samma situation som Bernt Nilsson.

Den som röstar emot utskottsmajoriteten i den här frågan skall inte påstå att hon eller han tar ansvar för landets olika regioner som drabbas mer eller mindre hårt av ett sådant här beslut. Att inte ge Linjeflyg det andrum det måste ha för att klara de stora krav propositionen och utskottet ställer på dess verksamhet är detsamma som att ge Linjeflyg nådastöten. Skulle talmannens klubba falla för ett bifall till reservationerna i TU:s betänkande nr 30 är detta startskottet för en miljonrullning av sällan skådad omfattning. Samtidigt börjar flygdöden på våra flygplatser ute i landet. Kalmar, Kristianstad, Växjö, Ronneby, Jönköping, Karlstad, Visby och Halmstad är några orter som med säkerhet kommer att drabbas.

Vi som redan har dåliga kommunikationer – framför allt på järnväg, som jag nyss nämnde för Oskar Lindkvist – kommer att få det mycket besvärligt inte minst inom näringslivet. Regioner som inte kan bjuda goda kommunikationer med kungl. huvudkommunen är inte attraktiva.

Våra landshövdingar i F, G, H, K, L, M och N län vet vad det betyder med försämrade kommunikationer mellan länen och Stockholm. Därför är det naturligt att Sydsveriges landshövdingar, oavsett partibeteckning, har ställt sig eniga bakom ett uttalande för Brommas bevarande som inrikesflygplats. Propositionen har tagit all möjlig hänsyn till stockholmarnas miljökrav. Det finns inte möjligheter att gå längre, men trots detta vidhåller såväl vissa Stockholmsriksdagsmän med skilda partibeteckningar som övervägande delen av den socialdemokratiska partigruppen sina oralistiska miljökrav.

Till sist, herr talman, vill jag bara vädja till kammarens socialdemokratiska ledamöter från landsorten: Ta ert ansvar! Hur skall ni annars klara kommande problem för det svenska inrikesflyget och hur skall ni klara de ekonomiska frågorna liksom sysselsättningsproblemen, som ni tar det fulla ansvaret för i och med att ni stöder ett förslag som betyder dödsstöten för svenskt folkflyg?

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

Anf. 42 OSKAR LINDKVIST (s) replik:

Herr talman! Eric Rejdnell skall inte behöva be om ursäkt för att han använder flyget. Det skall han göra. Vi är inte motståndare till flyget – tvärtom. Vi menar att flyget kan utvecklas på Arlanda, och det är självklart att vi skall bereda möjlighet för folk att i större utsträckning än hittills använda flyget. Det är alltså inte detta det handlar om. Det framgår ju av vår aktivitet i den här frågan att vi har intresse av att ge Linjeflyg ökade möjligheter.

När det sedan gäller vad som skall ske på Bromma flygplats någon gång i en ovisst framtid tycker jag att vi skall skjuta över den frågan dit där den hör hemma, nämligen i Stockholms stadshus. Eftersom vi har kommunal självstyrelse tror jag att vi kan utgå från att stockholmarna är kapabla att själva avgöra vad som skall ske i framtiden på Bromma flygplats.

Sedan sade Eric Rejdnell att man väl kan ge Linjeflyg andrum. Hur mycket andrum skall Linjeflyg ha? Företaget har ju fått andrum under senare delen av 1970-talet. Det begärs anstånd på anstånd och alla möjligheter utnyttjas. T. o. m. när koncessionsnämnden för miljöskydd skärpte kraven skrev Linjeflyg till luftfartsverket och bad om ett överklagande hos regeringen. Hur mycket andrum skall Linjeflyg ha? Det skulle kanske vara intressant att få svar på den frågan.

Jag tycker inte heller att Eric Rejdnell behöver engagera sig så enormt beträffande socialdemokraternas röstning i denna fråga. Inom arbetarrörelsen finns det en övergripande gemenskap. I den här frågan finns det stöd för vårt förslag även långt in i Eric Rejdnells eget parti. Jag tycker att det är en styrka att det finns ett brett samröre mellan olika partier i en så viktig miljöfråga som den om framtiden för Bromma flygplats.

Anf. 43 ERIC REJDNELL (fp) replik:

Herr talman! Oskar Lindkvist sade att han vill medverka till att ge Linjeflyg ökade möjligheter. Det gör man emellertid inte, om man medvetet går in för att försämra Linjeflygs möjligheter med upp till 30 % med avseende på trafikunderlaget. Det är ju detta som det är fråga om.

Det sades också rätt klart att detta är en viktig miljöfråga, och det håller jag med Oskar Lindkvist om. Men det får inte bli en miljöfråga till 100 %, det måste också få bli en trafikfråga. När det gäller trafikdelen är det inte bara en Stockholmsangelägenhet utan i allra högsta grad en angelägenhet som berör hela landet. Är Stockholm Sveriges huvudstad – här finns ju många av de institutioner som landsorten på ett effektivt sätt måste ha förbindelse med –

är det också nödvändigt att man tar sitt ansvar och försöker hjälpa till att få förbindelser med hela landet som i stor uträkning skall servas. Det här betyder en klar försämring.

Vad beträffar den övergripande gemenskapen ankommer det på Oskar Lindkvist att rubricera den delen. Jag skulle nog kunna uttrycka mig litet annorlunda. Man har nog drivit den här frågan ganska hårt rent partipolitiskt, men det är ju socialdemokraternas sak. Jag vädjade bara till de socialdemokratiska ledamöterna ute i landet att ta det ansvar som beslutet medför. Enligt min mening innebär det att ni lägger grunden till en mur kring Stockholm, och det kan inte vara uteslutet att vi är tvungna att hjälpa er att fortsätta byggandet av den.

Anf. 44 OSKAR LINDKVIST (s) replik:

Herr talman! Helt kort: Eric Rejdnell och andra från landsorten är mycket välkomna till Stockholm, en av de skönaste och vackraste städer som finns. Inte en enda stockholmare misstycker om landsortsborna kommer hit, tvärtom.

Men, Eric Rejdnell, nu handlar det inte om huruvida ni är välkomna eller ej, utan om ni skall landa och starta från Arlanda eller från Bromma. Vilka är nackdelarna för den halva av svenska folket som använder sig av inrikesflyget på Arlanda? Hur försämrar detta arbetsmöjligheterna för vederbörande? Vad är det för fördel för Eric Rejdnell att landa på just Bromma flygplats, då det går att landa på Arlanda och ganska snabbt – på 35–40 minuter – komma till Stockholms centrum? Det är ju det som det handlar om, inte om någonting annat.

Man skall inte så att säga sätta vingar på svårigheterna. Vi har ju i Sverige alltid varit vana vid att bemästra svårigheter som uppstått. Vi radar inte upp dem och säger: Det här kan vi inte klara. Först belyser vi svårigheterna och sedan löser vi dem. Linjeflyg skulle under mycket mera säkra och utvecklingsbara former kunna hålla till på Arlanda. Enligt vår åsikt är det bäst för alla parter – så enkel är problematiken. Sluta därför upp med att sätta vingar på svårigheterna. Bestäm er i stället för hur ni skall hjälpa till att lösa dem. Här har vi ett gemensamt intresse.

Anf. 45 ERIC REJDNELL (fp) replik:

Herr talman! Det är just den sista biten som vi försöker att vara med om att lösa. Oskar Lindkvist frågar vad det är för fördelar med Bromma. Eftersom han ställde frågan till mig personligen, svarar jag att jag via Bromma åker på totalt två timmar mellan min bostad i Oskarshamn och riksdagshuset. Skall jag åka över Arlanda tar det över tre timmar.

Nu är vi som bor i den regionen i den olyckliga situationen att vi inte kan klara att åka fram och tillbaka till Stockholm över dagen med järnväg. Man kan inte begära att folk skall åka kl. 5.18 på morgonen och komma hem kl. 23.27 på kvällen för att bara vara i Stockholm på sin höjd tre timmar.

Oskar Lindkvist säger att jag är välkommen till Stockholm. Ja, jag har bott i Stockholm i 17 år och kan Stockholm ganska väl inifrån genom det arbete

som jag hade under de åren. Jag har fortfarande flera personliga bekanta i Brommaområdet strax intill Bromma flygplats. De har inte klagat någon gång. De märker inte olägenheterna. Vi som är på tillfälligt besök hos dem kan märka vissa störningar när ett plan går rakt ovanför. De märker emellertid ingenting, eftersom de är vana vid störningarna.

Oskar Lindkvist säger väl då att dessa människor visst kan bli störda utan att de är medvetna om det. Ja, det är just därför som vi försöker att få ned bullernivån så att den kommer så nära som möjligt den gräns som koncessionsnämnden begär – ett orimligt krav. Ändå kan man från Stockholms håll icke acceptera den miljöbiten. Som jag ser det har man definitivt bestämt sig för att icke ha kvar Bromma. Då gäller det inte längre miljöfrågorna, utan då har man bestämt sig. Man har en förutfattad mening.

Anf. 46 TORSTEN GUSTAFSSON (c):

Herr talman! I den här debatten har man – och det är ganska självklart – sett på frågan från Stockholms horisont. Men också andra orter i vårt land har nämnts. Jag för min del tänkte närmast något uppehålla mig vid förhållandena för Gotlands del.

Gotland är som region starkt beroende av en positiv utveckling för inrikesflyget. Av naturliga skäl intresserar sig gotlänningarna speciellt för flyget och dess utveckling. Flyget behöver som bekant varken vägar eller räls. Luftrummet ligger i allmänhet öppet såväl över land som över hav. Det är uppenbart att om flyget som kommunikationsmedel skall kunna utvecklas på det sätt vi önskar, måste det finnas tillgång till välbelägna flygplatser. Tillgången till en sådan i Stockholmsregionen är av särskild betydelse.

Jag antar att knappast någon på allvar vill ifrågasätta det värde som Bromma flygplats har haft för utvecklingen av inrikesflyget i vårt land. Flygplatsen tjänar enligt min mening också i dag väl sitt ändamål, och det är min uppfattning att den kommer att göra det även i fortsättningen, om vi vill satsa på den – men det är givetvis en förutsättning – i enlighet med regeringens och utskottsmajoritetens förslag.

Trafikutvecklingen har varit kraftig för flygets del på Gotlandslinjerna. Visby flygplats har därmed blivit en av landets mest trafikerade inrikesflygplatser med drygt 300 000 passagerare per år. Resmålet för Gotlandsresenärerna är oftast Stockholm, via Bromma. Men tack vare ett förhållandevis stort antal dagliga turer till Bromma är även övriga orter, som ingår i det inrikes flygnätet, tillgängliga. Det kan antas att ett antal av nu tillgängliga flygplatser kommer att läggas ned vid en eventuell flyttning av flygtrafiken till Arlanda. Vidare är flyget det enda kommunikationsmedel som medger endagsbesök för gotlänningarna i andra regioner.

Det har talats så mycket om portföljbärare, och därför kan det vara intressant att ta del av en undersökning som gjorts i fråga om Gotlandslinjerna. Man undersökte där flygpassagerarnas ändamål med resan och konstaterade att så mycket som 50 % av resorna är att betrakta som s. k. sociala resor eller resor för andra ändamål än i tjänsten. Detta hänger bl. a.

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

samman med att gotlänningarna har så många av sina aktiviteter förlagda till Stockholm. När det gäller regionsjukvården är ju Karolinska sjukhuset vårt sjukhus. För en sjuk människa som reser från Gotland och kommer till Bromma är det relativt enkelt att ta en taxi till sjukhuset. Förhållandena kommer givetvis att ändras avsevärt om man hamnar ute på Arlanda. Vidare är många gotländska ungdomar för sin utbildning beroende av goda förbindelser med Stockholm. Jag skulle kunna räkna upp ytterligare aktiviteter där man är beroende av kontakten med Stockholm. Medelst Bromma kan resmålet nås snabbt och någorlunda bekvämt.

Det står klart att kostnaderna för här nämnda, liksom för andra, grupper resenärer kommer att öka avsevärt, såväl ekonomiskt som tidsmässigt, om inrikesflyget flyttas till Arlanda.

För Gotlands del är givetvis också en aktiv regionalpolitik av största betydelse. Goda kommunikationer är en absolut förutsättning för näringslivets utveckling. Ett starkt behov föreligger från näringslivets och från olika myndigheters sida att utan onödig tidsutdräkt kunna nå myndigheter och organisationer som har sina överordnade organ och riksorganisationer belägna i Stockholm. Det borde stå klart för samtliga riksdagsledamöter att tillgången till en välbelägen flygplats i Stockholmsregionen inte är någon lokalpolitisk fråga för riksdagsledamöter från Stockholm.

Min uppfattning är att vi begår ett allvarligt misstag ur såväl miljöpolitiska som regionalpolitiska och ekonomiska synpunkter om vi i dag beslutar en nedläggning av en av de mest välbelägna inrikesflygplatserna i landet och i vår omvärld.

Jag yrkar bifall till trafikutskottets hemställan i dess betänkande nr 8.

Anf. 47 FILIP FRIDOLFSSON (m):

Herr talman! Brommafrågan har nu diskuterats sedan kl. 9.00 i morse, och det kan tyckas att det inte finns så mycket att tillägga efter det att de tunga politikerna har "varit i luften" – utskottsfolk, statsråd och andra. Men vi har ju en parlamentarisk situation som gör att varje riksdagsman är en viktig person, inte minst i den här frågan.

Jag tror också att det är nödvändigt att ingen möda sparas för att understryka de skäl som syftar till ett vettigt beslut, vilket enligt mitt förmenande innebär bibehållande av Bromma flygfält – och att man inte föröder resurser och försvårar för människor att ta sig till Stockholm. I vårt svåra ekonomiska läge är det viktigt att vi inte missbrukar sunt förnuft.

Detta är – och det har många sagt – en fråga av väsentlig betydelse för hela landet. Det är ingen speciell Stockholmsfråga. Bypolitik är, eller borde vara, utesluten. Jag är själv brommabo, och jag kan utifrån kännedomen om lokala förhållanden göra några reflexioner och påståenden.

Självfallet kan man ha delade meningar i Brommafrågan, och jag respekterar andras uppfattning härvidlag. Jag respekterar exempelvis Oskar Lindkvist, som under många år agerat och engagerat sig för flyttningen av Brommaflyget till Arlanda. Jag hoppas att Oskar Lindkvist inte missförstår mig nu, men jag har en känsla av att han har gjort politisk karriär på den här

frågan.

Oskar Lindkvist uppträder som något slags Brommaevangelist som för västerortsbornas talan. Han agerar som om han hade brommabornas fullmakt att se till att Brommaflyget flyttas. Han talar i sitt inlägg om den vanliga enkla vardagsmänniskan, som störs av Brommaflyget. Han tar ett exempel, personificerat av en hedersman ute i Bromma. Det är effektivt och har en viss genomslagskraft. Men när han börjar måla upp motsättningar mellan "vanligt folk" och vad han menar är pampar i samhället i Brommafrågan, då blir man fundersam. Att söka åstadkomma en klasskamp mellan olika folkgrupper i Brommafrågan är en felaktig debattmetod. Jag tycker det är ett skamgrepp att föra debatten på det planet.

Oskar Lindkvist och jag är lika i så måtto att vi båda är från landsorten, inflyttade till västerort. Jag kommer från de djupa Norrlandsskogarna, och Oskar Lindkvist kommer från Skånes slätter. Jag har under hela min Stockholmstid – 32 år – bott i västerort, så jag tror att jag vågar påstå att jag i lika hög grad som Oskar Lindkvist känner till förhållandena väster om Tranebergsbron. Men jag vågar inte, herr talman, vara lika tvärsäker som Oskar Lindkvist på hur brommabornas sympatier fördelar sig – men jag kan tro. Och jag tror att det är en klar majoritet för ett bibehållande av flygplatsen. Detta bevisas inte minst av svårigheten att få namnunderskrifter när det gäller flyttningen från Bromma flygplats.

Oskar Lindkvists agerande förleder tyvärr många av hans partikamrater i den här frågan. Jag tror att flertalet socialdemokratiska landsortsbor av rationella skäl har behov av att verka för ett bibehållande av Bromma. Men Oskar Lindkvist har gått ut väldigt hårt, och man har bundit sig, och hindret för ett ställningstagande som överensstämmer med deras uppfattning i den här frågan är Oskar Lindkvist. Det är ett tungt ansvar som vilar på Oskar Lindkvist.

Det är med hänsyn till den stora tyngd som Stockholmsregionen har för vårt inrikesflyg av största betydelse för hela landet att flygplatsfrågorna i regionen kan lösas på ett tillfredsställande sätt. Det har tidigare sagts – och det förtjänar att upprepas – att det totala antalet inrikespassagerare uppgår till drygt 3 miljoner, varav antalet ankommande och avresande passagerare vid Bromma är ca 2 miljoner.

Bromma flygplats är av central betydelse för hela Sveriges inrikesflyg, och även ur regionalpolitisk synvinkel behövs den. Näringslivet i olika delar av landet är helt beroende av snabba förbindelser med Stockholm.

De tidsförluster som en utflyttning av inrikesflyget från Bromma skulle medföra skulle bli allvarliga för den som gör endagsbesök i Stockholm och helt förödande för den som gör halvdagsbesök. Detta är fakta och argument som i sanning talar för sig själva.

Även om opportunisten är en stark drivfjäder hos många politiker – jag tycker själv om att vara populär, herr talman – måste ändå förnuftet sätta gränser för vad man kan tillåta sig. En avveckling av inrikesflyget på Bromma är enligt min mening en sådan gräns. De som pläderar för en sådan avveckling tar på sig ett stort ansvar när det gäller en god framtida utveckling

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

av vårt samhälle. De medverkar till att beslut fattas som innebär att mänskliga och ekonomiska resurser förödes. I själva verket vill jag kalla dem för dåliga hushållare i en tid där benämningen goda hushållare bör vara honnörsord.

Till sist, herr talman! Socialdemokrater i framstående position – jag har kontakt med många av den kategorin, vilket jag är tacksam för – har sagt till mig att man i det socialdemokratiska partiet icke betraktar Brommafrågan som en partifråga, utan att fri röstning bör gälla. Partipiskan har man inte ens sneplat åt. Jag har svårt att tro på de här förklaringarna. Om fri röstning har proklamerats i Brommafrågan, skulle det bli – det är jag helt övertygad om – en brakseger för regeringsförslaget vid omröstningen om ett par timmar. Alla de riksdagsmän från landsorten som hade röstat för ett bibehållande av Bromma skulle kunna åka hem till resp. hemort och inhösta applåder. Sådant är läget, herr talman.

Ja, vi skall snart rösta i den här frågan. Jag hoppas att riksdagsmännen inte bara noterar de starka sakskalet som talar för ett bibehållande av Bromma flygplats utan också röstar så att flygplatsen kan bevaras.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till utskottsmajoritetens förslag på alla punkter.

I detta anförande instämde Sixten Pettersson (m).

Anf. 48 OSKAR LINDKVIST (s) replik:

Herr talman! Filip Fridolfsson ger mig epitetet evangelist. Jag ser det i positiv mening. I politisk mening betraktar jag mig också som en evangelist. Jag tror att det är väldigt viktigt att vi politiker är ute bland folk och lyssnar och tar intryck för att sedan kanalisera människors intressen i de politiska frågorna.

Sedan säger herr Fridolfsson att han tror att jag har fullmakt, men det kan jag ju inte ha, när herr Fridolfsson har majoriteten. Vi fick ju höra att herr Fridolfsson trodde att han hade majoriteten. Men jag hörde inte någonting om den dokumentation varpå denna majoritet vilar. Men det kanske kommer någon form av sifferbevisning angående den här majoriteten. Jag vet inte på vilket stadium herr Fridolfsson får kontakt med folk ute i västerort.

Sedan tänkte jag ställa en fråga till herr Fridolfsson. Vi röstade i Brommafrågan redan 1973. Kan herr Fridolfsson nämna namnet på två moderater som den gången röstade på samma sätt som socialdemokraterna i den här kammaren?

Slutligen säger herr Fridolfsson att han vill bli populär men med förnuft. Då är nog vägen lång att vandra, herr Fridolfsson, om vi skall ta intryck av det som nyss sades från talarstolen.

Anf. 49 FILIP FRIDOLFSSON (m) replik:

Herr talman! När det gäller frågan om popularitet tror jag inte att jag sade "populär med förnuft". Det som jag åsyftade var att bli populär, och det är

oftast förenat med oförnuft.

Jag var så blygsam i mitt inlägg att jag underströk min *tro* på att jag talade för en majoritet i Bromma – jag vågade inte säga mera. Jag *tror* att jag talar för en majoritet i Bromma. Oskar Lindkvist däremot agerar och har agerat under årens lopp som om det vore klart att det är han som har majoriteten på sin sida. Det är skillnaden mellan Oskar Lindkvists och mitt sätt att uppträda i den här frågan. Han uppträder hårt och driver envetet sin uppfattning på ett sådant sätt att man bestämt får det här intrycket.

När det gäller den direkta frågan till mig om de två namnen på moderata ledamöter på Stockholmsbänken som röstade på samma sätt som socialdemokraterna 1973 hoppas jag att Oskar Lindkvist vill ge till känna vilka det är fråga om, så att jag kan återkomma i den replik jag har kvar.

Anf. 50 OSKAR LINDKVIST (s) replik:

Herr talman! Vi har ju nu fått höra att herr Fridolfsson inte vill bli populär med förnuft utan populär utan förnuft, och det tror jag att han har mycket bättre förutsättningar för. Sedan säger han att han i motsats till mig *tror* att han talar för majoriteten. Han fortsätter med att säga att han har övertygats om att jag inte har majoriteten i västerort bakom mig.

Jag vill säga till herr Fridolfsson att det är mig fullständigt likgiltigt, om jag i en rättvisefråga där jag hyser en övertygelse har en majoritet bakom mig eller inte. Skall vi i riksdagen föra fram bara de frågor som har en majoritet bakom sig? Skall inte alla synpunkter föras fram i riksdagsarbetet och i andra politiska församlingar? Hur skall då minoriteterna komma till tals? Om jag är övertygad om att en sak är riktig, slåss jag för den, oavsett om jag har majoritet för den eller inte. Det är då min uppgift att försöka få majoritet för mina synpunkter.

Herr talman! De som år 1973 var modiga nog att rösta med socialdemokraterna i Brommafrågan var herr Fridolfsson och min bankkamrat herr Hernelius, som nu på grund av sjukdom tyvärr är frånvarande. Då hade vi några tusen flygrörelser per år på Bromma, nu har vi drygt 34 000. Men i dag röstar herr Fridolfsson mot socialdemokraternas linje. Jag frågar mig mot den bakgrunden: Vilken uppfattning, herr Fridolfsson, är representativ – 1973 års eller 1980 års?

Anf. 51 FILIP FRIDOLFSSON (m) replik:

Herr talman! Oskar Lindkvist är helt ointresserad av om han har majoriteten med sig eller inte. I en demokrati vinner alltid majoriteten. Har man majoriteten bakom ryggen, kan ens åsikt bli lag. När det gäller mitt röstande 1973 som då överensstämde med Oskar Lindkvists uppfattning, vill jag bara säga att förnuftet har segrat och att jag nu röstar rätt.

Anf. 52 INGRID SEGERSTRÖM (s):

Herr talman! I fråga om jetflygets vara eller icke vara på Bromma finns två helt motstående intressen.

Den ena sidan är resenärerna, som anser sig ha behov av en flygplats inom

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

bekvämt räckhåll.

Den andra sidan utgörs av befolkningen i Stockholm, framför allt de som bor i områdena runt omkring flygplatsen och som upplever bullret och avgaserna från flygplanen som mycket svåra och störande.

Vilken grupp skall man ta hänsyn till? För mig är frågan lätt att besvara. För de boende finns inget alternativ. För resenärerna finns ett alternativ – Arlanda flygplats. Alltså bör jettflyget flyttas.

De beslut som riksdagen nu står inför angående Bromma flygplats är för stockholmarna av mycket stor betydelse. Många gånger har människor i kommunen kastats mellan hopp och förtvivlan under senare år.

Flera beslut har fattats och flera löften givits om avveckling av jettflyget på Bromma, både av riksdag och av regering under 1970-talet. Men besluten har inte blivit verklighet därför att de ignorerats av luftfartsverket och senare även av beskäftiga moderata kommunikationsministrar som saknat all insikt i och intresse för de miljöproblem som i växande omfattning drabbar många tusen stockholmare.

Många talare före mig har redovisat de faktiska olägenheter och hälsorisker som är förknippade med jettflygets verksamhet på Bromma. Jag skall därför nöja mig med att konstatera att den vållar sanitär olägenhet för tusentals människor. Om detta är alla sakkunniga instanser inom området eniga, och dessutom en mycket stor grupp enskilda människor som drabbas av bullret och avgaserna.

Efter koncessionsnämndens beslut sommaren 1979, där det fastslogs att Fokker F 28 skulle vara borta från Bromma den 1 juni 1981, fick människorna nytt hopp. Men nu kommer regeringen med en proposition som sätter koncessionsnämndens beslut ur spel och som innebär fortsatt flyg med Fokkern, i praktiken in på 1990-talet.

De förändringar i koncessionsnämndens beslut som föreslås i propositionen är katastrofala för Stockholms invånare och även för många människor i Stockholms grannkommuner.

De tidigare besluten har vilat på hälsovårdsstadgan. Koncessionsnämndens beslut skedde enligt miljöskyddslagen. Där sägs att miljöstörande verksamhet skall lokaliseras till minst störande plats med iakttagande av rimliga ekonomiska hänsyn. Jag förutsätter att koncessionsnämnden tagit dessa rimliga ekonomiska hänsyn. Det är inte ofta koncessionsnämnden ger så hårda direktiv som i fråga om jettflyget på Bromma. Just därför måste beslutet leda till eftertanke.

Ofta får vi höra att det inte alls finns någon enhetlig opinion bland Stockholms eller Brommas invånare mot flygbullret på Bromma.

Ja, självklart finns det många människor som inte är störda, t. o. m. fler än som är störda. Men av de mer än 80 000 människor som bor under bullermattan är det ändå många tusen som lider av Brommabullret. Dessutom är det klarlagt att stora delar av Stockholm i övrigt också störs av bullret. Enligt statens naturvårdsverk pekar det vetenskapliga underlag som finns entydigt på att förhållandena kring Bromma på grund av trafiken med Fokker F 28 är sådana att den inte bör fortgå.

Till bilden skall naturligtvis också läggas det faktum att jettrafiken har ökat och fortsätter att öka. Från 1976 har trafiken mer än femdubblats.

Nu finns det också mätresultat som visar att luftföroreningssituationen är mycket mer alarmerande än man hittills känt till.

Så här sade Ulf Adelson den 24 augusti 1977 såsom finansborgarråd i Stockholm: "Med hänvisning till beslut i Miljö- och Hälsovårdsnämnden kan beredningen ej acceptera sådan flygverksamhet som innebär sanitär olägenhet på Bromma från och med den 1 juli 1978. Återstående alternativ synes vara en flyttning av denna flygverksamhet till Arlanda."

Det var då det! För en statsman är naturligtvis hänsyn till människors välbefinnande främmande. Det framgår ju också av vad Ulf Adelson sade här i kammaren för ett par månader sedan: Som stockholmare vill jag inte för ett ögonblick behålla Bromma. För kommunikationsminister Ulf Adelson är tidigare löften till stockholmarna till intet förpliktigande.

