Trafikutskottets betänkande

1980/81:8

om Bromma och Arlanda flygplatser m. m. (prop. 1980/81:30)

Propositionen

I proposition 1980/81:30 föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) riksdagen att

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

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

Regeringen har med viss förlängd övergångstid fastställt koncessionsnämndens beslut att trafiken med Linjeflygs Fokker F-28 skall upphöra på Bromma.

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

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

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

Under den allmänna motionstiden 1980 framlagda motioner

I motion 1979/80:1351 av Olof Palme m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna att riksdagen bör föreläggas förslag till avveckling av den inrikes linjeflygtrafiken vid Bromma flygplats.

I motion 1979/80:1737 av Oskar Lindkvist m. fl. (s, c, fp) yrkas att

riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den bör vidta åtgärder som leder till att Fokkerplanen F 28 överflyttas från Bromma till Arlanda flygplats.

I motion 1979/80:1745 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna att flygverksamheten på Bromma bör avvecklas samt anhåller att regeringen återkommer till riksdagen med förslag härom under innevarande budgetår.

I motion 1979/80:1873 av Margaretha af Ugglas m. fl. (m) yrkas att riksdagen uttalar att Bromma flygplats skall bevaras.

Motioner med anledning av propositionen

I motion 1980/81:113 av Olof Palme m. fl. (partimotion, s) yrkas att riksdagen beslutar

1. avslå proposition 1980/81:30,
2. att jettrafiken på Bromma senast under andra halvåret 1982 flyttas till Arlanda,
3. uttala att snabbusstrafiken mellan Stockholms city och Arlanda omedelbart och senast vid utflyttningen av jettrafiken från Bromma förändras i enlighet med vad som anförts i motionen,
4. uttala sig för att en järnvägsförbindelse kommer till stånd mellan Stockholm och Arlanda samt begära att denna fråga snabbutreds av en särskild utredningsman,
5. begära att regeringen omedelbart ger luftfartsverket i uppdrag att vidta åtgärder i det nuvarande inrikesområdet på Arlanda i enlighet med vad i motionen anförts,
6. begära att regeringen så snart det erfordras redovisar förslag till nödvändiga investeringar på Arlanda,
7. begära att regeringen ger luftfartsverket i uppdrag att skyndsamt redovisa program för det framtida området för inrikesflyg på Arlanda,
8. uttala att trafiken på övriga inrikesflygplatser i fortsättningen skall tryggas,
9. begära att regeringen tillsätter en särskild utredning om inrikesflygets roll i trafikpolitiken.

I motion 1980/81:114 av Lars Werner m. fl. (partimotion, vpk) yrkas

1. att riksdagen beslutar att Bromma flygplats avvecklas med det snaraste, dock senast 1 juli 1982,
2. att riksdagen hos regeringen hemställer om nödvändiga åtgärder härför.

1 Bromma och Arlanda flygplatser m. m.

Av uppgifter under rubricerade avsnitt i propositionen framgår bl.a. följande.

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

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

Arlanda flygplats öppnades för trafik år 1960. Den 1 november år 1976 togs den nya utrikesterminalen – Arlanda International – i bruk. Den nya terminalbyggnaden utnyttjas för all utrikes linjefart och chartertrafik.

SAS använde tidigare en provisorisk terminalbyggnad för sin inrikestrafik. Trafikutvecklingen medförde att denna byggnad blev otillräcklig. I stället för att utöka kapaciteten i SAS gamla inrikeshall byggdes den tidigare utrikesterminalen, i avvaktan på slutligt beslut om inrikesflygets lokalisering i Stockholmsregionen, om till inrikesterminal för SAS.

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

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

I syfte att minska olägenheterna av flygtrafiken på Bromma överfördes under år 1973 bl. a. den återstående utrikes chartertrafiken till Arlanda.

Även viss del av det s. k. allmänflyget flyttades bort från Bromma. Efter fortsatta bullermätningar av miljö- och hälsovårdsnämnden i Stockholms kommun beslöt luftfartsverket, efter samråd med bl. a. hälsovårdsnämnden, att Bromma flygplats av miljöhänsyn fr. o. m. den 1 juli 1975 skall hållas stängd nattetid (22.00–06.00).

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

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

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

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

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

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

Den 14 september 1979 anförde luftfartsverket besvär över koncessionsnämndens beslut. Verket konstaterar att koncessionsnämndens beslut innebär att nämnden lämnat luftfartsverket tillstånd enligt miljöskyddslagen att driva Bromma flygplats som trafikflygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och allmänflyg. De särskilda villkor som nämnden fastställt för den fortsatta verksamheten på Bromma flygplats är emellertid enligt luftfartsverket restriktiva och svåra att tillämpa.

Luftfartsverket anser att de svenska emissionskraven måste följa de internationella kraven eftersom svenska företag är helt beroende av den flygmateriel som serietillverkas utomlands. Möjligheterna att använda Bromma flygplats för inrikes linjefart är sålunda beroende av att svenska flygföretag har möjlighet att anskaffa materiel som serietillverkas i utlandet

enligt internationellt godtagna och av den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) i Annex 16 fastlagda emissionsbestämmelser.

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

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

De handlingsalternativ LIN har är att antingen flytta linjefarten till Arlanda eller att fortsätta sin verksamhet på Bromma med ett tystare flygplan än Fokker F-28. En tredje möjlighet är att Fokkertrafiken flyttas till Arlanda men att en viss del av linjefarten även fortsättningsvis bedrivs från Bromma med miljömässigt godtagbara flygplan. Med hänsyn till den tid som behövs för att genomföra de olika alternativen innebär regeringens beslut att LIN måste fatta beslut i denna fråga senast omkring årsskiftet 1981-1982.

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

3 Motionerna i sammandrag

I de under den allmänna motionstiden 1980 framlagda *motionerna 1979/80:1351* (partimotion, s) och *1979/80:1737* (s, c, fp) erinras om det beslut om Fokkertrafiken på Bromma som fattats av koncessionsnämnden för miljöskydd. Under hänvisning härtill och då främst de sanitära olägenheter som föranleds av den nuvarande flygverksamheten på Bromma samt trafiksäkerhetsaspekterna m. m. begärs att densamma överflyttas till

Arlanda. Av samma skäl begärs i motion 1979/80:1745 (partimotion, vpk) att flygverksamheten på Bromma helt avvecklas.

I den likaledes under den allmänna motionstiden 1980 framlagda *motionen 1979/80:1873* (m) yrkas däremot att riksdagen skall uttala sig för att Bromma flygplats skall bevaras.

Som skäl härför anförs bl. a. att flygplatsen behövs ur regionalpolitisk synvinkel. Näringslivet i olika landsdelar är nämligen helt beroende av snabba förbindelser med Stockholm. Om en utlokalisering av Linjeflyg till Arlanda skulle bli verklighet kan denna enligt motionärerna ändå bara bli en parentes i utvecklingen. För framtiden finns därför bara ett realistiskt alternativ – nämligen att behålla Bromma. Även om behovet i dagens Stockholm av att bygga bostäder ökar anses det inte givet att denna vilja bör slå igenom då regering och riksdag skall göra sin övergripande bedömning om Brommas användning.

I den i anslutning till propositionen väckta *partimotionen 1980/81:114* (vpk) framhålls att till de redan kända starka skälen för en avveckling av Bromma flygplats måste läggas miljö- och hälsovårdsförvaltningens utredning beträffande luftföroreningarna med anledning av jetflyget. Under hänvisning härtill och till miljökraven i övrigt upprepas ånyo kravet på flyttning av den inrikes flygverksamheten på Bromma till Arlanda. I motionen erinras vidare om bostadsbristen i Stockholm. Ett tillskott till bostadsbeståndet om ca 6 000 lägenheter är enligt motionärerna realistiskt för det område Bromma flygplats nu direkt upptar.

Slutligen framhålls att enligt luftfartsverket den nuvarande inrikesterminalens (Arlanda) kapacitet klarar en utflyttning av Brommatrafiken, då det s. k. kapacitetstaket nås först 1985–1990. Detta skulle enligt motionärerna ge det andrum som erfordras för att skapa förutsättningar för de nya investeringar som anses nödvändiga.

Den likaledes i anslutning till propositionen framlagda *socialdemokratiska partimotionen 1980/81:113* inleds med en utförlig genomgång av hur frågan om flygverksamheten på Bromma hanterats under de senaste decennierna.

Jettrafiken på Bromma måste enligt motionen flyttas till Arlanda senast under andra halvåret 1982. Miljökrav, säkerhetskrav och ekonomiska beräkningar och inrikesflygets framtida utvecklingsmöjligheter talar för en överflyttning av jettrafiken till Arlanda. För alla berörda – i första hand personal och kringboende – är det önskvärt att ett slutligt beslut äntligen fattas i Brommafrågan.

Regeringens proposition om Bromma flygplats innebär en fortsatt förhalning. Trots de konstaterade stora och växande miljö- och bullerolägenheterna med F-28 på Bromma innebär regeringens förslag att F-28-planen *eventuellt* försvinner först den 30 juni 1985.

Den aviserade kortsiktiga bullerdämpningen på 3 dBA måste – om den går att realisera i praktiken – självklart tas till vara snarast därför att den minskar miljö- och bullerproblemen på samtliga inrikesflygplatser som trafikeras med F-28.

Den flygplanstyp som enligt regeringens proposition skall ersätta F-28 finns f. n. bara på ritbordet och i modell. Den kan vara klar för produktion tidigast 1983–1984. Denna plantyp skulle vara 7 dBA tystare än Fokker F-28 enligt kommunikationsdepartementet. Detta är dock enbart teoretiska beräkningar. Dessa plan har ännu aldrig flugits. En realistisk bedömning av LIN:s möjligheter att byta ut sin jetflotta visar att Fokkerplan skulle gå i trafik under hela 1980-talet.

Inget av de nya flygplan som har varit aktuella för att ersätta F-28 uppfyller heller koncessionsnämndens krav utan ger 40–50 % mer buller.

