Trafikutskottets betänkande

1980/81:28

om investeringar på Arlanda flygplats m. m. (prop. 1980/81:134)

Propositionen

I proposition 1980/81:134 föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) riksdagen att

1. medge den av föredragande departementschefen förordade omdisponeringen av tidigare anvisade medel för budgetåret 1980/81 under anslaget Flygplatser m. m.,
2. till Flygplatser m. m. för budgetåret 1981/82, utöver vad föredragande departementschefen tidigare föreslagit i proposition 1980/81:100, anvisa ett reservationsanslag om 21,5 milj. kr.

Under den allmänna motionstiden framlagda motioner

I motion 1980/81:261 av Anders Björck (m) yrkas

1. att riksdagen omprövar det i december 1980 fattade beslutet om nedläggning av Linjeflygs trafik på Bromma flygplats,
2. att riksdagen hos regeringen hemställer om förutsättningslös utredning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av en sådan nedläggning.

I motion 1980/81:265 av Wiggo Komstedt och Bo Lundgren (båda m) yrkas att riksdagen, med upphävande av sitt tidigare beslut, beslutar att den reguljära inrikes flygtrafiken skall stanna kvar på Bromma i enlighet med de riktlinjer som angavs i proposition 1980/81:30.

I motion 1980/81:316 av Bertil Jonasson m. fl. (c) yrkas

1. att riksdagen beslutar att uttala sin principiella anslutning till de riktlinjer som presenterades i proposition 1980/81:30 beträffande villkoren för fortsatt linjeflygsverksamhet på Bromma,
2. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära nytt förslag om fortsatt linjeflygsverksamhet på Bromma.

I motion 1980/81:460 av Rune Torwald m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening måtte ge regeringen till känna vad i motionen anförts för att minska kostnaderna för överflyttningen av jettrafiken från Bromma till Arlanda andra halvåret 1982.

I motion 1980/81:987 av Anders Högmark och Erik Hovhammar (båda m) yrkas att riksdagen med upphävande av tidigare beslut, beslutar att den

reguljära inrikesflygtrafiken kvarstannar på Bromma i enlighet med de riktlinjer som redovisades i proposition 1980/81:30.

I motion 1980/81:1324 av Rolf Clarkson och Per Stenmarck (båda m) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder för flyttning av Linjeflyg till en gemensamt med SAS inrikestrafik långsiktigt användbar terminal på Arlanda,
2. att riksdagen med ändring av beslutet 1980-12-17 anger att flyttning skall genomföras snarast, dock senast med utgången av år 1984,
3. att riksdagen beslutar begära hos regeringen att frågan om täckning av Linjeflygs merkostnader till följd av en genomförd utflyttning till Arlanda skall utredas.

I motion 1980/81:1338 av Tore Nilsson och Erik Olsson (båda m) yrkas att riksdagen, med upphävande av sitt tidigare beslut, beslutar att den reguljära inrikes flygtrafiken skall stanna kvar på Bromma i enlighet med de riktlinjer som angavs i proposition 1980/81:30.

I motion 1980/81:1726 av Ingvar Eriksson (m) och Eric Hägelmark (fp) yrkas

1. att riksdagen upphäver sitt den 17 december 1980 fattade beslut om nedläggning av Linjeflygs jettrafik på Bromma flygplats,
2. att riksdagen – därest yrkandet under punkt 1 icke skulle bifallas – beslutar att utflyttningsperioden förlängs till utgången av år 1984.

I motion 1980/81:1740 av Rolf Sellgren (fp) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att jettrafiken på Bromma skall flyttas till Arlanda,
2. att riksdagen hos regeringen begär en snabbutredning av terminalfrågor m. m. på Arlanda i syfte att så långt möjligt begränsa kostnaderna för stat, kommun och flygbolag i enlighet med vad som anförs i motionen,
3. att riksdagen hos regeringen begär en snabbutredning av förutsättningarna att från Bromma bedriva linjetrafik på kortare linjer med mindre flygplan t. ex. SAAB-Fairchild som klarar de fastlagda miljökraven,
4. att riksdagen därför med ändring av tidigare beslut som sin mening ger regeringen till känna att flyttningen av jettrafiken till Arlanda skall ske snarast, dock senast under år 1984.

Motioner med anledning av propositionen

I motion 1980/81:2089 av Eric Rejdnell och tredje vice talmannen Karl Erik Eriksson (båda fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till

känna vad som i motionen anförts om bibehållande av viss inrikestrafik på Bromma flygplats.

I motion 1980/81:2090 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar begära att regeringen ger luftfartsverket i uppdrag att – inom ramen för de i propositionen för budgetåren 1980/81 och 1981/82 beräknade investeringsmedlen – påbörja arbetet med en permanent inrikesterminal på Arlanda i enlighet med vad som anförts i motionen.

Riksdagens beslut om utflyttningen av jettrafiken på Bromma till Arlanda, m. m.

Med anledning av proposition 1980/81:30 om Bromma och Arlanda flygplatser m. m. jämte motioner beslutade riksdagen den 17 december 1980 att jettrafiken på Bromma flygplats snarast möjligt skall flyttas till Arlanda, dock senast under andra halvåret 1982 (TU 1980/81:8, rskr 1980/81:105). Enligt beslutet skall Bromma flygplats t. v. bibehållas som flygplats med hänsyn till allmänflygets behov och kravet på reservflygplats i Stockholmsområdet. Flygplatsen bör därför rustas upp för ca 20 milj. kr. I årets budgetproposition har regeringen föreslagit att medel anvisas för detta ändamål.

I fråga om investeringar på Arlanda uttalade riksdagen följande. I proposition 1980/81:30 har med hänvisning till en gemensam skrivelse den 12 augusti 1980 från luftfartsverket, Linjeflyg AB (LIN) och Scandinavian Airlines System (SAS) anmälts 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 inrikestrafik hösten 1982. I likhet med vad som anfördes i propositionen vad gäller de där förordade säkerhetsinvesteringarna på Bromma torde kostnaderna för åtgärderna på Arlanda till stor del falla på kommande budgetår. Det bör därför 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.

Riksdagen uttalade också att den befintliga terminalen på Arlanda på längre sikt har begränsade utvecklingsmöjligheter för den samlade inrikestrafiken och måste betraktas som en provisorisk lösning. Programarbetet för en permanent anläggning bör därför omedelbart påbörjas. Riksdagen uttalade vidare att en särskild utredning bör tillsättas om hur inrikesflyget skall utvecklas. Utredningen bör belysa inrikesflygets roll i trafikpolitiken. Utgångspunkten bör vara att trafiken på de skilda inrikesflygplatserna även i fortsättningen tryggas.

En absolut förutsättning för att linjetrafiken skall kunna flyttas över från Bromma till Arlanda är enligt riksdagsbeslutet att kollektivtrafikförbindelserna till Arlanda förbättras. På kort sikt kan detta ske 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. På längre sikt skulle enligt riksdagen en järnvägsförbindelse till Arlanda med en beräknad restid på 24 minuter innebära en väsentligt bättre service för flygresenärerna och för dem som arbetar på Arlanda. Ett underlag för ett beslut om en järnvägsförbindelse skall därför snabbt tas fram.

Med anledning av riksdagens beslut har regeringen den 22 januari i år uppdragit åt luftfartsverket att påbörja de åtgärder i det nuvarande inrikesområdet på Arlanda flygplats som erfordras för att jettrafiken på Bromma skall kunna flyttas till Arlanda snarast möjligt dock senast under andra halvåret 1982. Luftfartsverket skall vidare skyndsamt slutföra programarbetet för ett framtida inrikesområde på Arlanda flygplats.

Luftfartsverket skall också, med utgångspunkt i riksdagens beslut om att jettrafiken på Bromma skall flyttas till Arlanda, utarbeta förslag om Brommas framtida funktion i det inrikes flygplatssystemet.

En särskild utredare med uppdrag att utreda inrikesflygets utveckling har tillkallats. Utredaren skall med utgångspunkt från att trafiken på de skilda inrikesflygplatserna även i fortsättningen bör tryggas belysa inrikesflygets roll i trafikpolitiken.

Regeringen har vidare gett SJ i uppdrag att utreda de tekniska och ekonomiska konsekvenserna av en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda flygplats. Arbetet skall följas av en särskild opartisk sakkunnig. Statens vägverk har samtidigt fått i uppdrag att utreda effekterna på vägtrafiken av en utflyttning av jettrafiken från Bromma till Arlanda.

Stockholms läns landsting och Stockholms kommun är ansvariga för kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda. En förbättring av dessa är enligt riksdagen en absolut förutsättning för att jettrafiken skall kunna flyttas från Bromma till Arlanda. Kommunikationsministern har därför begärt besked snarast, dock senast den 1 maj i år, hur landstinget och kommunen ser på möjligheterna att tillgodose riksdagens uttalanden.

Inkomna skrivelser m. m.

Utskottet har under ärendets behandling haft hearings med representanter för kommunikationsdepartementet, luftfartsverket jämte luftfartsinspektionen, SAS och LIN. I anslutning härtill har från luftfartsverkets sida samt av chefen för luftfartsinspektionen till utskottet överlämnats skrivelser i ärendet, se bilagorna A och B. SAS och LIN har i en gemensam promemoria, bilaga C, sammanfattat sina synpunkter på terminalfrågan. Vidare har vissa skrivelser i frågan inkommit från sammanslutningar och enskilt håll.

Utskottet

I propositionen erinras inledningsvis om riksdagens beslut den 17 december 1980 om utflyttning av jettrafiken på Bromma flygplats till Arlanda. Vidare redovisas de åtgärder regeringen vidtagit med anledning av beslutet. Utskottet hänvisar i dessa delar till den i det föregående lämnade redogörelsen härför.

Omprövning av riksdagens beslut om utflyttning av jettrafiken på Bromma till Arlanda m. m.

I ett antal motioner som lagts fram under den allmänna motionstiden i början av året har yrkats att riksdagen *omprövar* det i december 1980 fattade beslutet om nedläggning av LIN:s trafik på Bromma flygplats. Det gäller till en början motion 1980/81:261 (m). Vidare yrkas i motionerna 1980/81:265 (m), 1980/81:987 (m) och 1980/81:1338 (m) att riksdagen, med upphävande av sitt tidigare beslut, beslutar att den reguljära inrikes flygtrafiken skall stanna kvar på Bromma i enlighet med de riktlinjer som angavs i proposition 1980/81:30. Motion 1980/81:1726 (m, fp) innehåller ett yrkande av samma innebörd. I motion 1980/81:316 (c) slutligen yrkas att riksdagen beslutar att uttala sin principiella anslutning till de riktlinjer som presenterades i proposition 1980/81:30 beträffande villkoren för fortsatt linjeflygverksamhet på Bromma samt hos regeringen begär nytt förslag härom.

