Trafikutskottets betänkande

1976/77: 6

med anledning av motioner angående utredning om bibehållande av Bromma flygplats, m. m.

Motionerna

I motionen 1975/76:806 av herr Nisser (m) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om att den reguljära trafiken på Bromma flygplats får fortgå tills en utredning tagit ställning till de nya situationer som uppstått genom teknikens utveckling på flygområdet.

I motionen 1975/76:811 av herrar Winberg och Nilsson i Agnäs (båda m) hemställs att riksdagen som sin mening uttalar

1. att en förutsättningslös utredning beträffande flygplatsfrågan i Stockholmsregionen bör göras,
2. att Bromma flygplats bör bibehållas och få användas av det reguljära inrikesflyget i avbidan på resultatet av denna utredning.

I motionen 1975/76:1531 av herr Clarkson m. fl. (m) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en förutsättningslös utredning om flygplatsbehovet i Stockholmsregionen.

I motionen 1975/76:1532 av herr Dahlgren m. fl. (c,m,fp) hemställs att riksdagen uttalar att Bromma flygplats bibehålls i avvaktan på möjligheterna att dit förlägga linjetrafik och allmänflyg med tystgående flygplan.

I motionen 1975/76:1546 av herr Henmark m. fl. (fp) hemställs att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad i motionen anförts rörande Bromma flygplats framtida användning.

I motionen 1975/76:1574 av herr Lidgard m. fl. (m) föreslås att riksdagen hos regeringen hemställer om en förutsättningslös utredning angående möjligheterna att bevara Bromma flygfält för reguljär linjefart och allmänflyg.

I motionen 1975/76:2022 av herr Bohman m. fl. (m) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet 8), att riksdagen uttalar att Bromma flygplats skall bibehållas för ändamål som angivits i motionen 1975/76:1979.

Utskottet

Den tilltagande flygtrafiken har i olika sammanhang aktualiserat frågan om den fortsatta lokaliseringen av flygplatser inom Stockholmsregionen. Beträffande Bromma flygplats fick denna fråga förnyad aktualitet i samband med AB Linjeflygs ansökan år 1972 om tillstånd att i svensk inrikestrafik under en försöksperiod använda jetflygplan av typ Fokker F 28. Den 30 juni samma år tillsatte Kungl. Maj:t en utredning om den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats (ULF). Utredningsarbetet skulle enligt direktiven energiskt inriktas på att skapa förutsättningar för en snar bortflyttning av flygverksamheten från Bromma. Under alla förhållanden skulle en bortflyttning kunna ske senast under loppet av år 1978. Utredningen, som avgav sitt betänkande Brommaflyget (Ds K 1974:1) i mars 1974, föreslog två alternativ för lokalisering av Linjeflygs inrikesflyg, Tullinge/Getaren- samt Arlanda-alternativet. År 1975 tillkallades sakkunniga med uppdrag att utreda frågan om den framtida lokaliseringen av allmänflyget i Stockholmsregionen – Stockholmsregionens allmänflygutredning. En utgångspunkt för utredningsarbetet angavs vara att det nuvarande allmänflyget på Bromma flygplats skulle flyttas bort i så nära anslutning som möjligt till avvecklingen av inrikesflyget på flygplatsen.

Motioner beträffande utredning om bibehållande av Bromma flygplats har avslagits av 1974 års riksdag och 1975 års riksmöte (TU 1974:2, rskr 1974:72 och TU 1975:4, RD 1975-04-24).

Luftfartsverket har i skrivelse den 8 oktober i år redovisat projektläget avseende det s. k. Lin/Arlandaprojektet. Av redovisningen framgår att en överföring av Linjeflygs verksamhet från Bromma till Arlanda flygplats inte kan ske enligt ursprunglig tidsplan – dvs. under år 1977 – utan tidigast den 1 juli 1978.

Den 20 oktober i år har Linjeflyg anmält att en eventuell överföring av bolagets verksamhet från Bromma till Arlanda flygplats inte kan komma till stånd förrän tidigast vid utgången av år 1978.

Chefen för kommunikationsdepartementet har enligt protokoll över regeringsärenden den 4 november 1976 bemyndigats tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda förutsättningarna för att i någon form bibehålla Bromma flygplats. Med hänsyn till vad luftfartsverket och Linjeflyg anfört synes det enligt departementschefen inte möjligt att genomföra en eventuell överflyttning av Linjeflygs verksamhet förrän tidigast vid utgången av år 1978. Den tidsfrist som erhålls genom en förskjutning av tidpunkten anses böra utnyttjas till att – inför förestående ställningstagande till frågan om verksamheten på Bromma och Arlanda flygplatser – komplettera föreliggande beslutsunderlag i de delar som hittills inte fullständigt belysts. En särskild utredare bör därför genom en sådan kompletterande utredning skyndsamt klarlägga förutsättningarna för att i någon form bibehålla Bromma flygplats. Utredaren bör med utgångspunkt i en bedömning av främst trafik-

och flygplansmaterielutvecklingen och möjligheterna av bullerdämpande åtgärder överväga miljöaspekterna vid olika alternativ av fortsatt flygverksamhet på Bromma. Det sägs vidare att utredaren med beaktande av kapacitetsförhållanden och säkerhetskrav samt övriga förutsättningar bör bedöma behovet av investeringar på flygplatsen. Resultatet av uppdraget bör redovisas senast den 1 juni 1977.