I dag säger herr Adelson här i kammaren att Stockholms miljö- och hälsovårdsförvaltning är ohederlig och redovisar mätresultat som är anpassade till dess egna intressen. Det är ett häpnadsväckande påstående. Skulle tio års dagliga mätningar kunna manipuleras och vara mindre tillförlitliga än en ensam människas funderingar? Ovedersägligt är att under arbetskonflikten i våras gav hälsovårdsförvaltningens mätningar helt andra resultat beträffande förekomsten av buller och avgaser. Borde inte kommunikationsministern bemöda sig om större vederhäftighet?

I propositionen sägs att riksdagen i december 1977 fattade beslut om bevarande och upprustning av Bromma. Men beslutet innebar ju också att Fokkern skulle flytta ut senast den 31 december 1978 och att jetflyg skulle återupptas först sedan upprustning skett och tillräckligt tysta plan hade skaffats.

Förre kommunikationsministern Bo Turesson uttalade i den debatt som då fördes här i kammaren på direkt fråga av Margareta Andrén: "Så länge miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm anser att Fokkern F-28 är en sanitär olägenhet är den också borta från Bromma."

Det var då det. Jag kan förstå om Margareta Andrén känner sig sviken.

Hälsovårdsnämnden hade ju faktiskt beslutat om förbud för flygning med Fokkern på Bromma. Så blev det nu inte. I stället för att planera för att genomföra riksdagens beslut gav luftfartsverket LIN tillstånd till ytterligare flygning med Fokkern fram till den 30 september 1980.

Så kan man också handha riksdagens uppdrag, uppenbarligen.

Den tekniska och industriella utvecklingen har avigsidor, oftast stora sådana, inte minst när det gäller människors livsmiljö. Man kan inte alltid tillfredsställa människornas önskan om tillräckligt ren och lugn miljö. Men man kan inte heller frigöra sig från känslan av att miljöproblemen väger lätt i konkurrensen med ekonomiska och mer krassa värderingar.

Det är ett cyniskt resonemang som förs i propositionen, naturligtvis inte oväntat, från kommunikationsministern och de intressen han företräder. De många människorna får vänja sig vid dålig livsmiljö – ett rationellt och

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

effektivt samhälle kan inte ta sådana hänsyn. De ekonomiska intressena tar över.

Flera "neutrala" bedömare menar att kostnaderna för Arlanda eller Bromma är ungefär lika stora – vilket alternativ man än väljer. Kvar står då närhetsbehovet för resenärerna. Kan det vara en rimlig avvägning?

Förre kommunikationsministern Bo Turesson uttalade på sin tid, att det inte finns någon flygplats i världen som ligger så centralt som Bromma – mitt inne i bostadsbebyggelsen – och att Bromma därför bör bevaras. Att flygplatsen ligger mitt i bostadsbebyggelsen är ju tvärtom ett förhållande som gör den olämplig, framför allt för den bullrande jettrafiken. Det kommer inte inom överskådlig tid att finnas jetplan som inte skapar bullerproblem i tätbebyggt område. Även om koncessionsnämndens bullerreduceringskrav hade uppfyllts skulle det ha inneburit omgivningshygieniska problem. Det är ju faktiskt så att de bullernivågränser som man åberopar i olika sammanhang är satta utifrån de tekniska möjligheter som finns för tystare plan – inte utifrån hur människor besväras av bullret.

Dessutom är det så att en upprustning av Bromma till en modern rationell flygplats måste bli så omfattande, att det är jämförbart med anläggandet av en ny flygplats. De miljömässiga bedömningarna bör då enligt luftfartsinspektionens uttalande utgå från de krav som gäller i dag för nya flygplatser. Om Stockholms kommun, vilket är sannolikt, inte förnyar markavtalet 1996 kan det bli en dyr investering.

Det vore naturligtvis betydligt besvärligare att ta bort jetflyget från Bromma om det inte fanns ett alternativ. Nu finns Arlanda som ur miljösynpunkt är en betydligt bättre flygplats. I både Göteborg och Malmö har helt nya flygplatser måst anläggas. Det har ändå ur samhällsekonomisk synpunkt ansetts vara försvarbart. Här finns ett alternativ, Arlanda, som för de flesta resenärerna torde vara acceptabelt. Med det socialdemokratiska förslaget om snabbare förbindelser till Arlanda blir tidsskillnaden i restid obetydlig. Det kan bara vara landshövdingar som har mera bråttom.

"Folkflyget äventyras", säger man. Men enligt ordföranden i lufttransportutredningen, Gunnar von Sydow, är det ju taxiresenärerna man ömmar för. Är det en rimlig avvägning?

Herr talman! Jag ber med detta att få yrka bifall till samtliga socialdemokratiska reservationer.

Anf. 53 Tredje vice talmannen KARL ERIK ERIKSSON (fp):

Herr talman! Låt mig med några ord peka på en grupp medborgare som är ytterst beroende av goda förbindelser med Stockholm och till vilken grupp det har getts löften enligt min mening från riksdagens sida att det skall finnas bra förbindelser med huvudstaden.

När riksdagen 1971 och 1973 fattade beslut om utlokaliseringar av de statliga verken sades samtidigt ifrån att utlokaliseringssorterna måste ha bra förbindelser med Stockholm. Det var inte något som vi som var representanter för de län till vilka de utlokaliserade verken förlades har framhållit utan det var faktiskt så att det ansvariga statsrådet Gunnar Sträng redan i de

båda propositionerna spikade betydelsen av goda förbindelser. Jag skall citera ett par meningar ur Strängs proposition. Gunnar Sträng säger: "Även om de av mig föreslagna lokaliseringssorterna redan har goda kommunikationer, delar jag delegationens uppfattning att särskilda insatser bör göras för att ytterligare förbättra kommunikationerna med Stockholm och även i möjligaste mån med landet i övrigt. Jag anser mig ha anledning att utgå från att berörda myndigheter resp. företag på kommunikationsområdet kommer att ha sin uppmärksamhet riktad på dessa frågor."

Att vi ägnade så mycket tid i utskottet åt att just debattera och utreda frågorna om kommunikationernas betydelse för utlokaliseringen berodde dels på Gunnar Strängs meningar i propositionen, dels på en motion av Rolf Sellgren. Det berodde också och framför allt på att många av de grupper som uppvaktade oss i utskottet pekade på vilken betydelse det hade att det fanns snabba kommunikationer och möjligheter att på dagen flyga fram och tillbaka mellan utlokaliseringssorten och Stockholm. Jag måste säga att jag för min del som ordförande i det utskott som fattade dessa beslut känner ett ansvar för att de löften vi då gav också blir infriade. Om någon av dessa linjer inom Linjeflygtrafiken till utlokaliseringssorterna genom en snabb förflyttning från Bromma ut till Arlanda skulle komma att försämras eller indras, strider detta enligt min mening emot det beslut riksdagen har fattat.

Det kan kanske vara intressant att se litet på hur verkligheten blev efter utlokaliseringen och i vilken omfattning tjänstemännen vid de utlokaliserade myndigheterna använde flyg för sina resor hit till Stockholm. Jag har faktiskt lagt ner en del jobb på att söka utreda detta. På den karta som nu syns i bildrutan ser vi att av ungefär 40 – jag tror att det noga räknat gällde 43 statliga myndigheter som utlokaliseras – förlades inte mindre än 26 myndigheter, mina vänner, till orter som har direkt flygförbindelse med Bromma. Om vi analyserar dessa 26 myndigheter som här syns på kartan och hur tjänstemännen har utnyttjat flyget, finner vi att 8 av dessa myndigheter var förlagda till Gävle och till Norrköping och att det på grund av det korta avståndet inte var praktiskt eller lönsamt att använda flyget. Om vi räknar bort dem har vi 18 myndigheter kvar, och 16 av dessa 18 myndigheter har svarat mig på min fråga i vilken omfattning tjänstemännen använder flyget. I en sammanställning av de svar som lämnats heter det: "De 16 myndigheter från vilka uppgifter hämtats, har redovisat knappt 13 000 enkla resor till eller från Bromma flygplats under budgetåret 1979/80. Dessa har sammanlagt omkring 3 150 anställda vilket motsvarar 30 procent av det totala antalet utlokaliserade tjänster.

Om man utgår från 240 arbetsdagar per år innebär detta att i genomsnitt per dag har 27 tjänstemän vid utlokaliserade myndigheter rest tur och retur till Stockholm via Bromma flygplats."

Det blir 54 enkla flygresor samtliga arbetsdagar året om. Det var alltså inte tomt prat när myndigheterna uppvaktade det dåvarande inrikesutskottet och sade, att ett huvudvillkor för att vi över huvud taget skall gå med på en utlokalisering är att vi kommer till orter där det finns goda flygförbindelser med huvudstaden.

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Jag vill än en gång säga att det för mig är en hederssak att infria det löfte som vi gav efter ett direkt råd och ett klart ställningstagande från i första hand det ansvariga statsrådet Gunnar Sträng. Flera ledamöter har talat om vad flyget betyder för näringslivet i de län som nu har flygplatser och där dessa förbindelser är i fara. Kommunikationsministern räknade upp en rad av dessa flygplatser, och vi har tidigare läst om dem i pressen. Det är naturligt att jag i likhet med Bertil Jonasson knyter an till situationen i mitt eget hemlän. Där har handelskammaren gjort en undersökning bland stora och medelstora företag. Av 90 tillfrågade företag har 66 svarat, bland dem Karlstads Mekaniska Werkstad, Billerud, Uddeholm och flera andra stora företag. 63 av dessa 66 företag säger sig vilja behålla Bromma flygplats. 57 av dem säger att en flyttning till Arlanda vore mycket olämplig, medan 6 säger att en sådan skulle vara ganska olämplig.

Jag tror att bilden är densamma över hela landet. Det finns ett stort tryck från näringslivet att behålla de snabba förbindelserna, och vi har – jag upprepar det ännu en gång – gett ett löfte till tjänstemännen på de statliga verken. Det löftet vill jag, herr talman, vara med om att infria. Därför är det en självklarhet för mig att yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 54 TOMMY FRANZÉN (vpk) replik:

Herr talman! Karl Erik Eriksson är orolig för sin heder. Men jag tycker inte att han skall behöva vara speciellt orolig. Visserligen vill vpk att Bromma flygplats skall bort, men det är inte det frågan främst gäller. Reservationerna, som diskuteras i dag, innebär enbart att Fokkerplanen skall bort från Bromma.

Det har uppgivits för mig att chefen för Swedair med nöje skulle hälsa att Linjeflyg med anledning av en utflyttning till Arlanda skulle lägga ned de linjer som bl. a. Karl Erik Eriksson är orolig för. Swedair skulle då med glädje kasta sig över dessa linjer och upprätthålla en flygservice som t. o. m. överträffade den som Linjeflyg i dag presterar. Därmed torde även Karl Erik Eriksson kunna rösta med reservanterna.

Anf. 55 Tredje vice talmannen KARL ERIK ERIKSSON (fp) replik:

Herr talman! Jag är överraskad över Tommy Franzéns rätt tvärsäkra påstående att det kommer att upprätthållas trafik på de flyglinjer vi har talat om även om Linjeflyg skulle lägga ner verksamheten på dessa sträckor. Jag skulle för min del vara ytterligt försiktig med att gå upp här i talarstolen och avge en så tvärsäker deklARATION.

Kommunikationsministern har alldeles nyss redovisat framtidsutsikterna, och jag har tidningsurklipp med mig som visar vad Linjeflygs VD Bengt A. Hägglund säger. Jag skall inte ta upp kammarens tid med att läsa dem, men jag vill säga att tvärsäkra uttalanden om att flygplatserna i Borlänge, Falun, Karlstad, Kalmar, Jönköping, Gävle, Norrköping m. fl. orter kommer att upprätthållas i framtiden skulle jag vara mer försiktig med än Tommy Franzén.

Anf. 56 NILS-OLOF GRÖNHAGEN (s):

Herr talman! Diskussionen om Bromma flygplats har som det framgår av den socialdemokratiska motionen 1980/81:113 pågått under en lång följd av år. Olika omständigheter har emellertid gjort att något slutligt avgörande ännu inte tagits. Tidpunkten synes nu vara inne när det slutliga avgörandet skall fattas. Den votering som följer på den här debatten uppfattas därför som en slutpunkt på kapitlet Bromma.

Många människor kommer säkerligen att känna sig lättade efter dagens beslut. Andra kommer att känna stor besvikelse över utgången. Det råder nämligen delade meningar om från vilken flygplats Linjeflyg skall operera med sin inrikestrafik, om det skall ske från Bromma eller Arlanda.

Jag tillhör den grupp av många flygresenärer som nyttjar en av de mindre flygplatserna, nämligen Kramfors. Den flygplatsen tillkom under första hälften av 1970-talet som en regionalpolitisk satsning såväl av staten som av landstinget och kommunen. Flygplatsen har varit och den kommer också i fortsättningen att vara ett mycket bra regionalpolitiskt medel för att bygga upp ett nytt, industriellt sett, nu mycket, mycket sargat Ådalen, detta under förutsättning att flygtrafik i fortsättningen kan bedrivas på flygplatsen.

En flyttning av inrikesflyget till Arlanda skulle, som jag och många med mig ser det, innebära sådana ökade kostnader för Linjeflyg att flygtrafiken på de mindre flygplatserna i framtiden äventyras. Vi värnar därför även hårt om den här typen av kommunikationer i Kramfors. Detta gäller dock inte enbart Kramfors flygplats, utan flera av de andra mindre flygplatserna i övriga delar av landet berörs också.

Herr talman! Jag har i min hemkommun varit en av tillskyndarna till flygplatsen i Kramfors. Jag har dessutom varit med och format ett förslag till yttrande samt tagit ett enhälligt beslut i kommunstyrelsen när det gäller dess yttrande över att bevara Bromma flygplats för inrikestrafik. Samma enhälliga beslut har jag varit med om att fatta i länsstyrelsens lekmannastyrelse.

Detta vet nu människorna i Ådalen och i vårt län. Hur tror ni jag skulle bli mottagen av människorna när jag kommer hem till Kramfors, om jag inte i dag skulle ge uttryck för samma mening i riksdagen? Jag skulle med rätta skämmas att komma hem till Kramfors utan att jag här har röstat på ett för dem och mig riktigt sätt. Jag har f. ö. vid flera tillfällen sedan i våras gett klara och entydiga besked om hur jag skulle komma att ta ställning i den här frågan.

Herr talman! Med detta vill jag lämna den röstförklaringen, att jag i huvudfrågan, som gäller bibehållandet av Bromma som inrikesflygplats, kommer att rösta för utskottsmajoritetens hemställan. I de övriga momenten i utskottsbetänkandet, som inte rör Bromma utan bl. a. marktransporter, kommer jag att rösta på de socialdemokratiska reservationerna.

Låt mig till sist deklarerera, herr talman, att jag ingalunda känner någon som helst stolthet eller känsla av välbehag över att nödgas avvika från partigruppens linje i en viktig fråga. Jag hoppas att detta är en engångsföreteelse.

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

Anf. 57 MARGARETA ANDRÉN (fp):

Herr talman! Som redan har framgått av den här debatten är frågan om Bromma flygplats en enda lång lidandets historia. Den har kännetecknats av ideliga uppskov, förhållningar, undanflykter och förseningar. Utredning på utredning har tillsatts, och under tiden ökar stadigt trafiken med de bullrande Fokkerplanen, F-28:orna.

Det är inte utan att man har förståelse för vad Svensk pilotförening skrev för några månader sedan till kommunikationsministern, då piloterna framförde att den politiska handläggningen av Brommafrågan är ansvarslös. Detta påstående skall ses mot den bakgrunden att Bromma flygplats knappast fyller minimikraven när det gäller säkerhetsstandard för en bas-inrikesflygplats. Att förbättrad säkerhet därför måste kosta pengar kan alla förstå.

Men frågan om Bromma flygplats är, förutom en ekonomisk och trafikpolitisk fråga, också en miljöfråga. Det tycks dock inte utskottsmajoriteten vilja förstå utan den har helt fastnat på kostnadsaspekterna. Och det är helt riktigt en mycket viktig synpunkt! Men då skall vi observera att det råder mycket delade meningar om vilka kostnader det kommer att bli om inrikesflyget skall vara kvar på Bromma och vilka kostnader det blir om det flyttar ut till Arlanda.

Den generaldirektör som luftfartsverket hade i fjol och som hade arbetat i flera år i företaget ansåg att kostnaderna skulle bli ungefär desamma om trafiken var kvar på Bromma eller flyttade till Arlanda.

I propositionen har man i Arlandaalternativet räknat med en tredje bana som belastar detta alternativ. Men denna tredje bana måste byggas ändå, oberoende av om Linjeflyg flyttar till Arlanda eller ej. Visserligen måste den komma till stånd tidigare vid Linjeflygs flyttning till Arlanda, men det är ej korrekt att låta hela denna luftfartsverkets kostnad, ca 330 miljoner, belasta Linjeflygs kostnadsandel. Möjligen kan det vara rimligt att räkna in 100 miljoner i den aktuella kostnaden på lång sikt – och det förändrar ju väsentligt kostnadsjämförelsen mellan Bromma och Arlanda, till fördel för Arlanda.

Om Linjeflyg flyttar ut till Arlanda, räknar regeringen med att det blir nödvändigt med stora kapacitetsökningar och därmed kostnader på Arlanda. Men i Brommaalternativet är man inte lika omsorgsfull med att omnämna och beräkna de investeringar som blir nödvändiga. Man räknar sålunda inte med en förlängning av banan, bortsprängning av berg, inlösen av fastigheter eller andra åtgärder som blir nödvändiga på grund av säkerhetsbestämmelser som t. ex. föreslagits i tidigare utredningar och som Pilotföreningen alltså anser är nödvändiga om trafiken skall vara kvar på Bromma. Men skulle dessa åtgärder bli aktuella för genomförande får man säkerligen räkna med kraftigt motstånd från dem som berörs av dessa miljöingrepp. De kommer naturligtvis att känna sig mycket oroade.

Nej, utskottet talar i stället hela tiden om hur otillräcklig kapaciteten är på Arlanda och hur litet som behöver göras på Bromma. Man borde väl i stället erkänna att Arlanda är en modern flygplats med en ny och ändamålsenlig

utrustning, medan Bromma är en gammal och sliten flygplats, som inte heller nämnvärt kan öka sin kapacitet. Om man skulle rusta upp Bromma flygplats till en acceptabel standard blir det nästan jämförbart med att bygga en ny flygplats.

I de jämförelser som man gör då det gäller investeringskostnaderna har man inte, som redan sagts här, tagit med de kostnader som kommer att drabba Linjeflyg för en ny flygplansflotta i stället för de 13 Fokkerplanen – kanske en miljard. Däremot räknar man med Linjeflygs investeringskostnader på 100 miljoner på Arlanda för en ny hangar.

Är det f. ö. någon som på allvar tror att Linjeflyg redan 1985 kommer att göra sig av med de 13 Fokkerplanen, varav många är relativt nya?

Nej, risken är väl väldigt stor – även om vissa utfästelser görs i dag – att när vi kommer till 1985, då kommer en ny begäran om uppskov. Orsaken kan vara att de nya utlovade planen blivit försenade eller att det inte kan anses ekonomiskt försvarbart att på en gång göra sig av med fullt användbara plan. Vi skall inte förundra oss över om de bullerstörda människor som varit med om alla tidigare löften och förseningar ger uttryck för denna oro och tro.

Skulle beslutet här i dag innebära att Linjeflyg får vara kvar på Bromma, får man nog räkna med att Fokkerplanen delvis kommer att finnas kvar ytterligare ett tiotal år.

Ett ofta återkommande krav bland de av flyget störda är att ett *definitivt* beslut måste fattas nu när det gäller att få bort flyget från Bromma. I propositionen sågs visserligen att tystare plan skall skaffas fram. Det har sagts i många år, och bl. a. utlovades sådana redan 1977 här i kammaren, då vi hade en stor Brommadebatt. Då sades det att tystare plan skulle finnas redan nu i början av 1980-talet. Men sådana är ju inte i trafik ännu. Kanske de finns på ritbordet, men någon egentlig tillverkning har ännu inte skett. Och det är ganska väl känt att man inte med säkerhet kan säga hur bullerdämpade de verkliga blir. Det framkommer exakt först när de provkörs.

Även om dessa tystare plan mot förmodan skulle vara så bullerdämpade som det uppges, uppfyller de ändå inte koncessionsnämndens bestämmelser.

I den sammanställning som gjorts av miljö- och hälsovårdsnämnden beträffande bullerproblemen på Bromma redovisas bland många andra två beslut som exemplifierar hur känsligt läge Bromma flygplats har från omgivningshygienisk synpunkt. Redan 1968 förbjöds jetflygplanet DC9 på Bromma, vilket fick till följd att SAS flyttade till Arlanda med hela sin inrikestrafik 1969. 1974 förbjöd miljö- och hälsovårdsnämnden natttrafik på Bromma mellan kl. 22.00 och 06.00.

Härtill kommer koncessionsnämndens utslag i juli 1979. Detta innebär att landets högsta miljövärdande organ anser att Brommaflyget innebär en klar miljöolägenhet och att F-28-trafiken skall upphöra vid utgången av juni 1981.

Koncessionsnämndens beslut att endast minst 9 dBA tystare plan skulle få trafikera Bromma godtogs av kommunen, som alltså inte överklagade.

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Luftfartsverket m. fl. anförde däremot besvär hos regeringen över koncessionsnämndens beslut. Viktigt är då att uppmärksamma att luftfartsverkets överklagande inte gällde att flygplanet Fokker F-28 skall upphöra att trafikera Bromma senast vid utgången av juni 1981. I den delen godtog luftfartsverket koncessionsnämndens utslag. Överklagandet gällde endast den ljudnivå som skall gälla för de plan som skall ersätta Fokkern på Bromma.

I propositionen sägs också att man genom särskilda åtgärder på Fokkerplanens motorer skall kunna minska bullret med ett par tre decibel. Men samtidigt har svensk expertis i höst slagit fast att Fokker F-28 saknar förutsättningar att leva upp till andra bullernormer än dem som motorerna en gång har konstruerats för. Men vad värre är – kanske en eventuell bullerdämpning aldrig kommer att märkas, om piloterna skulle göra allvar av sina uttalanden om att de kan förändra "cut-back"-förfarandet. Det skulle i så fall innebära en bullerökning med mellan 6 och 10 dBA.

När man bedömer bullerfrågan på Bromma får man inte heller glömma bort att antalet flygrörelser med F-28 har mångdubblats under senare år. De har ökat från ca 6 850 år 1975 till 32 250 år 1979. I år beräknas de till ca 34 000, och skulle planen vara kvar ända till 1985 torde det väl då vara ca 40 000 flygplansrörelser per år.

En fråga som utskottets majoritet – av förklarliga skäl – har berört mycket litet är luftföroreningarna på och omkring Bromma. Men det föreligger ju en alldeles färsk rapport, som vi har hört här, från oktober i år. Jag själv är helt naturligt intresserad av denna rapport, eftersom jag för ett par år sedan motionerade här i riksdagen just om riskerna med luftföroreningarna från flyget vid Bromma. I svaret på min motion hänvisades då till de resultat som skulle komma fram vid den undersökning som pågick.

Under senare år – och redan då jag väckte min motion – har det i takt med den ökade jettrafiken kommit klagomål över fotogenlukt samt nedfall av partiklar och vätskedroppar. Miljö- och hälsovårdsförvaltningen har alltså kunna notera ytterligare ett miljöproblem för boende runt Bromma vid sidan av flygbullret, nämligen luftföroreningar.

Jetmotorer arbetar nämligen med stort luftöverskott, vilket medför förhållandevis stora kvävedioxidutsläpp. Kvävedioxid ger i höga halter akuta och bestående lungskador. En typ av kolväten är cancerframkallande och har omkring Bromma uppmätts i högre grad än på de mest trafikerade gatorna i innerstan. De uppmätta halterna när det gäller dygnsmedelvärden av kväveoxider har legat i samma intervall som anges som högsta tillåtna halt i Japan. Det är alltså inte underligt att man får brev och telefonsamtal från oroliga föräldrar som på grund av luftföroreningarna inte vågar släppa ut sina barn.

Det är inte heller underligt – med tanke på både luftföroreningarna och bullret – att alla myndigheter som sysslar med miljöfrågor i landet har sagt att jetflyget omedelbart bör flytta från Bromma. Det är alltså inte bara miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholm som tycker det utan bl. a. också socialstyrelsen, naturvårdsverket, planverket och koncessionsnämnden.

Utskottet är inte berett att egentligen tillstyrka några förbättringar av kommunikationerna till Arlanda. Man stryker inte heller under de vinster som görs genom att alla omstigningar och byten kan ske på samma flygplats. Men man berör inte heller transporterna till och från Bromma med ett ord. Man måste säkerligen räkna med längre buss- och bilköer till Bromma på den från trafiksynpunkt så känsliga Tranebergsbron. Den tidsvinst som man nu gör i förhållande till Arlanda skulle ganska lätt kunna försvinna. Det har i olika sammanhang påpekats att tunnelbana troligen måste byggas från Alvik till flygplatsen, om beräknad kapacitet på Bromma skall klaras. Men någon sådan kostnad har inte alls omnämnts i det här sammanhanget vare sig i propositionen eller i utskottets betänkande.

Utskottet påpekar att förhandlingar måste tas upp mellan staten, Stockholms kommun och Stockholms läns landsting. Men förutsättningarna för sådana förhandlingar bör vara ganska små, eftersom båda dessa instanser med stor majoritet har slagit fast att jettrafiken skall flytta till Arlanda.

Luftfartsverket skall också få i uppdrag att med Stockholms kommun upprätta nytt markupplåtelseavtal, när det nuvarande går ut 1996. Förutsättningarna att få till stånd ett sådant med linjetrafiken kvar på Bromma måste med den nuvarande politiska majoriteten i Stockholm vara ganska små.

Utskottet menar att syftet med trepartimotionen 1737 till väsentlig del tillgodosetts. Det kan man långt ifrån säga. Om man läser texten i motionen skall man finna att det där framhålls att utflyttning av Fokkertrafiken skall ske enligt koncessionsnämndens beslut, vilket omfattar både bullernivåer och tidpunkt. Vi kräver alltså i motionen att Fokkern flyttar ut till Arlanda 1981, medan utskottet menar att en utflyttning möjligen kan ske 1985. Ett sådant uttalande kan knappast innebära bifall till motionen, även om den nu realistiska tidpunkten är andra halvåret 1982.

Herr talman! I enlighet med vad vi framfört i vår motion och i enlighet med min uppfattning, som är densamma som uttalats av folkpartiet i Stockholms län – nämligen att inrikesflyget skall flyttas till Arlanda – kommer jag att rösta på reservation nr 1. Den innebär att förbindelserna till Arlanda snarast skall förbättras.

När det gäller förbindelserna till Arlanda på längre sikt kommer jag att rösta för reservation nr 2.

Reservation nr 3 gäller huvudfrågan. Som framgår av vad jag har sagt kommer jag att rösta för reservationen i punkt 4 a.

När det gäller punkt 4 b däremot stöder jag utskottets förslag. Det innebär att regeringen får möjlighet att också göra de förbättringar på Bromma som bedöms som absolut nödvändiga.

Jag kommer vidare att rösta för reservation 4, som innebär att utredningsarbetet, för att få till stånd en permanent lösning, skall sättas i gång så snabbt som möjligt.

I reservation nr 5 behandlas det fortsatta utredningsarbetet när det gäller inrikesflyget. Av betänkandet framgår att inrikesflygets framtida utformning kommer att bli föremål för utredning oavsett om utskottets förslag eller

reservationen bifalls på denna punkt. Jag kommer att rösta för utskottets förslag, då jag inte anser det erforderligt att göra så detaljerade uttalanden som finns i reservationen.