I motionerna framhålls att alla de sakargument som redovisats mot en flyttning till Arlanda flygplats av den inrikes jettrafiken och för ett bibehållande av trafiken på Bromma kvarstår. Riksdagens beslut om flyttningen anses vidare ofullständigt och baserat på otillräckliga och svaga grunder. Frågans komplexa karaktär, de regionalpolitiska, miljömässiga och ekonomiska aspekter som måste läggas tillgodoses sålunda inte genom beslutet. De företagsekonomiskt negativa effekterna för LIN av en flyttning till Arlanda understryks också.

Utskottet har vid sin prövning av frågan noterat att LIN:s styrelse numera beslutat att inte vidare utreda möjligheterna att ersätta Fokker-planen med tystare jetplan, som klarar miljökraven för fortsatt trafik på Bromma. Utskottet finner bl. a. därför att beslutet av den 17 december 1980 om utflyttning av jettrafiken på Bromma till Arlanda bör stå fast. Samtliga nu nämnda motionsyrkanden avstyrks därför. Härav följer också att yrkandet i motion 1980/81:1740 (fp), om att utflyttningen skall genomföras, tillgodoses. Motionen påkallar därför i denna del inte någon riksdagens åtgärd.

Den i motion 1980/81:261 (m) begärda *utredningen* av de *samhällsekonomiska konsekvenserna* av en nedläggning av LIN:s trafik på Bromma flygplats anser utskottet – med beaktande av dels vad förut anförts, dels det i det följande berörda utrednings- och beredningsarbetet – ej motiverad. Motionen avstyrks därför i denna del.

Fortsatt linjetrafik på Bromma m. m.

Föredragande departementschefen understryker i propositionen den stora tyngd Stockholmsregionen har i det inrikes flyglinjenätet och att det med hänsyn härtill är av största vikt att flygtransportförsörjningen i regionen fungerar på ett tillfredsställande sätt. Utskottet delar denna uppfattning. I avvaktan på en mera slutgiltig lösning av frågorna härom anser utskottet det vidare inte vara möjligt att avveckla Bromma flygplats. Densamma bör således, även när jettrafiken flyttas ut till Arlanda, bibehållas för övrigt inrikesflyg och för allmänflyget. Vad det sistnämnda beträffar må dock erinras om att detta – såsom riksdagen tidigare framhållit – är en angelägenhet för landsting, kommuner eller enskilda intressenter. Någon utflyttning av detsamma till Arlanda torde ej kunna komma i fråga.

Av propositionen framgår också att – i enlighet med de av riksdagen uttalade önskemålen härom – en särskild utredare med uppdrag att utreda inrikesflygets utveckling numera har tillkallats. Utredaren skall med utgångspunkt från riksdagens uttalande (TU 1980/81:8, rskr 1980/81:105), att trafiken på de skilda inrikesflygplatserna även i fortsättningen bör tryggas, belysa inrikesflygets roll i trafikpolitiken. År 1978 tillkallades en kommitté med uppdrag att utreda vissa frågor beträffande luftfartens roll i en samordnad trafikpolitik m. m., den s. k. lufttransportutredningen. Kommittén avlämnade sitt betänkande (SOU 1981:12) Inrikesflyget under 1980-talet, i januari i år. Den förut nämnda särskilde utredaren, vars arbete skall vara avslutat inom kort, skall i sitt arbete utgå från lufttransportutredningens förslag.

I enlighet med vad som anfördes i proposition 1980/81:30 avser föredraganden, med utgångspunkt bl. a. från lufttransportutredningens förslag och flygbolagens överväganden om effektivitetshöjande samarbetsåtgärder som – till följd av utflyttningen till Arlanda – nu är särskilt angelägna, senare i år återkomma till regeringen med förslag till långsiktiga luftfartspolitiska riktlinjer. I det sammanhanget utgör resultaten av de nu påbörjade utredningarna också ett nödvändigt underlag. Inom ramen för ett samlat luftfartspolitiskt program, som riksdagen således kan ta ställning till redan i höst, är avsikten att bl. a. följande för Bromma/Arlandaproblematiken intressanta frågor skall behandlas: det framtida inrikesflygnätet och därmed den totala transportförsörjningen med flyg i landet, samarbete mellan berörda flygbolag, Arlandas utbyggnad på lång sikt, Brommas framtida användning samt frågan om hur kollektivtrafiken mellan Stockholm och Arlanda skall ordnas m. m. Föredraganden framhåller i propositionen också att det enligt hans mening kan bli nödvändigt för statsmakterna att med anledning av utflyttningen av LIN:s verksamhet till Arlanda och de förhållanden som sammanhänger härmed besluta om någon form av lånegaranti till företaget.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av utrednings- och beredningsarbetet finner utskottet några särskilda åtgärder från riksdagens sida ej nu påkallade med anledning av yrkandet i den vid början av årets riksmöte framlagda motionen 1980/81:1740 (fp) om en snabbutredning av förutsättningarna att från *Bromma* bedriva *linjetrafik* på kortare linjer med mindre flygplan, t. ex. SAAB-Fairchild, som klarar de fastlagda miljökraven.

Detsamma gäller yrkandet i motion 1980/81:2089 (fp) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om bibehållande av viss *inrikestrafik på Bromma flygplats*.

I motion 1980/81:1324 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att frågan om *täckning av vissa merkostnader för Linjeflyg* till följd av utflyttningen till Arlanda skall utredas. Då utskottet med hänsyn till föredragandens tidigare nämnda uttalanden förutsätter att även frågor av sådant slag kommer att prövas i det fortsatta utrednings- och beredningsarbetet m. m. synes inte heller detta motionsyrkande nu påkalla någon åtgärd från riksdagens sida.

Investeringar på Arlanda för Linjeflygs verksamhet m. m.

I motioner som lagts fram i början av året tas frågan upp om investeringar på Arlanda för Linjeflygs verksamhet.

Sålunda begärs i motion 1980/81:460 (c) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts för att *minska kostnaderna* för överflyttningen av jettrafiken från Bromma till Arlanda andra halvåret 1982.

När det gäller SAS inrikestrafik bör det enligt motionärerna vara möjligt att föra över denna till utrikeshallen, där det finns stora outnyttjade utrymmen under de närmaste fem åren. För SAS borde det vara en fördel att kunna koncentrera hela sin verksamhet till en terminal. Om SAS inrikestrafik flyttas till utrikesterminalen bör det också enligt motionen vara möjligt för LIN att avveckla sin trafik i nuvarande inrikeshall.

I motion 1980/81:1324 (m) framhålls inledningsvis att ett genomförande av det s. k. T3-alternativet, dvs. en flyttning av LIN till den befintliga inrikesterminalen på Arlanda, skulle innebära en kortsiktig lösning med svåra komplikationer för den inrikes luftfarten och därmed följande ekonomiska problem för i första hand LIN men också i viss mån för SAS och luftfartsverket (lfv). De ekonomiska konsekvenserna för LIN blir av en sådan omfattning att bl. a. linjer i det nuvarande nätet som efter flyttningen icke uppvisar lönsamhet måste läggas ned eller kraftigt inskränkas. Motionärerna erinrar vidare om att lfv av regeringen erhållit uppdraget att undersöka förutsättningarna för en utflyttning av LIN:s jettrafik till Arlanda.

I denna undersökning, har enligt motionärerna bl. a. framkommit att en från investeringssynpunkt mindre kostnadskrävande lösning av frågan om en *ny inrikesterminal* kan erhållas i det s. k. område C (söder om och i omedelbar anslutning till utrikesterminalen). Genom en sådan lösning skulle byggtiden kunna avsevärt förkortas i jämförelse med annat alternativ samt dessutom ett samlat terminalområde för inrikes- och utrikestrafik kunna erhållas.

Motionärerna hemställer under hänvisning härtill att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder för flyttning av LIN till en gemensamt med SAS inrikestrafik långsiktigt användbar terminal på Arlanda.

I motion 1980/81:1740 (fp) föreslås bl. a. att riksdagen hos regeringen begär en *snabbutredning av terminalfrågor m. m.* på Arlanda i syfte att så långt möjligt begränsa kostnaderna för stat, kommun och flygbolag i enlighet med vad som anförts i motionen.

Överflyttningen till Arlanda bör enligt denna ske under sådana förhållanden att verksamheten utsätts för minsta möjliga avbräck. En lösning är enligt motionären att flytta LIN:s verksamhet direkt till en ny inrikesterminal. Därmed undviks dyrbara investeringar i provisorier av kort varaktighet. Härigenom besparas vidare statskassan och företaget stora kostnader. Man bör även överväga lösningar som gör det möjligt att använda nuvarande inrikesterminal på Arlanda under avsevärt längre tid än som hittills förutsatts. En ytterligare möjlighet vore att lokalisera inrikesflyget till nuvarande charterutrymme och att chartertrafiken i sin tur flyttas till inrikesterminalen. Föreliggande alternativ måste slutligen enligt motionären vägas mot varandra. Alternativen bör sålunda granskas från praktiska, operationella och ekonomiska utgångspunkter.

Av *den nu framlagda propositionen* framgår att luftfartsverket i skrivelse till regeringen den 26 januari i år har bekräftat sin tidigare beräkning av kostnaderna för att samlokalisera LIN:s trafik med SAS i det nuvarande inrikesområdet på Arlanda. I aktuellt prisläge skulle det innebära investeringar för drygt 80 milj. kr. för att möjliggöra en utflyttning under andra halvåret 1982. Härav faller enligt verket ca 2 milj. kr. på innevarande budgetår och drygt 30 milj. kr. på budgetåret 1981/82. De åtgärder som på kort sikt anses nödvändiga är i första hand åtgärder i terminalen, åtgärder på bansystemet för att bl. a. medge snabbare avfarter samt åtgärder för att öka bilparkeringskapaciteten. I beloppet ingår också kostnader för programarbetet för det framtida inrikesområdet på Arlanda om 2 milj. kr., varav 1,7 milj. kr. kommer att förbrukas under nästa budgetår. För innevarande budgetår är således medelsbehovet för verkets del högst ett par miljoner. Enligt föredragandens mening bör detta medelsbehov kunna inrymmas i den av riksdagen tidigare anvisade investeringsramen för luftfartsverket. För budgetåret 1981/82 beräknas statens andel av investeringarna till 21,5 milj. kr.