Bromma kommer alltid också ur flygsäkerhetssynpunkt och även miljösynpunkt att vara belastad av restriktioner, exempelvis beslutet att stänga flygplatsen nattetid. Flygplatsens utformning och läge – omgiven av livligt trafikerade vägar – inger ur trafiksäkerhetssynpunkt allvarliga betänkligheter. Detta förstärks dessutom av den ökande trafikmängden på Bromma.

Bromma har i stort sett redan i dag nått sin kapacitetsgräns. Det finns inga expansionsmöjligheter. Ur flygledningssynpunkt är Bromma en problematisk flygplats med en blandning av olika typer av flygplan som ställer olika krav. Man flyger i dag med mycket små marginaler på Bromma.

Motionärerna konstaterar att det inte finns något som tyder på att det skulle vara dyrare att flytta till Arlanda än att vara kvar på Bromma. En viktig utgångspunkt är att Bromma är en gammal nedsliten flygplats. En total upprustning krävs vid fortsatt användning. Avtalet mellan staten och Stockholms kommun löper ut den 31 december 1996. Det har vid flera tillfällen från kommunens sida gjorts klart att någon förlängning av upplåtelseavtalet inte kan påräknas.

Arlanda å andra sidan är en modern flygplats där betydande investeringar har gjorts i flygsäkerhet.

En absolut förutsättning för att linjetrafiken skall kunna flyttas över från Bromma till Arlanda är att kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda förbättras. På kort sikt genom att direkta snabbussar sätts in. Bussarna bör köra direkt till Arlanda via Järva Krog utan omstigningsmöjligheter vid Hagaterminalen. Därmed blir tidsskillnaden mellan Arlanda och Bromma inte större än 7 à 8 minuter.

I motionen redovisas ett projekt som Handelshögskolan i Stockholm har studerat – i samarbete med ASEA – med spårbunden trafik till Arlanda.

Fördelen med detta förslag är att kapaciteten och servicegraden för såväl gods- som fjärrtrafiken och den normala pendeltågstrafiken mellan Märsta och Stockholm ökar. Projektet skulle ta två år att genomföra och beräknas dra en investeringskostnad på 530 milj.kr. Restiden till Arlanda beräknas till 24 minuter.

En järnvägsförbindelse till Arlanda skulle innebära en väsentligt bättre service för flygresenärerna och för dem som arbetar på Arlanda.

Om ändå ytterligare två spår måste byggas inom en snar framtid, med hänsyn till pendeltågstrafiken, blir särkostnaderna för Arlandabanan avseende anläggningskostnaderna i princip kostnaderna för sträckan Märsta–Arlanda (ca 4 km).

Motionärerna förordar att denna järnvägsförbindelse kommer till stånd och begär att frågan skall snabbutredas så att nästa riksdag kan fatta beslut.

Ett samlande av allt inrikesflyg till Arlanda ger möjlighet till förbättrad service och samordning både inom inrikesflyget och mellan inrikesflyget och utrikesflyget. En betydande andel av LIN:s passagerare på Bromma flyger redan i dag vidare med annat flyg från Arlanda.

I propositionen uttalas oro för att en utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda skall skapa stora svårigheter för inrikesflyget. Kommunikationsministern hotar med indragning av en rad flygplatser om Brommatrafiken försvinner. Detta är ett skrämskott för att påverka opinionen. Några planer i den riktningen har aldrig uttalats från ansvariga myndigheter.

Det finns ingen faktisk grund för att hävda att en utflyttning från Bromma till Arlanda skulle påverka LIN:s verksamhet så negativt att en rad flygplatser i landsorten skulle vara nedläggningshotade. Motionärerna menar att det i själva verket förhåller sig tvärtom. Bromma lägger sådana hämningar på flygutvecklingen att det är tveksamt om inrikesflyget kan fortsätta att utvecklas. Däremot bör Bromma flygplats även fortsättningsvis betjäna allmänflyget så länge kommunen inte beslutar annorlunda.

Motionärerna vill att lågprisflyget skall vara en realitet för människor i olika delar av landet. Trafiken skall tryggas på de flygplatser där den nu upprätthålls. En särskild utredning bör tillsättas om hur inrikesflyget skall utvecklas. Denna utredning bör belysa inrikesflygets roll i trafikpolitiken. Utgångspunkten skall således vara att jettrafiken flyttas från Bromma till Arlanda samtidigt som trafiken på övriga inrikesflygplatser även i fortsättningen tryggas.

4 Inkomna skrivelser m. m.

I samband med utskottets behandling av motioner i ämnet under våren 1980 samt av propositionen och motionerna under hösten 1980 har till utskottet framförts synpunkter och överlämnats skrivelser i ämnet från länsstyrelser, landsting och kommuner samt organisationer, föreningar, sammanslutningar och enskilda personer. Utskottet har dessutom haft hearings med representanter för departement och verk, länsstyrelser, landsting och kommuner samt LIN m. fl.

5 Yttrande

Yttrande i ärendet har avgivits av jordbruksutskottet (JoU 1980/81:3 y). Se bilaga till detta betänkande.

6 Utskottet

6.1 Flygplatsfrågan i Stockholmsregionen

Föredragande departementschefen erinrar i propositionen inledningsvis om att flygets betydelse i det totala transportsystemet och för samhällsutvecklingen i stort successivt har ökat. Detta sammanhänger med en rad olika faktorer, såsom den allmänna höjningen av den ekonomiska standarden, befolknings- och bebyggelseutvecklingen samt strukturförändringar inom näringsliv och förvaltning m. m.

Med tanke på Sveriges beroende av utrikeshandeln är vidare ett väl fungerande flyg ett nödvändigt hjälpmedel i kontakterna mellan svenskt näringsliv och omvärlden. Flygets stora betydelse för turismens utveckling m. m. understryks även. Den tidsvinst och de ökade resmöjligheter inrikesflyget erbjuder enskilda människor, förvaltning och näringsliv är sålunda för vårt land av största betydelse.

I anslutning härtill redovisas den civila luftfartens snabba utveckling sedan 1960-talets början samt den förväntade ökningen fram till 1990.

Bromma flygplats anges vara av central betydelse för landets flygtransportförsörjning. Totalt uppgår antalet inrikespassagerare till drygt 3 miljoner. Antalet ankommande och avresande passagerare vid Bromma är ca 2 miljoner. Detta är en följd av att Stockholm är centrum för många väsentliga samhällsfunktioner samtidigt som decentraliseringssträvandena medfört ett successivt ökat interregionalt kontaktbehov. Den offentliga förvaltningen och näringslivet är därför enligt föredraganden allvarligt oroade för att en utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda skall skapa stora svårigheter i det nödvändiga kontaktarbetet med Stockholm. I skrivelser till regeringen har bl. a. flera länsstyrelser understrukit att det är av största vikt för den regionala utvecklingen att Bromma behålls som inrikesflygplats. Länsstyrelserna framhåller bl. a. att bullerkraven för fortsatt flygtrafik på Bromma måste utformas så att LIN får ett rimligt rådrum för att genomföra ett byte av flygplanstyp på ett från trafiksynpunkt försvarligt sätt.

Med hänsyn till den stora tyngd som Stockholmsregionen sålunda har i det inrikes flygnätet är det enligt propositionen av största betydelse att *flygplatsfrågorna i regionen* löses på ett för hela landet tillfredsställande sätt. Utskottet ansluter sig nu – liksom tidigare (TU 1977/78:9) – till denna uppfattning. Det gäller alltså som föredraganden anfört att med hänsyn till de restriktioner och krav som följer av främst ekonomiska och miljömässiga hänsyn finna den flygplatslösning som är bäst för landets inrikes flygtransportförsörjning. Stor hänsyn måste därvid också tas till flygbolagens krav på

rimliga arbetsförutsättningar samtidigt som flygsäkerhetskraven uppfylls.

I avvaktan på en sådan mera slutgiltig lösning av flygplatsfrågan anser utskottet det i vart fall inte nu vara möjligt att helt avveckla Bromma flygplats. Densamma bör således – även om jetflyget flyttas ut till Arlanda – bibehållas för övrigt inrikesflyg och för allmänflyget. Vad det sistnämnda beträffar må dock erinras om att detta – såsom tidigare av riksdagen framhållits – är en angelägenhet för landsting, kommuner eller enskilda intressenter. Någon utflyttning av detsamma till Arlanda torde ej heller kunna komma i fråga.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker partimotionen 1979/80:1745 (vpk), vari yrkats att flygverksamheten på Bromma flygplats skall upphöra. Detsamma gäller partimotionen 1980/81:114 (vpk), vari yrkats att riksdagen beslutar att Bromma flygplats avvecklas med det snaraste, dock senast den 1 juli 1982, samt att riksdagen hos regeringen hemställer om nödvändiga åtgärder härför. Flygplatsområdet har därvid ansetts böra utnyttjas för bostadsbyggande.

6.2 Verksamheten på Bromma och Arlanda flygplatser

Föredraganden understryker att flygplatsfrågan i Stockholmsregionen inte enbart är en lokal fråga utan framför allt en fråga av nationellt intresse. Vid avvägningen mellan olika intressen måste naturligen bl. a. olika miljömässiga skäl väga tungt.

Föredraganden erinrar vidare om att under senare år miljöskyddsaspekterna har tillmätts allt större betydelse vid beslut som rör samhällsutvecklingen. Även inom luftfartssektorn har miljöaspekterna fått en allt större tyngd, vilket bl. a. är en följd av flygtrafikens snabba utveckling och den nödvändiga övergången till jetflygplan. Ett fortsatt hänsynstagande till miljöaspekterna i samband med beslut som rör samhällsutvecklingen och därmed också luftfarten anses självklart. När det gäller flyget måste man dock även ta hänsyn till den internationella utvecklingen där man alltmer börjat beakta miljöfaktorerna. Nu pågående utvecklingsarbete innebär också att mindre bullrande flygplan kommer att produceras inom en nära framtid eftersom den teknik som används för att minska bränsleförbrukningen också leder till att bulleravgivningen minskar i betydande utsträckning.