Under detta anförande övertog tredje vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 58 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! "Stockholmsregionens flygplatsfråga och inrikesflygets lokalisering i Stockholmsregionen är två frågor, men de debatteras ofta hopblandade med varandra." Så uttrycker sig luftfartsverkets generaldirektör i ett brev till verkets medarbetare. Han säger vidare: "Då det gäller Linjeflygs lokalisering är det nu klargjort, att det blir väsentligt billigare om företaget får stanna kvar på Bromma. Enbart för vårt verk kan det röra sig om 3 à 400 Mkr lägre investeringskostnader."

Flygplatsen i Stockholmsregionen bör vara så centralt placerad inom regionen att de flesta resenärerna till och från flygplatsen har kortaste möjliga resväg. Vidare bör den vara så placerad, att avståndet till centrala myndigheter och industrier så långt möjligt inte direkt missgynnar viss kommun eller industri. Av miljöskäl bör markresandet inom regionen minimeras.

Flygplatsens läge vid huvudstaden har stor betydelse regionalpolitiskt, vilket också uttalades av riksdagen i december 1977 med anledning av proposition 1977/78:29. Den frågan har också tidigare belysts i ett inlägg här.

Riksdagen har fattat beslut om utflyttning av ett antal statliga verk och institutioner och genom näringspolitiska stödinsatser sökt hjälpa arbetsmarknadsmässigt svaga regioner i landet. Möjligheten att snabbt nå huvudstaden och dess centrala myndigheter och förvaltningar är ett livsvillkor för perifert belägna företag och institutioner, varför förlängda restider direkt motverkar arbetsmarknadspolitiska och regionalpolitiska åtgärder. Skillnaden i restid från Arlanda till centrum eller söderort jämfört med restiden från Bromma till motsvarande mål betyder fördyringar och ytterligare tidsåtgång som kommer att inverka negativt inte bara på resandefrekvensen på direktlinjerna utan också på olika matarlinjer.

Miljöaspekterna har fått en allt större tyngd i debatten om Stockholmsregionens flygplats. När man diskuterar inrikesflygets lokalisering ur den synpunkten, talar man emellertid främst om den flygplanstyp, Fokker F-28, som Linjeflyg nu använder på sina inrikeslinjer. En flyttning av avgaser och buller till Arlanda innebär emellertid inte att man totalt sett minskar avgaserna och bullret. Nej, man flyttar bara över problemen och t. o. m. förstärker dem. Antalet flygplansrörelser på Arlanda beräknas även utan en eventuell överflyttning av Linjeflygs trafik öka avsevärt. Behålls Linjeflygs trafik kvar på Bromma i enlighet med propositionens förslag, uppstår ett avsevärt tryck på såväl flygbolag som flygplanstillverkare att snabbt få fram nya och mindre störande flygplanstyper, till fromma för även andra orter som

flygtrafikeras. Detta innebär också att en förvärrad störning av Sigtuna kommun förskjuts framåt i tiden eller, vilket jag hoppas, helt uteblir, eftersom nya och mindre störande flygplan hinner utvecklas.

Det kan också antas, att om enbart allmänflyget får vara kvar på Bromma, vilket under alla omständigheter tycks bli fallet, så kan utvecklingen inom allmänflyget mycket väl betyda att större och därmed mer bullrande plan kommer att användas. Allmänflyget har f. n. mer än dubbelt så många flygplansrörelser på Bromma som Linjeflyg med sina Fokkerplan. En överflyttning av Linjeflygs Fokkerplan till Arlanda innebär alltså sammantaget ett avsevärt ökat miljöhot.

Enighet råder bland flygexperter om behovet av två trafikflygplatser inom Stockholmsregionen för inrikes- och utrikesflyg samt en flygplats för allmänflyget. Behåller man Bromma för inrikes närflyg och allmänflyg, innebär detta att man kan skjuta upp investeringar på Arlanda och att Bromma flygplats ges ekonomisk bärkraft. Om enbart allmänflyget blir kvar, måste flygplatsen i själva verket starkt subventioneras.

Ett argument för inrikesflygets flyttning från Bromma från socialdemokratiskt håll är också kritik beträffande flygsäkerheten på Bromma, som också framförts från Svensk pilotförening. I propositionen föreslås snabba åtgärder för att förbättra säkerheten. Men det förtjänar också att påpekas, att även vid ett bibehållande av Bromma för enbart allmänflyg behövs omfattande säkerhetsförbättringar.

Socialdemokraterna har i sin motion 1980/81:113 föreslagit utbyggnad av en snabbförbindelse, två nya spår till Märsta och därefter stickspår till Arlanda. Förslaget har utarbetats av elever vid Handelshögskolan tillsammans med ASEA. Tanken på en snabbförbindelse av liknande typ har tidigare förts fram i t. ex. Regionplan 68 – man har markreservation – och finns också med i den nya regionplanen, R 78, för Stockholmsregionen. Genomförandet av en sådan utbyggnad har dock inom landstinget bedömts ta avsevärd tid och innebära betydande svårigheter. Som jämförelse kan nämnas att utbyggnaden av pendellinjen Flemingsberg–Järna beräknas ta sex år att projektera och bygga. Sträckan Stockholm–Märsta är ungefär lika lång som sträckan Flemingsberg–Järna, dvs. fyra mil.

Svårigheterna beträffande en Arlandalinje är dock avsevärt större än för den linje som jag nyss nämnde. Man får således räkna med förhandlingar med kommuner och enskilda för markinlösen, överklagandetider och expropriationsförfarande. Andra praktiska svårigheter tillkommer – inte minst för den del som skall dras genom Sigtuna kommun och för omläggningarna vid Märsta station. Den tid som anges i motionen för byggnation av snabbförbindelsen, två år, måste vara helt orealistisk. Snarare kan det röra sig om uppemot tio år. Kostnaderna är också uppenbarligen för lågt beräknade. I stället för 530 milj. kr., som man i motionen har beräknat kostnaderna till, räknar SJ med 1,7 miljarder, och till det kommer säkerligen ytterligare kostnader i samband med markinlösen.

Herr talman! I regeringens proposition framhålls som en möjlighet, att Linjeflyg flyttar över en del av sin verksamhet till Arlanda men att en del av

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

linjefarten bedrivs från Bromma med miljömässigt godtagbara flygplan. Detta har också Rolf Clarkson tagit upp i sitt anförande, och han har beskrivit förutsättningarna härför. Ytterligare ett alternativ skulle naturligtvis kunna vara att koncession för närtrafik från Bromma medges annat flygbolag, men det alternativet innebär stora ekonomiska nackdelar för Linjeflyg.

Sigtuna kommun har – till skillnad från många andra kommuner – ställt sig positiv till ökad flygtrafik med allt vad detta innebär. Skälet till ställningstagandet är lokaliseringsbetingat. Man räknar med ökat antal arbetsplatser och därmed ökat antal kommuninvånare. Antalet arbetsplatser skulle säkert öka, men inflyttningen till kommunen av det skälet blir sannolikt inte stor, om någon alls. Kommunen har f. n. en ytterst begränsad bostadsutbyggnad, och därav byggs knappast några markbostäder, och dessutom länets f. n. högsta kommunalskatt. Om snabbare förbindelser kommer till, vilket torde vara nödvändigt även om inte Linjeflyg flyttar ut och även om inte snabbspåret blir av, så motverkar detta i själva verket en omflyttning inom regionen.

Herr talman! Jag är övertygad om att ett beslut om att behålla inrikesflyget kvar på Bromma inte bara skonar Sigtuna kommun från ett väsentligt ökat buller och avgaser utan också skonar Stockholmsregionen i stort. Vid sammanvägningen av olika faktorer och skäl för och emot flyttning av inrikesflyget från Bromma flygplats har jag kommit fram till att regionalpolitiska skäl, miljöhänsyn och samhällsekonomiska aspekter talar för ett bibehållande av inrikesflyget på Bromma.

Herr talman! Jag yrkar bifall till trafikutskottets hemställan i betänkande 8 i dess helhet.

Anf. 59 ARNE NYGREN (s):

Herr talman! Runt om i vårt land byggdes under 1960-talet och i början av 1970-talet ett stort antal flygplatser. Under samma tid byggdes också många flygplatser ut och moderniserades. Nya flyglinjer öppnades. Det var alltså en utvecklingsperiod för svenskt inrikesflyg.

Men en flygplats förblev under samma period i stort sett oförändrad. Det vara Stockholms flygplats Bromma.

Det mesta av 1970-talets debatt om svenskt inrikesflyg har handlat om Bromma flygplats. Praktiskt taget varje år har Brommafrågan i något avseende varit föremål för behandling i riksdagen. Riksdagen har diskuterat och voterat. Och ingenting har hänt – utvecklingsmässigt – med Stockholms flygplats Bromma.

Först under senare år har den ökade flygtrafiken till och från Stockholm tvingat fram en upprustning av flygterminalen, men den ständigt pågående debatten om Bromma flygplats har hindrat en mer omfattande upprustning av inrikesflygplatsen. I dag har de flesta flygplatser runt om i landet i många avseenden en högre standard och en klart bättre flygsäkerhet än den som Bromma kan erbjuda. Detta har varit olyckligt för vårt inrikesflyg.

Men de flesta resenärer har översett med situationen på Bromma, då

flygplatsen har haft en fördel i jämförelse med alternativflygplatsen Arlanda: närheten till Stockholms city. Ingen kan förneka att Bromma har många vänner bland flygresenärerna till och från Stockholm.

Men fördelen med närheten till Stockholms city kan inte i all framtid vägas mot det behov vi utanför Stockholm har av att också huvudstaden skall ha en väl utbyggd inrikesflygplats. Detta är särskilt angeläget med den utveckling som vårt inrikesflyg har tagit under senare år, nämligen att mer och mer bli ett flyg till och från Stockholm.

I skuggan av debatten om Bromma har nämligen Linjeflyg under senare delen av 1970-talet lyckats förändra inrikesflyget i grunden. Samtidigt som man med pukor och trumpeter har basunerat ut satsningar på nya flyglinjer till och från Stockholm har man – utan minsta buller – lyckats lägga ned ett 40-tal flyglinjer inom Norrland.

Med våldsamma kampanjer har man gått ut och berättat om flygets lågprissatsning samtidigt som man i tysthet har dolt att detta lågpris praktiskt taget inte kan utnyttjas av norrlänningar om de inte övernattar i Stockholm, medan det med goda marginaler kan utnyttjas av stockholmare för ett dagsbesök ute i landet.

Om vår kommunikationsminister hade ägnat en liten del av den aktivitet han satsat på olika PR-aktiviteter åt att rädda ett inomnorrländskt flyg, skulle kanske det hot han under senare tid har uttalat mot en del flygplatser ha kunnat undvikas.

För en tid sedan diskuterade jag här i kammaren Norrlandsflygets problem med kommunikationsministern. Jag fick då ett mycket intressant besked som jag vill upprepa. Ulf Adelsohn sade så här: "Som stockholmare, herr Nygren, vill jag inte ens bevara Bromma." Detta sade alltså Ulf Adelsohn så sent som den 7 november i år.

Som stockholmare vill Ulf Adelsohn inte bevara Bromma, fick jag besked om. Att Ulf Adelsohn som kommunikationsminister inte vill göra något för att rädda Norrlandsflyget fick jag också besked om i samma debatt. Undra på att vi har problem med vårt inrikesflyg i dag!

I dag har vi ett direkt Norrlandsfientligt inrikesflyg. Vi har en prissättning där det kostar tre gånger mera per mil att flyga inom Norrland än vad det kostar att flyga till och från Stockholm. Det är problem långt större än frågan om vi skall bevara inrikesflyget på Bromma eller inte.

Socialdemokraterna i trafikutskottet har i det betänkande vi i dag behandlar tagit upp krav på att flygtrafiken skall tryggas på de flygplatser där den nu upprätthålls. Det är ett angeläget krav mot bakgrund av inrikesflygets förändring under senare år. Linjeflyg tycks, om inte riksdagen säger ifrån, ha makt att avrusta åtminstone flyget inom Norrland.

Men lika viktigt för oss norrlänningar är det socialdemokratiska kravet i reservation 5 på en särskild utredning för att se över det svenska inrikesflyget. Den utredningen bör, enligt reservanterna, bl. a. belysa inrikesflygets roll i trafikpolitiken.

Bakom denna reservation borde riksdagen kunna samlas – åtminstone alla de riksdagsledamöter som inte hör hemma i Stockholm, eftersom de bör

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

känna stor oro över de senaste årens avveckling av inrikesflyget på olika flygplatser.

Vi måste göra vårt inrikesflyg till något mer än ett Stockholmsflyg, och Stockholm måste få en flygplats som kan utvecklas utan årliga voteringsstrider. Vid sidan av säkerhetsfrågan är detta avgörande för mitt ställningstagande i dag att rösta för att allt inrikesflyg samlas på en flygplats i huvudstaden – på Arlanda. Samtidigt bör Bromma flygplats bevaras för civilflyg. Ansvariga politiker i Stockholms läns landsting och i Stockholm bör nu ta sitt ansvar för att de villkor som ställts i den socialdemokratiska motionen, bl. a. om bättre kommunikationer till och från Arlanda, snabbt uppfylls.

Så till sist en reflexion efter nu nära 6 timmars riksdagsdebatt i denna fråga. Efter all aktivitet från landshövdingars, kommunalråds, massmediers och andra organs sida med anledning av den fråga som vi om en stund skall fatta beslut om, kan man tro att detta är den livsviktigaste fråga som riksmötet har haft att ta ställning till.

Herr talman! Jag undrar vad de många tusen människorna inom bl. a. skogs- och gruvindustrin, vid NCB, LKAB, Vänerskog och andra krisindustrier, som inför julen 1980 har fått förvarningar om att deras arbete troligen inte finns kvar nästa år, skall tänka när de märker uppståndelsen kring den fråga som vi nu behandlar. I själva verket är det här en fråga om ungefär en kvarts längre restid till och från vår huvudstad. Frågan har förstörats upp till en av detta riksmötes största frågor. Jag tror att det finns skäl för oss alla att begrunda detta inför den förestående voteringen.

De flesta frågor som vi behandlar den här sista riksdagsveckan 1980 är betydligt allvarigare för enskilda svenska medborgare än den flygplatsfråga som vi nu diskuterar.

I detta anförande instämde John Johnsson, Stig Olsson, Lilly Hansson, Åke Green och Sven-Gösta Signell (alla s).

Anf. 60 STINA ELIASSON (c):

Herr talman! Vi i Jämtlands län har på många sätt servat Stockholmsregionen. Från oss har en mängd nyttigheter kommit denna region till godo. Jag tänker på det som vi har levererat hit i form av elkraft och andra viktiga varor. Vi har varit utsatta för tvånget att exportera välutbildade ungdomar och yrkesskickliga människor, som inte har kunnat få arbete i hemtrakten.

Självfallet ställer vi upp för och välkomnar turister, sommarbarn osv. från bl. a. Stockholmsregionen. Men nu är det vi som ställer ett krav på Stockholmsregionen och på vår huvudstad Stockholm: Bromma flygplats måste bli kvar i enlighet med propositionens och utskottsmajoritetens förslag. Det kravet kommer från politiker ur alla partier – inte minst socialdemokraterna –, från Jämtlandskommunerna, från vår länsstyrelse och från näringslivet, av vilket turistnäringen utgör en viktig del.

Många är de resor som inte minst näringslivets folk gör till huvudstaden

över Bromma i syfte att ordna jobb till Jämtlands län, och det är livsviktigt för oss. Därför är vi i behov av den snabba förbindelse som flyglinjen Östersund–Bromma utgör. Kravet kommer också från anställda på Östersunds flygplats och förstås även från resenärer i övrigt som har glädje av folkflyget.

I dag finns det tillfälle för samtliga riksdagsledamöter på Jämtlandsbänken att ställa upp för det egna länet!

Jag skall sluta med att citera vad som sägs i utskottsbetänkandet på s. 16:

”Inte minst från regionalpolitisk synpunkt är det viktigt att den reguljära inrikes flygtrafiken kan stanna kvar på Bromma. Snabba och bekväma flygförbindelser med landets kommersiella och politiska centrum är en av de grundläggande förutsättningarna för en gynnsam utveckling av näringslivet i landets olika regioner. Bromma flygplats är av avgörande betydelse för inrikesflyget.”

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Anf. 61 MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Många synpunkter har i dag förts fram angående det viktiga ärende vi nu behandlar. Låt mig dock komma med ytterligare några från Blekinge län och dess flygplats i Ronneby.

Både geografiskt och befolkningsmässigt är Blekinge ett litet län. Men våra kommunikationer med andra regioner är för den skull inte mindre viktiga. Såväl i Blekinge som i många andra delar av Sverige är man i stort behov av nya satsningar på industri och näringsliv. För att en plats skall vara intressant för nyetablering krävs bra och snabba förbindelser med andra regioner, och då inte minst med Stockholm.

Vi har nu täta dagliga förbindelser med Bromma samt en centralt belägen flygplats i Ronneby mitt i länet. Flygplatsen har nyligen byggts ut, och den är ändamålsenlig och bra för både resenärer och personal. Antalet resande med flyg är i starkt ökande, och flygplanen är mestadels fullbokade.

Det har för blekingarna blivit ett folkflyg tack vare de olika lågpris- och rabattmöjligheter som finns och som blivit en för Linjeflyg så framgångsrik satsning. Vi i Blekinge är nu mycket ängsliga för att dessa förbindelser starkt kommer att försämrats om man bifaller den socialdemokratiska reservationen och dess förslag om att inrikestrafiken med Fokkerplanen på Bromma skall bort redan 1982.

Linjeflyg har sagt ifrån. Man klarar inte att tillgodose detta krav. Däremot är man positiv till regeringsförslaget, som också utskottets majoritet ställer sig bakom och som flera talare i detalj har redogjort för i dag.

Bromma flygplats bör absolut behållas som en väl fungerande inrikesflygplats. De som bor omkring Bromma får både bullerminskning och andra miljöförbättringar under tiden fram till 1985.

Socialdemokraternas partimotion går emot såväl en majoritet av personalen vid Linjeflyg som människorna ute i landets alla regioner, som nu har väl

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

fungerande flygförbindelser med Stockholm. För vissa av orterna kommer det säkert att bli avsevärda försämringar, om det inte rent av blir en avveckling av flygtrafiken. Sverige har en besvärlig ekonomisk situation f. n. I detta läge föreslår socialdemokraterna ett järnvägsbygge som är kostnadsberäknat till 1,7 miljarder för bara banan. Till detta kommer dyrbara investeringar på Arlanda.

Det är fel, ur min synpunkt sett, att några lokala folkparti- och centerpartiriksdaysmän från Stockholmsregionen aviserat att de tänker gå emot regeringsförslaget. Det är hög tid för dem att tänka om. Ge också övriga landet en chans! Sverige är inte bara Stockholm, även om man här uppe gärna vill tro att så är fallet.

Handelskammaren i Blekinge och Kronobergs län har upprepade gånger vädjat till de socialdemokratiska riksdagsmännen från regionen att besinna sitt ansvar för näringslivet i Blekinge och Kronobergs län.

Landshövdingarna i de sju sydlänen anser också att Bromma bör behållas.

Vår lokalradio i Blekinge, som brukar vara på alerten, har varit påfallande tyst – och även Sydöstra Sveriges Dagblad – när det gäller Brommafrågan. Man är tydligen rädd för att polemisera mot de tre socialdemokratiska riksdagsmännen i länet. Endast Blekinge Läns Tidning har haft frågan aktuell i ledare, ordet fritt och artiklar.

Ännu är det tid för socialdemokratiska riksdagsmän att tänka om. Här vädjar jag speciellt till Helge Karlsson och Ralf Lindström. Att Hans Gustafsson kan hoppa av från en motion han själv skrivit på är väl för mycket begärt, även om den går helt emot hans eget läns intressen.

Detta är inte en partipolitisk fråga. Den bör beslutas helt och hållet ur regionalpolitisk och ekonomisk synvinkel.

Det är beklagligt att inte några av riksdagsledamöterna från Blekinge har så mycket intresse för den här frågan att de är närvarande i kammaren. Men för den händelse herr Helge Karlsson – och de övriga – hör mig någon annanstans, vill jag ur riksdagens protokoll läsa vad herr Karlsson tyckte 1971:

”Herr KARLSSON i Ronneby (s):

Herr talman! Herr Lindkvists första anförande var egentligen en dödförklaring av inrikesflyget här i landet. Jag förmodar nämligen att såväl herr Lindkvist som herr Wiklund i Stockholm ömmar inte bara för invånarna i Västerort och kring Bromma utan också för de människor som är bosatta vid andra flygfält i landet – de som i stor utsträckning betjänar Stockholms flygfält. Man kan visserligen säga att trafikfrekvensen är betydligt större på Bromma, men å andra sidan skall vi ha klart för oss att de flygfält som används ute i landet i regel är militära flygfält som är upplåtna för civilt trafikflyg. Där har man sannerligen också störningar av jettflygningen.”

Tydligen hade landshövdingar uppvaktat då också. Herr Karlsson i Ronneby fortsatte längre fram i sitt anförande:

”Jag tycker inte att herr Lindkvists påstående om de fem landshövdingarna skall få stå oemotsagt. Dessa fem landshövdingar och de kommunalmän och

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

riksdagsmän som var med dem åkte inte till kommunikationsministern och uppvaktade i eget ärende, inte heller på Linjeflygs uppdrag; de åkte på uppdrag av de kommuner och det näringsliv som dessa kommuner är beroende av för att försöka åstadkomma att antingen Bromma eller något annat näraliggande flygfält kan användas för inrikesflyget. Det är av avgörande betydelse för region- och lokaliseringspolitiken att vi har snabba och goda förbindelser med Stockholm och övriga handelscentra i landet.”

Herr Karlsson slutar med: ”Jag hemställer till kommunikationsministern att han, när detta ärende skall avgöras, mycket noga tänker på de 700 000–800 000 trafikanter som är beroende av att ha snabba förbindelser med Stockholm.”

Herr talman! Jag undrar vad det är för sinnesändring som gör att man är helt oförstående för de problem vi nu kommer att få ute i övriga regioner, när man hade en så klar uppfattning 1971. Det hade varit bra att få ett svar på detta här i kammaren i dag.

Herr talman! Jag hoppas att det för en del socialdemokratiska riksdagsmän skall stå klart att det är viktigare att slå vakt om landet i övrigt än om snäva Stockholmsintressen. De ekonomiska åtaganden som åvilar oss är tillräckliga utan att vi skall välja en så dyrbar lösning på vår flygtrafik som föreslås i reservationen. Alltså bör Bromma vara kvar som inrikesflygplats.

Jag yrkar alltså bifall till trafikutskottets hemställan i denna fråga.

Anf. 62 BARBRO NILSSON (m):

Herr talman! Som boende på Gotland borde jag upprepa alla argument som har framförts för Bromma flygplats. För oss är Bromma näst intill livsviktig. Men jag skall inte upprepa dem; jag instämmer bara i allt vad tidigare talare som talat för flygets kvarstannande på Bromma har sagt när det gäller tekniska data, ekonomiska aspekter, säkerhetsaspekter osv. Men några ord till i alla fall!

Det finns ett ovedersägligt faktum, som vi inte kan undgå att ta hänsyn till, nämligen att Gotland är en ö. Detta sades i den här kammaren för några dagar sedan, när försvarsmaktens organisation på Gotland diskuterades. Att Gotland är en ö konstaterade då samtliga tre talare, och Hans Lindblad sade dessutom att han kände en moralisk skyldighet gentemot Gotland på grund av dess läge.

Ja, Gotland är en ö. Jag vet det som har bott där i över 30 år. Och liksom alla öar är Gotland handikappat när det gäller transportmedel. Vattnet är en barriär i kontaktmöjligheten med det övriga Sverige. För att nå närmaste region måste vi antingen åka båt eller flyga.

I dag diskuteras Bromma flygplats, en flygplats som jag har sagt är livsviktig och som alla vi som bor på Gotland hoppas skall få finnas kvar i framtiden – av alla de orsaker som har framförts här tidigare i debatten och som jag än en gång instämmer i; annars vet vi faktiskt inte hur det skall gå för oss.

Bullernivån är minst lika hög runt Visby flygplats som på Bromma. Om samma bestämmelser skall tillämpas även på alla andra flygplatser är också

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

vår flygplats i farozonen. Och varför skulle andra principer gälla för landsortens flygplatser? Investeringar – stora pengar – måste läggas ned också här, eftersom vi icke kan vara utan vår flygplats.

Ingen klagar, trots att en stor del av Visby ligger under bullermattan. Men självfallet vore vi både glada och tacksamma, om den frist på fem år som propositionen föreslår kunde ge oss tystare plan. Vi klagar inte, sade jag, och det har många orsaker. Vi vet att den snabba förbindelsen till och från Stockholms centrum är en av grundförutsättningarna för att göra vår ö attraktiv och därigenom locka till sig turismen, en näringsgren som vi är mycket, mycket beroende av och som ger många, många årsarbeten. Vi håller exempelvis just nu på att bygga ett konferenshotell, och vi går ut med annonser där vi just lockar med närheten till Stockholms centrum – vi lockar med den snabba förbindelsen. Ännu viktigare är kanske att flyget också gör oss lokaliseringpolitiskt konkurrenskraftiga. Flygtrafiken har faktiskt ekonomiskt stöd från staten, vilket i högsta grad ökar dess betydelse. Nej, vi klagar inte trots bullret. Närflygplatsen är så viktig för den enskilda människan att det får överskugga miljöproblemen. Vi måste snabbt kunna nå våra regionsjukhus. Våra släktingar måste kunna komma över och hälsa på oss, och tjänstemännen måste kunna resa över dagen för att fullgöra sina uppdrag.

Restiden från mitt hus till det här huset är i dag mindre än två timmar. Då använder jag ändå bussförbindelsen mellan Bromma och Stockholms centrum. Flera talare har sagt att en kvarts längre restid och några mil hit eller dit inte betyder någonting. Jo, det betyder faktiskt mycket. Det är de många små tidsförskjutningarna som gör att det blir en lång och tröttsam resa. Först går man av planet på flygplatsen. Sedan har man långt att gå för att hämta sitt bagage, och det tar tid. Därefter skall man gå ut till flygbussen, och det är lång väg in till centrum. Bussen skall fyllas, och man får ofta vänta på att andra plan skall komma. Jag har denna vinter gång på gång upplevt den enorma skillnaden mellan att förflytta sig från Visby till Stockholms centrum och att komma från en annan ort till Arlanda och sedan resa in till staden. Visst har detta en väldigt stor betydelse.

Naturligtvis har flygplatsen också en stor regionalpolitisk betydelse. Det verkar som om en del talare över huvud taget inte tänker på den aspekten.

Genom regeringens proposition får Linjeflyg en sportslig chans att efter en noga utstakad tidtabell klara av de krav som ställs vad det gäller buller och avgaser. Det blir en tävling med tiden och med teknikens snabba utveckling. Men vinner Linjeflyg den tävlingen, då har hela Sverige chans att få ett folkflyg värt namnet. Då får Sveriges befolkning möjlighet att snabbt nå vår gemensamma huvudstad.

Det föreligger en moralisk skyldighet gentemot Gotland, sade Hans Lindblad. Jag hoppas att hans partikamrater också tänker på det när vi skall votera. Solidaritet är också ett viktigt ord i sammanhanget. Oskar Lindkvist talade om detta. Jag hoppas att han och hans partikamrater också tänker på det. Att sätta huvudstadens väl framför landets ve hoppas jag att ingen

kommer att göra vid den kommande voteringen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till trafikutskottets hemställan.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 63 ERIC HÄGELMARK (fp):

Herr talman! "Kampen om Brommaflyget" lydde en tidningsrubrik som jag såg häromdagen. En kamp är precis vad det är här i riksdagen just i dag. Det är en hård och jämn kamp. Skulle till äventyrs den sida vinna som vill lägga ned inrikesflyget på Bromma, tror jag inte att alla som har röstat för det förslaget kommer att känna sig särskilt lyckliga.