Den särskilde utredaren har enligt vad utskottet erfarit numera tillkallats. Denne kommer att vid sin sida ha en parlamentariskt sammansatt referensgrupp om fem personer.

För att bibehålla full handlingsfrihet har regeringen även uppdragit åt luftfartsverket att utarbeta de förslag till ändringar i nuvarande dispositionsplan för Arlanda flygplats som behövs för en eventuell överföring på kort resp. på längre sikt till Arlanda av den inrikes linjetrafiken på Bromma.

I sammanhanget har regeringen den 11 november 1976 utvidgat uppdraget för Stockholmsregionens allmänflygutredning till att omfatta även frågan om Bromma som alternativ för en framtida lokalisering av allmänflyget i Stockholmsregionen. Övervägandena bör enligt tilläggsdirektiv ske i samråd med den ovannämnde särskilde utredaren.

Genom det utredningsarbete som enligt vad förut nämnts kommit till stånd synes syftet med flertalet av ifrågavarande motionsyrkanden redan tillgodosett. Med hänsyn härtill och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av yrkandena i fråga ej påkallad.

Utskottet hemställer

att motionerna 1975/76:806, 1975/76:811, 1975/76:1531, 1975/76:1532, 1975/76:1546, 1975/76:1574 och 1975/76:2022, yrkandet 8, ej föranleder någon riksdagens särskilda åtgärd.

Stockholm den 23 november 1976

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Lindahl i Lidingö (s), Håkansson i Rönneberga (c), Sellgren (fp), Hugosson (s), Clarkson (m), Zachrisson (s), Stjernström (c), Östrand (s), Komstedt (m), Johansson i Hållsta (c), Johansson i Åmål (s) och Norling (s).

Reservation

av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Hugosson, Zachrisson, Östrand, Johansson i Åmål och Norling (samtliga s) som ansett att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

Under de senaste åren har frågan om avveckling av Bromma flygplats och om överföring av Linjeflygs verksamhet till Arlanda varit föremål för ingående överväganden. På grundval härav har den föregående regeringen fattat principbeslut om en sammanföring av Linjeflygs verksamhet på Arlanda till den 1 juli 1977. Bakom detta beslut låg väsentligen miljöskäl, som också påtalats av ett antal tungt vägande instanser, i första hand givetvis Stockholms miljö- och hälsovårdsnämnd. Dessa miljöskäl har snarast förstärkts sedan den förra regeringen fattade sitt principbeslut.

Den nya regeringen har nu satt i gång utredning av möjligheten att övergångsvis eller kanske rent av permanent på Bromma hålla kvar Linjeflygs samlade flygplansflotta även sedan denna helt utbytts till Fokker-jet.

Det framstår ur miljösynpunkt som betänkligt att ens övergångsvis låta Linjeflyg fortsätta på Bromma under sådana förhållanden. Det kan här bl. a. hänvisas till att även den nyligen publicerade utredning som på Svenska arbetsgivareföreningens och Sveriges industriförbunds uppdrag utförts av docenten Bo Lundberg (Uppdelad linjefart, F28-jet på Arlanda, Tysta turbopropplan på Bromma, "ULAB") bygger på uppfattningen att det inte går att vara kvar på Bromma med en flygplansflotta, helt baserad på Fokker-jet. En annan sak är att det rimligen inte går att göra den i docent Lundbergs utredning tänkta uppdelningen av Linjeflygs verksamhet på två flygplanstyper och två flygplatser. Detta har vid flera tillfällen med skärpa understrukits av Linjeflygs ledning, som påtalat den operativa och ekonomiska omöjligheten av en sådan lösning.

Slutsatsen blir att Linjeflygs verksamhet med det snaraste bör flyttas ut till Arlanda, detta både av de tungt vägande miljöskälen och med hänsyn till Linjeflygs och det samlade inrikesflygets intressen.

Utskottet anser med hänsyn härtill att riksdagen bör ge regeringen till känna vad utskottet anfört om nödvändigheten av att överflyttningen av Linjeflygs verksamhet från Bromma till Arlanda genomförs utan onödigt dröjsmål.

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet

att riksdagen med anledning av motionerna 1975/76:806, 1975/76:811, 1975/76:1531, 1975/76:1532, 1975/76:1546, 1975/76:1574 och 1975/76:2022, yrkandet 8, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande överflyttning av Linjeflygs verksamhet från Bromma till Arlanda.

GOTAB 52558 Stockholm 1976