Med hänsyn till att vi här i landet är hänvisade till att anskaffa flygplan som tillverkas med de internationella bestämmelserna som grund anser föredraganden att vi inte kan bortse från de internationellt gällande emissionsnormerna när vi bedömer möjligheterna att komma till rätta med störningar från flygtrafiken.

Regeringen har vid sin prövning av luftfartsverkets besvär över koncessionsnämndens beslut funnit att flygtrafiken på Bromma flygplats ger upphov

till oacceptabla bullerstörningar och andra olägenheter för ett stort antal människor kring flygplatsen. I likhet med koncessionsnämnden anser dock regeringen att Bromma under vissa villkor även i fortsättningen kan användas för sitt nuvarande ändamål som trafikflygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och för allmänflyg. Då de helt övervägande bullerstörningarna orsakas av jetflygplanen och då främst av LIN:s flotta av Fokker F-28, anser regeringen att trafiken med denna flygplanstyp snarast måste upphöra. Regeringen bedömer det dock inte möjligt att från teknisk och ekonomisk synpunkt avveckla Fokkertrafiken på Bromma inom den av koncessionsnämnden angivna tidsramen eller vid utgången av juni nästa år. Enligt regeringens mening bör Fokkertrafiken upphöra snarast, dock senast den 30 juni 1985. Regeringen kräver att de flygplan som skall trafikera Bromma efter denna tidpunkt skall ha en bullernivå, som ligger minst ca 7 dBA under Fokkerplanets bullernivå.

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

I den under allmänna motionstiden 1980 framlagda socialdemokratiska partimotionen 1979/80:1351 begärs under hänvisning bl. a. till koncessionsnämndens beslut att förslag framläggs om avveckling av den inrikes linjeflygtrafiken vid Bromma flygplats.

I den likaledes socialdemokratiska partimotionen 1980/81:113 begärs – under hänvisning främst till miljö- och flygsäkerhetssynpunkter – att propositionen avslås och att jettrafiken på Bromma senast under andra halvåret 1982 flyttas till Arlanda.

Bromma har enligt motionärerna i stort sett redan i dag nått sin kapacitetsgräns och expansionsmöjligheter saknas. Ur flygledningssynpunkt är Bromma också en problematisk flygplats med en blandning av olika typer av flygplan som ställer olika krav.

Sammanfattningsvis konstateras att Bromma lägger sådana hämningar på flygutvecklingen att det är tveksamt om inrikesflyget kan utvecklas med Bromma som bas.

Jordbruksutskottet konstaterar i sitt yttrande över propositionen och motionerna med tillfredsställelse att regeringens beslut sammantaget innebär, inte bara att väsentliga miljöförbättringar bör kunna åstadkommas för området kring Bromma flygplats, utan även att påfordrade minskningar i bullernivå och avgasutsläpp också bör bidra till att förbättra miljösituationen vid andra flygplatser i landet. Utskottet understryker vidare att regeringen i egenskap av högsta prövningsinstans fattat sitt beslut i fråga om tillstånd till

verksamheten vid Bromma flygplats utifrån miljöskyddslagens bestämmelser. Beslutet kan grundlagsenligt inte överprövas av riksdagen. Från miljömässig synpunkt är koncessionsärendet sålunda avgjort och föranleder därför som sådant inte något ytterligare uttalande från utskottets sida.

Jordbruksutskottet säger sig vidare dela uppfattningen att den nuvarande flygtrafiken på Bromma ger upphov till bl. a. oacceptabla bullerstörningar. Utskottet ställer sig därför bakom önskemålen om att flygtrafiken på Bromma med Fokker F-28 snarast upphör. I likhet med regeringen anser utskottet att alla rimliga möjligheter måste tas till vara för att tidigarelägga avvecklingen av ifrågavarande trafik. Luftfartsverkets undersökning om möjligheterna härför skall enligt regeringsbeslutet redovisas så snart som möjligt eller senast den 1 oktober 1981. Regeringen har då möjlighet att besluta om en eventuell tidigareläggning av Fokkerplanets avveckling på Bromma.

Trafikutskottet kan för sin del helt ansluta sig till vad jordbruksutskottet sålunda anfört och vill i sammanhanget endast understryka vikten av att prövningen av berörda frågor sker inom de angivna tidsramarna, samt att alternativa handlingsmöjligheter utan tidsutdräkt förbereds. Några som helst förseningar häri får sålunda inte ske.

Ytterligare skäl för att medge trafik med de bullerdämpade Fokkerplanen längst t. o. m. den 30 juni 1985 är enligt propositionen att tidigast vid den tidpunkten kan enligt luftfartsverket ett nytt inrikesområde vara klart för inflyttning på Arlanda. Detta förutsätter att planeringsarbetet fortsätter utan avbrott och att slutligt beslut fattas vid årsskiftet 1981-1982. Föredraganden anser det angeläget att en eventuell utflyttning sker så snart som möjligt. Luftfartsverket har därför som förut nämnts fått i uppdrag att utreda de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för en avveckling av Fokkertrafiken senast den 30 juni 1984.

Tidpunkten den 30 juni 1985 har också valts med utgångspunkt från att det skall finnas rimliga tekniska och ekonomiska förutsättningar för LIN att byta ut Fokkerplanen mot minst ca 7 dBA tystare flygplan och därmed fortsätta trafiken på Bromma. Ett beslut vid årsskiftet 1981-82 om fortsatt trafik på Bromma förutsätter dock att LIN kan lämna *bindande* garantier för byte av sin flygplansflotta, t. ex. i form av ett leveransavtal, till flygplan som uppfyller regeringens långsiktiga miljökrav. Om sådana garantier inte kan ges bör arbetena med att anpassa Arlanda flygplats för LIN:s trafik påbörjas omedelbart därefter. Utskottet anser det vara ett *oeftergivligt* villkor att så sker samt att luftfartsverket på allt sätt söker klara den tidigare tidsgränsen, dvs. den 1 juli 1984. Några ytterligare investeringar på Bromma kommer därmed inte att göras vilket utesluter trafik med flygplan av Fokker F-28:s storlek efter den 1 juli 1985.

Genom vad utskottet nu anfört synes syftet med yrkandet i motion 1979/80:1737 (s, c, fp) om Fokkertrafikens upphörande på Bromma till väsentlig del tillgodosett.

Såsom föredraganden i anslutning härtill erinrar om uttalade riksdagen i december 1977 (med anledning av prop. 1977/78:29 om flygplatsfrågan i Stockholmsregionen, m. m.) att Bromma flygplats – av bl. a. ekonomiska och regionalpolitiska skäl – bör bibehållas för kombinerat inrikes- och allmänflyg. I fråga om kapacitetsförhållandena konstaterades vidare behov redan då föreligga av två trafikflygplatser i Stockholmsregionen.

Det i sammanhanget för ny flygplats aktualiserade Tullinge/Getarenområdet ansågs emellertid ha så påtagliga nackdelar att det åtminstone för överskådlig framtid måste elimineras som ett alternativ. Skälen härför sades främst vara flygoperativa, försvarsmässiga, anläggningstekniska och ekonomiska. Härtill kom att Tullinge/Getarenområdet dessutom sedan länge fyller en viktig funktion som rekreationsområde för södra Storstockholm, varför några av de berörda kommunerna motsatt sig en flygplatslokalisering där.

Utvecklingen under de två senaste åren har enligt föredraganden ytterligare förstärkt behovet av att behålla Bromma flygplats. Det gäller såväl trafikutvecklingen som de allmänna ekonomiska förutsättningarna.

Det mycket ansträngda ekonomiska läget för stat och kommuner gör det, som föredraganden framhållit, synnerligen angeläget att begränsa utgifterna. Inte bara de kortsiktiga utan framför allt de långsiktiga trafikala och ekonomiska effekterna av olika lokaliseringsalternativ måste sålunda beaktas vid ställningstaganden till verksamheten vid Bromma och Arlanda flygplatser.

6.2.1 Buss- och järnvägsförbindelser mellan Stockholm och Arlanda

En absolut förutsättning för att linjetrafiken skall kunna flyttas över från Bromma flygplats till Arlanda är enligt motion 1980/81:113 (partimotion, s) att kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda förbättras. På kort sikt anser motionärerna de kollektiva transporterna till Arlanda böra förbättras genom att direkta snabbussar sätts in.

Vid handelshögskolan i Stockholm har vidare enligt motionärerna i samarbete med ASEA studerats ett projekt med spårbunden trafik till Arlanda. Projektet skulle ta två år att genomföra och beräknas dra en investeringskostnad på 530 milj. kr.

Regeringen föreslås i motionen ta initiativ till överläggningar mellan berörda parter: ASEA, Stockholms kommun, Stockholms läns landsting, luftfartsverket, SAS och LIN. Förhandlingarna bör ledas av en särskilt tillkallad utredningsman.

Med hänsyn till den stora vikt som även av motionärerna lagts vid frågan om förbättring av kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholm och Arlanda behandlar utskottet denna fråga först.

Vad då beträffar den i motionen aktualiserade snabbusstrafiken har utskottet – även om de lämnade uppgifterna beträffande tidsvinsterna m. m. förefaller osäkra – intet att erinra mot att den snarast kommer till stånd. Att

så sker torde dock närmast ankomma på vederbörande trafikhuvudmän, dvs. berörda kommuner och landsting, att ombesörja. Någon mera påtaglig förbättring av kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda torde förslaget inte innebära. Utskottet finner under hänvisning till det anförda motionen i denna del inte böra föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Det i motionen likaledes aktualiserade förslaget om en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda finner även utskottet i och för sig vara av stort intresse. Frågan härom är emellertid såsom framgår av utskottets betänkande TU 1977/78:3 (om kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda) av långt mer komplicerad natur än vad motionärerna synes ha förutsatt. Inte minst Stockholms läns landsting har ställt sig avvisande till ett spårbundet alternativ. Av remissyttrandena i övrigt har också framgått att ett omfattande utrednings- och förhandlingsarbete m. m. måste verkställas innan ett beslut i ena eller andra riktningen kan fattas. Någon snar lösning av frågan torde sålunda inte vara att förvänta. De av motionärerna lämnade uppgifterna synes även i övrigt orealistiska och bl. a. innebära en högst betydande underskattning av kostnaderna. Enligt uppgift torde kostnaderna för en järnvägsförbindelse uppgå till mellan 1,5 och 2 miljarder kronor. Utskottet som, inte anser sig kunna biträda motionärernas yrkande i denna del, finner det lämpligast att som föredraganden förordat, luftfartsverket inom ramen för sitt kommande utredningsarbete beträffande flygplatsfrågorna får pröva även möjligheterna att förbättra markkommunikationerna mellan Bromma och Arlanda. I denna fråga förutsätts verket samordna sitt arbete med den s. k. Stockholmsutredningen (K 1980:2). Under hänvisning härtill avstyrker utskottet också motionärernas yrkanden om en snabbutredning genom en särskild utredningsman.