Det har framkommit många argument i dag som talar för ett bibehållande av inrikesflyget på Bromma, och jag kanske inte i den nu långt framskridna debatten kan komma med några nya argument. Men jag vill ändå understryka vissa saker som jag bedömer som viktiga sedda utifrån landsorten och då främst från södra Sverige.

Mycket kortfattat vill jag peka på några få saker inom vart och ett av följande områden:

1. Näringsliv och regionalpolitik.
2. Den vanlige passageraren (folkflyget).
3. Ekonomi.
4. Miljö.

Vad beträffar näringsliv och regionalpolitik måste man ha klart för sig att Bromma flygplats är en riksangelägenhet och inte bara en Stockholmsfråga. Stockholm är landets politiska, administrativa och kommersiella centrum. Därför behöver man ha snabba förbindelser med de centralt placerade beslutsfattarna. Det är därför som flyget är av stort värde. Stockholmsregionen och dess invånare har stor nytta av att ha alla dessa serviceorgan, myndigheter och beslutsfattare. Man har detta på grund av sin ställning som huvudstad. Denna särställning för Stockholm gör att invånarna är skyldiga att ta rimlig hänsyn till det övriga landets intressen. Bromma, som knutpunkt för landets inrikesflyg, har varit och är ett måste för de olika landsdelarnas näringsliv.

Beträffande den vanlige passageraren och folkflyget gäller att svenskt inrikesflyg under de senaste två åren har visat en expansiv trend, och min förhoppning är att den skall fortsätta. En förutsättning för detta är enligt min mening att LIN får möjlighet att stanna kvar på Bromma. Vid en utflyttning till Arlanda skulle resekostnaderna stiga avsevärt, restiden förlängas och smidigheten försämras. Bara detta är tillräckligt för att den "vanlige" passageraren blir mer eller mindre tvingad att använda andra kollektiva transportmedel. Intäkterna för LIN skulle då minska och det s. k. folkflyget upphöra.

Beträffande ekonomin vill jag säga att Bromma, med tanke på det ekonomiska läget i landet, i ett långsiktigt perspektiv kommer att bli bra mycket billigare än Arlanda. Det framgår av trafikutskottets betänkande. Då

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

är det fråga om investeringar av olika slag. Bolaget LIN får också ökade driftkostnader. Ta exempelvis alla flygningar söderifrån, som tar fyra till fem minuter längre tid till Arlanda än till Bromma! Varje minut kostar utslaget på helår 6 milj. kr. Till detta kommer ett ca 10-procentigt passagerarbortfall, vilket kommer att kosta ca 60–70 milj. kr. per år. Kommer LIN att klara dessa merkostnader och inkomstminskningar? Knappast. Skall vi ha kvar ett folkflyg måste följaktligen Bromma bevaras.

Beträffande miljön vill jag framhålla att jag är väl medveten om miljöfrågorna vid Bromma. Det framgår av vad majoriteten i det utskotts-
betänkande som vi nu behandlar säger, att väsentliga miljöförbättringar för de kringboende kommer att genomföras, dvs. minskat trafikbuller och mindre utsläpp av avgaser. Rolf Clarkson har i debatten i dag lovat, att utskottet skall göra allt som är möjligt för att minska nämnda olägenheter. Den tekniska utvecklingen gör det möjligt att nå miljömässiga förbättringar.

Jag har inte talat om alla de tekniska utredningar som företagits beträffande flygplatsfrågan i Stockholmsområdet. De redovisas i utskotts-
betänkandet, och mycket har sagts om detta här i dag. Jag har i allmänna ordalag talat om för- och nackdelar vad gäller Bromma och Arlanda. Alla sakliga skäl talar för att Bromma skall bevaras.

Många länsstyrelser, kommuner, organisationer och företag har uppvaktat såväl regeringen som enskilda riksdagsledamöter i den här frågan. De har uttryckt oro över näringslivet och för nedläggning av flygplatser liksom en rädsla för en negativ utveckling även inom andra områden i sina resp. hembygder, om snabba förbindelser med huvudstaden inte längre blir möjliga, och så blir fallet om Bromma läggs ner.

De reservationer som socialdemokraterna har fogat vid betänkandet är vilseledande på många punkter. Detta har redan påpekats av några av utskottets talesmän, och jag instämmer i den kritiken. Ett villkor för att vi skall kunna skapa bästa möjliga förutsättningar för regioner utanför Stockholmsområdet är att vi får ha Bromma kvar.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Anf. 64 GÖTE JONSSON (m):

Herr talman! Jag skall inte fördjupa mig i den övergripande diskussionen i denna flygplatsfråga, eftersom företrädarna för utskottsmajoriteten redan har redovisat sin syn på ett utomordentligt fint sätt. Jag måste emellertid ta litet tid i anspråk för att från regional synpunkt konkretisera den fråga det gäller, och det är naturligt att jag gör det med utgångspunkt i den region som jag själv representerar.

Inrikesflyget befinner sig i dag i ett expansivt skede, och så har varit fallet även för Jönköpingsregionen. Mellan 1970 och 1979 mer än fördubblades resandet i regionen. För 1980 har också en kraftig ökning skett för Linjeflygs del. Den absolut övervägande delen av inrikestrafiken sker med Bromma som destinationsort. För 1980 beräknas att resandet mellan Jönköping och Bromma omfattar ca 120 000 passagerare, och det motsvarar ca 98 % av den

inrikes passagerartrafiken med Jönköping. Beträffande flygplatsernas ekonomi ligger Jönköpings flygplats på tredje plats i lönsamhetshänseende enligt luftfartsverkets statistik.

Den medvetna satsningen från Linjeflygs sida har varit positiv för inrikesflyget. Lågrissatsningen har haft stor betydelse, och trafiken mellan Jönköping och Bromma gäller till ca 45 % lågpris- och rabattresor. Vi har på det här sättet fått början till ett folkflyg i Sverige. Detta gynnar inte minst pensionärerna och ungdomarna. En nedläggning av Bromma och de negativa effekter som detta skulle medföra kommer i stor utsträckning att drabba just dessa trafikantgrupper och därmed hela folkflygstanken. Jag skall inte ytterligare fördjupa mig i detta. Det har gjorts tidigare här i kammaren.

Vi borde i det här landet vara rädda om den positiva och medvetna satsning som präglat just inrikesflyget. Vid Jönköpings flygplats har de som verkar inom Linjeflyg och luftfartsverket gjort fina insatser för den positiva utvecklingen inom regionen. Men jag har också fått bekräftat från personalhåll att man upplever en nedläggning av Bromma som ett klart hot mot flygets positiva utveckling och därmed också mot de egna arbetsplatserna. Vi har nog med krisföretag i detta land utan att vi skall förpassa ytterligare verksamheter till denna grupp. Vi har ingen anledning att försätta Linjeflyg i en svår situation.

Herr talman! Man kan inte, så som gjorts i debatten, nonchalera det ökade avståndet när det gäller marktransporter som Arlandaalternativet innebär. Sett utifrån vårt läns förhållanden är avståndet mellan Arlanda och Stockholm lika långt som mellan Jönköping och Nässjö. Sett ur direkt flygtidssynpunkt är detta detsamma som att man flyttar Jönköping ner emot tyska gränsen. Helt klart har marktransporterna stor betydelse vid valet mellan flyget och andra kommunikationsmedel.

I länet har en rad personer och organisationer med landshövdingen i spetsen klart påtalat de negativa effekterna av Arlandaalternativet. Handelskammaren t. ex. pekar på att flera företag i regionen är mycket kontaktberoende, och man hävdar att goda flygförbindelser är en väsentlig förutsättning för att verksamheten skall kunna bedrivas i Jönköpings län. Detta gäller i ännu högre grad för företag som har produktionsenheter i länet men har huvudkontor i Stockholmsområdet. Om de goda nuvarande kommunikationerna inte kan upprätthållas kan detta innebära en avsevärd försämring vad gäller företagets möjligheter att fungera. Vi kan få svårt att behålla de mest kontaktberoende verksamheterna inom regionen. Handelskammaren pekar vidare på ökade reskostnader, förlängda restider och en försämrad turtäthet som en följd av ett negativt beslut i kammaren i dag.

Jag vill också påtala den företagsstruktur som präglar Jönköpingsflygets upptagningsområde. Där finns många mindre och medelstora företag med behov av snabba och effektiva flygförbindelser, inte bara till Stockholm utan också med andra länder. I dag har regionen dagliga rese-möjligheter till många europeiska huvudstäder. Men med en nedgång av inrikesflyget följer givetvis också negativa effekter för kontinentförbindelserna och-likaså för chartertrafiken. Därmed tappar regionen en viktig kommunikationsbas, och

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

man frågar sig oroligt vad detta kommer att innebära för sysselsättnings-tryggheten i de företag som är beroende av flygförbindelserna för sin verksamhet och sina kontakter.

Som ett led i tidigare regionalpolitiska satsningar har en utlokalisering skett av vissa statliga verk. Tredje vice talmannen har tidigare belyst den frågan. Detta har varit positivt för många regioner. De anställda inom dessa verk använder flyget i mycket stor omfattning, och nog måste det förefalla underligt om man nu försämrar rese- och arbetsförhållandena för dessa verksamheter.

Jag anser att de som röstar på reservationen klart underskattar de negativa effekter som en nedläggning av Bromma flygplats får för många regioner. Här brukar vi i denna kammare satsa stora pengar på regionalpolitiska åtgärder, och då för att förbättra förhållanden och skapa arbetstillfällen i skilda regioner. Nu står somliga i begrepp att använda stora belopp av skattebetalarnas pengar för att försämrå möjligheterna för många orter och regioner i detta land. Utifrån den negativa effekt ett sådant beslut skulle få för den region jag företräder vill jag till sist, herr talman, vädja till de socialdemokratiska ledamöterna från länet att ställa upp för vår region i denna viktiga fråga.

Därmed ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 65 BERTIL DAHLÉN (fp):

Herr talman! Vad vi talar om här i dag är inrikesflygets utflyttning till Arlanda 1982 eller 1985 samt en skillnad, om något år, av två decibel. Det vore olyckligt att genomföra en utflyttning till Arlanda utan att där ha förberett detta ordentligt och utan att ha förberett en snabbförbindelse Stockholm–Arlanda och omvänt.

Enligt de uppgifter som jag har fått skall sju flygplansuppställningsplatser få disponeras i närheten av inrikeshallen på Arlanda. Övriga plan kommer att uppställas längre bort från inrikeshallen. Passagerarna får köras i buss 1 – 2 km till och från dessa flygplan. Vi skall komma ihåg att det gäller 2 miljoner passagerare, om inte passagerarantalet minskar förstås – det finns stor risk för det.

I Dalarna har vi nu två flygplatser, Dala Airport i Borlänge och Mora/Siljans flygplats i Mora.

Jag vill börja med att säga några ord om Mora. Flygfältet där invigdes denna höst, och reguljärt flyg har startat med förbindelse till såväl Gävle som Borlänge. Mora är en ort som expanderat mycket det senaste årtiondet och som utvecklats till en småindustriort av betydande storlek. Det skulle bli förödande för Mora kommun, om inrikesflyget redan 1982 flyttades till Arlanda. De flesta resenärerna från Mora skall till Stockholm, och restiden förlängs betydligt om Stockholmsbesökarna under ett endagsbesök – det är oftast fråga om det – skall tillbringa två gånger 50 minuter på buss för resa från Arlanda till Stockholm och åter. Från Bromma kan man ta taxi till Stockholms centrum. Det tar ca 15 minuter att åka den sträckan, och det kostar ca 40 kr. Man åker inte gärna taxi från Arlanda till Stockholms

centrum. Det kostar ca 150 kr. och tar något kortare tid än att åka buss. Det rör sig om betydande kostnader att betala 150 kr. två gånger på en dag – det gör man troligen inte.

Så till Dala Airport. Vad jag här har nämnt om taxikostnader inom Stockholm och från Arlanda gäller givetvis även för resande från Dala Airport i Borlänge. Även denna flygplats är ytterst beroende av att inrikesflyget får vara kvar på Bromma ännu några år.

Tredje vice talmannen Karl Erik Eriksson nämnde det löfte som riksdagen tidigare givit dem som tog anställning i de utlokaliserade statliga verken. Jag vill understryka vad Karl Erik Eriksson sade och även understryka vikten av att det löftet infrias, att de anställda vid de utlokaliserade verken skall ha tillgång till bra kommunikationer. I Dalarna har vi trafiksäkerhetsverket och vägverket i Borlänge samt domänverket i Falun. Någon har skämtsamt kallat flyglinjen Dala Airport–Bromma för "Domänflyget", eftersom det är detta verk som mest frekventerar linjen. Men även de andra statliga verken är ytterst beroende av snabba förbindelser med Stockholm. Detsamma gäller de stora industrierna, småindustrin i länet, kommunerna, turister och alla enskilda resenärer som i dag inte – jag vill understryka inte – är portföljbärare, vilket felaktigt framhållits från en del håll, utan vanliga enkla människor av alla kategorier. Inte minst ungdomen har nu upptäckt flygets förträfflighet. Det skulle vara synd om man redan i dag när folkflyget fått en bra start skulle förlägga inrikesflyget till Arlanda så att restiden inkl. bussresa från Arlanda blir obetydligt kortare än om man tar tåget från Borlänge till Stockholm. I dag tar tågresan ca 2 timmar och 50 minuter, och frågan är väl om det inte blir samma restid om man skall krångla sig in till staden ända från Arlanda.

Jag skulle till sist, herr talman, vilja ställa en fråga till socialdemokraterna – om någon kan besvara den är jag mycket tacksam. I socialdemokraternas reservation nr 5 står följande:

"Utskottet anser mot denna bakgrund att en särskild utredning bör tillsättas om hur inrikesflyget skall utvecklas. Denna utredning bör med utgångspunkt i vad motionärerna anfört belysa inrikesflygets roll i trafikpolitiken. Utgångspunkten bör vara att trafiken på de skilda inrikesflygplatserna även i fortsättningen tryggas."

Kommunikationsministern upplyste om att det redan finns en utredning om inrikesflyget, och jag hoppas att den snabbt skall kunna komma med ett resultat. Men jag tolkar detta som om man avser att alla nuvarande inrikesflygplatser i landet skall garanteras att få vara kvar. Då kommer min fråga: Vem skall betala kostnaden? Jag vill understryka att det för Dalarnas del inte bör bli Kopparbergs läns landsting och kommunerna Mora, Falun, Borlänge m. fl. som tvingas infria detta löfte från socialdemokraterna och från alla dem som i dag ämnar rösta med socialdemokraterna.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan på alla punkter och avslag på socialdemokraternas reservationer 1–5.

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Anf. 66 NILS HJORTH (s) replik:

Herr talman! Jag tänkte inte delta mer i denna debatt i dag, men Bertil Dahlén ställde en konkret fråga, och det är klart att det är på sin plats att jag lämnar ett svar.

Den utredning – lufttransportutredningen – som åsytas skall snart bli klar med sitt arbete. Men vi är säkra på att den inte innefattar alla de krav och åtgärder som vi anger i vår reservation. Vi vill ha en övergripande utredning för hela landet om flygtrafikens inriktning och trygga de olika flygplatserna. Det förvånar mig att Bertil Dahlén, som kommer från en mindre ort, inte vill vara med om att trygga just dessa inrikesflygplatser. Vi menar att det förhållandet att Fokkerplanen flyttar till Arlanda inte bör tas till intäkt för att man skall reducera eller lägga ner flygplatser ute i landet – i så fall får detta ske av helt andra skäl. Vi tycker därför att det är viktigt med denna översyn för att se om vi kan upprätthålla goda flygförbindelser med de olika platserna. Det är alltså detta som är avsikten med vår reservation.

Anf. 67 BERTIL DAHLÉN (fp) replik:

Herr talman! Jag vill understryka att man om man skall infria det löfte det här gäller inte bör vältra över fler kostnader på landsting och kommuner, ty de har redan stora kostnader. Om passagerarunderlaget börjar vika, är vi från landsting och kommuner inte beredda att ta på oss dessa kostnader utan det måste bli staten som får inträda för att trygga flyget – det vill jag på det bestämdaste understryka.

Anf. 68 NILS HJORTH (s) replik:

Herr talman! Till de statliga flygplatser som finns i dag lämnar staten genom luftfartsverket medel till att upprätthålla driften. Det är därför helt naturligt att staten har intresse av att se till att dessa platser drivs på ett rätt sätt så att de kan bära sig och verksamheten kan fortsätta.

Anf. 69 BERTIL DAHLÉN (fp) replik:

Herr talman! Jag vill då understryka att man i detta fall även bör tänka på de kommunala flygplatser som finns och som kanske får sämre möjligheter.

Anf. 70 TORE NILSSON (m):

Herr talman! Jag skulle gärna se att jag var upptagen för en talartid på åtta minuter i stället för fem.

Debatten har varit lång, inläggen många och argumenten brukade till utnötning. Jag har ändå funnit det nödvändigt att säga några ord om den politik som ligger bakom oppositionens motioner i den fråga som snart skall avgöras.

Det är en centralistisk politik. Det är aktioner av detta slag som hårt drabbar Norrland. Vi skall aldrig glömma att Olof Palme står för motionerna 1979/80:1351 och 1980/81:113. De är båda antinorrländska. De går emot majoriteten i Norrland och även emot dem som röstar på arbetarpartiet och

vpk. De är emot den befolkning som en gång kallades allmogen, mot arbetarnas intressen, mot näringslivet.

Stockholmaren Tommy Franzén, som säger sig ställa upp för vad han kallade "de vanliga människorna", känner inte dessa. Han kämpar i dag mot just de vanliga människornas intressen och mot folkflyget. Han arbetar mot ungdomen. I flygplanen till Umeå och Skellefteå, som jag mest flyger med, är andelen unga människor stor. Det är de som arbetar, de som läser och de som hälsar på hemma.

Vpk, socialdemokraterna och de borgerliga avhopparna går mot kommunerna. Kommunförbundets länsavdelning i Västerbotten har enhälligt uttalat sig för Bromma flygfälts bevarande. De nämnda partierna och avhopparna står också mot landstingen och mot länsstyrelserna. Likaså verkar de mot företag och myndigheter, mot skolor och högskolor samt mot dem som har administrativa uppgifter och behöver göra många och snabba resor. Deras motioner är negativa för turism och friluftsliv. De är också negativa gentemot pensionärer och gamla samt handikappade som behöver kortast möjliga restid.

I en ledare den 14 oktober 1979 i Dagens Industri lyder rubriken: "Bromma flygplats behövs." Artikelnen borde egentligen ha tillsänts oss litet senare än som blev fallet. Läs den!

Som norrlänning uttalar jag min protest mot denna politik. Utan Bromma flygfält blir resorna dyrare för vår landsända. Tid är pengar, och att behöva ta sig till Arlanda i stället för till Bromma stjäl miljoner timmar på ett år från resenärerna. Likaså blir marktransporterna dyrare. I nämnda nummer av Dagens Industri finns en uträkning om det.

Det händer ibland att jag inte hinner ta flygbilen till Bromma. Jag och andra kan inte liksom stockholmarna ta oss hem från Bromma med hjälp av bil eller cykel. Det gör ont i min snåla själ att behöva betala för en taxiresa från eller till Bromma flygplats. Likaså åtgår det mycket bensin. Hur mycket dyrare skulle det inte bli att ta taxi till Arlanda!

I övre och mellersta Norrland måste SJ få mer pengar till investeringar av olika slag. Vår region är beroende av bra transporter, av godsvagnar och snabba förbindelser. Miljardbelopp till en järnväg till Arlanda kommer att försvåra för vår region att få pengar. Statens ekonomi försämras, vilket går ut över våra vägar och vägstationer samt därmed över trafiksäkerheten och även näringslivet.

Till mig ställs ofta frågan om jag vill rösta för min landsdels bästa. Jag har lyssnat till Nils-Olof Grönhagens anförande i dag och är övertygad om att de flesta i hans parti innerst inne tänker som han. Många säger det öppet.

Låt mig fråga de övriga ledamöterna från socialdemokraterna och vpk i Västerbotten och Norrland om det gagnar landsändan att Bromma flygplats läggs ned. Har ni era väljare bakom er? Hur skall vi, om flygplatsen läggs ned, kunna kräva extra medel till våra vägar, färjor m. m.? Vill ni tvinga oss att flyga till Arlanda? Tror ni inte att det är negativt för vår landsända och därmed för hela landet? Ert svar bör vara ärligt, av hjärtat gående, inte inspirerat av herr Zachrisson eller herr Franzén och deras påhejare.

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Arlanda flygplatser
m. m.*

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Därtill kommer energiproblemet. En flyttning till Arlanda betyder mer drivmedel, mer bensin för all trafik från och till city. I långa loppet gäller det stora volymer av importerade produkter.

En annan fråga är miljön i Bromma. Jag råkar bo 500 m från flygplatsens stängsel längs ena sidan av den. Under 17 års tid har jag lärt känna och lyssnat till åtskilliga människor runt flygplatsen. När man här hör berättas om miljön så blir man helt förskräckt. Jag jämför med hur miljöförhållandena är vid andra flygplatser ute i Europa, i närheten av Berlin och andra ställen. Man undrar om det är sant att miljön kring Bromma är så dålig som här beskrivs. Visserligen torde flyget innebära olägenheter för en del människor, men de som bor så kan ju flytta. Jag förstår inte hur de som vill flytta flygfältet får sitt resonemang att gå ihop. Likaså är det underligt att man inte tycks bry sig om vad som har sagts från fackligt håll.

Jag håller helt med Arne Nygren i fråga om de nedlagda linjerna. Jag deltar i hans protest mot vad Linjeflyg har gjort.

När det gäller priserna vill jag säga att jag tycker att det är skamligt att en enkel biljett till Umeå kostar någonting på 600 kr. Det är för dyrt. Men jag måste fråga: Blir det billigare och bättre om trafiken flyttas till Arlanda? Blir det bättre för oss?

Och om Tullinge skall byggas, vad kostar det? En mängd problem dyker upp med en gång, och det gör att jag tycker att det enda vettiga i dag är att rösta för bibehållande av Bromma.

Nu säger Arne Nygren att vi kan rösta för en utredning. Om jag har fått riktiga uppgifter – jag skall be att få dem bekräftade här – så finns det en utredning som strax är klar. Jag kan inte tänka mig annat än att den utredningen kommer att ge svar på de här frågorna.

Min bankkamrat slutade med att säga att detta är inte en livsviktig fråga. Många tusen människor i vår del av landet tänker nu inför julen på varsel om arbetsnedläggelse och andra bekymmer. Ja, jag vet inte allt vad människorna tänker, men jag vet att om Arne Nygren och hans kamrater skulle ändra sig i sista minuten och rösta för Brommas bevarande så skulle de när de kommer tillbaka till Umeå på fredag kväll eller lördag morgon bli bjudna på kaffe av sina väljare. Jag är alldeles övertygad om att just för de människor som nu hotas av att det blir sämre med arbete är det väldigt positivt att Bromma bevaras.

Nu tänker jag inte agitera mera, men jag vill ändå vädja: Ta nu i sista minuten en överläggning och fundera över om vi inte i dagens ekonomiska läge, regionalpolitiska läge osv. skall bevara Bromma flygplats.

Det här är en allvarlig fråga. Den är inte uppreklamerad, som det har sagts här, utan det är en fråga som betyder oerhört mycket för vår region. Jag skulle med sorg se ett beslut som följer reservationen.

Jag yrkar alltså bifall till utskottets hemställan.

Anf. 71 ARNE NYGREN (s) replik:

Herr talman! Ja, Tore Nilsson, det här är ingen livsviktig fråga för de människor som vi båda har nära inpå oss, de 500 avskedshotade vid NCB:s

industri i Hörnefors. För de människorna är frågan om jobben den som skapar oron inför julen. För de människorna spelar det nog ingen roll om flygresenärer till och från Stockholm tvingas åka buss en kvart mer eller mindre. Det var det jag avsåg med mitt inlägg.

Jag kommer ingalunda att ta ställning utifrån om jag får en kopp kaffe eller inte av någon när jag kommer hem. Jag kommer att ta ställning utifrån om jag kan medverka till ett rationellt inrikesflyg som också ger möjligheter för oss i Norrland att åka till och från andra platser än Stockholm. Detta är det avgörande för mig i den konkreta flygdiskussion som vi just nu för.

Anf. 72 TORE NILSSON (m) replik:

Herr talman! Jag har de senaste åren gång på gång på flygplatsen i Umeå och på flygplanet träffat tre män från Hörnefors som varit här nere och jobbat för sin sak. Jag är alldeles övertygad om att de har haft nytta av att få flyga just till Bromma och snabbt komma in till departementet. Det har varit väldigt bråttom ibland.

För de industrier som vi har i Norrland betyder bevarandet av snabba förbindelser in till city oerhört mycket. Ett beslut i dag om att lägga ner Bromma skulle medverka till att fler människor får svårt att få anställningar. Det är min syn på saken.

Jag menade inte att Arne Nygren skulle sätta så stort värde på kaffet att det skulle vara avgörande. Jag menade att det var ett uttryck för vad väljarna tänker, även Arne Nygrens väljare.

Nu vet jag att resultatet av lufttransportutredningen strax föreligger, och det är ingen tvekan om att den utredningen ger svar på en hel del av de frågor som kommit upp här i dag.

Jag framhårdar alltså i påståendet att just för näringslivet, just för dem som har mist sitt jobb eller hotas att mista jobbet är det viktigt att kommunikationerna till Norrland fungerar, att vi har nära hit ner. Det gäller inte minst ungdomen.

Anf. 73 ARNE NYGREN (s) replik:

Herr talman! De tre fackföreningsmän från Hörnefors som jag förstår att Tore Nilsson åsyftade har under det senaste året fått göra många hopplöshetens resor till kanslihuset. Men för dem hade det säkert inte varit avgörande om de hade kommit in en kvart senare till kanslihuset. För dem har det varit fråga om deras jobb, som de har slagits för mot en regering som inte har visat någon förståelse. För dem, Tore Nilsson, är otryggheten inför julen någonting helt annat än frågan om Brommas vara eller inte vara som inrikesflygplats.

Anf. 74 TORE NILSSON (m) replik:

Herr talman! Om man summerar kvartarna, blir det miljoner timmar. F. ö. gäller det inte en kvart, utan mer än en halvtimme. Och det är fråga om många resenärer.

Till det som gör att jobben försvinner hör att vi i Norrland har så stora

avstånd och det är så dyrt att resa. Det som har hänt i Hörnefors och som berör dessa tre resenärer hänger samman med den fråga som vi i dag resonerar om. Jag tror inte att den regering som Arne Nygren tycker så illa om kommer att få det lättare att ge Norrland sysselsättning och jobb, om Bromma försvinner. Jag inbillar mig att Arne Nygrens väljare tänker precis som jag.

Anf. 75 YLVA ANNERSTEDT (fp):

Herr talman! I takt med att flygtrafikens omfattning ökat och de tekniska framstegen på flygområdet introducerats på Bromma har också åtgärder vidtagits för att skydda de boende för konsekvenserna av detta.

1962 överfördes all utrikes linjefart från Bromma till Arlanda. Och från mitten av 1960-talet har också den internationella chartertrafiken successivt förts dit. 1969 flyttades all trafik med DC 9:or från Bromma. 1973 hade all utrikes chartertrafik överförts till Arlanda, och från den 1 juli 1975 är Bromma flygplats av miljöhänsyn stängd mellan kl. 22.00 och 06.00.