Med anledning av propositionens förslag framhålls i motion 1980/81:2090 (s) att ett ekonomiskt dyrbart provisorium om möjligt bör undvikas. Genom en direkt överflyttning från Bromma till en ändamålsenlig och *långsiktigt användbar inrikesterminal* bör så kunna ske. Det alternativ som i första hand bör komma i fråga anses därvid vara en lokalisering av inriksflyget till ena halvan av nuvarande utrikesterminalen (A70). Inrikesflyget skulle då kunna lokaliseras till pir B (södra piren), som nu är charterterminal, varvid chartertrafiken skulle flyttas över antingen till den nuvarande inrikesterminalen (T3) eller den gamla charteranläggningen. En annan möjlighet vore att lokalisera inrikesflyget till pir A (östra piren). Även i detta fall skulle chartertrafiken flyttas till T3-terminalen eller den gamla charteranläggningen, samtidigt som den reguljära utrikestrafiken skulle föras över till pir B. I båda dessa fall skulle förutsättningarna för samtrafik mellan SAS och LIN – såväl inrikes som utrikes – väsentligt förbättras. Motionärerna förutsätter i sammanhanget att en lokalisering av chartertrafiken till T3-terminalen föregås av ett iordningställande av denna så att den väl svarar mot chartertrafikens behov.

Utskottet får i här berörda frågor anföra följande.

Sedan riksdagens beslut i ämnet i december 1980 har ett intensivt utredningsarbete bedrivits inom såväl lfv som SAS och LIN. Överläggningar har också förevarit mellan verket och de båda flygbolagen om den lämpligaste lösningen av terminalfrågorna m. m. I skrivelse till utskottet den 27 april 1981 – som i avskrift fogas till detta betänkande (bilaga A) – har från verkets sida lämnats en redovisning härför. Härav framgår bl. a. följande.

Vid alternativet med inrikestrafiken lokaliserad till nuvarande inrikesområde (T3) har lfv:s omedelbara investeringsbehov beräknats till ca 80 milj. kr. Verket har i samarbete med inrikesflygutredningen (IFU) och SAS/LIN uppskattat övriga investeringsbehov fram till år 2000.

Beträffande alternativet med inrikesflyget först lokaliserat till nuvarande inrikesområde (T3) med en senare överflyttning till ett nytt permanent terminalläge söder om Arlanda International (läge C) har det totala investeringsbehovet för lfv och SAS/LIN uppskattats till 555–570 milj. kr. med den fördelning som närmare framgår av skrivelsen.

Beträffande alternativet med inrikestrafiken lokaliserad till Arlanda International (A70) framhålls inledningsvis att A70-byggnaden i dag på grund av den vikande trafiken, främst för charterflyget, samt ojämn belastning, utnyttjas orationellt. I syfte att bättre utnyttja befintliga anläggningar och försöka minimera nyinvesteringarna har verket studerat möjligheten att utnyttja A70 för inrikestrafik.

Följande varianter har undersökts.

1. Inrikes i pir A, utrikes linjefart i pir B, charter i ny mindre pir (s. k. minipir i C-läget).
2. Inrikes i pir A, utrikes linjefart i pir B, charter i gamla charterhallen.
3. Inrikes i pir B, utrikes linjefart i pir A, charter i gamla charterhallen.
4. Inrikes i pir A, utrikes linjefart i pir B, charter i T3.
5. Inrikes i pir B, utrikes linjefart i pir A, charter i T3.
6. Inrikes i en fullt utbyggd pir C, utrikes linjefart i pir A, charter i pir B.

Alternativen har studerats med hänsyn till långsiktiga utvecklingsmöjligheter, investeringsbehov samt drift- och operativa konsekvenser såväl för lfv, flygbolagen som övriga intressenter.

Det har visat sig att det första alternativet ovan med inrikes linjefart i pir A, utrikes dito i pir B och charter i ny mindre pir (s. k. minipir i C-läget) är mest fördelaktigt. Främsta orsaken härtill är att det inte behövs någon omflyttning av verksamheten i framtiden, utan anläggningarna kan under överskådlig tid expandera successivt då behov uppstår. Etablering av de olika trafikslagen sker således i deras permanenta läge redan i det första skedet.

Bilagda *kartskisser* (bilagorna D och E) visar expansionsmöjligheterna.

De översiktliga kalkyler som hitintills gjorts visar att ombyggnad av A70 samt anläggandet av en mindre pir för chartertrafiken medför omedelbara investeringsutgifter fram till utflyttningstidpunkten på ca 150 milj. kr.

Detta alternativ medför att LIN:s utflyttning ej kan ske under år 1982 som riksdagen beslutat. En senareläggning till andra halvåret 1983 måste enligt verket därvid accepteras.

En jämförelse av alternativen visar att *investeringsutgifterna* för T3-alternativet totalt är ca 150 milj. kr. större än för alternativet med inrikestrafiken i A-piren. Kapitalkostnaden blir över perioden fram till år 2000 av samma storleksordning i de båda fallen.

I lfv:s skrivelse görs också en bedömning av årliga *driftkostnadsskillnader* mellan alternativen.

Alternativet med inrikestrafiken förlagd till A-piren ger enligt denna fram till år 1990 drygt 20 milj. kr. lägre driftkostnad per år än T3-alternativet. Dessutom räknar LIN med intäktsbortfall på grund av flyttning till T3 på ca 23 milj. kr. per år jämfört med ett piralternativ.

Enligt lfv:s uppfattning bör ett permanent terminalalternativ eftersträvas. Ett sådant alternativ, i huvudsak baserat på nu kända och för den närmaste framtiden prognostiserbara marknadsförutsättningar, borde enligt verket kunna ge acceptabla ekonomiska förutsättningar. Verket anser vidare att ett tillfredsställande alternativ också bör ha förutsättningar för utbyggnad och

expansion som är marknadsanpassade i framtiden. Med tanke på verkets och övriga intressenters ekonomiska situation bör såväl investerings- som driftkostnadsmässiga överväganden få en framskjuten plats vid val av alternativ.

Av de olika alternativ som f. n. studeras har piralternativ 1 utretts. Detta alternativ innebär att en ny s. k. minipir byggs ut. Utredningen är ännu ej helt färdig men förslaget har enligt verket många fördelar jämfört med andra alternativ och projektet anses kunna vara i operativ drift andra halvåret 1983. Investeringsmässigt är emellertid även detta alternativ av den storleksordningen att det ej inryms i verkets plan för resultatutjämning utan kan komma att i viss utsträckning påverka bl. a. taxesättningen. Flygbolagen sägs vara införstådda med detta.

Även i promemorian från LIN/SAS (bilaga C) erinras om de negativa konsekvenser i funktionellt och ekonomiskt hänseende som en flyttning till nuvarande inrikesområdet på Arlanda (T3) skulle medföra.

De investeringar av olika slag som måste göras av lfv och LIN i och i anslutning till T3-området får en mycket kort ekonomisk livslängd, eftersom terminalområdet enligt lfv:s bedömning av kapacitetsskäl måste överges "någon gång mellan åren 1985 och 1990". Enligt flygbolagens uppfattning har området inte erforderlig kapacitet ens inflyttningsåret 1983. Oavsett vilken bedömning som är riktig, blir konsekvenserna i båda alternativen att avskrivningskostnaderna på ett extraordinärt sätt kommer att belasta såväl lfv:s som flygbolagens ekonomi.

De ekonomiska konsekvenserna av en T3-lösning blir enligt LIN mycket allvarliga. Kostnadsökningar och intäktsbortfall har beräknats medföra en resultatförsämring jämfört med fortsatt trafik med F-28 på Bromma på ca 100 milj. kr. första verksamhetsåret på Arlanda, vilket skulle innebära ett underskott på ca 70 milj. kr. Det ligger inte inom det möjligas gräns för bolaget att genom egna åtgärder i avsevärd grad motverka underskottet.

Bolagen erinrar vidare om det förut nämnda gemensamma utredningsarbete avseende lokaliseringsfrågan som genomförts av lfv, LIN och IFU och som resulterat i uppfattningen att T3-alternativet bör avföras ur vidare diskussion såsom klart olämpligt från funktionella och ekonomiska utgångspunkter. Likaledes bör det s. k. C-alternativet avföras ur diskussionen på grund av att lösningen kräver mera investeringsmedel än vad som kan avsättas inom statsbudgeten ifrågavarande år. Lokaliseringen av inrikesflyget i A70 utgör däremot, oavsett vilken pir som väljs, en jämfört med T3 klart överlägsen lösning.

För pir A talar långsiktiga ekonomiska driftsfördelar samt alternativets karaktär av långsiktig permanent lösning med goda expansionsmöjligheter för såväl utrikes- som inrikestrafiken.

En inrikes terminallösning i A70 medför vidare en förbättring jämfört med andra terminalalternativ av bussförbindelserna med Stockholms centrum.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att utredningsarbetet nu kommit så långt att en till synes tillfredsställande lösning av terminalfrågan kunnat presenteras. I likhet med lfv och flygbolagen finner också utskottet att T3-alternativet av såväl trafikala och ekonomiska som andra skäl bör avvisas. Av utredningsmaterialet att döma erbjuder vidare A70-alternativet med en minipir den bästa lösningen för utvecklingen av inrikesflyget på längre sikt. Dessutom kan turtätheten i bussförbindelserna med city förbättras, vilket i realiteten innebär kortare restid.

Även enligt utskottets uppfattning torde förslaget sålunda vara väl ägnat att tillgodose de önskemål och behov som föreligger från såväl lfv:s som flygbolagens sida. Också ur ekonomiska och investeringsmässiga synpunkter bör det kunna godtas. Utskottet vill därför föreslå att förslaget läggs till grund för beslut i frågan. Behovet av en minipir bör dock ytterligare utredas. Utskottet tillstyrker att regeringen – inom ramen för de i propositionen för budgetåren 1980/81 och 1981/82 beräknade investeringsmedlen – ger luftfartsverket i uppdrag att påbörja arbetena med den av utskottet förordade inrikesterminalen på Arlanda flygplats. Därest så skulle visa sig erforderligt utgår utskottet vidare från att ytterligare medelsanvisning beräknas på tilläggsbudget. Det bör ankomma på regeringen att fatta de beslut eller i övrigt vidta de åtgärder som befinns påkallade för förslagets genomförande samt att till riksdagen återkomma med en redovisning härför. I anslutning härtill hänvisar utskottet beträffande finansieringsfrågan också till vad som i det följande (s. 13–14) anförs om Stockholms läns landstings bidragsskyldighet.