6.2.2 *Fortsatt inrikesflyg på Bromma*

I propositionen redovisas de kostnader som enligt luftfartsverkets och LIN:s senaste bedömningar skulle bli en följd av en utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda under andra hälften av år 1982, dvs. så snart som det är praktiskt möjligt, resp. av ett bibehållande av LIN:s verksamhet på Bromma.

Luftfartsverket bedömer enligt föredraganden verkets investeringsbehov under de närmaste två decennierna till ca 675 milj. kr. på Bromma och till närmare 1 miljard kr. på Arlanda, varav 70 milj. kr för en provisorisk utbyggnad av det nuvarande inrikesområdet. Investeringarna på Bromma är av såväl säkerhets-, kapacitets- som standardkaraktär, medan investeringarna på Arlanda – huvudsakligen ett nytt inrikesområde och en tredje landningsbana – uteslutande är av kapacitetskaraktär.

Enligt luftfartsverkets beräkningar av bankapaciteten skulle en utflyttning av LIN:s trafik innebära att behov uppstår av en tredje bana på Arlanda i

början av 1990-talet. Denna investering, som nu beräknas till ca 330 milj. kr., kan betraktas som en tidigareläggning av en eljest nödvändig investering. Behovet av en tredje bana uppstår dock inte förrän några årtionden in på 2000-talet om LIN:s trafik bibehålls på Bromma.

Av följande i propositionen redovisade sammanställning framgår det investeringsbehov för luftfartsverket som föreligger vid en lokalisering av LIN:s trafik till Bromma alternativt Arlanda.

Tidsperiod	1980–1985	1986–1990	1991–	Summa milj. kr.
LIN pa Bromma	85[1]	210	380	675
LIN på Arlanda	330[2]	300	330	960

[1] Härav svarar flygsäkerhetsinvesteringarna för ca 70 milj. kr.
[2] Varav i omedelbara investeringar ca 70 milj. kr.

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

Med hänvisning bl. a. till att viss osäkerhet råder om utbyggnadernas omfattning och takt konstaterar föredraganden att Brommaalternativet för luftfartsverket, LIN och trafikanterna långsiktigt ställer sig ekonomiskt klart fördelaktigare än Arlandaalternativet.

Det finns enligt motion 1980/81:113 (s) inte något som tyder på att det skulle vara dyrare att flytta till Arlanda än att vara kvar på Bromma. En viktig utgångspunkt anses vidare vara att Bromma är en gammal nedsliten flygplats som – enligt vad piloterna framhållit – är klart undermålig ur säkerhetssynpunkt. En total upprustning krävs därför vid fortsatt användning.

Utskottet finner det i likhet med föredraganden vara utomordentligt väsentligt för samhällsekonomin och för transportförsörjningen att LIN under en begränsad övergångstid får fortsätta att använda de modifierade Fokkerplanen på Bromma. Den föreslagna handlingslinjen synes sålunda bäst inte enbart från ekonomisk och trafikmässig synpunkt utan innebär också att de som bor kring Bromma och landets övriga 20 inrikesflygplatser med Fokkertrafik snabbt får del av den miljöförbättring som erhålls genom att de nuvarande Fokkerplanen görs tystare.

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. Skulle LIN tvingas flytta från Bromma betyder detta f. ö. med stor sannolikhet dels att en stor del av trafikunderlaget faller bort, dels att ett antal regioner mister sina flygförbindelser med Stockholm.

En nedläggning av Bromma skulle dessutom leda till en betydande kapitalförstöring samtidigt som betydande investeringar inom de närmaste åren måste göras på Arlanda. Härtill kommer som förut berörts betydande restidsförluster för flygpassagerare och kraftiga merkostnader för LIN.

Under hänvisning till det anförda och på de av föredraganden i övrigt anförda skälen tillstyrker utskottet propositionens förslag till riktlinjer för verksamheten vid Bromma och Arlanda flygplatser.

Vad utskottet i det föregående anfört innebär i huvudsak ett tillgodoseende av syftet med motion 1979/80:1873 (m) om bevarande av Bromma flygplats. Däremot avstyrks motion 1979/80:1351 (s) om avveckling av flygtrafik på Bromma samt tidigare nämnda yrkanden (1 i denna del och 2) i motion 1980/81:113 (s).

Arlandaalternativet ger enligt motion 1980/81:113 (partimotion, s) en bätre handlingsfrihet då dispositionsmöjligheterna på Arlanda är mycket stora.

I motionen erinras om att luftfartsverket, LIN och SAS i skrivelse den 12 augusti 1980 gemensamt har anmält att investeringar för ca 70 milj. kr. i prisläge den 1 januari 1980 behövs i det nuvarande inrikesområdet på Arlanda för att LIN:s trafik skall kunna samlokaliseras där med SAS:s trafik hösten 1982. Riksdagen bör därför begära att regeringen omedelbart ger luftfartsverket i uppdrag att vidta de åtgärder enligt nämna skrivelse som ankommer på staten. Regeringen bör vidare enligt motionen återkomma till riksdagen med begäran om nödvändiga investeringsmedel.

Det anses också stå klart att den befintliga terminalen har begränsade utvecklingsmöjligheter som terminal för den samlade inrikes passagerartrafiken och måste betraktas som en provisorisk lösning. Därför bör i anslutning till beslut om definitiv utflyttning av LIN till Arlanda tas ett principbeslut om en permanent inrikes terminalanläggning. Regeringen bör därför ge luftfartsverket i uppdrag att påbörja programarbetet för genomförande av denna permanenta anläggning.

Viktigt i detta sammanhang är emellertid som föredraganden anfört att inga sådana investeringar görs på Arlanda som efter en mycket kort användningstid saknar alternativvärde. De investeringsändamål – ca 70 milj. kr. – som skulle behöva avsättas för åtgärder i nuvarande inrikesområde på Arlanda vid en omedelbar utflyttning kan därmed användas för andra mera långsiktiga ändamål. Utskottet avstyrker under hänvisning härtill motionä-

rernas yrkanden om åtgärder i det nuvarande inrikesområdet på Arlanda samt begäran om förslag till nödvändiga investeringar härför.

Utskottet finner – under hänvisning till vad i propositionen anförts om det fortsatta planeringsarbetet beträffande bl. a. Arlanda, m. m., behov ej nu föreligga att för riksdagens sida i särskild ordning begära att luftfartsverket ges i uppdrag att skyndsamt redovisa program för det framtida inrikesområdet på Arlanda. Motionen 1980/81:113 (s) bör därför i denna del lämnas utan åtgärd.

6.3 Utredning om inrikesflygets roll i trafikpolitiken, m. m.

I den socialdemokratiska partimotionen 1980/81:113 begärs också en särskild *utredning* om hur inrikesflyget skall utvecklas. Denna utredning skall belysa inrikesflygets roll i trafikpolitiken. Utgångspunkten skall därvid vara att jettrafiken flyttas från Bromma till Arlanda samtidigt som trafiken på övriga inrikesflygplatser även i fortsättningen tryggas.

Utskottet kan för sin del och med beaktande av det förut anförda inte tillstyrka att riksdagen nu gör de uttalanden som därvid begärts av motionärerna. Däremot delar utskottet uppfattningen att det är angeläget att även inrikesflygets roll i trafikpolitiken blir föremål för en ingående prövning ur olika aspekter. Därest så inte sker i pågående utredningsarbete på området bör av regeringen tillses att en komplettering härvidlag snarast kommer till stånd.

Vad utskottet härom anfört, vilket till väsentlig del synes tillgodose motionärernas yrkanden, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Som förut konstaterats behövs redan i dag enligt riksdagens och regeringens bedömning två trafikflygplatser i Stockholmsregionen. Mot den bakgrunden är det även enligt utskottets uppfattning angeläget att klargöra hur Arlanda och Bromma tillsammans på sikt bör utnyttjas rationellt, dvs. under godtagbara miljöförhållanden tillgodose kraven på bra förbindelser till och från Stockholm. Det är därför som föredraganden förordat nödvändigt att förutsättningarna för inrikes- och allmänflyget i Stockholmsregionen på längre sikt klaras ut. Luftfartsverket föreslås därför i propositionen få i uppdrag att i samråd med Stockholms läns landsting, Stockholms kommun och andra berörda intressenter närmare klarlägga förutsättningarna för hur det långsiktiga flygplatsbehovet i Stockholmsregionen skall tillgodoses. Förslag till nytt markupplåtelseavtal för Bromma anses också böra utarbetas. Med hänsyn till allmänflygets betydelse från dimensioneringssynpunkt föreslås även denna typ av luftfart, som dock enligt gällande luftfartspolitiska riktlinjer är en kommunal eller enskild angelägenhet, övervägas i sammanhanget.

Luftfartsverket skall enligt förslaget redovisa resultatet av sitt arbete senast den 1 oktober 1981. Utskottet vill kraftigt understryka vikten av att så sker.

Det är som föredraganden likaledes framhållit mycket viktigt att det slutliga beslutet om inrikesflygets framtida lokalisering i Stockholmsregionen kan fattas mot bakgrund av ett fullständigt beslutsunderlag. Ett sådant underlag kommer enligt propositionen att föreligga inom omkring ett år när luftfartsverket genomfört sitt uppdrag, lufttransportutredningen slutfört sitt arbete och när flygbolagens överväganden är avslutade.