Det är alltså en lång rad åtgärder som myndigheterna har vidtagit för att minimera miljökonsekvenserna av att ha en flygplats inom nära räckhåll från huvudstadens centrum.

Regeringens proposition följer upp det här arbetet. Samtidigt som Linjeflyg ges ett rimligt rådrum för fortsatt agerande, så ställer regeringen en rad krav som innebär att Bromma förmodligen blir den tystaste och renaste flygplatsen i världen.

Före 1981 års utgång skall Fokkerplanen vara 3 dBA tystare. Före 1982 års utgång skall sådana åtgärder ha vidtagits att utsläppen av oförbrända kolväten skall minska med 97 %. Och 1985 skall de plan som trafikerar Bromma vara 7 dBA tystare än Fokkerplanen.

När folk ute i landet hör reservanternas skräckmålningar av förhållandena kring Bromma, måste de få uppfattningen att Bromma är ett öde och avfolkat område – för där kan väl ingen vilja bo. Men så är ju ingalunda fallet. Sanningen är den att tiotusentals människor alltsedan flygplatsen anlades alldeles frivilligt flyttat till Bromma. Sedan 1936 har bostadsmarknaden i Stockholmsområdet vid flera tillfällen varit sådan att de som upplevt miljön i Bromma som outhärdlig haft möjligheter att välja en annan bostadsort. En del har naturligtvis gjort det, men verkligheten är faktiskt den att Bromma är ett av Stockholmsområdets allra mest attraktiva bostadsområden. Fastighetspriserna i Bromma ligger t. ex. väsentligt över genomsnittet. Än mer attraktivt bör det bli, när propositionens krav blir tillgodosedda.

Kommunikationsministern sade i sitt anförande tidigare i dag: Som Stockholmspolitiker kan man ibland tvingas ställa frågan: Skall vi fatta ett beslut som är bra för landet eller ett beslut som är bra för Stockholm?

Jag skulle vilja säga att vi i det här fallet lyckligtvis inte står inför det valet. Propositionens förslag är bra för landet därför att de gör det möjligt att upprätthålla snabba och bekväma förbindelser med landets olika regioner, som ju är beroende av dessa för att få en gynnsam utveckling av sitt näringsliv.

Regeringsförslagen är också bra för landet därför att de innebär en återhållsamhet med de ekonomiska resurserna.

Propositionen är bra för landet, eftersom både de som bor kring Bromma och de som bor kring landets övriga 20 inrikesflygplatser med Fokkertrafik snabbt får en bättre miljö genom att de nuvarande Fokkerplanen görs tystare.

Propositionen är dessutom bra för Stockholm. Som riksdagsledamot för folkpartiet i Stockholms län vill jag gärna poängtera att Stockholm förvisso inte bara består av Vasagatan och city. Den övervägande majoriteten av Stockholmsregionens befolkning bor söder om tullarna. Vi är också beroende av en väl fungerande flygtrafik med resten av landet, och det på rimligt avstånd från våra bostadsorter. Många av oss måste göra en resa på en och en halv timme med buss och pendeltåg innan vi kommer till Vasagatan och flygbussarna. Att dessutom alltid tvingas ut till Arlanda innebär ytterligare 45 minuter med buss. Ett beslut till förmån för propositionen är alltså ett beslut som är bra både för landet och för Stockholm.

Jag vill därför yrka bifall till utskottets hemställan.

I detta anförande instämde Hadar Cars (fp).

Anf. 76 HELGE KARLSSON (s):

Herr talman! I sitt inlägg i denna debatt refererade Margot Håkansson till vad jag hade sagt 1971 när det gällde Bromma flygplats. Det Margit Håkansson refererade var riktigt. Jag pläderade vid det tillfället i debatten för att Bromma borde vara kvar. Men, Margot Håkansson, sedan dess har det gått några år, och förutsättningarna har förändrats.

Vid den tidpunkten var antalet flygrörelser på Bromma ungefär 6 000. Då fanns Metropolitanplanen, som var betydligt tystare och miljövänligare än de nuvarande Fokkerplanen och jetplanen. Dessutom är antalet flygrörelser på Bromma nu 30 000.

Jag tycker för min del att miljöfrågorna överväger de olägenheter som vi resenärer kan ha genom att åka till Arlanda. Om det blir 15 eller 20 minuters längre restid har ingen betydelse i förhållande till att man får en något så när dräglig miljö i Stockholmsområdet.

När det gäller hemorten och de små flygplatserna ute i landet, Margot Håkansson, har jag inte känt något som helst tryck från allmänheten, ej heller från industrimän eller affärsmän. Ingen har opponerat sig mot att man flyttar från Bromma till Arlanda. Däremot har personalen vid Linjeflyg gjort uppvaktningar och ringt och undrat om vi inte skall ompröva vår inställning. Men jag säger att jag bedömer miljöfrågorna som betydligt mer väsentliga än den ökade restid med 15–20 minuter som vi kan få.

Jag yrkar därmed bifall till samtliga reservationer vid utskottets betänkande.

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Anf. 77 MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Bättre sent än aldrig. Det är bra att någon av de socialdemokratiska riksdagsledamöterna från Blekinge nu har infunnit sig i kammaren, för detta är en viktig fråga för Blekinge.

Det Helge Karlsson sade lät väldigt bestickande. Men hur kan man ändra uppfattning så fantastiskt från 1971? I den debatt jag tidigare refererat sade Helge Karlsson, i anslutning till att herr Lindkvist talat för att man inte skulle behålla Bromma, bl. a. följande:

”Herr Lindkvists första anförande var egentligen en dödförklaring av inrikesflyget här i landet. Jag förmodar nämligen att såväl herr Lindkvist som herr Wiklund i Stockholm ömmar inte bara för invånarna i Västerort och kring Bromma utan också för de människor som är bosatta vid andra flygfält i landet – – –.”

I det anförande jag här citerar utvecklar sedan herr Karlsson detta vidare och säger att man har ”militära flygfält som är upplåtna för civilt trafikflyg. Där har man sannerligen också störningar av jetflygningen.”

Herr Karlsson fortsätter:

”Herr Lindkvist talade mycket ömmande för barn och gamlingar som blir skadade av flygbuller. Det är självfallet beklagligt att sådant förekommer. Den ort jag själv representerar är en järnbruksort. Där finns 200–300 skiftarbetare som får finna sig i att bli störda av jetflygningar av det militära förband som är förlagt dit. De störningar som skulle åstadkommas av denna Fokker F-28 bedömer jag som mycket små.”

Det är alltså fråga om ett helt ändrat synsätt.

När det sedan gäller affärslivet har säkert herr Karlsson liksom jag fått ett brev från handelskammaren, i vilket man i slutet av brevet säger:

”Handelskammaren vill därför med detta brev än en gång vädja till våra riksdagsmän att bortse från den politiska blockbildningen och gemensamt verka för ett bibehållande av Bromma flygplats. Detta är av största betydelse för näringslivets utveckling i vår region!”

Också Ronneby kommunfullmäktige har uttalat att de står fast vid sitt tidigare yttrande, som går ut på att Bromma bör bibehållas. Herr Karlsson är efter vad jag vet ledamot av kommunfullmäktige i Ronneby. Det var med anledning av en centermotion som kommunfullmäktige hade denna fråga uppe till behandling.

Anf. 78 HELGE KARLSSON (s):

Herr talman! Jag tycker att Margot Håkansson skulle ha lyssnat på vad jag sade, nämligen att förutsättningarna har ändrats sedan 1971. Antalet flygrörelser har ökat från 6 000 till 30 000. Dessutom har man fått mera miljöstörande plan.

När det gäller fullmäktige i Ronneby avisade de kravet på ett uttalande. Frågan väcktes av en centerpartist i fullmäktige, men det blev ett så gott som enhälligt avisande.

Anf. 79 MARGOT HÅKANSSON (fp):

Herr talman! Det var just Fokker F-28 som man diskuterade 1971.

Att flygrörelserna blivit fler har ju faktiskt varit en förutsättning för att vi har kunnat bygga ut ett folkflyg. Det blir intressant, herr Karlsson, att se hur det kommer att gå med folkflyget och hur utvecklingen kommer att bli i väldigt många orter i vårt land om reservationen bifalles.

Jag tycker att man också borde ta hänsyn till att Bromma är en oerhört stor arbetsplats. Ungefär 4 000 människor arbetar där. Samtliga personalorganisationer är för att Bromma skall bibehållas, och dem brukar ju herr Karlssons parti lyssna till i viss mån.

Mom. 1 (nedläggning av Bromma flygplats)

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 2 (snabbstrafik mellan Stockholm och Arlanda)

Reservation 1 av Bertil Zachrisson m. fl. bifölls med 173 röster mot 164 för utskottets hemställan. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 3 (järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda)

Reservation 2 av Bertil Zachrisson m. fl. bifölls med 172 röster mot 165 för utskottets hemställan. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 4 a (verksamheten på Bromma och Arlanda flygplatser)

Reservation 3 av Bertil Zachrisson m. fl. i motsvarande del bifölls med 168 röster mot 167 för utskottets hemställan. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 4 b (omdisponering av tidigare anvisade medel)

Utskottets hemställan bifölls med 170 röster mot 168 för reservation 3 av Bertil Zachrisson m. fl. i motsvarande del.

Mom. 5 (program för det framtida inrikesområdet på Arlanda)

Reservation 4 av Bertil Zachrisson m. fl. bifölls med 172 röster mot 165 för utskottets hemställan. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 6 (utredning om inrikesflygets roll i trafikpolitiken, m. m.)

Utskottets hemställan med den ändring i motiveringen som föreslagits i reservation 5 av Bertil Zachrisson m. fl. bifölls med 169 röster mot 168 för utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering. 1 ledamot avstod från att rösta.

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Bromma och Ar-
landa flygplatser
m. m.*

Onsdagen den
17 december 1980

Föredrogs civilutskottets betänkande 1980/81:12 med anledning av återförvisning av ärende om räntebidrag m. m. (CU 1980/81:7 mom. 5).

*Återförvisat ären-
de om räntebidrag
m. m.*

Utskottets hemställan om att betänkandet skulle företas till avgörande efter endast en bordläggning bifölls av kammaren.

*Representations-
avdrag*

Anf. 80 PER BERGMAN (s):
Herr talman! Med hänvisning till tidigare debatt yrkar jag bifall till tidigare intagen ståndpunkt.

Anf. 81 SVEN ERIC ÅKERFELDT (c):
Herr talman! Jag yrkar bifall till min tidigare ståndpunkt i den här frågan.

Anf. 82 TORE CLAESON (vpk):
Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservationen.

Mom. a och b
Utskottets hemställan bifölls.

Mom. c
Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering bifölls med 169 röster mot 168 för utskottets hemställan med godkännande av den i reservationen av Per Bergman m. fl. anförda motiveringen. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. d
Utskottets hemställan bifölls.

6 § Representationsavdrag

Föredrogs skatteutskottets betänkande 1980/81:18 om representationsavdrag (prop. 1980/81:68).

Anf. 83 ESSE PETERSSON (fp):
Herr talman! Vi har nu att behandla ett betänkande från skatteutskottet som är en konsekvens av riksdagens hemställan till regeringen i våras. I motion nr 1860 till 1979/80 års riksmöte hade jag bl. a. yrkat att avdragsrätten för alkoholdrycker i representationskostnaderna skulle slopas. Riksdagens beslut blev att avdragsrätten för sprit och vin avskaffas. Nu föreligger regeringens förslag i enlighet med riksdagens hemställan att förverkligas från årsskiftet 1981, vilket måste hälsas med tillfredsställelse. Detta förslag är ett betydande steg i rätt riktning, även om grundprincipen alltid måste vara att

all representation skall vara alkoholfri oavsett om det gäller offentlig eller enskild.

Noteras bör att skatteutskottets tillstyrkan av regeringsförslaget är enhälligt. Trots detta har moderaternas representanter i utskottet, som också utgör en del av regeringsunderlaget, känt sig föranlåtna att framföra sitt traditionella alkoholgruff i ett särskilt yttrande till utskottsbetänkandet.

Är detta då en fråga där det är ointressant om regeringsunderlaget stöder regeringen? Naturligtvis är den här frågan, om möjligheterna att göra avdrag för spritdrycker och vin i samband med representation, inte någon helt avgörande fråga, i den meningen att avsevärda alkoholskador direkt skall kunna elimineras genom den här lagändringen.

Det finns andra alkoholpolitiska åtgärder som är viktigare. Det finns också andra skattepolitiska frågor som är viktigare. Det finns ändå bl. a. tre skäl som gör den fråga vi nu diskuterar betydelsefull, och dessa tre skäl talar alla för att det hade varit bra, om riksdagen i sin helhet hade stått samlad bakom regeringens förslag utan några extraturer i alkoholkapitalets tjänst.

För det första är frågan om representationsavdragen naturligtvis inte den största alkoholpolitiska frågan, men den är inte ointressant.

Alkoholförtäring som ett led i representation är så gott som alltid alkoholförtäring i tjänsten; någon gång är det rent av alkoholförtäring på arbetsplatsen.

Alkoholskadorna i vårt samhälle är stora, och den ökning av alkoholkonsumtionen som inträffat sedan 1950-talet har gjort att de människor som har alkoholproblem nu successivt blir fler och fler.

Det innebär att fler och fler människor har behov av att på sina arbetsplatser och då de utövar olika uppdrag, i tjänsten eller i offentlig verksamhet eller i föreningslivet, slippa ifrån den bedrövliga svenska alkoholtraditionen.

När det gäller att begränsa alkoholskadorna och visa solidaritet med de människor som redan har alkoholproblem har det länge varit en viktig regel att alkoholen inte har på arbetsplatsen att göra.

Det är önskvärt att denna princip om ett alkoholfritt arbetsliv upprätthålls även i de kretsar där representation vanligen förekommer. Alkoholproblemen finns i Sverige i alla samhällsskikt, alla yrkesgrupper och alla landsändar. En minskning av användningen av alkohol vid representation är därför ett steg framåt redan genom sina omedelbara verkningar för att minska förekomsten av alkohol i arbetslivet.

Det finns också som bekant andra arbetsplatser än direktionsmatsalar där alkohol förekommer. Från fackliga organisationer, företagsläkare och arbetsledning har man ofta uppfattat sådan alkoholförtäring på jobbet som ett betydande socialt problem.

Det blir naturligtvis mycket lättare för fackliga organisationer, företagsledningar och andra att genomdriva fullständig alkoholfrihet på arbetsplatserna när det inte längre kan invändas att man i direktionsmatsalen sitter och dricker alkohol på skattebetalarnas bekostnad. Redan detta är ett tillräckligt argument för att genomföra det förslag regeringen nu lagt fram.

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Representations-
avdrag*

Även de båda andra argumenten för att den fråga vi nu behandlar faktiskt är ganska viktig har att göra med att vår politik skall vara konsekvent och att våra handlingar skall stå i överensstämmelse med det budskap vi förkunnar.

För det andra är det nämligen så att frågan om avdragsrätten för alkohol vid representation hänger samman med alkoholpolitiken i stort. De kraftigt ökade alkoholskadorna har medfört en opinionsförskjutning, där människor nu är mer engagerade för att hindra langningen till ungdom, för att bryta med alkohosederna och hjälpa alkoholskadade medmänniskor.

Även om skatter och lagstiftning är en nödvändig del av alkoholpolitiken är opinionsbildning naturligtvis en annan hörnsten i denna politik.

Men skall opinionsbildningen mot alkohol från samhällets sida vara framgångsrik, krävs det också att man från samhällets sida är konsekvent. Så länge alkohol serveras vid offentlig representation och avdragsrätt för alkohol vid enskild representation finns kvar, är dessa företeelser ett hinder för samhällets övriga alkoholupplysning.

När vi arbetar för alkoholfria fritidsmiljöer, för att förhindra langning, för att hålla arbetslivet alkoholfritt och för att människor skall vara nyktra vid ratten, då är det av största betydelse att samhället på andra områden inte för en politik som verkar i motsatt riktning.

All alkoholpolitik värd namnet måste innebära att människor som ännu har sina alkoholvanor under kontroll är beredda att göra uppoffringar när det gäller alkoholens pris och lättillgänglighet. Annars är det inte möjligt att ens på sikt begränsa alkoholskadorna, vilket ändå de flesta tycks vara eniga om är en nödvändig åtgärd.

Men det är lättare att begära att människor skall ha förståelse för nödvändiga begränsningar om vi också avskaffar möjligheterna till alkoholförtäring på det allmännas bekostnad. Vare sig alkoholen har varit skattefinansierad direkt eller genom avdrag vid företagsbeskattningen har den skattefinansierade alkoholen varit ett hot mot trovärdigheten till och människors lojalitet gentemot samhällets alkoholpolitik i övrigt.

Därför har det förslag regeringen nu lägger fram en alkoholpolitisk betydelse som sträcker sig mycket längre än förslagets direkta inverkan på alkoholförbrukningen.

För det tredje har riksdagen till följd av landets ekonomiska svårigheter, höjda oljepriser och annat sådant blivit tvungen att begära av medborgarna att de skall vara beredda på ett antal nedskärningar i den offentliga sektorns verksamhet. Även här handlar det om att förutsättningarna att med framgång genomföra politiken i stort delvis beror på om man kan vara konsekvent när det gäller andra frågor. Jag tror att människor har stor förståelse för behovet av sparpaket och liknande åtgärder. Men denna förståelse blir ännu större när sådana uppenbara slösaktigheter som skattefinansierad alkoholkonsumtion har avskaffats.

När det handlar om att pruta i den offentliga verksamheten med de belopp som blivit nödvändiga kan nästan inget större verksamhetsområde gå helt oberört genom nedskärningarna.

Man bör se avskaffandet av avdragsrätten för sprit och vin vid representation också i detta sammanhang. Denna avdragsrätt har på goda grunder uppfattats som ett kryphål i skattelagstiftningen, en möjlighet till enskild konsumtion på arbetsgivarens och det allmännas bekostnad. På så sätt är avdragsrättens avskaffande endast ett av det stora antal regeringsförslag riksdagen behandlat under hösten när det gäller sparåtgärder, skatte- och avgiftshöjningar och liknande som alla har det gemensamt att de skall nedbringa underskotten i statens utgifter.

Nödvändiga besparingar ger alltid utrymme för missnöjespolitik. Visst finns det vissa kretsar där regeringens ingripande mot representationsalkoholen väcker irritation. Men det borde vara främmande för regeringspartier att använda sådan tvivelaktig irritation för att bedriva missnöjespolitik mot den egna regeringens åtgärder. Just därför att det bl. a. finns ett nära samband mellan det regeringsförslag vi nu behandlar och regeringens sparpaket så borde rimligen det formellt enhälliga utskottsbetänkandet också ha motsvarats av en verklig enhällighet inom regeringsunderlaget vid utskottsbehandlingen. Visserligen har moderaternas reservation från i våras ersatts med ett särskilt yttrande den här gången. Men den nödvändiga sociala medvetenhet som präglar detta regeringsförslag, som tillstyrks av skatteutskottet, tycks tyvärr ha vissa svårigheter att slå igenom på en del håll i den här kammaren.

Slutligen, herr talman, vill jag yrka bifall till skatteutskottets hemställan i dess betänkande 1980/81:18.

Utskottets hemställan bifölles.

7 § Föredrogs

Skatteutskottets betänkande

1980/81:19 om följdlagstiftning på skatteområdet med anledning av den nya sekretesslagen m. m. (prop. 1980/81:70)

Socialutskottets betänkande

1980/81:14 om vissa ändringar i lagen om bidragsförskött och lagen om allmänna barnbidrag (prop. 1980/81:46 i viss del)

Näringsutskottets betänkande

1980/81:21 med förslag till lag om Svenska skeppshypotekskassan, m. m. (prop. 1980/81:58)

Vad utskotten hemställt bifölles.

Onsdagen den
17 december 1980

Ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer

Föredrogs näringsutskottets betänkande 1980/81:23 med förslag till tilläggsbudget I för budgetåret 1980/81 (industridepartementet) (prop. 1980/81:25).

Anf. 84 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Utskottet är överens på många punkter, och beträffande dessa finns det för mig ingen anledning att yrka annat än bifall till utskottets hemställan. Vad oenigheten i utskottet gäller är frågan om eventuell ersättning till OKG. På den punkten vill majoriteten i utskottet, vilken i den här frågan utgörs av socialdemokraterna och den moderate ledamoten Lennart Blom, såvitt jag förstår tidigare ordförande i OKG, att regeringen föranstaltar om förhandlingar med OKG för att klargöra de tekniska och ekonomiska grunderna för bolagets ersättningsanspråk.

Jag kan först konstatera att inte ens utskottsmajoriteten i denna fråga önskar något klargörande av den juridiska grunden för dessa ersättningsanspråk. Orsaken till att de inte begär detta är mycket enkel, nämligen att någon sådan grund inte föreligger. Utskottet är alltså enigt om att det inte finns någon juridisk grund för att lämna någon ersättning till OKG. Det förefaller faktiskt också vara en uppfattning som delas av företaget självt. Vad har utskottet då för skäl för att kräva förhandlingar som, om ersättningsanspråk skulle bifallas, kan resultera i kostnader för statsverket om hundratals miljoner kronor. Utskottsmajoriteten håller öppet för en sådan återlåtning av statskassan, trots att den själv kan konstatera att det saknas juridisk grund för ersättning till företaget. Man drar en parallell med ersättningsanspråken beträffande Forsmark, men också en sådan parallell saknar grund. Även villkorslagen har återopats, men det skulle ha varit riktigt att göra detta endast om ersättningskraven grundades på frågor som villkorslagen behandlar. Det är lätt att konstatera att så inte är fallet.

Hurdan är då den verkliga situationen, och hur har den uppstått? Jag vill erinra om något som bolaget uppenbarligen inte har kommit ihåg i sin sammanställning av fakta, nämligen att regeringen år 1979 under dåvarande energiministern Carl Tham initierade förhandlingar med företaget om att det skulle avbryta arbetena på OKG 3. Regeringens uppfattning var, att man skulle stanna vid högst elva kärnkraftverk. Men OKG gjorde den ur företagets synpunkt kanske rimliga bedömningen att det i riksdagen fanns en majoritet bestående av socialdemokrater och moderater, som var villiga att medverka till att även de elfte, tolfte och trettonde reaktorerna skulle byggas, och att det alltså inte fanns något skäl för OKG att i det sammanhanget med den då sittande regeringen gå med på någon uppgörelse om att avveckla byggandet av sin tredje reaktor.

Man måste då konstatera att företaget inte därefter kan återropa något som hände före 1979. År 1979 var man alltså erbjuden möjligheter att få full ersättning för då gjorda arbeten, men man ville inte utnyttja det erbjudandet, eftersom man såg möjligheter till en fortsatt lönsam affär.

Sedan kom Harrisburghändelsen, och efter den tog OKG upp frågan på nytt med energiminister Tham. Då var man intresserad av att få veta om man skulle kunna få någon ersättning för eventuella förseningar med anledning av att folkomröstningsresultatet inte, efter Harrisburghändelsen, kunde förutses. Något sådant erbjudande om ersättning fick OKG inte vid det tillfället – tvärtom blev det mycket klart sagt från regeringens sida, att någon ersättning till OKG på denna grund inte kunde ifrågakomma.

Jag kan alltså konstatera att företaget gjort en kommersiell bedömning och tagit en kommersiell-politisk risk och gjort det med fullt medvetande om de möjligheter och faromoment som kunde finnas. När företaget efteråt såg att man fått en del problem på vägen måste man konstatera att det var problem som företaget haft möjlighet att slippa från.

Det finns ingen som helst anledning för Sveriges riksdag att i det här sammanhanget uppmana regeringen att uppta någon form av förhandling med OKG om ersättning.

Jag vill starkt understryka att vi inte heller har någon anledning att tro att OKG blir en dålig affär för företaget. Tvärtom finns det många anledningar att tro motsatsen. Att mot den bakgrunden från riksdagens sida uppmana regeringen att uppta förhandlingar skulle, som jag ser det, vara en oklok handling. Jag vill därför yrka bifall till den reservation som på den här punkten avgivits i utskottet.

Anf. 85 BIRGITTA HAMBRAEUS (c):

Herr talman! Regeringen föreslår i proposition 1980/81:23 att statens kärnkraftinspektion i samband med sin kärnsäkerhetsforskning nu skall begåvas med säkerhetskommittéer för varje kärnkraftverk. Utskottet föreslår enhälligt att riksdagen skall stifta en lag om offentlig insyn i säkerhetsarbetet vid kärnkraftverken. Regeringen kommer att utse ledamöterna i säkerhetskommittéerna, och de får möjlighet att skaffa fram information om kärnkraftverkens säkerhet och att infomera allmänheten om detta arbete. De kommuner där kärnkraftverken är placerade kommer att få ett stort ansvar att se till att kunskapen om riskerna, eventuella radioaktiva utsläpp m. fl. säkerhetsfrågor kommer till allmänhetens kännedom.

Utskottet är också enigt när det gäller att föreslå riksdagen att anslå medel till en likströmsförbindelse med Gotland och att godkänna att vattenfallsverket tillsammans med kommuner och andra intressenter bildar ett kolkonsortium. Den restriktiva hållningen till att införa kol i någon större utsträckning i Sverige, som riksdagen gav uttryck åt i går, ändras självfallet inte härigenom.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan under moment E 1 och E 2.

Oense har vi varit i utskottet bara när det gäller ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer. En moderat har där tillsammans med utskottets socialdemokratiska ledamöter föreslagit att man skall ta upp förhandlingar om ersättning utöver de rättsliga förpliktelser staten iklätt sig med anledning av rådrumslagen.

Onsdagen den
17 december 1980

Ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer

Rådrukslagen ger rätt till ersättning för fördröjning i samband med folkomröstningen för fyra reaktorer, Ringhals 3 och 4 samt Forsmark 1 och 2. Forsmark 3 och Oskarshamn 3 omfattas inte av lagen. Den ersättning delägarna i Forsmarksbolaget fått löfte om för Forsmark 3 genom Vattenfall har ingenting med rådrukslagen att göra. Vattenfall hade ett avtal med sina delägare i Forsmarksbolaget som band staten att medverka i Forsmark 3 enligt en viss plan. När denna plan ändrades fick en affärsmässig uppgörelse ske mellan ägarna. Staten är ju inte delägare i Oskarshamns Kraftgrupp, och någon sådan uppgörelse beträffande Oskarshamn 3 har aldrig varit aktuell.

OKG tycks spela ett högt spel. Elektriciteten från Oskarshamn 3 behövs inte i elbalansen. Jag förstår inte varför man envisas med en jättereaktor som inte behövs nu och som måste tas ur drift senast år 2 010. Utskottet upprepar här enhälligt att någon rättslig grund för ersättning till OKG inte föreligger. Det borde vara ett överordnat intresse för oss alla att inte onödigtvis belasta statsbudgeten.

Jag ber alltså att få yrka bifall till den reservation med bifall till propositionen som centern, folkpartiet och två av utskottets moderata ledamöter står bakom.

Rådrukslagen stiftades av socialdemokraterna, folkpartiet och moderaterna, mot centerns och vpk:s reservationer. Jag anser att det är en lag som fått olyckliga konsekvenser. Statsbudgeten belastas i onödan. Statens eget ämbetsverk Vattenfall, som visat ett mycket gott ekonomiskt resultat och som får disponera summor i hundramiljonklassen till reserver har nu rätt enligt rådrukslagen att få ytterligare upp till 1 miljard kronor för oklart redovisade utgifter – detta trots att verket bekostar kraftutbyggnaden med statsmedel och inte har några ökade kostnader som det inte i vanlig ordning kan äska medel till i budgeten.