En lösning enligt A70-alternativet innebär en senare utflyttning av LIN än vad riksdagen tidigare beslutat om. Utskottet kan godta denna försening då totallösningen därigenom blir bättre. Utskottet vill dock betona vikten av att projektet genomförs med största möjliga skyndsamhet. Målsättningen bör som luftfartsverket framhållit vara att verksamheten skall vara i operativ drift under andra halvåret 1983.

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

Härigenom tillgodoses i väsentliga delar syftet med motionerna 1980/81:460 (c), 1980/81:1324 (m) yrkande 1, 1980/81:1740 (fp) yrkande 2 och 1980/81:2090 (s). Detsamma gäller motionerna 1980/81:1324 (m) yrkande 2, 1980/81:1726 (m, fp) yrkande 2 och 1980/81:1740 (fp) yrkande 4, alla om att utflyttning av jettrafiken på Bromma till Arlanda skall ske senast med utgången av år 1984.

Övriga frågor

Chefen för luftfartsinspektionen erinrar i sin skrivelse (bilaga B) om att de av luftfartsinspektionen begärda *flygsäkerhetsåtgärderna på Bromma* för F-28-trafik i ett långsiktigt perspektiv tidigare har redovisats i olika

sammanhang. Totala investeringssumman härför beräknades i proposition 1980/81:30 till 20 milj. kr. i 1980 års prisläge.

Med anledning av riksdagens beslut att jettrafiken på Bromma senast under andra halvåret 1982 skulle flyttas till Arlanda var de nämnda åtgärderna inte längre av högsta prioritet. När nu frågan om utflyttningstidpunkten på nytt aktualiserats till följd av att nya lösningar på Arlanda studeras anser inspektionen att ett eventuellt beslut om senareläggning av LIN:s utflyttning till efter den 31 december 1982 skall förknippas med villkoret att vissa i skrivelsen angivna säkerhetsinvesteringar genomförs. I sammanhanget understryks att dessa investeringar kommer till bestående nytta för den kvarvarande trafiken på Bromma efter F-28:s utflyttning. För framtida trafik med transportflygplan anser inspektionen det rimligt att från säkerhetssynpunkt kräva ytterligare insatser på Brommas båda huvudbanor.

Utskottet vill med anledning av skrivelsens innehåll erinra om att riksdagen redan genom sitt förenämnda beslut i december 1980 medgett att för säkerhetsinvesteringar på Bromma under innevarande budgetår medel inom en ram av ett par miljoner kronor får tas i anspråk. Vidare beräknades för kommande budgetår ytterligare ca 18 milj. kr. för ändamålet bli behövliga. Dessa medel har också äskats i årets budgetproposition och numera anvisats av riksdagen. Skulle ytterligare medel erfordras för de angelägna investeringar luftfartsinspektionen angett förutsätter utskottet att regeringen till riksdagen återkommer härom.

Föredraganden erinrar i propositionen om att Stockholms läns landsting, som har förordat en utflyttning till Arlanda av LIN:s verksamhet, den 14 maj 1979 beslutade att inte godkänna förslag till avtal om *investeringsbidrag* till luftfartsverket för åtgärder på Arlanda flygplats förrän garantier om full ränteersättning erhållits. Som följd av landstingets beslut att inte bidra till investeringarna på Arlanda råder i princip investeringsstopp på flygplatsen. Enligt föredragandens mening bör landstinget enligt de regler som riksdagen tidigare beslutat om (prop. 1970:200, SU 1970:225, rskr 1970:440) och som legat till grund för Arlandas utbyggnad även fortsättningsvis svara för 37,5 % av investeringarna på Arlanda. Han har därför tagit upp överläggningar med landstinget om finansieringen av de aktuella investeringarna.

I sammanhanget nämns att lufttransportutredningen enhälligt ansett att övervägande skäl talar för att berörda kommuner och landstingskommuner även i fortsättningen skall ha ett medengagemang i de statliga flygplatsinvesteringarna. För investeringar som kommunerna inte kan påverka – i huvudsak flygsäkerhetsinvesteringar – bör dock staten svara för hela kostnaden. För övriga investeringar (kapacitets- och standardinvesteringar) skall finansieringen lösas genom förhandling mellan parterna. Det ekonomiska engagemanget från kommunernas sida skall dock totalt sett vara lika stort som vid tillämpningen av nuvarande finansieringssystem.

Utöver de investeringar som måste genomföras för LIN:s utflyttning krävs även andra åtgärder för att trafiken på Arlanda skall kunna bedrivas under operativa betingelser som inte innebär flygsäkerhetsrisker eller försämrad regularitet. Riksdagen har tidigare anvisat medel för sådana åtgärder. Till följd av uteblivna landstingskommunala investeringsbidrag har dock dessa investeringar inte kunnat genomföras. Luftfartsverket bedömer de brister som föreligger bl. a. avseende inflygningshjälpmedlen som mycket allvarliga. Vidare framhåller flygbolagen att risken för driftavbrott på landningshjälpmedlen nu nått en nivå som inte längre är acceptabel vid landets huvudflygplats. I sina överläggningar med landstinget har föredraganden därför tagit upp frågan om finansieringsbidrag även till dessa investeringar.

Utskottet vill för sin del kraftigt understryka vad föredraganden i dessa delar anfört. Ett genomförande av de i detta betänkande förordade investeringarna förutsätter enligt utskottets uppfattning att landstinget i överensstämmelse med tidigare riksdagsbeslut och uttalandena i förevarande proposition fullgör sin bidragsskyldighet.

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

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *omprövning av riksdagens beslut om utflyttning av jettrafiken på Bromma till Arlanda m. m.*
   att riksdagen
   a. avslår motionerna 1980/81:261 (m) yrkande 1, 1980/81:265 (m), 1980/81:316 (c), 1980/81:987 (m), 1980/81:1338 (m) och 1980/81:1726 (m, fp) yrkande 1,
   b. lämnar motion 1980/81:1740 (fp) yrkande 1 utan åtgärd,
   c. avslår motion 1980/81:261 (m) yrkande 2,
2. beträffande *fortsatt linjetrafik på Bromma m. m.*
   att riksdagen
   a. lämnar motion 1980/81:1740 (fp) yrkande 3 utan åtgärd,
   b. lämnar motion 1980/81:2089 (fp) utan åtgärd,
3. beträffande *täckning av vissa merkostnader för Linjeflyg*
   att riksdagen lämnar motion 1980/81:1324 (m) yrkande 3 utan åtgärd,
4. beträffande *lösningen av terminalfrågan på Arlanda m. m.*
   att riksdagen
   a. med anledning av regeringens förslag och motionerna 1980/81:460 (c), 1980/81:1324 (m) yrkandena 1 och 2, 1980/81:1726 (m, fp) yrkande 2, 1980/81:1740 (fp) yrkandena 2 och 4 samt 1980/81:2090 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b. medger erforderlig omdisponering av tidigare under sjätte huvudtiteln anvisade medel för budgetåret 1980/81 under reservationsanslaget *Flygplatser m. m.*,

c. likaledes under reservationsanslaget till *Flygplatser m. m.* – utöver tidigare beviljade medel – för budgetåret 1981/82 under sjätte huvudtiteln anvisar 21 500 000 kr.,

5. beträffande *investeringsbidrag från Stockholms läns landsting* att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Stockholm den 14 maj 1981

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Sixten Pettersson (m), Olle Östrand (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp) och Rune Johansson (s).

Reservationer

Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Wiggo Komstedt (m) och Sixten Pettersson (m) har till betänkandet fogat följande två reservationer.

1. beträffande **omprövning av riksdagens beslut om utflyttning av jettrafiken på Bromma till Arlanda m. m.** (mom. 1)

Reservanterna anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "riksdagens åtgärd." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar helt motionärernas uppfattning och vill i frågan erinra om utskottsmajoritetens ställningstaganden i TU 1980/81:8.

I den proposition (1980/81:30) som låg till grund för betänkandet framhöll föredragande departementschefen att flygplatsfrågan i Stockholmregionen 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. När det gäller flyget måste man dock även ta hänsyn till den internationella utvecklingen där man alltmer börjat beakta miljöfaktorerna. 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.

I likhet med koncessionsnämnden för miljöskydd hade regeringen ansett 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 hade regeringen vidare ansett att trafiken med denna flygplanstyp snarast måste upphöra. Det hade dock inte bedömts möjligt att från teknisk och ekonomisk synpunkt avveckla Fokkertrafiken på Bromma inom den av koncessionsnämnden angivna tidsramen eller vid utgången av juni 1981. Fokkertrafiken borde upphöra snarast, dock senast den 30 juni 1985. De flygplan som skulle trafikera Bromma efter denna tidpunkt borde ha en bullernivå som ligger minst ca 7 dBA under Fokkerplanets bullernivå.

För att om möjligt tidigarelägga avvecklingen av Fokkertrafiken hade regeringen uppdragit åt luftfartsverket (lfv) att undersöka vilka tekniska och ekonomiska förutsättningar som finns att senast den 1 juli 1984 upphöra med denna trafik. Dessutom hade regeringen som ytterligare villkor föreskrivit bl. a. att sådana åtgärder skulle 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 F-28.

Tidpunkten den 30 juni 1985 hade också valts med utgångspunkt från att det skulle 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 1981-1982 om fortsatt trafik på Bromma förutsatte dock enligt utskottet att LIN kunde 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 kunde ges borde arbetena med att anpassa Arlanda flygplats för LIN:s trafik påbörjas omedelbart därefter.

Det mycket ansträngda ekonomiska läget för stat och kommuner gjorde det, även enligt utskottet, 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.

Utskottet fann det i likhet med föredraganden vara utomordentligt väsentligt för samhällsekonomin och för transportförsörjningen att LIN under en begränsad övergångstid finge fortsätta att använda de modifierade Fokkerplanen på Bromma. Den föreslagna handlingslinjen syntes sålunda bäst inte enbart från ekonomisk och trafikmässig synpunkt utan innebar 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 var det enligt utskottet viktigt att den reguljära inrikes flygtrafiken kunde stanna kvar på Bromma. Snabba och bekväma flygförbindelser med landets kommersiella och politiska centrum vore 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 skulle detta f. ö. med stor sannolikhet betyda 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 tillstyrkte utskottet propositionens förslag till riktlinjer för verksamheten vid Bromma och Arlanda flygplatser.