6.4 Säkerhetsinvesteringar

Av propositionen framgår att enligt chefen för luftfartsinspektionen – med de förutsättningar som anges i regeringens beslut för den fortsatta verksamheten på Bromma – krävs säkerhetsinvesteringar motsvarande 20 milj. kr. LIN:s flygoperativa ledning instämmer i denna bedömning. Det gäller bl. a. instrumentlandningssystem, komplettering av elanläggningar och inflygningsljus samt vissa åtgärder på plattan. Kostnaderna för dess åtgärder, som oavsett LIN:s framtida användande av Bromma är av långsiktig karaktär, uppgår under innevarande budgetår till högst ett par miljoner kronor. Detta medelsbehov anses av föredraganden kunna inrymmas i den av riksdagen tidigare anvisade investeringsramen för luftfartsverket. Utskottet har för sin del intet att erinra mot att så sker.

6.5 Överenskommelse mellan Sverige och Danmark om flygtrafikledningstjänst

Av propositionen framgår att en regeringsöverenskommelse mellan Sverige och Danmark i rubricerade fråga f. n. förbereds. Föreliggande förslag till överenskommelse innebär att vartdera landets flygtrafikledning på vissa angivna villkor får utöva flygtrafikledningstjänst inom det andra landets luftrum. Avtalet innehåller bestämmelser om att Sverige med kort varsel får återta kontrollen över svenskt luftrum och bestämmelser som tryggar att Sverige kan uppfylla sina internationella förpliktelser.

Frågan anges vara av den karaktären att regeringen äger ingå överenskommelse utan riksdagens godkännande.

6.6 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *nedläggning av Bromma flygplats*
   att riksdagen avslår motionerna 1979/80:1745 (vpk) och 1980/81:114 (vpk),
2. beträffande *snabbusstrafik mellan Stockholm och Arlanda*
   att riksdagen lämnar motion 1980/81:113 (s) yrkande 3 utan åtgärd,
3. beträffande *järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda*

att riksdagen avslår motion 1980/81:113 (s) yrkande 4,

4. att riksdagen

a. med bifall till proposition 1980/81:30 i denna del och med anledning av motionerna 1979/80:1737 (s, c, fp) och 1979/80:1873 (m) samt med avslag på motionerna 1979/80:1351 (s) och 1980/81:113, (s) yrkandena 1 i denna del, 2, 5 och 6 godkänner de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för verksamheten vid Bromma och Arlanda flygplatser,

b. med bifall till propositionen och med avslag på motion 1980/81:113 yrkande 1 i motsvarande del medger den av föredragande departementschefen förordade omdisponeringen av tidigare anvisade medel för budgetåret 1980/81 under anslaget Flygplatser m. m.,

5. beträffande *program för det framtida inrikesområdet på Arlanda*

att riksdagen lämnar motion 1980/81:113 (s) yrkande 7 utan åtgärd,

6. beträffande *utredning av inrikesflygets roll i trafikpolitiken, m. m.*,

att riksdagen med anledning av motion 1980/81:113 (s) yrkandena 8 och 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Utskottet hemställer slutligen att ärendet tas upp till avgörande efter endast en bordläggning.

Stockholm den 10 december 1980

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Essen Lindahl (s), Rolf Sellgren (fp) Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Sixten Pettersson (m), Olle Östrand (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Rune Johansson (s), Ivar Franzén (c) och Erik Börjesson (fp).

7 Reservationer

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Olle Östrand, Ove Karlsson och Rune Johansson (alla s) har till betänkandet fogat fem reservationer.

1. (6.2.1) Buss- och järnvägsförbindelser mellan Stockholm och Arlanda (mom. 2)

Reservanterna anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 som börjar med "Med hänsyn" och på s. 14 slutar med "riksdagens sida." bort ha följande lydelse:

Även enligt utskottets uppfattning är en absolut förutsättning för att linjetrafiken skall kunna flyttas över från Bromma flygplats till Arlanda att kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda förbättras. Riksdagen har våren 1978 uttalat att det behövs kraftfulla åtgärder för att uppnå en tillfredsställande standard för kommunikationerna mellan Stockholm och Arlanda (TU 1977/78:3, rskr 1977/78:37). Detta arbete skulle med hänsyn inte minst till behovet av en snar lösning av terminalfrågan i Stockholms innerstad – bedrivas med skyndsamhet.

Finanslandstingsborgarrådet Nils Hallerby, Stockholms läns landsting, och finansborgarrådet John-Olof Persson, Stockholms kommun, har i brev den 24 april 1980 till trafikutskottet meddelat att AB Storstockholms lokaltrafik (SL) har en sådan planering, att de ökade krav på kollektivtrafikförbindelser mellan Stockholms city och Arlanda, som en överflyttning av flyglinjetrafiken till Arlanda leder till, kommer att tillgodoses. Kommunen och landstinget är också beredda att tillsammans med staten medverka till att skapa förutsättningar för en förbättrad in- och utrikesterminal i centralt läge i Stockholm.

På kort sikt kan med ganska enkla åtgärder de kollektiva transporterna till Arlanda göras snabbare genom att den nuvarande busstrafiken ges en smidigare utformning, innebärande att kollektivfält anläggs och Hagaterminalen stängs. Därmed beräknas tidsskillnaden mellan Arlanda och Bromma minska med 7–8 minuter.

Vad utskottet härom anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av yrkandet 3 i motion 1980/81:113 (partimotion, s), bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *snabbusstrafik mellan Stockholm och Arlanda*
att riksdagen med bifall till motion 1980/81:113 (s) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. (6.2.1) Buss- och järnvägsförbindelser mellan Stockholm och Arlanda (mom. 3)

Reservanterna anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Det i" och slutar med "särskild utredningsman." bort ha följande lydelse:

Som förut nämnts har vid handelshögskolan i Stockholm studerats ett projekt med spårbunden trafik till Arlanda. Med hjälp av ett datoriserat simuleringsprogram har olika utbyggnadsalternativ prövats.

Fördelen med detta förslag anges också vara att kapaciteten och servicegraden för såväl gods- som fjärrtrafiken och den normala pendeltågstrafiken mellan Märsta och Stockholm ökar.

En sådan järnvägsförbindelse till Arlanda – med angivna tids- och kostnadsramar – skulle, med en beräknad restid på 24 minuter, innebära en väsentligt bättre service för flygresenärerna och för dem som arbetar på Arlanda. Vid en utflyttning av inrikestrafiken från Bromma till Arlanda skulle restiden från Stockholms city till flygplatsen inte bli längre trots att trafiken flyttas längre ut från city. Samtidigt förbättras markkommunikationerna för de resenärer och den personal som redan i dag finns på Arlanda.

Utöver att ge en god kommunikation till Arlanda får byggandet av ytterligare två spår stora positiva effekter på SJ:s trafik och SL:s pendeltågstrafik. Det ökade passagerarunderlaget för pendeltågen kräver en utbyggnad av kapaciteten som är svår att lösa utan ytterligare två spår.

Utskottet finner i likhet med motionärerna det redovisade projektet vara intressant. Regeringen bör tillkalla en utredningsman, som i samarbete med berörda parter snabbt tar fram ett beslutsunderlag, så att beslut kan fattas under nästa år.

Vad utskottet härom anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av yrkandet 4 i motion 1980/81:113 (partimotion, s), bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda, m. m.*
   att riksdagen med bifall till motion 1980/81:113 (s) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. (6.2) Verksamheten på Bromma och Arlanda flygplatser (mom. 4)

Reservanterna anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Jordbruksutskottet konstaterar" och på s. 13 slutar med "Arlanda flygplatser." bort ha följande lydelse:

Flygbullerproblemen vid Bromma flygplats är av gammalt datum. Redan när jetflygplanet Caravelle 1958–1959 började trafikera Bromma, blev störningarna så stora att man beslöt flytta den internationella flygtrafiken från Bromma till Arlanda. Därmed upphörde vid den tidpunkten all jettrafik på Bromma.

År 1967 introducerades DC 9:an på Bromma. Hälsovårdsnämnden i Stockholm avstyrkte trafiken med hänsyn till bullerstörningarna och 1968 beslöt regeringen – med motivet att trafik med DC 9:an från Bromma flygplats skulle innebära risk för allvarliga sanitära olägenheter för omgivningen – att SAS:s reguljära inrikestrafik skulle överflyttas till Arlanda. Ånyo upphörde därmed all jettrafik på Bromma flygplats.

År 1972 introducerades Fokker F-28. För den gavs tillstånd att under en begränsad tid trafikera Bromma med ett klart uttalande om att trafiken vid Bromma flygplats successivt skulle avvecklas och vara borta senast 1978. Bromma flygplats har alltså länge inneburit stora problem från miljösynpunkt, främst beträffande flygbullret.

Stockholms kommuns miljövårdande myndighet har bedömt bullret från flygverksamheten som en sanitär olägenhet för kommunens innevånare. Stöd för denna bedömning har erhållits från länsstyrelsen i Stockholms län, landstinget, övriga kommuner runt Stockholm samt myndigheter på riksplanet, som har att i sin verksamhet bevaka hälso- och miljövårdsfrågor, såsom planverket, socialstyrelsen och naturvårdsverket.

Frågan om Bromma flygplats har prövats enligt miljöskyddslagen av koncessionsnämnden för miljöskydd, landets högsta miljövårdande organ. Nämnden har därvid fattat beslut som innebär att tillstånd lämnas enligt miljöskyddslagen att i enlighet med särskilda villkor driva Bromma flygplats. Villkoren innebär bl. a. att trafiken med F-28 skall upphöra senast vid utgången av juni 1981 samt att de plan som fr. o.m. denna tidpunkt trafikerar Bromma skall ha 9 dBA lägre ljudemission än F-28.