Men lagen är stiftad och skall alltså följas. Utskottet påpekar på s. 8 i betänkandet: "Om staten inte medverkar till en förhandlingsöverenskommelse blir motparten hänvisad till att söka sin rätt domstolsvägen. Av vad nu sagts framgår att riksdagen inte kan undandra sig att anvisa medel för ersättning enligt rådrukslagen."

En tröst kan vara att det ännu inte är klart om det kommer att utgå någon ersättning för merkostnader i kraftproduktionen, trots att folkomröstningen bidrog till att försena en del kärnkraftverk. Som utskottet påpekar är en "förutsättning för det slaget av merkostnader – – givetvis att kärnkraft verkligen har fått ersättas med dyrare – i regel då oljebaserad – elenergi". Eftersom produktionen av oljekondenskraft enligt energisparkommitténs redovisning varit lägre än vanligt under den aktuella tiden och det hela tiden varit gott om elström även utan dessa kärnkraftverk, verkar det mindre troligt att man egentligen haft några merkostnader.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan under p. 3 mom. 1.

Onsdagen den
17 december 1980

Ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer

Anf. 86 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! I konsekvens med den linje som vänsterpartiet kommunisterna har drivit när det gällt utbyggnad av kärnkraft i Sverige har vi i vår motion i detta ärende gått emot all form av ersättning till de olika kärnkraftsblocken. Det finns, som redan framhållits här från talarstolen, ingen anledning att bevilja vare sig Forsmark- eller Ringhalsblocken någon ersättning. Det skulle vara att föra över pengar från statsbudgeten som kunde användas på ett bättre sätt.

I konsekvens härmed går vi, som vi också framhållit i vår motion, emot att förhandlingar upptas med eller ersättning utges till OKG. Bolaget har ingen grund för sina anspråk. Vi anser att inte heller de övriga företagen inom kärnkraftsutbyggnaden skall ha någon ersättning.

Med detta vill jag yrka bifall till vpk:s motion. Vi kommer vid omröstningen att stödja reservationen.

Anf. 87 LENNART BLOM (m):

Herr talman! Under perioden 1976–1980 – efter det att det sjätte blocket Barsebäck 2 hade laddats och t. o. m. folkomröstningen – utmärktes den svenska energipolitiken av vacklan och ett utpräglat partipolitiskt manövrerande. En av de första räkningarna kom för ett år sedan, då riksdagen godkände ersättning för vissa förseningskostnader för Forsmark 3. Nu kommer en ny räkning. Den gäller F 1 och F 2 samt R 3 och R 4 och lyder på någonting mellan 1,3 och 1,9 miljarder kronor. Utskottet noterar detta förhållande med beundransvärd fattning.

I stort sett råder det enighet om att ersättning skall utgå för skilda förseningskostnader för de nämnda fem blocken, dvs. de tre blocken i Forsmark och nr 3 och 4 i Ringhals. Men i fråga om det sjätte blocket som likaså drabbats av energipolitikens utformning, nämligen O 3 i Oskarshamn, har det inte varit möjligt att nå enighet i utskottet.

Regeringen har med en kortfattad och inte särskilt väl underbyggd skrivning avvisat OKG:s begäran att bli likabehandlad med övriga kraftföretag i detta hänseende. Någon förhandling i syfte att söka konkretisera vad en likabehandling skulle innebära har inte ansetts erforderlig.

Regeringspartiernas bevekelsegrunder är uppenbarligen tämligen olika. Centerpartiet har för sin del endast konstaterat att en specialsituation för O 3 så till vida föreligger att OKG inte har någon rättslig möjlighet att få stöd. Folkpartiet gjorde under några månader i ensam regeringsställning stora ansträngningar att förmå OKG att lägga ned O 3. Det var någon sorts landsmötesbeslut som skulle efterkommas, och jag kan nämna att jag då representerade en av delägarna i Oskarshamnsverket och var med om dessa förhandlingar. OKG konstaterade naturligtvis för sin del att man inte såg någon anledning att lägga ned detta block, eftersom man räknade med att behöva det för den framtida elförsörjningen inom försörjningsområdet. På den punkten skulle jag vilja replikera till fru Hambraeus, att vi ändå har en fri marknad på kraftindustriområdet i det här landet. Det innebär att en bedömning av huruvida elektriciteten behövs eller inte görs inte centralt,

Onsdagen den
17 december 1980

Ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer

utan den görs antingen av Vattenfall eller av de enskilda kraftverksägarna. Jag får lov att säga att den bedömning som är gjord där måste nog tillmätas något större vitsord än fru Hambraeus påstående, att här föreligger ett så stort elöverskott att O 3 strängt taget inte behövs.

Sedan folkpartiets försök att genom en blandning av lock och pock få OKG att lägga ned O 3 misslyckats, så har intresset givetvis varit magert att likabehandla samtliga förseningskostnader. Det är egentligen det som är poängen, och en vägande invändning mot herr Cars inlägg här, att han för ett advokatyrresonemang av innebörd att han medvetet bortser från att de förseningskostnader, som på grund av energipolitiken drabbat O 3, inte blir ersatta, medan alla övriga förseningskostnader, som av samma skäl drabbat de andra fem reaktorerna, blir ersatta. Det är detta hela frågan rör sig kring.

Herr Cars säger att O 3 inte blir en dålig affär. Nej, det tror jag inte alls – jag tror att det är en utmärkt affär. Men det finns ju inget skäl att den omständigheten skall åberopas på det sättet att man är beredd att särbehandla O 3. Jag återkommer litet till det, men jag konstaterar att den attityd som herr Cars intar och som stämmer överens med folkpartiregeringens attityd är svår för mig att acceptera. Man säger att om OKG lagt ned verksamheten hade man ju fått ersättning då. Ja, jag kan tala om för herr Cars att det hade blivit dyrare för staten, och så hade man inte haft någon elektricitet från ett block. Det är en ganska glänsande affär.

Jag förmodar att den här uppläggningsfrågan från folkpartiets sida är ett exempel på vad man numera kallar för dådkraft i energipolitiken.

I regeringen har moderaterna, med hänsyn till att det inte föreligger någon legal skyldighet att utge ersättning, nu inte ansett att saken är aktuell.

Vid ärendets beredning i utskottet presenterade en delegation från OKG företagets syn på ersättningsfrågorna. En majoritet i utskottet har övertygats om att problemet inte kunde avfärdas med några rader i en proposition. Majoritetens uppfattning illustreras bäst av ett direkt citat ur betänkandet: "Enligt utskottets mening bör riksdagen uttala att regeringen bör föranstalta om förhandlingar med OKG i syfte att närmare klargöra innebörden av och de tekniska och ekonomiska grunderna för bolagets ersättningsanspråk. På basis av dessa förhandlingar bör regeringen därefter på nytt förelägga riksdagen frågan. Vad utskottet här förordar betyder inte att riksdagen nu ikläder sig någon icke närmare specificerad ersättningskyldighet gentemot OKG. Det innebär emellertid att statsmakterna får förutsättningar för en mera allsidig skälighetsbedömning ---."

Kring denna försiktiga skrivning – med flera villkor – borde det, enligt min mening, inte ha varit omöjligt att samsas. Men som framgår av handlingarna var det icke möjligt att nå en uppgörelse.

Reservanternas ståndpunkt, som innebär blankt avslag på OKG:s anhållan om ersättning för förseningskostnader, kan förmodas få majoritet i denna kammare.

Detta innebär sammanfattningsvis för det första att abonnenterna i alla de städer i Syd- och Mellansverige och i Stockholm, bland många andra, som får

sin el från OKG själva får betala förseningskostnader i form av högre elpriser. Motsvarande kostnader från exempelvis F 3 subventioneras bort av skattebetalarna.

Det innebär för det andra att Vattenfall erhåller en omfattande ersättning för förseningskostnaderna i samtliga berörda fem block. Vattenfall är som bekant taxeledande när det gäller högspänd el. Det säger sig självt att de enskilda och kommunala delägarna i OKG, som alltså inte kan höja sina högspänningstaxor i erforderlig mån utan får följa Vattenfall, på något sätt måste kompensera de uteblivna ersättningarna för förseningskostnaderna. Det blir i huvudsak lågspänningsabonnenterna, dvs. hushållen, som får betala även detta.

För abonnenterna i OKG-distributörernas område blir dagens riksdagsbeslut dystert, om det innebär ett definitivt stopp för resonemang om ersättning till OKG för förseningskostnader.

Man kan, herr talman, sammanfattningsvis konstatera att förseningskostnaderna inom svensk kraftindustri, till följd av den energipolitik som under några år bedrevs i detta land, enligt regeringens förslag skall betalas på två sätt: dels när det gäller Vattenfall av samtliga skattebetalare, dels av vissa skattebetalare en gång till, nämligen om de är abonnenter hos delägare i OKG, ett företag som f. ö. icke är statligt utan dominerat av kommuner och flera enskilda kraftföretag.

Herr talman! Jag skall göra den kanske inte särskilt vanliga deklarationen att jag i mitt koncept hade två alternativa yrkanden. Den första avslutningen har följande lydelse: "Mot denna bakgrund hade det varit logiskt att yrka bifall till utskottsmajoritetens förslag. Jag överlåter emellertid detta åt någon socialdemokratisk företrädare för majoriteten. För egen del noterar jag den uppoffring ett antal centerpartister och folkpartister gjort i den borgerliga enighetens namn i Brommaärendet. Jag är beredd att göra samma uppoffring." Men detta kan alltså icke bli mina slutord. I stället yrkar jag bifall till utskottets hemställan i dess helhet.

Under detta anförande övertog tredje vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 88 HADAR CARS (fp) replik:

Herr talman! Jag kan hålla med Lennart Blom om att onödiga kostnader uppstod på grund av oklarhet rörande energipolitiken under en period i svensk politik. Låt oss hoppas att det inte kommer att finnas grund för några fler onödiga kostnader framöver av samma skäl.

När reservanterna inte vill öppna möjligheten för ersättning till OKG, så har det inte sin grund i förhållandet att OKG, knutet till Sydkraft, är ett lönsamt företag som till mycket stor del ägs av kommuner. Tvärtom har vi anledning att vara tacksamma och glada för att det finns företag som drivs rationellt och lönsamt.

Låt oss vidare konstatera, att det inte finns något annat företag som vid visst tillfälle har blivit erbjudet att få sina förseningskostnader täckta i

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

Ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer

Onsdagen den
17 december 1980

Ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer

samband med ett avtal om avveckling av arbetet. Detta gällde för OKG. Jag tycker att företaget självfallet var i sin fulla rätt att avvisa det erbjudandet och i stället bygga vidare i tron att man hade förutsättningar att göra en god affär. Men det går inte att både avvisa erbjudande om ersättning för bl. a. förlorad tid och därefter, när man har byggt vidare och allt inte gått som man hoppades, göra anspråk på ersättning. Det är en både felaktig och icke företagsekonomiskt riktig hantering.

Till skillnad från de andra företagen riktades aldrig någon uppmaning till OKG att bygga vidare i långsamt tempo under den tid rådrumslagen gällde. Följaktligen finns det inte heller av den anledningen någon moralisk grund – den juridiska har vi redan avvisat – för ersättning till företaget. Likabehandling, Lennart Blom, bygger på lika förutsättningar, och sådana finns inte i detta fall.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen.

Anf. 89 BIRGITTA HAMBRAEUS (c) replik:

Herr talman! Lennart Blom menade att företagens prognoser för hur mycket el som skulle behövas görs upp centraliserat och att de väger tyngre än mina bedömningar. Nu är det inte mina egna bedömningar jag går efter när jag konstaterar att utvecklingen när det gäller elanvändning har varit helt annorlunda än de prognoser som gjordes upp.

Hur mycket elektricitet man behöver i framtiden är en bedömningsfråga. Längre var det kraftbolagen själva som fick försöka titta in i framtiden och göra bedömningar. Det var alltså tillförselsidan som i hög grad bestämde hur man skulle bedöma framtiden. De som hade intresse av att sälja el fick också bedöma framtiden, och det blev så att säga samhällets officiella prognos.

Genom riksdagens beslut har industriverket med bedömare från både hushållningssidan och tillförselsidan kommit in i prognosverksamheten. Man har gradvis reviderat ner prognoserna, och det är en drastisk skillnad mellan den prognos över elanvändningen som vi har nu och den man hade fram t. o. m. mitten av 1970-talet.

Prognoserna har visat sig inte på något sätt stämma med verkligheten. Men det kärnkraftsprogram som vi arbetar efter med tolv aggregat är fortfarande baserat på de överupplåsta prognoserna. Det är dels mot den bakgrunden, dels mot bakgrund av att riksdagen med stor majoritet beslutat att det sista kärnkraftverket skall vara avvecklat senast år 2010 som jag kan ifrågasätta om det tolfte aggregatet någonsin kommer att löna sig. Det behövs inte nu.

Vi har mer el än som egentligen behövs, och det tolfte aggregatet måste förmodligen avvecklas innan det är företagsekonomiskt avskrivet. Därmed kan man verkligen ifrågasätta om det är någon mening ens ekonomiskt att bygga det.

Anf. 90 OSWALD SÖDERQVIST (vpk) replik:

Herr talman! Det hade varit mycket lyckligt om folkpartiregeringen lyckats med sina förhandlingar med OKG och vidhållit sin tidigare bestämda

linje att vi skulle ha elva aggregat. Det hade i varje fall varit bättre än de tolv som vi nu tycks få, fastän vi som Birgitta Hambræus har sagt inte behöver dem.

Lennart Blom ondgör sig över den miljardförlust som han tycker att samhället har åsamkats genom att man nu måste betala ut ersättningar för försening av blocken i Forsmark och Ringhals. Det är egentligen ingenting mot de miljardförluster som åsamkats samhället och skattebetalarna genom den dåliga energipolitik – det kan jag hålla med tidigare talare om – som har bedrivits här i landet och som har givit oss det överdimensionerade, dyrbara och svåravvecklade kärnkraftsberoendet.

Beträffande ersättningsfrågan tycker jag att det är ganska självklart – och det har framhållits från flera håll och också i vår motion – att Oskarshamn-bolaget tog en risk. Det är, Lennart Blom, det beprisade marknadssamhället. Man skall ta risker, och då kan man förvänta sig vinster eller förluster. Förluster får naturligtvis bäras av risktagaren.

Men helt plötsligt vill man, som vanligt när det kniper till, sätta det prisade marknadssystemet ur kraft. När det inte blir vinst skall samhället träda in och sätta till pengar. Då gäller inte marknadslagarna längre.

Den argumentering som förs är mycket dålig och den är avslöjande för hur man tänker i de kretsar där man på alla sätt försöker tillskansas sig medel från samhället, från enskilda skattebetalare, elförbrukare och andra.

Anf. 91 LENNART BLOM (m) replik:

Herr talman! Jag skall vara kortfattad, speciellt som det uppstod ett missförstånd beträffande replikföringen.

Får jag till Birgitta Hambræus och Hadar Cars sammanfattningsvis säga att det är en riktig kommersiell risk man tar när man bygger ut verket. Och det gör OKG, kraftgruppen bygger ut verket. Det blir nog en utmärkt affär, trots att fru Hambræus säger att det är en meningslös affär – det får vi se. Men det är inte fråga om att OKG skall få ersättning för denna risk. Vad OKG nu vill ha ersättning för är att kraftgruppens verk är ett av de sex verk som har drabbats av förseningar som kostar pengar till följd av den officiella energipolitiken. Jag skall inte inom ramen för en kort replik beskriva vad detta innebär, men det kan konstateras att det medför oerhörda påfrestningar. Och alltfört står kvar, oavsett herr Cars inlägg, att regeringen icke behandlar alla fall lika. Regeringen låter, vilket jag utvecklade i mitt första inlägg, OKG bära en kostnad som beror på den statliga energipolitiken medan alla de andra verken slipper göra detta. Det är den enkla sanningen.

Jag kanske till herr Cars skall tillägga att han får skilja på förseningskostnader och nedläggningsersättning. Då herr Cars numera sysslar med energifrågor bör det vara självklart för honom att det faktiskt är två olika saker.

Onsdagen den
17 december 1980

Ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer

Anf. 92 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! I en socialdemokratisk motion har vi också reagerat mot det märkliga förslaget i propositionen att det kraftföretag som levererar el inom stora delar av södra Sverige och Stockholm helt och hållet självt skall svara för de kostnader som oklarheterna fram till folkomröstningen innebar för de kärnkraftsproducerande kraftföretagen. Det är Oskarshamnsvverkets kraftgrupp, OKG, jag menar.

OKG hade för sin reaktor 3 fått alla tekniska tillstånd 1975. Och i maj 1976 beställdes anläggningen hos Asea-Atom-Stal-Laval. Av någon anledning blev reaktorn O 3 senare aggregat nr 12 i ordningen, trots att den ursprungligen var nr 11.

Vi vet vad som hände efter beställningen 1976. Villkorlagen annonserades i regeringsdeklarationen i oktober 1976 och antogs av riksdagen våren 1977. Då hade osäkerhetsperioden börjat.

Men eftersom bindande avtal var tecknade med leverantörer fortgick arbetet med de olika komponenterna, om än i långsam takt. Inget arbete påbörjades dock på byggnadsplatsen. Företaget arbetade efter principen att försöka hålla kostnader och en eventuell kommande avbeställning på så låg ekonomisk nivå som möjligt. Om OKG helt hade skrivit av projektet och brutit ingångna kontrakt, hade det betytt stora pengar i skadestånd. I april-maj 1980, efter folkomröstningen, kunde företaget sätta i gång igen i den takt och på det sätt som ursprungligen var avsett att ske i början av 1977.

Strikt formellt har det inte funnits något hinder för OKG att driva O 3-projektet enligt den ursprungliga tidsplanen, om man bortser från ett kraftigt fördröjt stadsplaneärende, som jag återkommer till. Skälet till att OKG ändå begär ersättning för sina förseningskostnader är att de politiska besluten från 1976 fram till 1979 inneburit sådana ändringar av förutsättningarna att projektet inte rimligen kunde fullföljas enligt ursprunglig tidsplan. Dessa ändringar kunde inte förutses av OKG vid beställningstillfället. Inte heller har de kunnat påverkas av OKG.

Man kan fråga sig vad som hade hänt, om OKG hela tiden drivit projektet med full fart. Helt säkert hade arbetet då stoppats med politiska medel. Ett indirekt bevis på detta är det sätt varpå regeringen har behandlat stadsplaneärendet. En ny stadsplan begärdes i mars 1975 och tillstyrktes av planverket, men ärendet släpptes inte av regeringen förrän i mars 1979, dvs. efter fyra år. Detta var den enda formella möjlighet regeringen hade att hindra byggstart och därmed hela projektet. Den här behandlingen visar att regeringen hade en politisk viljeinriktning att fördröja O 3-projektet. Man kan alltså konstatera att det i praktiken av politiska skäl var helt omöjligt att driva projektet på något annat sätt än som verkligen skedde.

Besluten och turerna kring Forsmark 3 liknar mycket det som gäller Oskarshamn 3. Båda byggena har råkat ut för förseningar och därmed fördyringar. Men nu vill ansvarigt statsråd kraftigt rubba de lika förutsättningarna. Forsmarksbygget skall kompenseras för sina kostnader. Oskarshamn skall inte kompenseras.

Det är bra, rätt och riktigt att den som lider skada skall kompenseras genom den som vållar skadan. Det gäller staten kontra Forsmark, och det bör gälla staten kontra Oskarshamnsverket.

Om Oskarshamnsverket inte får kompensation blir det utan tvivel elabonnenterna inom leveransområdet som får ta kostnaden. Det kommer att drabba näringsliv, stora och små industrier, de enskilda hushållen och folk som bor i villor och i hyreshus.

Det är väl omöjligt att nu ange någon exakt siffra för vad den här förseningen kan betyda för de slutliga kostnaderna. Men överslagsmässigt torde skillnaden i pris för kraft från Oskarshamn 3 och kraft från Forsmark 3 vid i övrigt lika förhållanden röra sig om 2–3 öre per kWh om den ena reaktorn beviljas ersättning för försening men inte den andra.

Om man till detta lägger att samma konsumenter, som jag nu nämnt, också får vara med om att via statsbudgeten betala till annan kraftproducent finns det gott fog för påståendet i den socialdemokratiska motionen, där vi säger att allt detta strider mot allmänt rättsmedvetande. Men industriministern vill utan vidare motivering avslå förhandlingskraven från OKG.

Herr talman! Det är vår mening, och även socialdemokraternas mening i näringsutskottet, att regeringen bör förhandla med OKG så att bl. a. de ekonomiska grunderna för bolagets ersättningsanspråk klarläggs och att riksdagen därefter får ta ställning till förhandlingsresultatet. Från allmän skälighetssynpunkt bör OKG få ersättning för kostnader som beror på att dess byggnation försenas. Därför kan jag, herr talman, ställa mig bakom det förslag som utskottets majoritet nu för fram.

Anf. 93 HADAR CARS (fp) replik:

Herr talman! Jag vill bara erinra herr Rosqvist om detta med konsekvensen.

När näringsutskottet behandlade den här frågan så sent som förra året enades man om beslutet om ersättning till Forsmark. Det grundades på en affärsmässig uppgörelse mellan ägarna till Forsmarks kraftgrupp. Såsom kontrahent i Forsmarksprojektet, genom Vattenfall, var staten avtalsmässigt förpliktad att medverka i utbyggnaden av Forsmark 3, bl. a. för att den skulle ske enligt en viss plan. När utskottet 1979 förordade en reducerad utbyggnadstakt för Forsmark slog alltså utskottet fast, att ett beslut förutsatte att en överenskommelse kunde träffas mellan delägarna i Forsmarks kraftgrupp. Samtidigt avstyrkte utskottet ett motionsyrkande om statligt ingripande mot utbyggnaden av kärnkraftsblocket Oskarshamn 3. Såvitt jag är rätt informerad var utskottet vid det tillfället överens om detta. Det är inte så att förutsättningarna har varit lika fram till denna dag. Om min minnesbild av att utskottet var enhälligt 1979 är riktig, är det snarast så att socialdemokraterna i det här avseendet inte handlar fullt konsekvent när de bedömer saken på annat sätt nu än vad de gjorde då. Jag skulle vilja fråga herr Rosqvist: Varför har socialdemokraterna ändrat sin bedömning?

Onsdagen den
17 december 1980

Ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer

Anf. 94 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Jag vill först göra några klarlägganden för Hadar Cars. Det uttalande som bl. a. står i betänkandet grundar sig på en beskrivning som lämnats i regeringens proposition 1979/80:33 liksom i propositionen 1980/81:25.

Man kan få uppfattningen att staten var förpliktad att betala ersättning till Forsmarksbolaget. Men det är väl så att Vattenfall, som äger 74,5 % i bolaget, i avtal hade förbundit sig gentemot de enskilda delägarna, som äger 25,5 %, att ha anläggningen färdig till 1982. När man så från regeringens och riksdagens sida begärde en långsammare utbyggnadstakt för Forsmark 3 krävde detta ett medgivande från de enskilda delägarna. De förklarade att de var beredda att gå med på detta under förutsättning att de fick ersättning. Staten tillsatte då en förhandlingsman, och enighet nåddes om vissa principer för ersättningen. Denna ersättning skulle således rätteligen gå till de enskilda delägarna, men genom något missförstånd har ersättningen i stället tillerkänts hela Forsmarksbolaget, således även Vattenfall. Mig veterligt finns emellertid inte något avtal som förpliktar Vattenfall gentemot staten att ha anläggningen i gång vid en viss tidpunkt.

Detta innebär med andra ord att Vattenfall kan bevilja sig självt en ersättning som snedvrider konkurrensförhållandena. Det är detta som vi i södra Sverige och i viss mån även Stockholm får vara med och betala. Därför bör OKG likställas med Vattenfall. Man kan därvid stödja sig på ett yttrande som dåvarande energiministern avgav i propositionen 1976/77:53 som gällde villkorslagen. Där säger han på s. 21 att konkurrensförhållandet mellan enskild och statlig kraftindustri inte skall rubbas.

Om inte OKG får någon ersättning innebär det en ökning av kostnaderna för Oskarshamnsverket med 140 milj. kr. per år.

Herr talman! Vad jag nu har sagt innebär inte att jag på något sätt går emot att Forsmark skall få sina pengar. Jag vill bara tala för att det skall ske rättvisa på det här området.

Anf. 95 HADAR CARS (fp) replik:

Herr talman! Jag konstaterar först att herr Rosqvist inte förnekar, att utskottet så sent som för ett år sedan tog ställning på skilda sätt när det gällde Forsmark resp. när det gällde OKG. Man kan naturligtvis fråga sig vad det beror på att socialdemokraterna nu är villiga att ösa ut pengar till OKG som man tycks vara. Jag kan inte frigöra mig från tanken, att det möjligen beror på att man försöker ta fasta på varje möjlighet att ställa till bekymmer för regeringen – om man har saklig eller laglig grund för detta spelar ingen roll, huvudsaken är att man hittar en infallsvinkel. Jag tycker det sättet att agera är litet oklokt.

Det var också oklokt av herr Rosqvist att nämna beloppet 140 milj. kr. om året, som OKG skulle komma att åsamkas i ökade kostnader. Det innebär ju att socialdemokraterna går ett steg längre här i debatten än de gjort i utskottet. Utskottet har inte sagt att man skall ge ersättning till OKG. Utskottsmajoriteten – den som herr Rosqvist företräder här – säger i

anslutning till att man framhåller att statsmakterna nu bör få förutsättningar för en mera allsidig utredning: "Vad utskottet här förordar betyder inte att riksdagen nu ikläder sig någon icke närmare specificerad ersättningskyldighet gentemot OKG."

Är man ännu inte beredd att ikläda sig någon ersättningskyldighet, så vet man alltså inte heller vilket resultatet av förhandlingarna kommer att bli. Men Birger Rosqvist förutsätter uppenbarligen att en stor ersättning skall utgå och räknar med att man på det sättet skall klara av ersättningsanspråken från OKG.

Jag vill också säga att jag inte alls tror att konsumenterna av energi från Sydkraft kommer att drabbas på det sätt som herr Rosqvist försökt göra gällande. Priserna på elkraft sätts inte från sådana utgångspunkter primärt, utan här är Vattenfall prisledande – det borde herr Rosqvist vara väl medveten om. Avvikelserna från Vattenfalls eltaxa är mycket små. Det finns ingen som helst anledning att tro att detta inte kommer att gälla även fortsättningsvis. Försök alltså inte att köra fram konsumenterna av elkraft i Sydsverige och Stockholm mot detta, utan ägna i stället någon liten uppmärksamhet åt frågan om huruvida det är rimligt att utan någon juridisk grund bevilja ersättning i hundramiljonersklassen till ett enskilt företag för förluster som – vilket det i det här sammanhanget är högeligen angeläget att erinra om – företaget getts möjlighet att undvika.

Anf. 96 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Jag måste tyvärr konstatera att det var många fel i Hadar Cars anförande.

Först vill jag säga att jag inte är utskottets talesman. Jag tillhör inte utskottet. På Hadar Cars fråga varför inte utskottet uttalade sig på detta sätt förra året får väl utskottsrepresentanterna svara själva. Jag kan bara informera Hadar Cars om att orsaken till att man förra året inte biföll motionskraven och då begärde en utredning var den att det snart skulle bli folkomröstning. Man ville vänta och fatta ett nytt beslut efter det att folkomröstningen hade ägt rum.