Vad sålunda anförts äger enligt utskottets uppfattning alltjämt giltighet. Utskottet tillstyrker därför i enlighet med motionärernas yrkanden – om en omprövning av riksdagsbeslutet den 17 december 1980 – att riksdagen med ändring av sitt tidigare beslut, godkänner de av föredraganden i proposition 1980/81:30 förordade och av utskottet i dess betänkande TU 1980/81:8 tillstyrkta riktlinjerna för verksamheten vid Bromma och Arlanda flygplatser.

Vad utskottet härom anfört, vilket innebär ett tillgodoseende av samtliga här berörda motionsyrkanden, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker yrkandet i motion 1980/81:1740 (fp) om att utflyttningen skall genomföras.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *omprövning av riksdagens beslut om utflyttning av jettrafiken på Bromma till Arlanda m. m.*
   att riksdagen
   a. med anledning av motionerna 1980/81:261 (m) yrkande 1, 1980/81:265 (m), 1980/81:316 (c), 1980/81:987 (m), 1980/81:1338 (m) och 1980/81:1726 (m, fp) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
   b. avslår motion 1980/81:1740 (fp) yrkande 1,
   c. avslår motion 1980/81:261 (m) yrkande 2,

2. – under förutsättning av bifall till den med 1 betecknade reservationen – beträffande **lösningen av terminalfrågan på Arlanda m. m.**(mom. 4)

Reservanterna anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet konstaterar" och slutar med "år 1984." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att utredningsarbetet nu kommit så långt att en till synes tillfredsställande lösning av terminalfrågan kunnat presenteras. I likhet med lfv och flygbolagen finner också utskottet att T3-alternativet av såväl trafikala och ekonomiska som andra skäl bör avvisas. Av utredningsmaterialet att döma erbjuder vidare A70-alternativet med en minipir den bästa lösningen om och när en utflyttning av LIN:s verksamhet kommer till stånd.

Även enligt utskottets uppfattning torde förslaget sålunda – under angivna förutsättning – vara väl ägnat att tillgodose de önskemål och behov som föreligger från såväl lfv:s sida som flygbolagens sida. Också ur ekonomiska och investeringsmässiga synpunkter bör det kunna godtas. Utskottet vill därför föreslå att förslaget läggs till grund för beslut i frågan. Det måste dock först få ankomma på regeringen att från statsfinansiella och budgetmässiga synpunkter m. m. i vederbörlig ordning närmare granska detsamma. Utskottet förutsätter att så snarast sker. Det bör vidare ankomma på regeringen att till riksdagen återkomma med förslag i frågan. Några medel för ändamålet synes dock, med hänsyn till utskottets ställningstagande i det föregående, inte behövliga under innevarande och nästa budgetår. Därest så ändock skulle visa sig erforderligt förutsätter utskottet att regeringen till riksdagen återkommer härom. Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet regeringens förslag till medelsberäkning för ändamålet.

Genom utskottets sålunda intagna ståndpunkt tillgodoses i väsentliga delar syftet med motionerna 1980/81:460 (c), 1980/81:1324 (m) yrkande 1, 1980/81:1740 (fp) yrkande 2 och 1980/81:2090 (s). Vidare innebär det ett tillstyrkande av yrkandena i motionerna 1980/81:1324 (m) yrkande 2, 1980/81:1726 (m, fp) yrkande 2 och 1980/81:1740 (fp) yrkande 4, alla om att utflyttning av jettrafiken på Bromma till Arlanda skall ske senast med utgången av år 1984.

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

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *lösningen av terminalfrågan på Arlanda m. m.*
   att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1980/81:460 (c), 1980/81:1324 (m) yrkande 1, 1980/81:1740 (fp) yrkande 2 och 1980/81:2090 (s) ävensom med bifall till motionerna 1980/81:1324 (m) yrkande 2, 1980/81:1726 (m, fp) yrkande 2 och 1980/81:1740 (fp) yrkande 4
   a. som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b. ej nu anvisar några särskilda medel för ändamålet under reservationsanslaget Flygplatser m. m. för budgetåren 1980/81 och 1981/82,

Luftfartsverket *Bilaga A*
Generaldirektören

1981-04-27 F 758/78-0401

Riksdagens trafikutskott

På begäran får vi härmed lämna följande informationer bland annat beträffande val av terminallösning vid LIN:s utflyttning till Arlanda.

Bakgrund

Riksdagen beslutade 1977-12-15 att åtgärder skulle vidtas för att LIN:s verksamhet skulle kunna flyttas den 1 januari 1979 från Bromma till Arlanda flygplats.

Luftfartsverket startade byggnadsarbetena på Arlanda 1978-01-01 och genomförde de förändringar som fastställts i program för bl. a. fält- och husanläggningar. I januari 1979 stod anläggningen klar för att tas i bruk.

Den 3 april 1978 erhöll LIN förlängt trafiktillstånd på Bromma, dock längst till 1980-09-30. Det stod då klart att LIN inte skulle flytta över verksamheten 1979-01-01.

Då det en längre tid varit vissa kapacitetsproblem i dåvarande terminalen för inrikestrafiken på Arlanda undersöktes möjligheterna att tills vidare utnyttja den nya inrikesterminalanläggningen för SAS trafik. Luftfartsverket och SAS enades om att mindre modifieringar skulle vidtas, varefter SAS skulle flytta över sin verksamhet. Dessa modifieringar genomfördes under våren 1979 och den 3 juli 1979 togs terminalen i bruk.

Verket har i olika sammanhang framhållit att den iordningställda inrikesterminalen har begränsade utbyggnadsmöjligheter för det samlade inrikesflyget på Arlanda och att den därför skall ses som en temporär lösning i avvaktan på att en ny permanent inrikesterminal tas i anspråk.

I skrivelser 1980-02-08 och 1980-05-23 har luftfartsverket till regeringen redovisat investeringsbehov och åtgärder för LIN:s trafik på Arlanda alternativt Bromma (dnr E 24/80-0202). Även SAS och LIN har tillskrivit regeringen (1980-06-27 resp 1980-07-03) och redovisat sina synpunkter på en överflyttning av LIN:s trafik till Arlanda.

Luftfartsverket lämnade i skrivelse 1980-08-12 (F 33/80-0401), upprättad i samråd med SAS och LIN, ytterligare synpunkter på omedelbara investeringsbehov och erforderliga åtgärder på Arlanda för att möjliggöra en överföring av LIN:s trafik.

Med anledning av riksdagens beslut 1980-12-17 i frågan om Bromma och Arlanda flygplatser m. m. har regeringen 1981-01-22 uppdragit åt luftfartsverket att påbörja de åtgärder i det nuvarande inrikesområdet på Arlanda flygplats som erfordras för att jettrafiken på Bromma skall kunna flyttas till Arlanda snarast möjligt, dock senast under andra halvåret 1982. Luftfartsverket fick samtidigt i uppdrag att skyndsamt genomföra programarbetet för

det framtida inrikesområdet på Arlanda.

Under arbetet med dispositionsplanen för Arlanda och utredningarna enligt regeringens uppdrag har luftfartsverket studerat olika alternativ för såväl temporär som permanent lokalisering av inrikesflyget. Resultatet av dessa studier beskrives kortfattat i det följande. (Samtliga kostnader är redovisade i prisläge 81-01-01)

Inrikestrafiken lokaliserad till nuvarande inrikesområde (T3)

Detta alternativ har tidigare beskrivits i luftfartsverkets skrivelser till regeringen 1980-02-08 och 1980-05-23 samt i skrivelse 1980-08-12.

Luftfartsverkets omedelbara investeringsbehov har här angivits till ca 80 milj. kr. Luftfartsverket har i samarbete med Inrikesflygutredningen (IFU) och SAS/LIN uppskattat övriga investeringsbehov fram till år 2000.

Beträffande alternativet med inrikesflyget först lokaliserat till nuvarande inrikesområde (T3) med en senare överflyttning till ett permanent terminalläge söder om Arlanda International (läge C) har det totala investeringsbehovet för lfv och SAS/LIN uppskattats till 555–570 milj kr.

Investeringarna fördelar sig enligt följande:

	Totalt Mkr	Lfv Mkr
1983	84–89	50
1985	116–126	24
1990	322	269
1995	10	10
2000	23	23
Totalt	555–570	376

Inrikestrafiken lokaliserad till Arlanda International (A70)

På grund av den vikande trafiken, främst för charterflyget, samt ojämn belastning, utnyttjas A70-byggnaden idag orationellt. I syfte att bättre utnyttja befintliga anläggningar och försöka minimera nyinvesteringarna har luftfartsverket studerat möjligheten att utnyttja A70 för inrikestrafik.

Följande varianter har undersökts.

1. Inrikes i pir A, utrikes linjefart i pir B, charter i ny mindre pir (s. k. minipir i C-läget)
2. Inrikes i pir A, utrikes linjefart i pir B, charter i gamla charterhallen
3. Inrikes i pir B, utrikes linjefart i pir A, charter i gamla charterhallen

4. Inrikes i pir A, utrikes linjefart i pir B, charter i T3
5. Inrikes i pir B, utrikes linjefart i pir A, charter i T3
6. Inrikes i en fullt utbyggd pir C, utrikes linjefart i pir A, charter i pir B

Alternativen har studerats med hänsyn till långsiktiga utvecklingsmöjligheter, investeringsbehov samt drift- och operativa konsekvenser såväl för lfv, flygbolagen som övriga intressenter.

Det har visat sig att det första alternativet ovan med inrikes i pir A etc är mest fördelaktigt. Främsta orsaken härtill är att det inte behövs någon omflyttning av verksamheten i framtiden, utan anläggningarna kan under överskådlig tid expandera successivt då behov uppstår. Etablering av de olika trafikslagen sker således i deras permanenta läge redan i det första skedet. En *principskiss* (bilaga)[1] visar expansionsmöjligheterna.

De översiktliga kalkyler som hitintills gjorts visar att ombyggnad av A70 samt anläggandet av en mindre pir för chartertrafiken medför omedelbara investeringsutgifter fram till utflyttningstidpunkten på ca 150 milj kr.