Såsom påtalats i motion 1979/80:1737 (s, c, fp) har de sanitära olägenheterna vid Bromma flygplats ökat i omfattning och utgör en påfrestning för tiotusentals personer i de områden som berörs av trafikflygets verksamhet. Till detta kommer obehagen med avgaserna från flyget och de säkerhetsrisker som är förknippade med en allt intensivare verksamhet på Bromma.

Utskottet ställer sig därför bakom önskemålen att flygtrafiken på Bromma med Fokker F-28 snarast upphör.

De tidpunkter som i ett flertal omgångar fastställts för att den mest bullrande flygverksamheten skulle vara avvecklad på Bromma har av olika skäl ej vid något tillfälle kunnat hållas från flygföretagets och luftfartsmyndigheternas sida. En förändring kan nu tidigast ske hösten 1982. Regeringens förslag innebär en fortsatt förhalning av frågan. Regeringsförslaget innebär inte heller någon slutlig lösning, utan miljö- och bullerolägenheterna med F-28 på Bromma förlängs ytterligare under flera år.

Utskottet vill i anslutning härtill erinra om att – beträffande miljöfrågor

som har stor betydelse för de boende på en ort – det tidigare rått allmän enighet om att kommunens uppfattning skall väga mycket tungt. Detta synsätt kom till uttryck bl. a. när kommunerna enligt § 136 A i byggnadslagen gavs vetorätt i samband med etablering av miljöstörande industri. Ett belysande exempel på vilket känsligt läge Bromma flygplats har ur miljösynpunkt är att miljö- och hälsovårdsnämnden i januari 1975 beslöt att flygtrafik på Bromma flygplats inte skulle kunna få förekomma nattetid mellan kl. 22.00–06.00 från den 1 juli 1975. Luftfartsverket accepterade detta beslut och beslöt hålla flygplatsen stängd nattetid. Det förtjänar också att påpekas att den 18 juli samma år luftfartsverket förklarade sig berett att pröva frågan om en förlängning av tillståndet att flyga F-28 på Bromma längst till den 1 mars 1978.

Det är emellertid inte endast bullret som är ett problem när det gäller Bromma. Under vintern och våren i år har omfattande mätningar av luftföroreningar vid flygplatsen genomförts av Stockholms miljö- och hälsovårdsförvaltning. Resultaten av dessa mätningar visar att flygverksamheten med F-28 även medför stora luftföroreningsproblem runt Bromma flygplats. Den utredningen ger alltså ytterligare tyngd åt kraven på att trafiken med F-28 på Bromma flygplats avvecklas snarast möjligt.

En viktig faktor när det gäller att bedöma flygbullret från F-28-planen på Bromma är antalet flygrörelser. Under senare delen av 1970-talet har antalet flygrörelser per år mångdubblats. De har i LIN:s F-28-trafik ökat från ca 6 850 år 1975 till 32 250 år 1979. För innevarande år uppskattas antalet flygrörelser med F-28 uppgå till ca 34 000.

Trots de konstaterade stora och växande miljö- och bullerolägenheterna med F-28 på Bromma innebär regeringens förslag en ytterligare förlängning och att F-28-planen eventuellt försvinner först den 30 juni 1985. Under övergångstiden skall Linjeflyg vidta åtgärder på kort sikt som bl. a. dämpar bullret med minst 3 dBA och minskar avgasutsläppen. Den sålunda aviserade bullerdämpningen bör självklart tas tillvara snarast eftersom den minskar miljö- och bullerproblemen på samtliga inrikesflygplatser som trafikeras med F-28.

När det gäller just Bromma flygplats är det dock inte säkert att denna bullerdämpning kommer att betyda att bullernivån totalt sett minskar. Pilotföreningen har nämligen krävt att LIN av säkerhetsskäl skall förändra det s. k. cut-back-förfarandet. Då skulle man förlora minst lika mycket som man vinner genom de aviserade bullerdämpande åtgärderna. Enligt uppgift kommer pilotföreningen att tillsammans med LIN genomföra en förändring av startproceduren, som innebär att stigningen går långsammare upp till cut-backhöjden 210 meter. Om detta förfarande fastställs kommer det att innebära en väsentlig försämring av bullersituationen i samband med starter. 65 dBA-kurvan kommer då troligen att flyttas ca 1–2 km ut från flygplatsen och antalet gravt störda ökar därmed avsevärt.

Enligt propositionen skall efter den 1 juli 1985 (ev. redan under år 1984) de

flygplan som trafikerar Bromma vara minst ca 7 dBA tystare än nuvarande Fokker F-28. Kommunikationsdepartementet har i pressmeddelande i mars 1980 redovisat att "tystare plan" som kan trafikera Bromma har tagits fram. Detta synes inte vara helt korrekt. De *nya plan* som avses torde vara kommande eller modifierade flygplatstyper som aldrig flugits och för vilka i de flesta fall, definitivt tillverkningsbeslut ej synes ha fattats.

Propositionens krav – att Fokkertrafiken skall vara borta senast den 1 juli 1985 – synes alltså inte kunna uppfyllas. Det skulle också vara mycket oekonomiskt för LIN att byta ut hela sin Fokker F-28-flotta på en gång. Det torde snarare vara realistiskt att räkna med ett successivt byte av plan fram till 1990.

Utskottet vill vidare erinra om att luftfartsinspektionen anser att fortsatt trafik med F-28 på Bromma flygplats efter den 30 juni 1981 kan medges endast om vissa åtgärder av flygsäkerhetskaraktär vidtas. Från Svensk pilotförenings sida har hävdats att de förslag som redovisas i propositionen till tillfälliga investeringar i Bromma skulle ge en flygplats "väl under ett flygsäkerhetsmässigt lågvattenmärke". Föreningen säger sig inte längre vara beredd att ta det ansvar det innebär att operera på Bromma under nuvarande förhållanden och kommer därför att diskutera ett åtgärdsprogram för förbättrad flygsäkerhet. Pilotföreningen anser att nuvarande Bromma kräver omedelbara åtgärder för att hålla sig över den minimistandard som kan accepteras för en bas-inrikesflygplats. I ett längre tidsperspektiv krävs enligt föreningen åtgärder baserade på Gullnäsutredningen (SOU 1977:34). Det handlar då om långsiktiga investeringar av en helt annan storleksordning än de som anges i propositionen.

De för Bromma speciella förhållandena leder sammantaget till att den enda realistiska lösningen om man skall behålla Bromma som flygplats är att genomföra Gullnäsutredningens förslag. Ingreppen i området skulle då bli så omfattande att det skulle motsvara anläggandet av en helt ny flygplats.

Bromma torde f. ö. redan i dag ha nått sin kapacitetsgräns. Det finns alltså ringa expansionsmöjligheter. Ur flygledningssynpunkt är Bromma också en problematisk flygplats med en blandning av olika typer av flygplan som ställer olika krav. På Arlanda blir trafiken mer homogen än på Bromma genom att blandningen mellan allmänflyg och trafikflyg undviks. Det är f. ö. av anförda skäl tveksamt om inrikesflyget över huvud taget kan utvecklas med Bromma som bas.

Däremot bör Bromma t. v. bibehållas som flygplats med hänsyn till allmänflygets behov och kravet på reservflygplats i Stockholmsområdet.

Mot bakgrund bl. a. av det anförda finner utskottet att jettrafiken, på Bromma snarast möjligt bör flyttas till Arlanda, dock senast under andra halvåret 1982.

Vad utskottet sålunda anfört innebär ett bifall till berörda yrkanden i motion 1979/80:1737 (s, c, fp) och motion 1980/81:113 (partimotion, s) yrkande 1 i denna del och 2.

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Utskottet finner" och på s. 17 slutar med "investeringar härför." bort ha följande lydelse:

En helt annan bild än propositionens av kostnadsjämförelsen mellan LIN på Bromma och LIN på Arlanda anges i en sammanfattande kostnadskalkyl baserad på av luftfartsverket gjorda utredningar (Brommas dispositions- och utbyggnadsplan 1978, luftfartsverkets skrivelse till regeringen den 23 maj 1980) samt uppgifter från Linjeflygs internutredning (SALUT). Denna kalkyl har ställts till utskottets förfogande av Svensk pilotförening. Enligt denna är Brommaalternativet både på kort och lång sikt klart sämre ur ekonomiska synpunkter än Arlandaalternativet.

De här båda beräkningarna, kommunikationsministerns beräkning i propositionen och pilotföreningens beräkning kan sägas vara ytterlighetsalternativ, där propositionens siffror gör det fördelaktigast att välja Brommaalternativet medan piloternas alternativ ger ett klart försteg för Arlanda. Således har exempelvis i propositionen Arlandaalternativet belastats med 330 milj. kr. för en tredje bana. Dessa kostnader är borttagna i pilotföreningens alternativ eftersom man räknar med att denna tredje bana behövs tidigast efter år 2000. Å andra sidan ingår i pilotföreningens kalkyl för Brommaalternativet Linjeflygs investeringar för utbyte av Fokker-flottan.

Den slutsats utskottet drar av bl. a detta är att det inte finns något som tyder på att det skulle vara dyrare att flytta till Arlanda än att vara kvar på Bromma. En viktig utgångspunkt är dock att Bromma är en gammal nedsliten flygplats som – vilket pilotföreningen särskilt har framhållit – är klart undermålig ur säkerhetssynpunkt. En total upprustning krävs vid fortsatt användning. Det är i detta sammanhang av betydelse att avtalet mellan staten och Stockholms kommun löper ut den 31 december 1996. Det har vid flera tillfällen från kommunens sida gjorts klart att någon förlängning av upplåtelseavtalet inte kan påräknas. Arlanda å andra sidan är en modern flygplats där betydande investeringar har gjorts i flygsäkerhet. Framför allt ger dock Arlandaalternativet en bättre handlingsfrihet. Dispositionsmöjligheterna på Arlanda är mycket stora.

