

Nr 169

Av herr **Strandberg m. fl.**, angående lokaliseringen av flygplatser inom stockholmsregionen.

(Lika lydande med motion nr 222 i Andra kammaren)

I luftfartsverkets äskande för budgetåret 1968/69 har begärts 0,8 miljon kronor för utredning och undersökning rörande nytt stationsområde på Arlanda. Det torde vara obestridligt att nuvarande terminalutrymmen på Arlanda är helt otillräckliga. Då nuvarande stationsbyggnad planerades låg som grund ett bedömt behov fram till 1967. Den verkliga utvecklingen har dock gått betydligt snabbare. Tillbyggnad pågår därför, och ytterligare stationsutrymmen kommer redan i år att kunna disponeras. Men trafiken synes alltså öka i accelererat tempo. Under budgetåret 1966/67 ökade således antalet flygoperationer med 20 % och antalet passagerare med 23 %. Även den successiva förändringen av flygplanstyper torde snart komma att påverka hela terminalområdets struktur.

Skall vi här i Sverige följa med i den internationella utvecklingen inom trafikflygets område, måste vårt viktigaste flygfält — Arlanda — i god tid stå färdigt och utrustat för att kunna möta morgondagens trafik. De pågående arbetena på Arlanda bedömdes ursprungligen kunna tjäna sitt ändamål några år in på 1970-talet. Som av såväl luftfartsverket som departementschefen påtalas kan den snabba trafiktillväxten dock medföra att såväl stationsbyggnadens som stationsområdets kapacitet redan inom några år visar sig vara otillräcklig.

Departementschefen har för sin del förordat luftfartsverkets äskande om medel för utredningar m.m. Vi hälsar detta med tillfredsställelse men vill understryka vikten av att detta utredningsarbete med kraft påskyndas.

I detta sammanhang måste enligt vår mening flygplatsfrågorna i stockholmsregionen i dess helhet upptagas till prövning. Och här kommer inrikestrafiken in i bilden. På vissa linjer, t. ex. Stockholm—Malmö och Stockholm—Luleå, bedrevs fram till 7 december 1967 trafik med flygplanstypen DC 7 C. Detta innebar att vissa turer hade betydligt kortare flygtider än när flygplanstypen Metropolitan utnyttjades. I och med att DC 7 C togs ur trafik tvingades SAS återgå till att insätta Metropolitanplan. Alternativet är insättande av jettflygplan, vilket emellertid förhindrades av det princip eller jettförbudet på Bromma flygplats. Att förflytta enstaka inrikes-
turer från Bromma till Arlanda var förknippat med en hel del svårigheter.

Vi ä medvetna om att bullermätningar utförts på Bromma i slutet av

föregående år och att jettrafikfrågan avseende Bromma alltså är föremål för utredning. Oberoende av denna utrednings resultat måste man dock fråga sig om man härigenom har löst frågan om det framtida inrikesflygfältets lokalisering inom stockholmsregionen. Så torde inte vara fallet.

Önskvärt vore att inrikestrafiken kunde vara kvar på Bromma. Fältet ligger centralt beläget, men bättre kommunikationer till och från Stockholms centrum erfordras. Tunnelbanan bör utsträckas till flygfältet och ramp-tjänsten avsevärt förbättras. Vidare måste transitproblemen Bromma—Arlanda snabbt lösas.

Skulle emellertid utredningar visa att Brommafältet inom en nära framtid icke längre kan nyttjas med hänsyn till bl. a. bullerproblemen, bör i samband med utredningar rörande Arlandas framtida utbyggnad därför till prövning upptagas hur man på lämpligaste sätt i framtiden skall lokalisera all civilflygtrafik i stockholmsområdet. Inte minst torde Stockholms stad och län ha intresse av den framtida lokaliseringen. Alldeles särskilt gäller detta kommunikationerna till och från flygfältet. Vidare blir framtida stadsplaner beroende på lokaliseringen.

Förutsättningslöst bör utredas alla de förläggningsalternativ som kan ifrågakomma. Mest väsentligt är härvidlag att mycket snabba och tätta förbindelser anordnas mellan flygfältet och Stockholms centrala delar. I princip är det önskvärt med direktgående förbindelser från flygfältets stationsbyggnad till Stockholms central. De i dag befintliga kommunikationerna mellan Arlanda respektive Bromma och Stockholms centrum är föråldrade. Samma förhållande gäller den ramptjänst som i dag bedrivs på de båda flygfälten.

Samtidigt bör frågan om omplacering av Hagaterminalen prövas. Nuvarande läge kan icke anses acceptabelt.

Under återopande av ovanstående hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att direktiv utfärdas till luftfartsverket att snarast utreda och framlägga förslag till den framtida lokaliseringen av flygplatser inom stockholmsregionen.

Stockholm den 23 januari 1968

Bertil Strandberg (h)

Lars Schött (h)

Ragnar Sveningsson (h)

Paul Brundin (h)