Uppskattade investeringsbehov fram till år 2000 fördelar sig enligt följande:

	Totalt Mkr	Lfv Mkr
1983	188–193	150
1985	50	50
1990	144	79
1995	12	12
2000	11	11
Totalt	405–410	302

Detta alternativ medför att LIN:s utflyttning ej kan ske under 1982 som riksdagen beslutat, utan en senareläggning till andra halvåret 1983 måste accepteras.

Jämförelse av alternativen

Investeringsutgifterna för T3-alternativet är enligt tabellen på sid 21 och sammanställningen ovan totalt ca 150 milj kr större än för alternativet med inrikestrafiken i A-piren. Kapitalkostnaden blir över perioden fram till år 2000 av samma storleksordning i de båda fallen.

Beträffande årliga driftkostnadsskillnader mellan alternativen kan följan-

[1] Här ej bilagt

de bedömning göras. I beräkningarna ingår flygföretagens, luftfartsverkets och Stockholms Lokaltrafiks kostnader.

	INRIKES 1 Pir A	INRIKES 1 T3	
		före 1990	efter 1990
Taxning (exkl charter)	0	+ 5,2	+1,6
Bogsering	0	− 1,0	−1,0
Turn around	0	+ 2,7	0
Samordning	0	+10,0	−1,0
Kollektivtrafik	0	+ 6,0	+1,0
Totalt per år	0	+22,9	+0,6

Alternativet med inrikestrafiken förlagd till A-piren ger således fram till år 1990 drygt 20 milj kr lägre driftkostnad per år än T3-alternativet. Dessutom räknar LIN med intäktbortfall pga flyttning till T3 på ca 23 milj. kr. per år jämfört med ett piralternativ.

Luftfartsverket har i olika sammanhang gett uttryck för en uppfattning innebärande att ett permanent terminalalternativ borde eftersträvas. Ett sådant alternativ, i huvudsak baserat på nu kända och för den närmaste framtiden prognostiserbara marknadsförutsättningar, borde kunna ge acceptabla ekonomiska förutsättningar. Verket har vidare ansett att ett tillfredsställande alternativ också bör ha förutsättningar för utbyggnad och expansion som är marknadsanpassade i framtiden. Med tanke på verkets och övriga intressenters ekonomiska situation bör såväl investerings- som driftkostnadsmässiga överväganden få en framskjuten plats vid val av alternativ. Vidare bör en modell för flygtrafikavvecklingen studeras. Av de olika alternativ som för närvarande studeras har piralternativ 1 enligt sid 21 utretts. Detta alternativ innebär att en ny s. k. minipir bygges ut. Utredningen är ännu ej helt färdig men förslaget synes ha så många fördelar jämfört med andra alternativ att det f. n. allvarligt övervägs. Även detta alternativ är emellertid investeringsmässigt av den storleksordningen att det ej inrymmes i verkets plan för resultatutjämning utan kan komma att i viss utsträckning påverka bl. a. taxesättningen. Flygbolagen torde vara införstådda med detta.

Detta förslag torde kunna vara i operativ drift andra halvåret 1983.

Luftfartsverkets styrelse har beslutat att ompröva sitt gamla beslut om en ny permanent terminal för den samlade inrikestrafiken norr om bansystemet (investeringskostnad ca 550 Mkr) och att uppdra åt verksledningen att arbeta mot en lösning av terminalfrågan som väl överensstämmer med det s. k. piralternativet.

JAN ERIKSSON

Bilaga B

Luftfartsverket 1981-04-28 L 954/81-1101/116
Cheften för luftfarts-inspektionen

Riksdagens trafikutskott

Betr. LIN:s utflyttning från Bromma

Riksdagens trafikutskott har önskat höra chefens för luftfartsinspektionen uppfattning om en eventuell förskjutning i den av riksdagen beslutade tidpunkten för LIN:s utflyttning från Bromma.

De av luftfartsinspektionen krävda flygsäkerhetsåtgärderna på Bromma för F28-trafik i ett långsiktigt perspektiv har tidigare redovisats i olika sammanhang.

I samband med regeringskansliets arbete på prop. 1980/81:30 ställdes luftfartsinspektionen inför frågeställningen, vilka av åtgärderna i det totala säkerhetspaketet som var oundgängligen nödvändiga att genomföra om LIN skulle ges möjlighet att vara kvar på Bromma till 1984 eller 1985. Luftfartsinspektionens svar på denna fråga var att de säkerhetshöjande åtgärder borde genomföras, som kunde bli färdiga i tid för att vara till nytta för F28-trafiken och som också kunde bli till bestående nytta för den kvarvarande trafiken efter utflyttningen av F28.

Dessa åtgärder bestod av

a) ILS-glidbana för bana 30
b) Kompletteringar av elanläggningar och inflygningsljus för bana 30
c) Delåtgärder på plattan

Totala investeringssumman härför beräknades till 20 milj. kr. i 1980 års prisläge. Propositionen förutsatte att dessa åtgärder skulle genomföras.

Med anledning av riksdagens beslut att jettrafiken på Bromma senast under andra halvåret 1982 skall flyttas till Arlanda var de nämnda åtgärderna inte längre av högsta prioritet. De kunde inte bli färdiga förrän i slutet av 1982. Verkets projekteringsresurser har i första hand måst inriktas på att skapa de nödvändiga förutsättningarna på Arlanda för att genomföra riksdagsbeslutet.

När nu frågan om utflyttningstidpunkten på nytt aktualiserats till följd av att nya lösningar på Arlanda studeras, gör luftfartsinspektionen följande bedömning.

1. Den tidsförskjutning, som kan bli aktuell, kan inte fastslås med säkerhet förrän projekteringen kommit längre. De informationer, som lämnats av luftfartsverkets flygplatsavdelning, tyder på att man kan få räkna med ett års tidsförskjutning i förhållande till nu gällande riksdagsbeslut. Vissa alternativa lösningar kräver längre tid, andra kortare.

2. Inspektionen finner då att man kommer relativt nära de tider som föranledde förslaget i prop. 1980/81:30 om säkerhetsinvesteringar på Bromma för 20 milj kr.

3. Luftfartsinspektionen anser i konsekvens härmed att ett eventuellt beslut om senareläggning av LIN:s utflyttning till efter 1982-12-31 skall förknippas med villkoret att de angivna säkerhetsinvesteringarna genomförs. Högsta prioritet har därvid anordnandet av ILS-glidbana för bana 30. Detta måste särskilt understrykas, eftersom en försämring av Brommas säkerhetsstandard nyligen inträffat. Precisionsinflygningsradarn för bana 30 har nämligen på grund av ålder tekniskt brutit samman och har måst tas ur drift. Den kan inte återställas. Glidbanestöd vid inflygning i dåligt väder på bana 30 saknas därför. Luftfartsinspektionen har på grund härav begärt att luftfartsverket vidtar omedelbara åtgärder för att anordna ILS-glidbana till bana 30.

4. I sammanhanget bör understrykas, att berörda säkerhetsinvesteringar kommer till bestående nytta för den kvarvarande trafiken på Bromma efter F28:s utflyttning. För framtida trafik med transportflygplan (dvs. flygplan över 5700 kg, t. ex. SF-340, Dash-7, större affärsflygplan) anser inspektionen det rimligt att från säkerhetssynpunkt kräva glidbanestöd på Brommas båda huvudbanor.

Avslutningsvis vill jag framhålla att luftfartsinspektionen utgår från rent flygsäkerhetsmässiga värderingar. Sammanvägningen gentemot andra intressen och bedömningsgrunder ligger utanför inspektionens ansvar.

LARS-ERIK NORDSTRÖM
Flygsäkerhetsdirektör

Bilaga C

LIN

LIN/SAS Arlanda. Synpunkter på terminalfrågan m. m.

1. *Utgångspunkter*

Till grund för flygbolagens arbetsinriktning förutsätts att riksdagens beslut 1980-12-17 om utflyttning till Arlanda av LIN:s jettrafik är *oåterkalleligt som princip betraktat.*

Mot bakgrunden av de negativa konsekvenser i funktionellt och ekonomiskt hänseende som en flyttning till nuvarande inrikesområdet på Arlanda (T3) skulle medföra, anser bolagen att riksdagen bör medge en sådan *mindre förlängning av tidsfristen på Bromma,* att en i alla avseenden bättre lösning för det samlade inrikesflyget på Arlanda kan skapas.

2. *Invändningar mot T3-lösningen*

De invändningar som flygbolagen har mot T3-lösningen är väl kända men sammanfattas dock kort nedan:

– Terminalbyggnaden är för liten för att på ett tidseffektivt och komfortabelt sätt kunna ta hand om de ca 3,5 miljoner årspassagerare, som redan första verksamhetsåret (1983) beräknas komma att utnyttja terminalen. Som jämförelse kan nämnas att samma volym passagerare processas genom utrikesterminalen (A70). Tillgängliga golvytor är för T3 ca 8000 m^2, för A70 ca 68000 m^2.

– På T3-rampen finns ej möjlighet att embarkera respektive debarkera flygplan via brygga, vilket däremot är fallet i A70 och är mycket tidsbesparande. Eftersom rampen förutom inrikesflygplanen även avses för uppställning av fraktflygplan, vilka tar i anspråk fyra uppställningsplatser kommer ramputrymmet ej att tillåta uppställning av samtliga inrikesflygplan i anslutning till terminalbyggnaden. S. k. "remote" uppställning blir nödvändig i många fall, innebärande "bussning" av passagerare från terminal till flygplan. Detta är tidsödande och kostnadskrävande och påverkar starkt incheckningstiderna. I extrema fall kan bussning erfordras över en sträcka på 1,5 – 2 km.

– In- och utloppet från T3-rampen till bansystemet är arrangerat genom en enda kanal, vilken under de dimensionerade trafiktimmarna kommer att belastas av 27 flygplansrörelser i 1983 års program. För A70 gäller för motsvarande timmar att fem in- och utlopp skall klara av 14 flygplansrörelser. Det är lätt att inse att graden av trafikkonflikter med åtföljande förseningar är avsevärt mera kritisk i T3-området.

– I frågan om parkeringsplatser för bilburna passagerare kan konstateras, att

nuvarande parkeringsplatser för SAS' ca 1,3 miljoner inrikespassagerare redan är i det närmaste fullt utnyttjade. Genom anläggande av parkeringshus i rimlig närhet till terminalbyggnaden kan en viss utökning ske. Denna är dock helt otillräcklig. På ett gångavstånd av 600–800 m från terminalen kan ytterligare markparkeringsplatser anläggas, dock ej i erforderlig utsträckning.