Såsom i motion 1980/81:113 (partimotion, s) erinras om har luftfartsverket, LIN och SAS i skrivelse den 12 augusti 1980 gemensamt anmält att investeringar för ca 70 milj.kr. i prisläge den 1 januari 1980 behövs i det nuvarande inrikesområdet på Arlanda för att LIN:s trafik skall kunna samlokaliseras där med SAS:s trafik hösten 1982. I likhet med vad som anförs i propositionen vad gäller de där förordade säkerhetsinvesteringarna på Bromma torde kostnaderna för dessa åtgärder till stor del falla på kommande budgetår. Det torde ankomma på regeringen att så snart det erfordras återkomma till riksdagen med begäran om de investeringsmedel som är oundgängligen nödvändiga för om- och nybyggnader på Arlanda.

Var härom anförts innebär ett avstyrkande av propositionens förslag i denna del och ett tillstyrkande av motion 1980/81:113 (partimotion, s) yrkandena 5 och 6.

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Som förut" och på s. 18 slutar med "så sker." bort ha följande lydelse:

Av det anförda följer att behovet av de i propositionen angivna säkerhetsinvesteringarna på Bromma flygplats om 20 milj. kr. bortfaller. Något ianspråktagande härför under innevarande budgetår av medel anvisade under flygplatsanslaget erfordras inte heller. Utskottet avstyrker därför propositionen i denna del.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. att riksdagen
   a. med avslag på proposition 1980/81:30 i denna del och motion 1979/80:1873 (m), med anledning av motion 1979/80:1351 (s) och med bifall till motionerna 1979/80:1737 (s, c, fp) och 1980/81:113 (s) yrkande 1 i denna del, 2, 5 och 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för verksamheten vid Bromma och Arlanda flygplatser, m. m.,
   b. med bifall till motion 1980/81:113 (s) yrkande 1 i denna del, avslår det i propositionen framlagda förslaget om omdisponering av tidigare anvisade medel för budgetåret 1980/81 under anslaget Flygplatser m. m.,

4. (6.2.2) Fortsatt inrikesflyg på Bromma (mom. 5)

Reservanterna anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "utan åtgärd." bort ha följande lydelse:

Det är enligt utskottets mening klart att den befintliga terminalen på längre sikt har begränsade utvecklingsmöjligheter som terminal för den samlade inrikes passagerartrafiken och måste betraktas som en provisorisk lösning. Regeringen bör därför i enlighet med yrkandet 7 i motion 1980/81:113 (partimotion, s) ge luftfartsverket i uppdrag att omedelbart påbörja programarbetet för en sådan permanent anläggning.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *program för det framtida inrikesområdet på Arlanda*
   att riksdagen med bifall till motion 1980/81:113 (s) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. i vad avser *motiveringen* för utskottets yrkande beträffande *(6.3) Utredning av inrikesflygets roll i trafikpolitiken, m. m.* (mom. 6)

Reservanterna anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Utskottet kan" och slutar med "till känna." bort ha följande lydelse.

I propositionen uttalas oro för att en utflyttning av LIN:s verksamhet till Arlanda skall skapa stora svårigheter för inrikesflyget. Det finns enligt utskottet inget skäl att anta att en flyttning till Arlanda av Linjeflygs nuvarande verksamhet mera påtagligt skulle påverka passagerarutvecklingen. Inte heller finns det skäl att anta att lågprissatsningen skulle äventyras. I själva verket innebär en flyttning till Arlanda att underlaget för inrikesflyget breddas genom att Uppsala kommun och andra tätorter norr om Stockholm får en betydligt bättre tillgång till hela inrikesflyget. Detta kan vidare tidtabellanpassas bättre. Dessutom ges direkt anknytning till utrikesflyget. Trafikunderlaget kan alltså förväntas öka på Arlanda. Vad kostnaderna i övrigt beträffar torde för luftfartsverkets del kostnaderna på Arlanda och Bromma kunna bedömas som likvärdiga. Utskottet anser sålunda att det inte finns någon saklig grund för påståendet att vissa flygplatser i landsorten skulle vara nedläggningshotade. Utskottet menar att det i själva verket förhåller sig tvärtom. Bromma lägger enligt utskottets mening sådana hämningar på flygutvecklingen att det är tveksamt om inrikesflyget med placering därstädes kan fortsätta att utvecklas.

Det trafikpolitiska beslutet från 1979 innebar också enligt utskottets uppfattning att inrikesflygets roll i kollektivtrafiken måste beaktas. Som motionärerna framhållit bör lågprisflyget bli en realitet för människor i olika delar av landet. Därför måste trafiken tryggas på de flygplatser där den nu upprätthålls. Inrikesflyget synes i dag vara alltför Stockholmscentrerat. Det framstår som angeläget att inrikesflyget ges en sådan struktur att flygets möjligheter bättre tillvaratas i det samlade trafikarbetet.

Det trafikpolitiska beslutet innebar vidare att samhällsekonomiska hänsyn av t. ex. regionalpolitisk karaktär skall tas. Det betyder för inrikesflyget enligt utskottets uppfattning att kostnaderna för flygverksamheten (inkl. flyttningen till Arlanda) skall fördelas på ett sådant sätt att trafiken på de små flygplatserna inte äventyras.

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.

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

Jordbruksutskottets yttrande *Bilaga*

1980/81:3 y

över proposition 1980/81:30 om Bromma och Arlanda flygplatser m. m. jämte motioner

Till trafikutskottet

Trafikutskottet har den 13 november 1980 beslutat hos jordbruksutskottet anhålla om yttrande snarast över proposition 1980/81:30 om Bromma och Arlanda flygplatser m. m. jämte motioner.

Jordbruksutskottet anser sig inte böra ta ställning till de i ärendet väckta frågorna från trafikpolitisk synpunkt. Utskottet begränsar sitt yttrande till att avse ärendets miljöskyddsaspekter.

Miljöskyddslagen (1969:387) innehåller bestämmelser till skydd mot olika slags miljöstörningar i form av vatten- och luftförorening, buller, skakningar, ljus eller annat, dock endast om störningen ej är av helt tillfällig beskaffenhet. Lagens tillämpningsområde är begränsat till miljöstörning som uppstår vid användningen av fast egendom. På grund härav ligger utanför tillämpningsområdet t. ex. luftföroreningar och bullerstörningar från motorfordon. Däremot omfattar lagstiftningen sådana störningar från fasta trafikanläggningar, såsom flygplatser, vägar och järnvägar.

För anläggande av flygplats eller ändring i användningen av sådan trafikanläggning gäller inte miljöskyddslagens regler om obligatorisk förprövningsskyldighet. Vid miljöskyddslagens tillkomst hänvisades till att fasta trafikanläggningar prövas i särskild ordning, varvid även anläggningens störande inverkan på omgivningen beaktas. Miljövårdsintresset borde därvid kunna tillgodoses genom samråd på ett tidigt stadium. Med hänsyn härtill krävs f. n. inte tillståndsplikt enligt miljöskyddslagen i nu förevarande fall. Inte heller kan man med stöd av miljöskyddslagen utverka förbud mot att en trafikanläggning utnyttjas för avsett ändamål. Däremot kan man ingripa genom åläggande om skäliga skyddsåtgärder eller inskränkningar i den störande verksamheten på samma sätt som i fråga om andra anläggningar. Möjlighet att söka tillstånd enligt miljöskyddslagens regler står emellertid öppen även när det gäller fasta trafikanläggningar.

I nu förevarande ärende har luftfartsverket först genom sin ansökan i maj 1978 hos koncessionsnämnden för miljöskydd och därefter i sina i september 1979 hos regeringen anförda besvär över koncessionsnämndens beslut utnyttjat nyssnämnda rätt att få sin verksamhet prövad enligt miljöskyddslagen.

Regeringen har vid sin prövning funnit att flygtrafiken på Bromma flygplats ger upphov till oacceptabla bullerstörningar och andra olägenheter för ett stort antal människor kring flygplatsen. I likhet med koncessions-

nämnden anser dock regeringen att Bromma under vissa villkor även i fortsättningen kan användas för sitt nuvarande ändamål som trafikflygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och för allmänflyg. Då de helt övervägande bullerstörningarna orsakas av jetflygplanen och då främst av LIN:s flotta av Fokker F-28, anser regeringen att trafiken med denna flygplanstyp snarast måste upphöra. Regeringen bedömer det dock inte möjligt att från teknisk och ekonomisk synpunkt avveckla Fokkertrafiken på Bromma inom av koncessionsnämnden angiven tidsram eller vid utgången av juni nästa år. Enligt regeringens mening bör Fokkertrafiken upphöra snarast, dock senast den 30 juni 1985. Regeringen kräver att de flygplan som skall trafikera Bromma efter denna tidpunkt skall ha en bullernivå, som ligger minst ca 7 dBA under Fokkerplanets bullernivå.

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

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att regeringens beslut sammantaget innebär, inte bara att väsentliga miljöförbättringar bör kunna åstadkommas för området kring Bromma flygplats, utan även att påfordrade minskningar i bullernivå och avgasutsläpp också bör bidra till att förbättra miljösituationen vid andra flygplatser i landet.

Utskottet vill understryka att regeringen i egenskap av högsta prövningsinstans fattat sitt beslut i fråga om tillstånd till verksamheten vid Bromma flygplats utifrån miljöskyddslagens bestämmelser. Beslutet kan grundlagsenligt inte överprövas av riksdagen. Från miljömässig synpunkt är koncessionsärendet sålunda avgjort och föranleder därför som sådant inte något ytterligare uttalande från utskottets sida.

Rent allmänt vill utskottet dock framhålla att utskottet delar uppfattningen att den nuvarande flygtrafiken på Bromma ger upphov till bl. a. oacceptabla bullerstörningar. Utskottet ställer sig därför bakom önskemålen om att flygtrafiken på Bromma med Fokker F-28 snarast upphör. I likhet med regeringen anser utskottet att alla rimliga möjligheter måste tas till vara för att tidigarelägga avvecklingen av ifrågavarande trafik. Luftfartsverkets undersökning om möjligheterna härför skall enligt regeringsbeslutet redovisas så snart som möjligt eller senast den 1 oktober 1981. Regeringen har då möjlighet att besluta om en eventuell tidigareläggning av Fokkerplanets avveckling på Bromma.