Hadar Cars anklagade mig för att kräva en mängd pengar. Han sade att jag vill ösa ut pengar. Jag har inte krävt någonting i kronor och ören, Hadar Cars, utan bara begärt att OKG tillerkänns rätten att förhandla med regeringen om de förseningskostnader som man haft. Det är just detta som det gäller: regeringen vill inte ens tillerkänna OKG rätt att föra förhandlingar. Självfallet är det min uppfattning att detta är ett brott mot rättvisan: dels får man inte förhandla, dels skulle OKG och dess abonnenter få stå för kostnaderna själva. Men detta är ju en senare fråga. Det begärs ju att förhandlingsresultatet skall presenteras för riksdagen senare, så att vi då får ta ställning till det.

Anf. 97 JOAKIM OLLÉN (m):

Herr talman! Det är förvisso en viktig princip att statens åtgärder beträffande olika företag skall vara konkurrensneutrala. Någon åtskillnad

Onsdagen den
17 december 1980

Ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer

mellan å ena sidan statliga affärsdrivande verk och å andra sidan kommunala eller privata företag bör självfallet i det hänseendet inte göras. Statens insatser får inte innebära en sämre behandling av företag som ligger utanför den egna intressesfären. Det är bakgrunden till de krav på förhandlingar om ersättning för förseningen av Oskarshamn 3 som framförts i motion 157 av Lennart Blom och mig.

Näringsutskottet har, som vi har hört av debatten, anslutit sig till den motionen och till en socialdemokratisk motion av samma innebörd. Mot det har de borgerliga ledamöterna, med undantag för Lennart Blom, reserverat sig. Med hänvisning till att någon lagenlig eller avtalsgrundad förpliktelse för staten att utge ersättning för förseningen av Oskarshamn 3 inte finns yrkar de att regeringens handläggning av detta ärende skall godtas.

Reservationen är emellertid knappast övertygande. Jag kan för min del inte se annat än att den kritik som framförs i Lennart Bloms och min motion mot regeringen för handläggningen av detta ärende är befogad.

Herr talman! Trots vad jag varit med om att skriva i motionen och trots vad jag nu sagt, kommer jag att rösta med reservationen. Jag gör det inte därför att jag har övergivit någon uppfattning som jag tidigare har haft eller för att jag har vikt mig eller av hänsyn till någon eller något annat. Jag gör det, därför att jag har två ståndpunkter som i den votering som snart skall följa inte är förenliga.

Å ena sidan tycker jag att OKG borde tillerkännas en ersättning för förseningen av Oskarshamn 3. Å andra sidan är jag angelägen att stödja den regering vars parlamentariska underlag bl. a. bygger på mitt ledamotskap här i kammaren. Den votering som vi nyligen har haft i Brommafrågan har inte gjort mig mindre angelägen om att markera detta ställningstagande. Jag tror att det är angeläget att markera en sammanhållning bland de ledamöter här i kammaren som gemensamt utgör den bas på vilken den nuvarande regeringen står.

Regeringen har förvisso inte ställt kabinetsfråga i detta ärende. Inget statsråd har framträtt och framhållit att ett bifall till propositionen är nödvändigt för att regeringen skall stanna kvar. Jag tror inte heller att regeringen skulle avgå, om den förlorar den här voteringen. Hur jag röstar tycks f. ö., att döma av debatten hittills, inte spela någon roll för den slutliga utgången av voteringen. Mina bevekelsegrunder för att ändå stödja regeringen är alltså andra.

Vi står f. n. i vårt land inför mycket stora problem, större problem än någonsin tidigare under min – låt vara begränsade – livstid. Det råder inget tvivel om att vi kan och måste lösa de problemen. Men det kräver, bland mycket annat, en handlingsduglig regering som vågar och som har kraft att föreslå tuffa, framåtsyftande, offensiva åtgärder.

Men då måste den också, i överensstämmelse med enkla parlamentariska principer, backas upp av den riksdagsmajoritet som utgör dess bas. Det är faktiskt något av en moralisk skyldighet att i det läge vi just nu befinner oss i ge regeringen det stöd den behöver – inte bara om regeringen uttryckligen begär det, utan av egen och fri vilja.

Herr talman! I det val som alltså måste göras i en fråga som denna handlar det således egentligen inte om att överge en ståndpunkt, att rösta mot sin vilja eller att uppoffra sig för andra, till skillnad från vad som påstås i dagens ledare i en av våra större morgontidningar. Det handlar i stället om att välja mellan två ståndpunkter, som i ett givet läge dess värre är oförenliga. I denna fråga och i nuvarande läge väljer jag för min del att i den förestående voteringen stödja regeringen.

I detta anförande instämde Karl Björzén och Sven Munke (båda m).

Anf. 98 NILS ERIK WÅÅG (s):

Herr talman! Lennart Blom har som ledamot av näringsutskottet redovisat en del av de skäl som utskottet har anført för sitt ställningstagande.

Majoritetsyttrandet karakteriseras av grundsynen att staten skall göra rätt för sig, och därför vill utskottsmajoriteten att förhandlingar skall komma till stånd. Förhandlingarna skall emellertid vara förutsättningslösa. Utskottet säger ingenting om att ersättning skall utgå. Det sägs bara att förhandlingar skall komma till stånd.

Jag poängterar detta, eftersom några talare tidigare i debatten uppenbarligen har läst in mer i utskottets utlåtande i ersättningsfrågan än vad som står där.

Utskottet vill alltså ha "förutsättningslösa förhandlingar". Därmed har diskussionen mellan Hadar Cars och Birger Rosqvist om ersättnings storlek och om ersättning över huvud taget kommit vid sidan av betänkandets innehåll.

I dag är det tydligen partieftergifternas helgdag. Så var det i en fråga tidigare i dag, och så är det uppenbarligen nu.

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

Anf. 99 LENNART BLOM (m):

Herr talman! Jag tror att det kan vara av värde att, innan debatten nu avslutas, till protokollet göra ännu ett klarläggande. Det var närmast tänkt som en replik till Hadar Cars, men av tekniska skäl har det blivit ett anförande.

Jag skall fatta mig kort. Herr Cars menar att det inte kommer att bli några effekter på elpriset, men då kan han inte ha lyssnat till mitt inledningsanförande, där jag konstaterade att det inte är så. Den omständigheten att Vattenfall är prisledande när det gäller högspänd el innebär inte att Vattenfall är prisledande i övrigt. Inget företag, hur välkött det än är, kan klara förseningskostnader utan att ta ut dem någonstans. Detta är nödvändigt för att företaget skall få vara kvar på marknaden, och det är faktiskt meningen att OKG skall vara kvar. Det var den första kommentaren.

Den andra kommentaren gäller herr Cars tolkning av utskottets skrivning 1979. Han deltog inte själv i det arbetet. Utskottet, säger han, tog då olika ställning när det gällde Forsmark 3 resp. Oskarshamn 3. Han frågar hur det

Onsdagen den
17 december 1980

Ersättning för försenad idrifttagning av kärnreaktorer

kunde komma sig.

Med det vill han göra gällande att man därmed på något sätt erkänt att O 3 inte har rätt till ersättning. Men en något noggrannare läsning av utskottsbetänkandet än vad herr Cars hittills haft tid till måste ändå upplysa honom om att utskottet då tog ställning till förmån för ersättning till F 3 men sköt upp frågan om ersättning till O 3. Det gjorde man på de grunder som är redovisade i betänkandet, nämligen att man avtalsenligt var skyldig att betala ersättning och att saken var klar beträffande F 3, medan frågan om det av billighets- och rättviseskäl skulle utgå någon ersättning för O 3 fick bedömas senare. Det är alltså inte, som herr Cars vill göra gällande, något slags komplott från den socialdemokratiska sidan när man nu fullföljer den linje som är företrädd i ett par motioner – att här bör lämnas utrymme för förhandlingar.

Jag är glad att detta står i protokollet, för det minskar möjligheterna att justera i snabbprotokollet när det gäller tidigare inlägg.

Avslutningsvis vill jag understryka att man inte kan prata bort den här frågan genom att påstå att man har behandlat de sex reaktorerna lika. Alla som försöker sätta sig in i det hela konstaterar att samtliga sex har drabbats av förseningskostnader på grund av statliga åtgärder och att ersättning utgår till fem. Men den majoritet som här kommer att finnas, med en pålitlig liten kommunistgrupp i botten, kommer icke att erkänna fakta – och det är det som det är fråga om.

Anf. 100 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Herr Blom och herr Rosqvist har tagit upp frågan om stora ersättningsanspråk och sagt att vad som inträffat kommer att leda till stora fördyringar. Herr Wååg har slagit fast att vad frågan gäller från utskottsmajoritetens sida är förhandlingar – inte frågan om ersättning. Jag är tacksam för detta beriktigande som herr Wååg har gjort om vad utskottsmajoritetens förslag innebär.

Herr Rosqvist sade att mina inlägg innehöll en del som inte var helt korrekt. På en punkt ger jag honom fullständigt rätt. Herr Rosqvist är inte ledamot av näringsutskottet.

Anf. 101 LENNART BLOM (m):

Herr talman! Jag vill påpeka att här är det inte tal om beriktigande. Vad vi i själva verket nu resonerar om är hur man skall tolka utskottets betänkande, och därvidlag kan det inte finnas mer än en mening. Oavsett om belopp har nämnts eller inte så är det fråga om ett förutsättningslöst resonemang. Det är det som majoriteten i utskottet önskar.

Punkterna 1 och 2

Utskottets hemställan bifölles.

Punkt 3

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls med 312 röster mot 16 för motion 160 av Lars Werner m. fl.

Mom. 2

Reservationen av Johan Olsson m. fl. i motsvarande del bifölls med 179 röster mot 149 för utskottets hemställan.

Punkt 4

Utskottets hemställan bifölls.

9 § Föredrogs

Näringsutskottets betänkande

1980/81:24 om kapitaltäckningsregler för finansbolagen, m. m. (prop. 1980/81:36)

Utskottets hemställan bifölls.

10 § Ersättningar med anledning av Almöbrons ras

Föredrogs civilutskottets betänkande 1980/81:10 om ersättningar med anledning av Almöbrons ras (prop. 1980/81:25).

Anf. 102 LENNART NILSSON (s):

Herr talman! För snart ett år sedan påseglades och raserades Almöbron. Denna olycka fick katastrofala följder. Förutom de förluster i människoliv som uppstod stoppades den viktiga förbindelsen mellan Tjörn och Orust och fastlandet. På en kort stund förändrades tusentals människors levnadssituation genom denna katastrof.

För att något belysa omfattningen av broraset kan nämnas att över 12 000 fordon per dygn trafikerade bron. Raset ledde naturligtvis till stora svårigheter för människor och företag inom de berörda kommunerna. Arbetstiderna förlängdes genom avsevärda omvägar för de resande, den kommunala verksamheten fick en ökad belastning, serviceföretagen fick minskat underlag och kostnaderna för transporter ökade – för att nämna några exempel.

Det finns ännu inget facit för vad den här brokatastrofen fört med sig för människorna på Tjörn och Orust. Men efter broraset fick människorna i de berörda kommunerna förhoppningar om att regeringen och riksdagen på bästa sätt skulle lindra följdverkningarna av katastrofen. Sedan man sett regeringens och civilutskottets majoritetsförslag kan man bara konstatera att de förhoppningar som regeringen skapat platt faller till marken.

Vi har i det här landet en kommunikationsminister, som är pigg på att visa upp sig och som åker land och rike kring för att sprida PR kring sin egen

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Ersättningar med
anledning av
Almöbrons ras*

Onsdagen den
17 december 1980

*Ersättningar med
anledning av
Almöbrons ras*

person. Kommunikationsministern var vid flera tillfällen ute vid platsen för broraset. Han besökte kommunerna, och han ingöt förhoppningar hos kommunalfolk och andra människor. Tyvärr kan man nu bara konstatera att de uttalanden och de löften som Ulf Adelsohn spred – i varje fall uppfattade människorna det på det sättet – inte på något vis har infriats.

Låt mig för att belysa den upprördhet som finns bland människorna – inte minst i den borgerliga pressen – få citera Göteborgs-Posten för onsdagen den 26 november. I en ledarartikel belyser man Ulf Adelsohns handlande. Tidningen skriver:

”’Det här skall vi ordna.’ Se där den genomgående refrängen i de uttalanden kommunikationsminister Ulf Adelsohn (m) tid efter annan gjort om stöd till näringsliv och kommuner på Tjörn och Orust med anledning av Tjörnbroraset. Adelsohns utfästelser var emellertid – det visar sig nu med dramatisk tydlighet – inte alls underbyggda utan rena rama struntpratet.”

Tidningen fortsätter: ”I förlitan på att statsrådet Adelsohn var representativ för regeringen har en mängd företag som kommit i likviditetssvårigheter, som konsekvens av att Tjörnbron rasat, tagit ansenliga banklån.”

Vidare skrivs det i ledarartikeln:

”Det är oansvarigt av ett statsråd att med snackesalighet, ingående i någon slags allmänt hejig profilering, medverka till att svåra sociala problem skapas.”

Herr talman! Jag instämmer helt i de omdömen som denna borgerliga tidning gör. De flesta människor tycker väl att politiker bör stå för löften och uttalanden som man gör på olika sammankomster.

Det är naturligtvis så att de förslag som länsstyrelsen lämnat till regeringen och civilutskottet anses innefatta det minimala stödet för att undvika svåra följder i form av konkurser och arbetslöshet. Det stöd som länsstyrelsen förespråkade inom en ram på 49 milj. kr. överensstämmer med det förslag som vi socialdemokrater ställer oss bakom. När vi ställt förslaget har vi tagit hänsyn till möjligheterna att klara de egna transporterna – exempelvis genom firmabilar – och de övriga kostnader som företagen får med anledning av broraset. Dessutom har vi föreslagit pengar för att det skall kunna utgå sysselsättningsstöd till företag som drabbats av katastrofen. Vidare har vi föreslagit att stödet skall omfatta företag inom Stenungsund, allt i syfte att undvika arbetslöshet och ytterligare problem för människor och företag i regionen. Det förslag som civilutskottet lagt fram efter en motion av tre borgerliga ledamöter kan sammanfattas enligt följande: ”Vi vill som socialdemokraterna, men vi får inte för regeringen.” Det låter kanske bra att man har samma uppfattning som vi. Det är emellertid en ofantlig skillnad mellan detta och att därutöver också ta konsekvenserna av sin inställning genom att föreslå medel för att klara problemen. Det förslag som majoriteten i civilutskottet lagt fram räcker inte ens till för att klara de transportkostnader som företagen har. Om man är beredd att utvidga sitt stöd utan ytterligare medel, innebär det ännu större problem, eftersom en liten mängd pengar skall räcka till för fler saker.

Tyvärr är det så att partipiskan viner även i detta fall. Moderaten Siri

Hägemark erkänner enligt ett uttalande i Bohusläningen att hon hade väntat sig litet mer i regeringens förslag än 25 milj. kr. Hon fortsätter på följande sätt:

”– Detta betyder ändå inte att vi borgare har mindre medkänsla för de drabbade. Men vi lever i en ekonomisk verklighet, framhöll Siri Hägemark, som ändå menade att hon var glad över att hon tillsammans med Märta Fredrikson (c) och Kerstin Sandborg (fp) fick lov att lägga en motion med ytterligare fyra miljoner i stöd.

– Nu är det vår förhoppning att civilutskottet kommer fram till en lösning som ligger i linje med vad vi öbor anser att vi bör ha. Det är där frågan avgörs, poängterade Siri Hägemark.”

Det är naturligtvis inte så. Det är riksdagen som här och nu har att avgöra frågan om stöd till de drabbade kommunerna och företagen. Det finns möjligheter för den som hyser medkänsla med de drabbade att stödja de socialdemokratiska reservationerna i civilutskottet. Det är bara att bestämma sig för det. Ett beslut i enlighet härmed innebär att man ger ett stöd som är det minimum som krävs för att klara de problem som broraset har medfört.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna vid civilutskottets betänkande nr 10.

Anf. 103 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! Med anledning av Almöbrons ras gav regeringen den 8 maj i år länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län i uppdrag att skyndsamt utreda bl. a. arten av de ökade kostnader som uppkommit och som kan väntas uppkomma som en följd av broraset samt kostnadernas storlek. Länsstyrelsen redovisade sin utredning vid halvårsskiftet 1980.

I utredningen föreslås ett generellt transportstöd till näringsliv och kommuner inom en ram av 35 milj. kr., ett selektivt sysselsättningsstöd till särskilt drabbade företag inom en ram av 32 milj. kr. samt ersättning till kommunerna Tjörn, Orust och Stenungsund för redovisade merkostnader inom en ram av 14 milj. kr.

De olika stödformer som föreslås i länsstyrelsens utredning syftar till undvikande av drastiska minskningar i sysselsättningen eller i vissa fall av total nedläggning av vissa företag inom den hårt drabbade regionen.

Utskottets hemställan om ett reservationsanslag på tilläggsbudgeten till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 om 29 milj. kr. innebär en kraftig minskning av det stödbelopp som länsstyrelsen anser nödvändigt för att lindra de ekonomiska och sysselsättningsmässiga effekterna av broraset. Om utskottets förslag går igenom, kommer det att få mycket svåra konsekvenser när det gäller den ekonomiska situationen och sysselsättningen för området. Det kommer också att innebära att de berörda kommunerna kommer att få vidkännas en stor ekonomisk belastning. Kommunernas ökade kostnader har av länsstyrelsen beräknats till 14 milj. kr., och utskottets förslag innebär en kraftig prutning av detta belopp. Det kommer att resultera antingen i höjda kommunalskatter eller i försämrade kommunal service för invånarna.

Onsdagen den
17 december 1980

*Ersättningar med
anledning av
Almöbrons ras*

Något annat sätt för kommunerna att kompensera sig för sina kostnadsökningar finns inte.

Vpk kan inte acceptera att kommunerna drabbas på detta sätt. Vårt parti har den bestämda uppfattningen att det belopp som avses som stöd till kommunerna bör uppjusteras till den nivå som föreslås av länsstyrelsen. Vid fördelningen av medel bör den regeln tillämpas att i första hand kommunerna erhåller full kostnadstäckning, i andra hand näringslivet på öarna och i tredje hand näringslivet på fastlandet. Vi anser detta vara en rättvis fördelningsprincip med hänsyn till möjligheterna att på annat sätt vinna kompensation för de kostnader som följt av broraset.

Herr talman! Förslaget som utskottet har avgett innebär antingen att utskottet starkt har underskattat den svåra sysselsättningssituation som kommer att uppstå eller att man är medveten om den och helt accepterar den.

Det är beklagligt att också socialdemokraterna accepterar prutningen när det gäller stödet till kommunerna och därmed medverkar till att tvinga fram kommunalskattehöjningar eller försämrad kommunal service.

Herr talman! Jag yrkar bifall till vpk-motionen.

Anf. 104 LENNART NILSSON (s) replik:

Herr talman! Jag vill bara när det gäller socialdemokraternas acceptering av stödet till kommunerna nämna att bakgrunden är att det är kommunerna själva som accepterat en ram på 9 milj. kr.

Anf. 105 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Herr talman! Enligt den utredning som länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län tillsatt uppgår det akuta stödbehov som kommunerna har till 14 milj. kr. Utskottsförslaget och det socialdemokratiska förslaget, såsom det framkommer i reservationerna, innebär ett stöd med ett belopp på 9 milj. kr., och det kan bara betraktas som en kraftig prutning av det belopp som kommunerna behöver.

Anf. 106 LENNART NILSSON (s) replik:

Herr talman! När det gäller stödet till kommunerna finns det också en ventil som innebär att det kan utgå extra skatteutjämningsbidrag ifall kostnaderna skulle överstiga de 9 miljoner det är fråga om.

Anf. 107 KJELL MATTSSON (c):

Herr talman! Det som kammaren nu har att fatta beslut om är det stöd som skall utgå till kommuner och näringsliv. Innan jag går in på de förslag som civilutskottet har behandlat vill jag något redogöra för de hittills vidtagna åtgärderna med anledning av Almöbrons ras. Den frågan hade vi uppe till beslut i riksdagen tidigare under den här veckan, då vi anvisade medel till vägverkets kostnader.

Omedelbart efter raset vidtogs olika åtgärder från statens sida för att förbättra kommunikationerna för Orust och Tjörn med fastlandet. De tre

Onsdagen den
17 december 1980

*Ersättningar med
anledning av
Almöbrons ras*

drabbade kommunerna vidtog dessutom olika åtgärder för att minska konsekvenserna av olyckan.

Arbetet med att ersätta den raserade bron med en ny bro startade genast. Bron skall, som vi vet, vara färdig senast den 20 december 1981.

Jag tycker att det är angeläget att säga att staten, kommunerna, näringslivet och enskilda personer i området har gjort stora insatser och uppoffringar för att i möjligaste mån mildra de olägenheter som onekligen uppstått och uppstår när en så viktig och betydelsefull trafik- och transportled som Almöbron slås ut.

Staten har också till alla delar uppfyllt sina utfästelser. Jag tänker då närmast på att staten fattat beslut som innebär att en ny bro snabbt skall stå klar samt att staten medverkat till att färjetrafik kommit i gång mellan Tjörn och fastlandet och till att färjetrafiken mellan Orust och fastlandet utökats. Dessutom har det satts in extra personbåtstrafik för att mildra de trafiksvårigheter som uppstått.

Jag vill alltså till skillnad från Lennart Nilsson – som sade ungefär att förhoppningarna inte på något sätt infriats och som genom att citera Göteborgs-Postens ledare ställde sig bakom uttalandet att det var struntprat det som sagts från vissa statsråds sida – konstatera att vägverket i Göteborgs och Bohus län och statens vägverk centralt har fått beröm upprepade gånger för att de handlat snabbt och mycket snabbt tagit fram de handlingar som behövs för att man över huvud taget skall komma i gång med byggandet av en ny bro. Och det är naturligtvis den absolut viktigaste åtgärden.

Därför tycker jag att Lennart Nilsson gör fel när han säger att staten har svikit gjorda utfästelser.

Som jag sade inledningsvis kvarstår nu för riksdagen att ta ställning till frågan om de ersättningar som skall utgå till kommuner och näringsliv. Det har gjorts en utredning av länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län. I en första omgång räknade man fram ersättningsbeloppen, och sedan gjordes en revidering. Jag tror att de metoder som länsstyrelsens utredning använde kan vara den principiella utgångspunkten vid utformningen av reglerna för hur man skall fördela det stöd som riksdagen kommer att bevilja anslag till.

Som framgår av civilutskottets betänkande har utskottsmajoriteten tillstyrkt att anslaget – i enlighet med motion 155 av moderater, centerpartister och folkpartister – räknas upp med 4 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag. Vi förordar alltså ett anslag på 29 milj. kr., varav 9 milj. kr. i stöd till Orusts, Stenungsunds och Tjörns kommuner.

Eftersom det har tagits upp i debatten vill jag säga att länsstyrelsen hade räknat fram ett ersättningsbelopp på 14 milj. kr. Den beräkning som regeringen har utfört visar emellertid att 9 milj. kr. skulle vara ett rimligt anslag till kommunerna. Det har också accepterats av kommunerna. Det föreligger egentligen inte heller några motionsyrkanden. Vpk-motionen är nämligen utformad så att man yrkar att ersättningen skall vara av ungefär den storlek som länsstyrelsen har föreslagit. Det har medfört att vi i utskottet har varit helt ense om att stödet till kommunerna skall utgå i enlighet med vad som föreslås i propositionen, dvs. 9 milj. kr.

Onsdagen den
17 december 1980

*Ersättningar med
anledning av
Almöbrons ras*

Vad vi däremot inte är ense om är hur stora belopp som skall utgå i transportstöd och i selektivt stöd till vissa hårt drabbade företag. Utskottsmajoriteten vill anslå 20 milj. kr. och reservanterna 40 milj. kr.

Det kan förefalla vara en stor skillnad, men jag vill beträffande transportstödet konstatera att det finns goda skäl att räkna med att ett stöd av den storleksordning som utskottsmajoriteten föreslår är tillräckligt. Jag vill också erinra om att transportrådet föreslagit ett transportstöd av samma omfattning som det utskottsmajoriteten förordar. Dessutom uttalar utskottet i enighet att ersättning bör utgå såväl för köpta transporttjänster som för egentransporter. Även det överensstämmer med vad transportrådet har förordat.

Vi har även i enighet kunnat slå fast vissa principer om transportstödet utformning. Särskilt vill jag betona vikten av att man får en smidig och snabb handläggning av ärendena och att berörda myndigheter snabbt kommer överens om principerna för stödet. Jag har också god förhoppning om att så kommer att ske. Jag vet att arbete redan pågår om stödets slutliga utformning. Beträffande transportstödet kan jag således sammanfattningsvis säga att den av utskottsmajoriteten förordade ersättningsnivån, ca 20 milj. kr., bör vara tillräcklig för att i stor utsträckning kompensera transportföretagares m. fl. merkostnader med anledning av broraset. Därför kan utskottsmajoriteten inte tillstyrka förslaget i socialdemokraternas motion om ytterligare medel till transportstöd.

När det sedan gäller det selektiva stödet till vissa företag har utskottsmajoriteten stannat för att sådant stöd skall kunna ges särskilt hårt drabbade företag i kommunerna. Det bör alltså finnas möjlighet att inom ramen för det av utskottet förordade anslaget även ge sådant stöd. Jag vill liksom utskottet och kommunministern erinra om att det finns möjlighet att inom ramen för ordinarie arbetsmarknadspolitiska och industripolitiska bedömningar överväga stödåtgärder.

Herr talman! Jag vill med detta yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Anf. 108 LENNART NILSSON (s) replik:

Herr talman! Kjell Mattsson sade att förhoppningarna inte har svikits. Jag har inte anklagat de olika organ som på ett väldigt fint och snabbt sätt medverkat till att klara följderna av broraset när det gällt passagerartrafik, färjetrafik osv. Vad det handlar om är att en ledande företrädare för regeringen, nämligen kommunikationsministern, vid flera tillfällen varit nere i Bohuslän och i svar på frågor bibringat människorna den uppfattningen att de skulle kunna köra vidare som om ingenting hade hänt och att de skulle få stöd. Det är bara att konstatera faktum att det här om snacksaligheten, som stod i den här ledarartikeln, i detta fall stämde på en ledande företrädare för regeringen.

Om Kjell Mattsson har tänkt gå in i en affär och handla och upptäcker att han inte har några pengar, så blir det inget köp. Om man överför detta på företagen, så innebär det att de företagare som kommit i svårigheter måste

låna i bank, och kan de inte få den minimisumma som behövs blir det naturligtvis väldigt mycket trassel och stora problem för de berörda.

Jag har inte hört att Kjell Mattsson haft några invändningar emot det här förslaget, som länsstyrelsen fört fram tidigare. Kjell Mattsson sitter ju bl. a. i länsstyrelsen, och enligt vad jag hört har Kjell Mattsson inte haft någon annan uppfattning än länsstyrelsen när det gäller uträkningen av stödet. Man har kommit fram till att minimum är 49 miljoner för att klara de problem som uppstår.

Utskottsmajoritetens förslag innebär alltså att det inte finns några pengar för sysselsättningsstöd till företagen i Stenungsunds kommun med den ram som utskottsmajoriteten föreslagit. Därför får jag hoppas att en hel del borgerliga företrädare, som har anknytning till de här orterna, tar sitt förnuft till fånga och stöttar de socialdemokratiska reservationerna.