– De investeringar av olika slag, som måste göras av Ifv och LIN i och i anslutning till T3-området, får en mycket kort ekonomisk livslängd, eftersom terminalområdet enligt LFV:s bedömning av kapacitetsskäl måste överges "någon gång mellan 1985 och 1990". Enligt flygbolagens uppfattning har området inte erforderlig kapacitet ens inflyttningsåret 1983. Oavsett vilken bedömning som är riktig, blir konsekvenserna i båda alternativen att avskrivningskostnaderna på ett extraordinärt sätt kommer att belasta såväl lfv:s som flygbolagens ekonomi.

– Innebörden av föregående punkt är, att redan inom mycket kort tid en permanent inrikesterminal måste påbörjas, varför de nödvändiga investeringarna för en sådan kan skjutas endast något år framåt i tiden. Investeringen i T3 måste således betraktas som i det närmaste helt bortkastad.

– De ekonomiska konsekvenserna för LIN av en T3 lösning blir mycket allvarliga. Kostnadsökningar och intäktsbortfall har beräknats medföra en resultatförsämring jämfört med fortsatt trafik med F-28 på Bromma på ca 100 Mkr första verksamhetsåret på Arlanda, vilket skulle innebära ett underskott på ca 70 Mkr. Det ligger inte inom det möjligas gräns för bolaget, att genom egna åtgärder i avsevärd grad motverka underskottet.

3. *Alternativa terminallösningar*

Sedan konsekvenserna av T3-alternativet klarlagts, har ett betydande utredningsarbete avseende lokaliseringsfrågan genomförts av lfv, SAS, LIN och IFU (=Inrikesflygutredningen tillsatt av kommunikationsministern). Därvid har följande alternativa lokaliseringsalternativ för SAS/LIN diskuterats:

Alt. C
2. Pir B i A70
3. Pir A i A70

Arbetet har utmynnat i följande gemensamma uppfattning:

– Alt T3 skall avföras ur den vidare diskussionen såsom klart olämpligt från funktionella och ekonomiska utgångspunkter.

– Alt C skall likaså avföras ur diskussionen p. g. a. att lösningen kräver mera investeringsmedel än vad som kan avsättas inom statsbudgeten ifrågavarande år.

– Det fortsatta arbetet skall inriktas på en lösning i endera Pir B eller Pir A,

varvid strävan skall vara att erforderliga investeringar skall hållas inom den storleksordning, som beräknats för T3, dvs. ca 80 Mkr. Den slutligt fastställda lösningen skall vara av permanent karaktär åtminstone vad avser inrikesflyget.

4. *Pir A eller Pir B för inrikesflyget?*

4.1 *Gemensamma fördelar med Pir A och B jämfört med T3*

Lokaliseringen av inrikesflyget i A70 utgör, oavsett vilken pir som väljes, en jämfört med T3 klart överlägsen lösning. Fördelarna är främst följande:

- Goda parkeringsutrymmen finns att tillgå inom acceptabelt gångavstånd.
- För utrikes- och inrikespassagerare gemensam busshållplats vid A70 kan anordnas, varigenom turtätheten i bussförbindelserna med City kan fördubblas och förbilligas. Innebär i realiteten kortare restid.
- Terminalbyggnadens ytor är tillräckliga under mycket lång tid framöver.
- Embarkering och debarkering över brygga förkortar processtiden i terminalen.
- Ramputrymmet är tillräckligt stort för de närmaste åren och kan utvidgas i etapper när detta blir nödvändigt.
- Vid lokalisering av inrikesflyget i A70 kan hangarbygge för LIN avföras från diskussionen. I stället bör, liksom i T3-alternativet, befintlig SAS-hangar på ramp W utnyttjas av LIN.
- Taxningstiderna förbättras.
- De ekonomiska konsekvenserna av en A70-lösning blir mindre allvarliga än i T3-fallet. Kostnadsökningar och intäktsbortfall har beräknats medföra en resultatförsämring jämfört med fortsatt Bromma trafik med F28 på ca 52 Mkr första verksamhetsåret på Arlanda, vilket skulle innebära ett underskott på ca 22 Mkr.

4.2 *Fördelar med Pir A mot Pir B för inrikesflyget*

En lokalisering av inrikesflyget till Pir A innebär följande fördelar jämfört med Pir B-lokalisering:

- Pir A har det från taxningssynpunkt bästa läge, som kan erhållas på Arlanda. Detta framgår av bifogade kartskiss[1]. Eftersom inrikesflyget kommer att göra ett mycket större antal "turn-arounds" årligen (faktor 2) än det sammantagna utrikes reguljära och charterflyg som opereras av SAS och med SAS associerade bolag, bör inrikesflyget ges företräde till det gynnsammaste terminalläget. Det förhåller sig ju också så, att "minutjakten" är mera accentuerad i inrikestrafiken än i utrikestrafiken.

[1] Här ej bilagd.

– Bogsertiderna till hangar på ramp W är kortare från Pir A än från Pir B. Eftersom antalet bogseringar per dygn till och från hangar är större för inrikesflyget än för SAS' utrikesflyg, vinnes mest för "familjen" vid lokalisering av inrikesflyget i Pir A.
– Med en lokalisering i Pir A, kan inrikestrafiken expandera åt sydost utan att behöva inkräkta på lfv:s driftområde och drivmedelsbolagens depåområde. En sådan expansion är ej möjlig för utrikestrafiken p. g. a. att de större flygplanen kräver större rörelse- och uppställningsytor.
– Vid lokalisering i Pir B av utrikes reguljärflyget, kan detta vid behov expandera fritt åt söder, vilket sammantaget med expansionsmöjligheten åt sydost från Pir A för inrikesflyget, innebär att båda trafikslagen erhåller permanenta utvecklingsbara lösningar vid denna fördelning av pirerna.
– Med inrikestrafiken i Pir A, skulle gamla inrikesterminalen (strax nordost Pir A) sannolikt utgöra en god och billig lösning som inrikes frakt terminal för såväl LIN som SAS.

4.3 *Nackdelar med Pir A mot Pir B för inrikesflyget*

Mot de ovan angivna fördelarna med Pir A för inrikesflyget står vissa nackdelar enligt följande:
– Omflyttningen blir av större format än om Pir B väljes för inrikestrafik. Därav följer bl. a. att flyttidpunkten senarelägges något jämfört med vad som gäller för Pir B.
– Omfattande ombyggnad av bagagehanteringssystemet måste genomföras, vilket kan ge vissa driftstörningar för utrikes reguljärtrafiken under en period på 5–8 veckor.
– Vissa lokaler i stora hallen får ett mindre lämpligt läge om utrikestrafiken bedrivs från Pir B, vilket eventuellt kan medföra behov av mindre ombyggnad.
– SAS dataterminalanläggningar i incheckningsdiskarna med tillhörande kablage måste flyttas.
– De ovan angivna åtgärderna medför att engångskostnaderna för flyttningen blir av storleksordningen 5–10 Mkr högre i alternativet Pir A för inrikesflyget.

4.4 *Värdering av för- och nackdelar med Pir A respektive B*

För Pir A talar långsiktiga ekonomiska driftsfördelar samt alternativets karaktär av långsiktig permanent lösning med goda expansionsmöjligheter för såväl utrikes- som inrikestrafiken.

Mot detta alternativ talar endast kortsiktiga negativa effekter (engångskostnader) av själva flyttningsoperationen. Skillnaden i omställningskostnad avseende de båda alternativen är sedd i ett långsiktigt perspektiv helt försumbar. *Mot denna bakgrund förordar SAS/LIN tveklöst Pir A för inrikesflyget.*

5. *Bussförbindelserna med City*

En inrikes terminallösning i A70 medför som ovan angivits en förbättring jämfört med andra terminalalternativ av bussförbindelserna med City. Denna förbättring är dock ej av den omfattning som avses i riksdagsbeslutet 1980-12-17 beträffande förbindelserna City-Arlanda. Det är därför angeläget att de ytterligare åtgärder i fråga om förbättring av markförbindelserna som kan vidtagas, verkligen kommer till utförande snarast möjligt. Detta torde medföra behov av tidigareläggning av planerade trafikledsarbeten inom Stockholms och Solnas kommuner.

6. *Flygtrafikala och ekonomiska konsekvenser av flyttningen från Bromma*

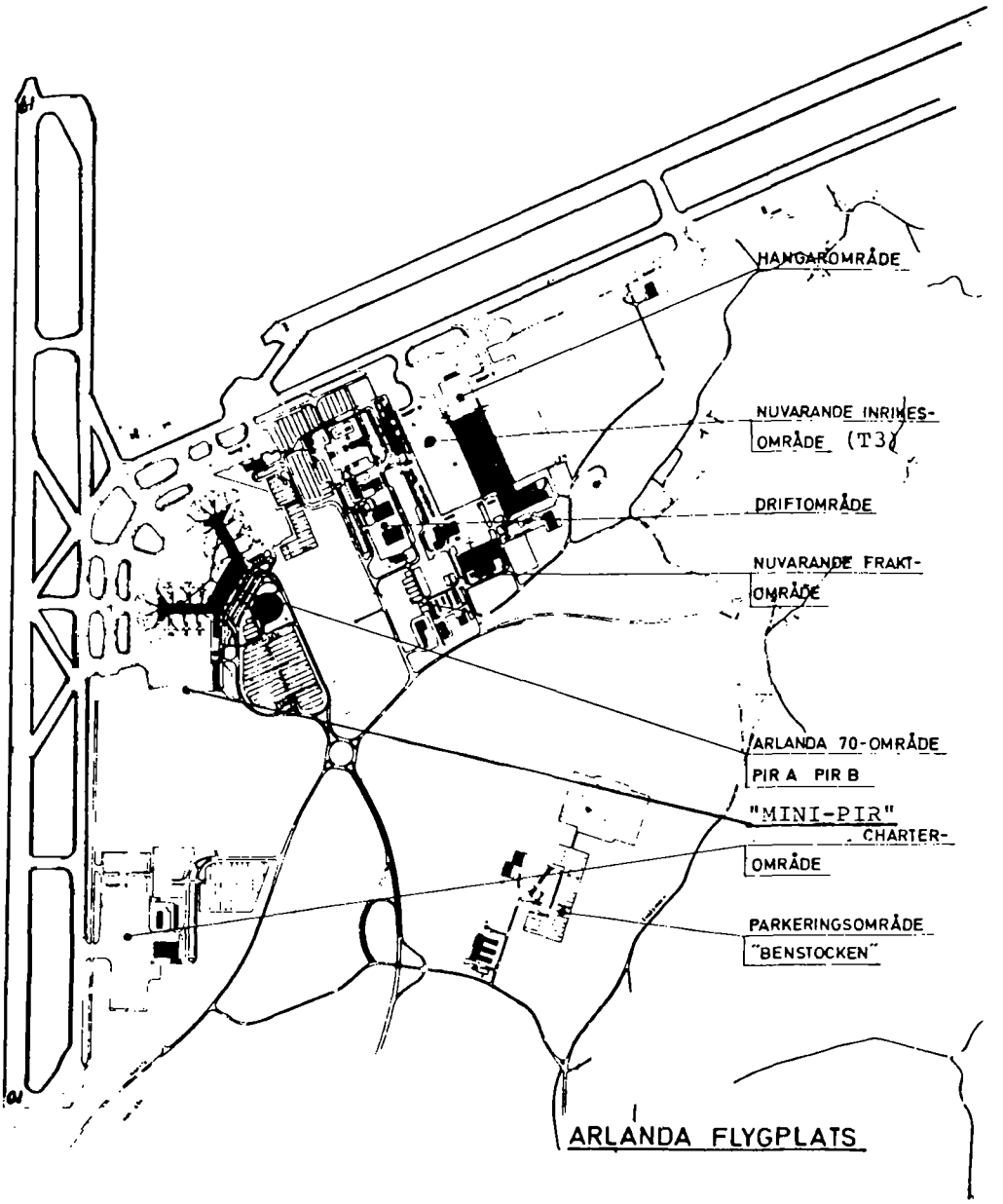
Som framgått ovan medför även det gynnsammast möjliga flyttalternativet, att LIN:s ekonomi drabbas hårt av olika konsekvenser av flyttningen: LIN avser mot denna bakgrund inkomma med vissa förslag och yrkanden till den särskilda utredning, som på riksdagens begäran tillsatts av kommunikationsministern för att utreda inrikesflygets utveckling. Därvid kommer LIN att närmare belysa de trafikala konsekvenser, som kan uppstå, såvida bolaget ej i viss utsträckning kompenseras för de ekonomiska skadeverkningarna av utflyttningen från Bromma.