Utskottet noterar att kommunikationsministern i proposition 1980/81:30 framhåller att ett beslut vid årsskiftet 1981-1982 om fortsatt trafik på Bromma förutsätter att LIN kan lämna bindande garantier för byte av sin flygplansflotta, t. ex. i form av ett leveransavtal, till flygplan som uppfyller

regeringens långsiktiga miljökrav. Utskottet vill för sin del ansluta sig till föredragandens uttalanden i nämnda avseende. Som anförs i propositionen måste vid avvägningen mellan olika intressen de miljömässiga skälen väga tungt i nu förevarande fall.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att frågor om buller och andra miljöstörningar från trafik vid upprepade tillfällen prövats av riksdagen. Det har därvid från riksdagens sida understrukits att bullerstörningar ofta kan utgöra mycket allvarliga miljöproblem, särskilt påtagliga för dem som bor eller vistas invid större vägar och flygplatser. Utskottet har därför ansett att särskild uppmärksamhet borde ägnas åt de problem från planeringssynpunkt som kan uppstå i samband med anläggandet av större flygplatser eller vid senare gjorda omdispositioner av deras användning i förhållande till befintliga eller planerade områden för bostadsbebyggelse m. m. I enlighet med det sagda anförde utskottet år 1974 i ett betänkande över vissa motioner i ämnet att utskottet bl. a. funnit starka skäl föreligga att tillståndsplikt enligt miljöskyddslagen införs beträffande anläggande av flygplatser och vägar som kan medföra miljöstörningar av väsentlig betydelse (JoU 1974:45). Enligt utskottets mening hade erfarenheterna av dittillsvarande prövningsförfarande i fråga om berörda trafikanläggningar alltmera klart utvisat att detta inte gav samma garantier för att miljöskyddets krav blir tillgodosedda som tillståndsprövning enligt miljöskyddslagen. Det påpekades i sammanhanget att den granskning som f. n. sker i första hand innebär en planering från exploateringssynpunkt och att den vidare i huvudsak är begränsad till förhållandena inom de fastigheter som avstår mark för anläggningen. Utskottet framhöll att anläggandet av vägar och flygplatser ofta medför betydande ingrepp i landskapet och att användningen av dem i regel vållar omfattande miljöstörningar. Prövningen borde därför sättas in på ett så tidigt stadium som möjligt. Det betonades att möjligheten att ingripa i efterhand ofta torde komma att visa sig illusorisk, bl. a. därför att ifrågavarande anläggningar regelmässigt drar så betydande kostnader att inskränkningar i utnyttjandet av dem framstår som ekonomiskt oförsvarliga. Desto angelägnare var det då att en förprövning skedde.

Riksdagen beslöt i enlighet med betänkandet (rskr 1974:405). De problem som aktualiserats genom nyssnämnda riksdagsbeslut övervägs f. n. av miljöskyddsutredningen, som tillsatts med uppgift bl. a. att göra en allmän översyn av miljöskyddslagstiftningen. Enligt direktiven bör utredningen pröva behovet av ytterligare åtgärder för att komma till rätta med bullerstörningar.

Miljöskyddsutredningen har i ett delbetänkande Bättre Miljöskydd I framlagt vissa förslag i fråga om förprövnings-, tillsyns- och påföljdssystemen samt besvärsrätten m. m. inom miljöskyddslagstiftningens område (SOU 1978:80). Betänkandet jämte däröver avgivna yttranden ligger till grund för en i dagarna avlåten lagrådsremiss rörande vissa ändringar i miljöskyddslagen. Förslagen berör emellertid inte i det föregående angiven problematik

beträffande trafikanläggningarna. Utredningen säger i sitt betänkande (s. 38) att den i vad gäller den stora och mycket komplicerade frågan om reglering av buller från vägar, flygplatser m. m. har kommit till den slutsatsen att detta problemkomplex måste lösas i ett sammanhang. Med hänsyn till behovet av vissa förstudier i ämnet har utredningen funnit det nödvändigt att skjuta på den del av utredningsuppdraget som skall behandla bullerproblematiken till ett kommande betänkande.

Utskottet vill för sin del framhålla önskvärdheten av att den av riksdagen aktualiserade frågan om införande av tillståndsplikt enligt miljöskyddslagens bestämmelser för bl. a. flygplatser snarast bringas till en ändamålsenlig lösning. Det vill bl. a. synas utskottet som om den nu aktuella utredningen beträffande flygtrafiken på Bromma ger ytterligare tyngd åt riksdagens önskemål härvidlag.

Propositionen och motionerna föranleder i övrigt inte något särskilt uttalande från utskottets sida.

Stockholm den 2 december 1980

På jordbruksutskottets vägnar
EINAR LARSSON

Närvarande: Einar Larsson (c)*, Svante Lundkvist (s), Arne Andersson i Ljung (m), Börje Stensson (fp), Grethe Lundblad (s)*, Sven Lindberg (s)*, Filip Johansson (c)*, Sven Eric Lorentzon (m)*, Håkan Strömberg (s), Jens Eriksson (m)*, Stig Alftin (s), Lennart Brunander (c), Wivi-Anne Radesjö (s)* och Ingvar Eriksson (m)*.

* Ej närvarande vid yttrandets justering.

Avvikande mening

Svante Lundkvist, Grethe Lundblad, Sven Lindberg, Håkan Strömberg, Stig Alftin och Wivi-Anne Radesjö (alla s) anför:

Vi vill inledningsvis erinra om att det i miljöfrågor som har stor betydelse för de boende på en ort har rått allmän enighet om att kommunens uppfattning skall väga mycket tungt. Detta synsätt kom till uttryck bl. a. när kommunerna enligt 136 a § i byggnadslagen gavs vetorätt i samband med etablering av miljöstörande industri.

Bromma flygplats har inneburit stora problem inom Stockholms kommun från miljösynpunkt, främst beträffande flygbullret. Kommunens miljövårdande myndighet har bedömt bullret från flygverksamheten som en sanitär olägenhet för kommunens invånare. Stöd för denna bedömning har erhållits från länsstyrelsen i Stockholms län, landstinget, övriga kommuner runt Stockholm samt myndigheter på riksplanet som har att i sin verksamhet

bevaka hälso- och miljövårdsfrågor, planverket, socialstyrelsen och naturvårdsverket.

Frågan om Bromma flygplats har prövats enligt miljöskyddslagen av koncessionsnämnden för miljöskydd. Nämnden har därvid fattat beslut innebärande att tillstånd lämnas enligt miljöskyddslagen att i enlighet med särskilda villkor driva Bromma flygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och allmänflyg. Villkoren innebär bl. a. att trafiken med F-28 skall upphöra senast vid utgången av juni 1981 samt att de plan som fr. o. m. denna tidpunkt trafikerar Bromma skall ha 9 dBA lägre ljudemission än F-28.

När nu propositionen om flygplatsfrågan kommer, innebär regeringens förslag en fortsatt förhalning av frågan. Koncessionsnämndens och luftfartsinspektionens krav på förändring till senast hösten 1981 kan inte uppfyllas. En förändring kan nu tidigast ske hösten 1982. Regeringens beslut innebär inte heller någon slutlig lösning utan endast att miljö- och bullerolägenheterna med F-28 på Bromma förlängs ytterligare under flera år.

Det är emellertid inte endast bullret som är ett problem när det gäller Bromma. Under vintern och våren i år har omfattande mätningar av luftföroreningar vid flygplatsen genomförts av Stockholms miljö- och hälsovårdsförvaltning. Resultaten av dessa mätningar visar att flygverksamheten med Fokker F-28 även medför stora luftföroreningsproblem runt Bromma flygplats. Den utredningen ger alltså ytterligare tyngd åt kraven på att trafiken med F-28 på Bromma flygplats avvecklas snarast möjligt.

En viktig faktor när det gäller att bedöma flygbullret från F-28-planen på Bromma är vidare antalet flygrörelser. Under senare delen av 1970-talet har antalet flygrörelser per år mångdubblats. De har i LIN:s F-28-trafik ökat från ca 6 850 år 1975 till 32 250 år 1979. För innevarande år uppskattas antalet flygrörelser med F-28 uppgå till ca 34 000.

Trots de konstaterade stora och växande miljö- och bullerolägenheterna med F-28 på Bromma har regeringen beslutat en ytterligare förlängning av tillståndet att använda dessa plan. F-28-planen kommer enligt regeringens beslut att eventuellt försvinna först den 30 juni 1985. Under övergångstiden skall Linjeflyg vidta åtgärder på kort sikt som bl. a. dämpar bullret med minst 3 dBA och minskar avgasutsläppen.

Enligt vår mening bör den aviserade bullerdämpningen – om den går att realisera i praktiken – självklart tas till vara snarast, eftersom den minskar miljö- och bullerproblemen på samtliga inrikesflygplatser som trafikeras med F-28.

Som bl. a. framhålls i motion 113 är det dock inte säkert att nyss antydd bullerdämpning kommer att innebära att bullernivån totalt sett minskar, om det s. k. cut-back-förfarandet i enlighet med pilotföreningens önskemål tas bort. Det synes vidare, av skäl som anförts i motion 113, högst osäkert om den av regeringen förutsatta anskaffningen av tystare flygplan verkligen skall kunna ske inom den i propositionen angivna tidsrymden.

Mot bakgrund av angivna förhållanden anser vi att utskottet i sitt yttrande

till trafikutskottet bort med skärpa kräva att jettrafiken på Bromma, framför allt med Fokker F-28, av miljöskyddsskäl snarast bringas att upphöra. Som redovisas i propositionen är det i och för sig möjligt att överföra LIN:s verksamhet från Bromma till Arlanda hösten 1982.

Vad nu anförts innebär att vi delar de synpunkter som framförs i motionerna 113 och 114 i nu förevarande avseende.

I vad gäller det ifrågasatta införandet av tillståndsplikt enligt miljöskyddslagen beträffande anläggande av bl. a. flygplatser ansluter vi oss till utskottsmajoritetens uttalanden i detta ärende.