Anf. 109 KJELL MATTSSON (c) replik:

Herr talman! Till skillnad från Lennart Nilsson har jag inte brytt mig om vad olika personer varit ute och pratat om, utan jag har utgått från vilka rent praktiska insatser de statliga organen – och det är dem som en regering ytterst har att tillgå – har gjort. Jag har då konstaterat att man gjort allt som varit möjligt att göra för att snabbt se till att de trafikmässiga svårigheter som uppstod kunde övervinnas genom att man fick till stånd färje- och personbåtstrafik och att man mycket snabbt har kommit i gång med brobygget.

Den utredning som länsstyrelsen gjorde har ju spökat mycket. Jag vill konstatera att man i länsstyrelsens utredning först kom fram till en summa på 81 milj. kr. Men när regeringen sedan föreslog att de 14 miljoner, som enligt utredningens förslag skulle gå till kommunerna, skulle reduceras till 9 miljoner var det ingen som opponerade sig, utan man godtar att 9 miljoner är den rätta summan här. Länsstyrelsen har sedan själv räknat om den biten och kommit fram till att de 81 miljonerna skulle kunna dras ner till 49 miljoner – dvs. att med avdrag för de 9 miljoner som går till kommunerna återstod 40 miljoner, vilket är det yrkande som socialdemokraterna ställt sig bakom.

Det pågick alltså en diskussion mellan länsstyrelsens utredare och transportrådet, där man trätte om hur lång väntetiden är i verkligheten. Man har också räknat på olika områden. Från majoritetens sida delar vi den uppfattning som förs fram i regeringens proposition – att det behövs 25 milj. kr. totalt. Men eftersom vi gjort vissa ökningarna har vi tyckt att det varit riktigt att lägga till några miljoner, och vi har kommit fram till att ett påslag med 4 miljoner är en väl avvägd summa.

Frågan om huruvida jag har varit inblandad när det gäller de 81 miljonerna och de 41 miljonerna tycker jag att jag klarat ut i pressen. Det här är alltså ett uppdrag som länsstyrelsen såsom tjänstemannaorgan har haft för regeringens räkning och expedierat dit. Detta har vårt läns förtroendemannastyrelse aldrig befattat sig med utan bara haft som rapportärende. Jag tycker att Lennart Nilsson skulle kunna acceptera att det faktiskt förhåller sig på det sättet.

Anf. 110 LENNART NILSSON (s) replik:

Herr talman! På en punkt är jag överens med Kjell Mattsson. Han sade att han inte lyssnar på representanter som åker omkring och pratar. Vi kan alltså vara överens om att man i fortsättningen inte skall ta på allvar vad kommunikationsministern åker runt och pratar om.

När det gäller de pengar som spökar är det bara att konstatera att de organ som har haft att utreda olyckan och gjort mätningar och bedömningar av ersättningens storlek har kommit fram till att beloppet 49 milj. kr. är ett minimum för att klara de värsta svårigheterna, för att behålla arbetskraften, undvika konkurser osv. Det kom också fram under utskottsutfrågningen med deltagande av representanter från länsstyrelsen, transportrådet, handelskammaren samt representanter för kommunen och näringslivet på Tjörn.

Anf. 111 KJELL MATTSSON (c) replik:

Herr talman! Lennart Nilsson fäste sig tydligen bara vid vad kommunikationsministern hade sagt och tyckte det var bra av Göteborgs-Posten att häckla honom. Däremot brydde sig Lennart Nilsson inte om att se efter om de åtgärder som man skulle ha kunnat förvänta från kommunikationsdepartementet överensstämde med vad ministern hade sagt.

I mitt anförande talade jag om att man hade vidtagit alla tänkbara åtgärder och faktiskt hade fått beröm för en mycket snabb hantering. Stora pengar har också satsats.

Det finns skilda underlag för att räkna fram ersättningsbeloppets storlek. Jag kan bara konstatera att det finns delade meningar om hur man räknar fram restid m. m. Naturligtvis finns det sådant som man inte ens har räknat med. Man utgår från att kommunikationerna till Tjörn alltid har fungerat perfekt. Men den som har åkt bil i området vet att det uppstod köer även på den tid då Almöbron fanns.

Tredje vice talmannen anmälde att Lennart Nilsson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 112 SIRI HÄGGMARK (m):

Herr talman! Civilutskottets ordförande har på ett utmärkt sätt redogjort för omständigheterna kring broraset och de vidtagna åtgärderna. Därför skall jag inte närmare gå in på den saken.

Det har nu snart förflutit ett år sedan Almöbron påseglades och raserades. Situationen för oss i denna region – Tjörn, Orust och Stenungsund – förändrades på ett dramatiskt sätt natten den 18 januari i år. För de anhöriga till brokatastrofens offer blir ingenting som förut, dem kan vi inte hjälpa.

Livet går dock vidare, om än under pressade förhållanden. En tröst är att vi i dag kan se den nya brons pyloner resa sig högt över omgivningen, och nästa år vid denna tid skall vi återigen ha en fast broförbindelse.

Det gäller att fram till den tidpunkten lindra de skadeverkningar som raset förorsakade för kommunerna, näringslivet och enskilda personer. För den här regionen är det ju livsviktigt att näringslivet fungerar tills den nya bron

står färdig.

Vi tre, som motionerat om ett stöd med 4 milj. kr. utöver de i propositionen anvisade 25 miljonerna, vilket vi, enligt Lennart Nilsson, trots hot och med partipiskan vinande över oss ändå gjorde, skrev motionen därför att vi befarade att många inte skulle klara sin verksamhet under denna tid. Vi bor ju i området och känner väl till förhållandena.

I propositionen ingick inte något stöd till företagens transporter med egna bilar. Inte heller fanns det något selektivt stöd anvisat till de företag som har drabbats särskilt hårt. Vi ansåg det nödvändigt att även dessa fick hjälp.

Vi har i vår motion inte fastställt några ramar, utan vi har funnit det angeläget att ge regeringen till känna att den vid den slutliga utformningen av stödet även bör disponera medel till dessa ändamål. Utskottet har anfört detsamma.

Det är vår förhoppning att de 20 miljoner som utskottet föreslagit skall utgå till näringslivet kommer att minska konsekvenserna av olyckan och lindra svårigheterna.

Det har talats mycket här om att vi motionärer tycker som socialdemokraterna men att vi inte får visa det. Vi har faktiskt bedömt att 20 miljoner i det här läget ändå är ett gott stöd. Sedan får framtiden utvisa hur det fungerar. Kommunministern har ju i sin proposition anfört det som civilutskottets ordförande också framhöll, nämligen att skulle det uppkomma allvarliga problem ur sysselsättningssynpunkt, bör behovet av åtgärder övervägas inom ramen för ordinarie arbetsmarknads- och industripolitiska bedömningar.

Herr talman! Vår motion har i sin helhet fått en mycket positiv behandling i utskottet, varför jag yrkar bifall till civilutskottets hemställan i betänkandet 1980/81:10.

Anf. 113 LENNART NILSSON (s) replik:

Herr talman! Det är bara att konstatera att Siri Häggmark och de andra motionärerna tycker som vi socialdemokrater men att de inte tar konsekvenserna och föreslår mer pengar. Man tror väl egentligen inte på vad man själv skriver, att man vill utöka stödet med 4 milj. kr. för att kunna klara egetransporter, för att kunna klara ett selektivt stöd och dessutom att det selektiva stödet skall utgå även till företag i Stenungsund.

I stället för att gå olika omvägar och hålla på och bolla fram och tillbaka med de här sakerna vore det naturligt att motionärerna nu anslöt sig till vårt förslag. Vi föreslår ju en ram som medger bistånd till företag och kommuner. Det viktiga här i dag är att det finns pengar till förfogande för att klara problemen.

Anf. 114 SIRI HÄGGMARK (m) replik:

Herr talman! Lennart Nilsson läser tidningar, och det gör även jag. Jag läser faktiskt ibland tidningar med en viss skepsis. Är man journalist, måste man så att säga ha en viss snärt på det hela, och det är alldeles självklart att det här speciella fallet med oss tre borgerliga motionärer var extra

Onsdagen den
17 december 1980

*Ersättningar med
anledning av
Almöbrons ras*

intressant.

Jag vill ändå säga att i det här läget är 20 milj. kr. pengar. Eftersom jag bor på ön och känner de människor som lever och verkar där, vet jag att det trots alla svårigheter och trots alla här uppräknade bedrägligheter finns en sedan generationer nedärvd förmåga att klara sig. Jag tror faktiskt att det är många som tycker att 20 miljoner i stöd ändå kan klara av det värsta.

Anf. 115 KARL-ERIK SVARTBERG (s):

Herr talman! Vi har en tid vant oss vid att få dåliga propositioner från regeringen. Den nu behandlade propositionen är så dålig att alla talare före mig har varit överens om att den måste bättras på. Både utskottets majoritet och reservanterna är alltså helt ense på den punkten.

Om regeringens förslag hade gått igenom, hade det inneburit omedelbar nedläggning av företag på Tjörn. Kronofogdemyndigheten har avgörandet i sin hand när det gäller en del företag som är restförda för skatter och sociala avgifter. Men kronofogdemyndigheten avvaktar alltså beslutet här i dag.

Lennart Nilsson har på ett bra sätt redovisat vår kritik mot regeringens förslag. Jag kan ansluta mig till den. Utskottets majoritet har rättat till en del av regeringens missar men får ändå inte med det väsentliga, nämligen att det kostar pengar.

Siri Häggmark och jag mötte för 14 dagar sedan på Tjörn företrädare för länsstyrelsen, handelskammaren, näringslivet samt kommunen. Vi fick då ganska klara besked av landshövdingen och representanter för handelskammaren om att länsstyrelsens utredning och krav på 81 milj. kr. egentligen är det rimliga alternativet. Redan den summan är nämligen prutad. När man går in och granskar transportrådets bedömning av de beräknade förseningar etc. som finns i länsstyrelsens utredning, finner man att länsstyrelsens beräkningar stämmer men inte transportrådets.

Som ett litet inpass i denna debatt vill jag nämna att jag i dag sökte en person på Tjörn för att kontrollera en uppgift. Det tog ett par timmar innan jag fick tag på honom, trots att jag visste att han var på hemväg. När jag nådde honom fick jag beskedet: "Det blåser litet i dag, förstår du. Då kan vi bara köra med två färjor." Det var således en mer än timslång kö till färjelägena. Sådan är verkligheten för människorna på Tjörn.

Vi fick vid mötet också klart besked om att det socialdemokratiska alternativet på 49 milj. kr., dvs. detsamma som länsstyrelsens nya, hårdprutade alternativ, egentligen är för litet. Men det ger ändå vissa möjligheter att klara företagen och jobben. Både regeringens förslag på 25 milj. kr. och trepartimotionens förslag på 29 milj. kr. innebär att företag får läggas ned och att man till bekymren i övrigt på grund av broraset får lägga rädslan för arbetslöshet.

Kjell Mattsson och Siri Häggmark hänvisar till att man har gjort en väl avvägd bedömning. Men det är inte riktigt på det sättet. Jag var med vid de långa och många resonemang vi hade om att förbättra regeringsförslaget. Och jag vet att bedömningen beror på att ni inte fick gå högre än de fyra miljonerna.

Direkt till Siri Häggmark vill jag återge det som en företagare vid mötet sade till henne. Jag är säker på att hon mycket väl minns uttalandet: "Du har givit oss sprutor i 25 år. Nu är det andra injektioner vi behöver."

De injektioner som behövs är alltså det som finns i s-motionen, nämligen stöd till egetransporterna, till sysselsättningen och även till företag i Stenungsund. Men det viktigaste är pengar som täcker allt detta.

Vi har blivit beskyllda för att driva partitaktik. Vi har också blivit beskyllda för att lägga överbud. Detta är inget överbud. Det är ett bud i underkant, men det ger ändå vissa möjligheter. Vi vet att samhällets ekonomi är bekymmersam i dag, men vi menar att det inte skall vara tjörnborna som skall bära en större del av ansvaret för samhällsekonomin än övriga svenskar. Därför tycker vi att de skall ha ett rimligt stöd.

Sedan vill jag, herr talman, bara passa på att något kommentera ett yttrande av Kjell Mattsson. Vi riksdagsledamöter har ju inte så många tillfällen att lyssna på lokalradion. Men jag råkade en dag av en händelse få höra en intervju som Radio Göteborg gjorde med Kjell Mattsson efter det att utskottet hade gjort sitt ställningstagande. Och där kom en liten passus som löd ungefär så här: De företag som hade en sund ekonomi när broraset inträffade bör klara sig med det stöd vi föreslår.

Jag hoppas nu att Kjell Mattsson inte använder det här resonemanget om sund ekonomi när broraset inträffade som någon sorts försvar om det skulle visa sig att er låga ram – efter att ha lyssnat på Siri Häggmark förstår jag att det är den som kommer att gå igenom här och bli riksdagens beslut – för stöd innebär att företag får lägga ner. Där vill jag helt och hållet instämma med Siri Häggmark. Företagarna på Tjörn är optimistiska och vill vara det i framtiden också. De jobbar, och vi tyckte vi skulle stödja dem så att de skulle klara sig ur de här problemen. Det gäller både företagens ägare och företagens anställda.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till de socialdemokratiska reservationerna.

Anf. 116 SIRI HÄGGMARK (m) replik:

Herr talman! Jag har inte bara givit sprutor i 25 år. Jag tror att jag på ett ganska sällsynt sätt har kommit att lära känna människorna som bor här. Vi som väckte motionen kom fram till 20 milj. kr. vid vår bedömning. Ännu har inte pengarna utbetalats. Vi har möjlighet att återkomma, så i det läget är jag trots allt ganska optimistisk beträffande utskottets förslag.

När en olycka av den här arten inträffar – det är ju en osannolik olycka – kommer känslorna i både svallning och dallring. Jag tror att vi liksom människorna i den här regionen skall hålla oss på jorden och inte alltför mycket överdriva problemen. Låt oss se vad vi nu kan göra, och låt oss se framtiden an.

Anf. 117 KARL-ERIK SVARTBERG (s) replik:

Herr talman! Jag vill gärna fortsätta att vara optimist. Jag är bara rädd för att Siri Häggmark överbetonar sin optimism. Jag tror nämligen på de

redovisningar som är gjorda såväl av länsstyrelsen och kommunen som av näringslivet. Jag tror därför att det blir svårigheter för dem. Jag hoppas naturligtvis, liksom Siri Häggmark, att de skall klara sig. Men de behöver alldeles säkert det minimalistöd som vi socialdemokrater har föreslagit.

Anf. 118 KERSTIN SANDBORG (fp):

Herr talman! Jag har lärt mig under den här hösten att man inte brukar gå upp i debatten och säga någonting, när man fått alla krav tillgodosedda – det är efter vad jag förstår inte vanligt. Nu har jag inte någon särskilt stor ambition att vara vanlig, utan jag har större ambition att få vara mig själv, så därför vågar jag ta ett par minuter av kammarens tid i anspråk i alla fall.

Först och främst skulle jag vilja understryka att det finns all anledning att ge en eloge till de människor och myndigheter som har varit inblandade i den här frågan. Det har varit och är en väldig påfrestning på området, och det görs stora insatser.

Det andra jag skulle vilja säga är att jag har aktualiserat en fråga som jag avser att komma tillbaka till, och det är definitionen av uttrycket katastrof. Det har nämligen varit litet problematiskt med detta. När en bro rasar anses det inte vara en katastrof i betydelsen naturkatastrof – det är det naturligtvis inte heller fråga om – men för de människor som detta drabbar och som kanske jämför det med vad som hände utanför Göteborg när jorden började röra på sig, är det nog litet svårt att förstå vari skillnaden ligger. Jag tror att det finns anledning att se närmare på frågan hur man skall definiera ordet katastrof i fortsättningen.

Anf. 119 MÄRTA FREDRIKSON (c):

Herr talman! Jag vill först instämma i Kjell Mattssons redovisning av utskottets bedömning och även i det som Siri Häggmark tidigare har sagt.

Visst var broraset en katastrof. Det medförde tragik. Det medförde ekonomiska påfrestningar för enskilda, företag, näringsliv och kommuner i hela regionen – Orust, Tjörn och Stenungsund. Katastrofen då var nästan bedövande. Den medförde också trafikproblem, vilka vi som bor ute på öarna starkt känner av.

Så långt det rimligen var möjligt gjordes omedelbara insatser. Nya och förstärkta båt- och färjetrafikmöjligheter öppnades för oss. Det går helt naturligt inte att räkna med att förstärkningarna kan ersätta bron. Man kan inte ersätta den bro som bara försvann ur trafiken med andra trafikmedel. Det har alla människor i området fått känna av, inte minst de ca 1 500 personer som dagligen pendlar från Tjörn och de drygt 800 från Orust som skall söderut till sina arbeten varje dag. Vi skall självfallet med glädje välkomna en återuppbyggd Almöbro, som väntas bli klar om ganska precis ett år.

Regeringens hittills vidtagna åtgärder har ingalunda som nyss påstods fallit platt till marken. Det kan vi som bor där ute helt klart säga. Åtgärderna har hjälpt oss mycket. Arbete och pengar har satsats för att så långt som möjligt

klara trafiken i väntan på återuppbyggnaden av bron. I utskottsbetänkandet nämns summan 213 miljoner.

Det vi nu skall besluta om är stödet till kommuner och näringsliv. Jag delar propositionens bedömning när det gäller anslaget med 16 milj. kr. I en trepartimotion har vi, eftersom vi ansett det angeläget bl. a. att transporter med firmabilar kan omfattas av stödet, enats om att föreslå en ökning med 4 miljoner, vilket utskottsmajoriteten har ställt sig bakom. Jag vill tillägga att vi faktiskt har tänkt själva när vi har skrivit motionen.

1954 fattades beslut om byggande av Tjörnleden. Samtidigt beslutades att också Stenungsundsbron skulle byggas. 1960 kunde Tjörnleden tas i bruk. Utvecklingen visade snabbt att även beslutet om Svanesundsbron behövde förverkligas. Vägverket framräknade för mycket länge sedan prognoser när det gäller Svanesundsbron. Vägverket gjorde likaså för många år sedan en trafikutredning, i vilken den prognostiserade trafiken betraktades som skrämmande i förhållande till trafikledernas kapacitet. Exempelvis fick Orust kommun en uppmaning att begränsa bebyggelsen på grund av att vägnätet ej klarade trafikbelastningen. Framkomligheten var tidvis oacceptabel.

Representanter för kommuner och näringsliv har därför på olika sätt och vid ett flertal tillfällen framfört våra önskemål och pekat på behovet av att beslutet från 1954 om bro vid Svanesund förverkligas. Kraven har varit ihållande. 1974, exempelvis, alltså 20 år efter brobeslutet, höll vi – alla ute på Orust, oberoende av partifärg – fortfarande på med att framföra våra krav på att brobyggandet skulle sättas i gång.

Nu äntligen finns bron med i planen. Det blir byggstart 1988.

Jag anser det i dag vara rätt att även referera till påtryckningarna under dessa många år. Trots en socialdemokratisk majoritetsregering, trots socialdemokrater i beslutande instanser och trots ekonomisk tillväxt i landet hände det ingenting under alla dessa år. Om vi tidigare hade vunnit gehör för ett förverkligande av bron, kunde vi i dag ha besparats många bekymmer och stora kostnader i olika sammanhang.

När Almöbron blir färdig har vi trots allt kvar den trängda trafiksituation som fanns redan före raset. Därför är det angeläget att vårt behov av Svanesundsbron inte glöms bort. Vi på Orust, och f. ö. människorna inom ett ännu större område, är beroende av Tjörnleden och av att bron där blir färdigställd. Vi är beroende av denna bro tills Tjörnleden kan avlastas med hjälp av en Svanesundsbro.

Herr talman! Jag vill yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 120 KARL-ERIK SVARTBERG (s):

Herr talman! Jag vill bara säga till Märta Fredrikson att vi i dag diskuterar Almöbron och konsekvenserna av brons ras. Svanesundsbron skall vi gärna diskutera vid ett annat tillfälle.

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

*Ersättningar med
anledning av
Almöbrons ras*

Onsdagen den
17 december 1980

*Ersättningar med
anledning av
Almöbrons ras*

Anf. 121 MÄRTA FREDRIKSON (c):

Herr talman! Jag ville framhålla nödvändigheten av att vi inte glömmer vårt behov av Svanesundsbron.

Mom. 1 (stöd till kommunerna)

Utskottets hemställan bifölls med 310 röster mot 16 för motion 159 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 2

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 3 (ram för transportstöd)

Utskottets hemställan bifölls med 164 röster mot 162 för reservation 1 av Per Bergman m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 4 (selektivt stöd)

Utskottets hemställan bifölls med 164 röster mot 162 för reservation 2 av Per Bergman m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 5

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering bifölls.

Mom. 6 (fördelningsprinciperna för stödet)

Utskottets hemställan bifölls med 310 röster mot 16 för motion 159 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 7 (anslag)

Utskottets hemställan bifölls med 310 röster mot 16 för motion 159 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del. 1 ledamot avstod från att rösta.

11 § Föredrogs

Justitieutskottets betänkande

1980/81:15 om bötesstraffen (prop. 1980/81:38)

Utrikesutskottets betänkande

1980/81:15 om tilläggsbudget I (prop. 1980/81:25)

Vad utskotten hemställt bifölls.

12 § Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

13 § Anmäldes och bordlades

Propositionerna

1980/81:77 om godkännande av europeisk ramkonvention om samarbete

över riksgränser mellan lokala och regionala samhällsorgan
1980/81:78 om informationsutbytet mellan myndigheter som bekämpar
organiserad och ekonomisk kriminalitet

Nr 53

Onsdagen den
17 december 1980

14 § Anmäldes och bordlades
Civilutskottets betänkande

1980/81:11 med anledning av återförvisning av ärenden om besparingar i
statsverksamheten, m. m. (CU 1980/81:5) och om åtgärder för att öka
bostadsbyggandet, m. m. (CU 1980/81:6)

*Omflyttning på
föredragningslistan*

*Anmälan av inter-
pellation*

15 § Omflyttning på föredragningslistan

Anf. 122 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att på morgondagens föredragningslista uppföres
dels skatteutskottets betänkande 16, finansutskottets betänkande 15 och
utbildningsutskottets betänkande 15 i nu angiven ordning främst bland två
gångar bordlagda ärenden,

dels närmast därefter civilutskottets i dag en gång bordlagda betänkande
11,

dels socialförsäkringsutskottets betänkande 17 efter trafikutskottets
betänkande 9,

dels ock jordbruksutskottets betänkande 13 närmast efter utbildningsut-
skottets betänkande 11.

16 § Anmälan av interpellation

Anmäldes och bordlades följande interpellation som ingivits till kammar-
kansliet

den 16 december

1980/81:71 av *Olle Grahn* (fp) till bostadsministern om byggnadsnormer för
utformningen av skorstenar m. m.:

I ett pressmeddelande från industridepartementet, daterat den 11 decem-
ber 1980, meddelas att ett lagförslag om utförande av eldningsanläggningar
för fast bränsle skickats på remiss till lagrådet. Lagförslaget innebär att
nyttillkommande eldningsanläggningar, i vilka årligen förbrukas minst 50 000
MWh bränsle (5 000 m³ olja), skall utföras så att de kan eldas med fasta
bränslen. Motsvarande villkor skall gälla för mindre pannor, om de skall ingå
i ett system med denna bränsleförbrukning.

För att stimulera användningen av inhemska bränslen föreslås att den som
vill bygga en panna av angiven storlek skall samråda med en energimyndighet
innan bränslevalt görs. Myndigheten skall verka för att inhemska bränslen

Onsdagen den
17 december 1980

Anmälan av interpellation

används i första hand.

Beträffande mindre pannor, t. ex. villapannor och pannor i flerfamiljshus, föreslås att de i fortsättningen skall utföras så att de utan omfattande ombyggnad skall kunna eldas med inhemska fasta bränslen.

Förslaget är intressant och väntat, och utvecklingen i landet har i viss mån hunnit före lagstiftarna.

Sedan ett par år har industrin utvecklat och introducerat på marknaden nya panntyper och fastbränsleanläggningar som också vunnit allmänhetens stora intresse.

Många kommunala byggnadsnämnder har också godkänt och uppmuntrat till installation av fastbränsleanläggningar av olika typer.

Stora delar av landets bostadsproduktion under 1950- och 1960-talen samt i början av 1970-talet utrustades med separata eldningsanläggningar, i de flesta fall oljeeldade, som avger visserligen osynliga men väl så farliga utsläpp över både äldre och nybyggda bostadsområden.

Samtidigt har på den svenska marknaden introducerats luftbehandlingsanläggningar, ofta med värmeåtervinning, som genom sin konstruktion av koncentrerat luftintag vid olika väderlekstyper skapat särskilda problem.

Med anledning av det lagförslag som nu sänts på lagrådsremiss och med anledning av ovan relaterade problem med utsläpp från eldningsanläggningar anholder jag om kammarens tillstånd att till bostadsministern få ställa följande frågor:

1. Kommer bostadsdepartementet/planverket att förordna om nya bestämmelser för byggnads utformning beträffande skorstenslängd o. d.?
2. Har bostadsdepartementet/planverket för avsikt att utfärda särskilda bestämmelser för friskluftsintagens placering i byggnader?

17 § Kammaren åtskildes kl. 18.23.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert

Förteckning över talare

1980/81:53

(Siffrorna avser sida i protokollet)

Onsdagen den 17 december

Tredje vice talmannen 137
Adelsohn, Ulf, kommunikationsminister 26, 30, 33, 41, 45, 46, 47
Andrén, Margareta (fp) 78
Annerstedt, Ylva (fp) 100
Bergman, Per (s) 104
Blom, Lennart (m) 111, 115, 121, 122
Bohlin, Görel (m) 82
Cars, Hadar (fp) 108, 113, 117, 118, 122
Chrisopoulos, Alexander (vpk) 125, 126
Claeson, Tore (vpk) 104
Clarkson, Rolf (m) 14, 23, 25, 41, 44, 61, 62
Dahlén, Bertil (fp) 94, 96
Eliasson, Stina (c) 86
Eriksson, Karl Erik, tredje vice talman (fp) 74, 76
Franzén, Tommy (vpk) 8, 22, 24, 29, 32, 51, 53, 55, 76
Fredrikson, Märta (c) 134, 136
Fridolfsson, Filip (m) 68, 70, 71
Grönhagen, Nils-Olof (s) 77
Gustafsson, Torsten (c) 67
Hambraeus, Birgitta (c) 109, 114
Hjorth, Nils (s) 35, 43, 45, 50, 52, 96
Håkansson, Margot (fp) 87, 102, 103
Hägelmark, Eric (fp) 91
Häggmark, Siri (m) 130, 131, 133
Jonasson, Bertil (c) 54, 56
Jonsson, Göte (m) 92
Karlsson, Helge (s) 101, 102
Lindkvist, Oskar (s) 56, 61, 65, 66, 70, 71
Mattsson, Kjell (c) 126, 129, 130
Nilsson, Barbro (m) 89
Nilsson, Lennart (s) 123, 126, 128, 130, 131
Nilsson, Tore (m) 96, 99
Nygren, Arne (s) 84, 98, 99
Ollén, Joakim (m) 119
Petersson, Esse (fp) 104
Rejdnell, Eric (fp) 62, 65, 66
Rosqvist, Birger (s) 116, 118, 119
Sandborg, Kerstin (fp) 134
Segerström, Ingrid (s) 71
Sellgren, Rolf (fp) 47, 52, 53
Svartberg, Karl-Erik (s) 132, 133, 135
Söderqvist, Oswald (vpk) 111, 114

1980/81:53

Wååg, Nils Erik (s) 121

Zachrisson, Bertil (s) 3, 21, 24, 28, 32, 47

Åkerfeldt, Sven Eric (c) 104