Bilaga: Kartskiss över aktuellt område på Arlanda.[1]

Bromma 1981-04-14 HE/lc

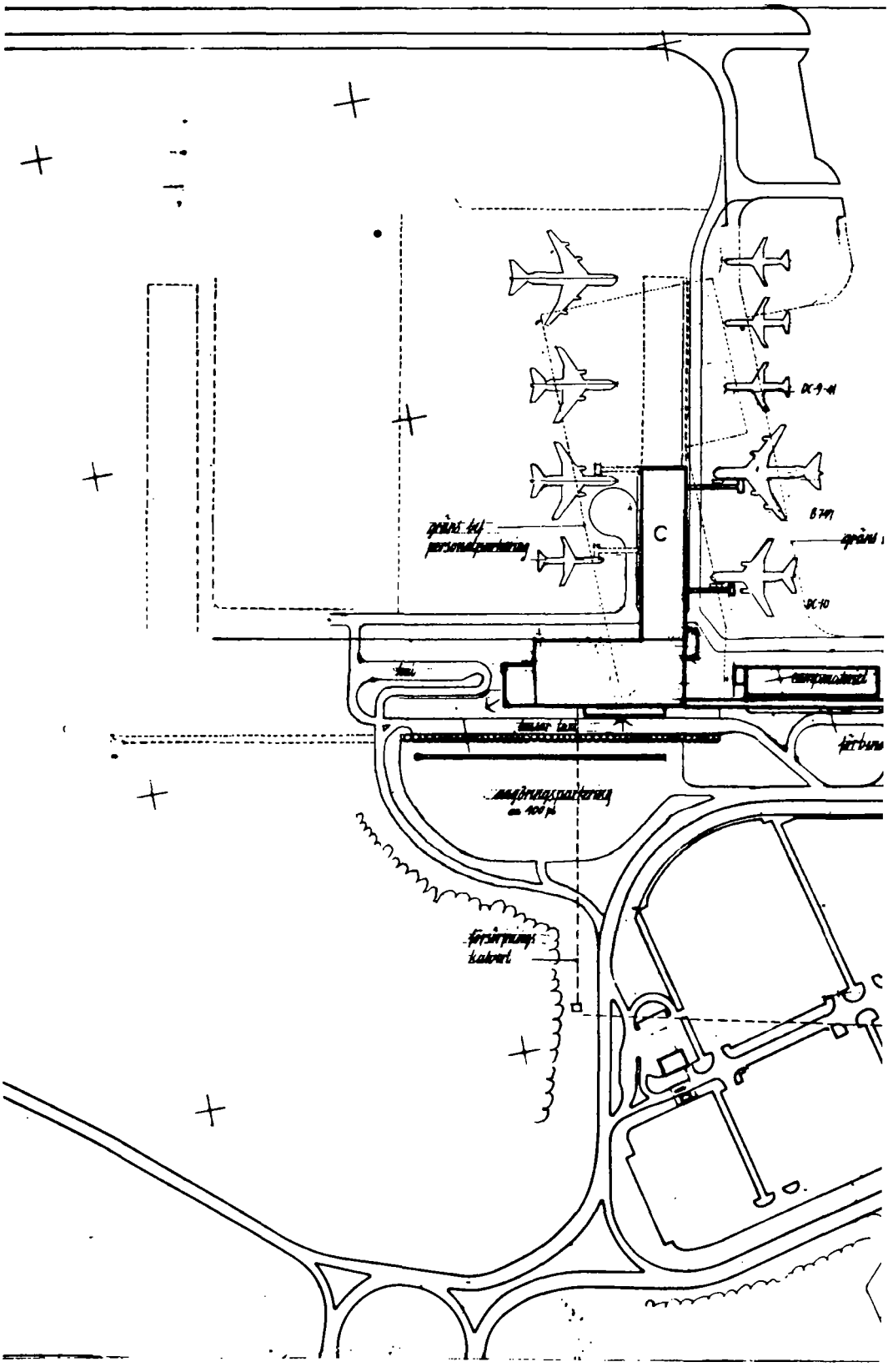
[1] Här ej bilagt

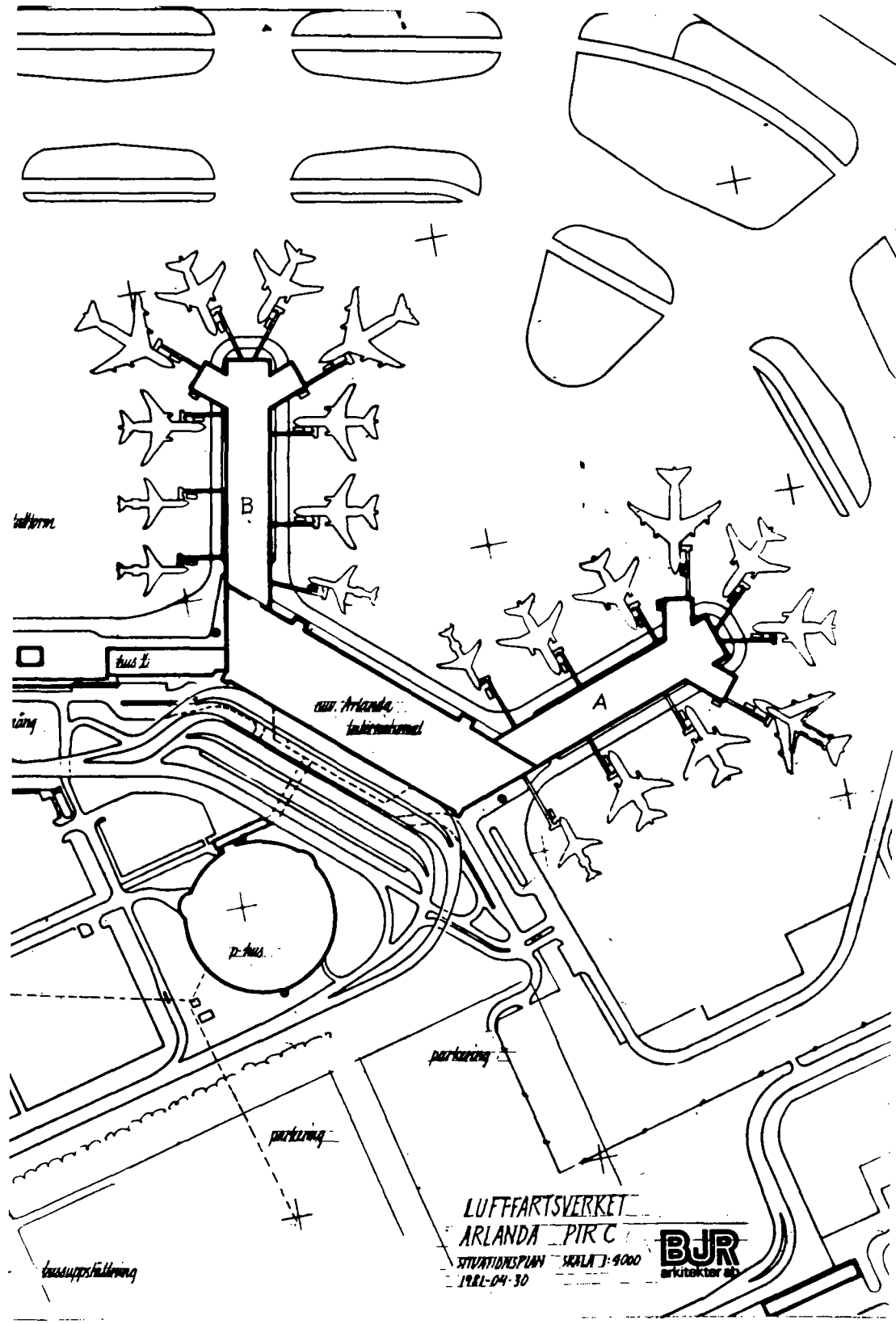
Bilaga D



OMRÅDEN BERÖRDA VID
LINJEFLYGS ÖVERFLYTTNING

SKALA 1: 20 000


C
DC-9-41
B 747
DC 10


B
A
p-hus
parkering
parkering
LUFFFARTSVERKET
ARLANDA PIR C
SITUATIONSPLAN SKALA 1:4000
1981-04-30
BJR
arkitekter ab

TAB 66861 Stockholm 1981