

## Nr 183

*Utlåtande i anledning av motioner angående lokalisering av flygplatser inom stockholmsregionen och utredning om lokalflygplats för Stockholm.*

(4:e avd.)

I de likalydande motionerna I: 169 av herr *Strandberg m. fl.* samt II: 222 av herrar *Bengtson* i Solna och *Nilsson* i Agnäs har hemställts 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.

Vidare har i motionen II: 59 av herrar *Wiklund* i Stockholm och *Rimmerfors* yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att frågan om annan lokalflygplats än Bromma flygplats för huvudstaden måtte göras till föremål för förutsättningslös utredning.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från luftfartsverket och chefen för flygvapnet. Härjämte har på utskottets begäran Scandinavian Airlines System (SAS), Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) samt AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) yttrat sig i ärendet. Se *Bilaga* till detta utlåtande.

*Utskottet.* I de över motionerna avgivna yttrandena har motionärernas förslag om utredning av flygplatsfrågan genomgående tillstyrkts. Luftfartsstyrelsen framhåller därvid att därest det skulle visa sig att jetflygverksamhet av bullerskäl inte kan tillåtas på Bromma utan sådana restriktioner att inrikestrafiken inte kan bedrivas på ett rationellt och ekonomiskt sätt denna trafik helt eller delvis måste flyttas. Vidare understryker styrelsen att stockholmsregionen med hänsyn till kapacitetsbehovet inom några decennier med stor sannolikhet kommer att ha behov av minst två trafikflygplatser. Om inrikestrafiken skulle flyttas från Bromma till Arlanda måste därför under alla förhållanden en lämplig lokalisering av en ny flygplats undersökas.

I anslutning härtill må nämnas att luftfartsstyrelsen genom beslut den 2 juli 1968 medgav Scandinavian Airlines System och Linjeflyg AB att under vissa förutsättningar och villkor intill utgången av år 1974 bedriva trafik med flygplan av typ DC 9-20 på Bromma flygplats. Sedan hos Kungl. Maj:t

besvär häröver anförts av Stockholms stads hälsovårdsnämnd m. fl. upphävde emellertid Kungl. Maj:t den 5 september 1968 det överklagade beslutet under hänvisning till att av verkställd utredning i ärendet framginge att trafik på nämnda flygplats med flygplan av typ DC 9-20 innebär risk för allvarliga sanitära olägenheter för omgivningen.

Utskottet finner det för sin del vara mycket angeläget att de av motionärerna upptagna frågorna får en tillfredsställande lösning. Därest inrikes-trafiken eller en del av den skulle överföras till Arlanda måste såsom luftfartsstyrelsen framhållit flygplatsens kapacitet med avseende å bl. a. plattformar och passagerarutrymmen byggas ut samt frågan om snabba, täta och billigare kollektiva kommunikationer mellan Arlanda och centrala Stockholm lösas. De nuvarande förhållandena i dessa avseenden är nämligen — med tanke jämväl på den växande utrikestrafiken — enligt utskottets bedömande otillfredsställande.

I förevarande sammanhang vill utskottet erinra om att enligt beslut av 1967 års riksdag rörande luftfartsverkets verksamhet och organisation m. m. (prop. 57, SU 107, rskr. 267) vissa riktlinjer för kommunala bidrag till investeringar i statliga flygplatser för linjefart fastlagts. Enligt dessa riktlinjer skall den kostnadsfördelning som tidigare i stort tillämpats för flygplatser med blandad inrikes och utrikes trafik, nämligen att kommunerna svarar för markkostnader och 37,5 % av kostnader för byggnader och anläggningar, även framdeles tillämpas. Samma normer skall gälla för alla primärflygplatser och någon särbehandling av Arlanda flygplats har inte ansetts motiverad.

Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (KSL) har i sitt yttrande erinrat om att inom regionplanekontoret pågår en utredning som avser att kartlägga det framtida behovet av flygplatser i Stockholm och leda fram till förslag om markreservationer för ytterligare flygplatser. Utredningen avser såväl trafikflyg som allmänflyg. Frågan om flygtrafikens ordnande inom storstockholmsregionen ingår således i de regionala organens översiktliga planeringsarbete. Enligt förbundet bör frågan härom behandlas i sammanhang med övriga stadsbyggnadsfrågor bl. a. med tanke på bullerstörningar samt andra miljö- och markanvändningssynpunkter. Därvid är det inte minst väsentligt att kommunikationerna till och från flygfälten beaktas så att dessa får den ur trafikant- och kostnadssynpunkt bästa lösningen.

Enligt vad utskottet inhämtat har vidare kommunikationsdepartementet i olika överläggningar med representanter för närmast berörda myndigheter och trafikföretag aktualiserat frågan om en centralt belägen flygterminal med anknytning till lokaltrafiksystemet och även andra åtgärder för att förbättra de kollektiva kommunikationerna till och från Arlanda flygplats. På uppdrag av departementet har SJ utfört vissa preliminära undersökningar som tillsammans med det utredningsarbete som beslutats av KSL är uttryck

för strävandena att lösa dessa frågor. I överensstämmelse med de tidigare nämnda, av riksdagen godkända riktlinjerna för luftfartsverkets verksamhet m. m. har vidare överläggningar inletts med KSL om de investeringar i Arlanda och Bromma flygplatser som ingår i verkets arbetsprogram för innevarande budgetår. Dessa överläggningar avser numera även de ytterligare investeringar på Arlanda som aktualiseras av den överflyttning av viss inrikestrafik från Bromma till Arlanda som torde bli en följd av Kungl. Maj:ts förenämnda beslut att inte tillåta trafik med jetflygplan av typ DC 9 på Bromma flygplats.

I fråga om den fortsatta utbyggnaden av Arlanda flygplats vill utskottet erinra om att Kungl. Maj:t den 8 december 1967 anbefallt luftfartsverket att inkomma med redogörelse för vidtagna åtgärder och redovisa en närmare plan för det fortsatta utredningsarbetet i vad avser ett nytt stationsområde. I skrivelse den 26 april 1968 har verket lämnat en sådan redogörelse varav framgår att ett som systemskiss utformat principförslag till utbyggnad av stationsområdet samt övriga för projekteringsarbetet erforderliga programuppgifter beräknas kunna framläggas i slutet av år 1969.

Med den redan planerade utbyggnaden av Arlanda och den ytterligare utbyggnad av bansystem m. m. som där är möjlig torde den av trafikutvecklingen motiverade kapacitetsökningen på primärflygplatserna i storstockholmsregionen i och för sig kunna tillgodoses för lång tid framåt, i varje fall för den reguljära trafiken. Utskottet finner det emellertid i hög grad angeläget att lämpliga markområden för ytterligare flygplatser i regionen reserveras så snart detta är möjligt. Enligt utskottets mening bör detta bl. a. ske inom ramen för den översiktliga markanvändningsplaneringen inom regionen. Denna bedrivs av Stockholmstraktens regionplaneförbund, som för detta arbete har ett särskilt regionplanekontor. Förslag har framlagts om att regionplanearbetet skall övertas av KSL och sedermera det nya storlandstinget. Utöver nuvarande landstingsuppgifter torde den översiktliga markanvändningsplaneringen och trafikfrågorna vara huvuduppgifter för det kommunala samarbetet i regionen. Vid det fortsatta arbetet med dessa frågor bör de såsom KSL framhållit behandlas i sammanhang med övriga stadsbyggnadsfrågor. Inte minst viktigt torde därvid vara att ställning tas till de med bullerstörningarna och deras tolerabla nivå m. m. jämte andra miljöfrågor förenade problemen. Det synes också angeläget att utredningsarbetet bedrivs skyndsamt samt redan från början sker i nära samarbete och kontakt med vederbörande departement och myndigheter ävensom med representanter för trafikutövarna. Först sedan en prövning i sådan ordning skett och därav föranledda förslag framlagts kan enligt utskottets uppfattning ett ställningstagande till anläggnings- och byggnadsbehoven ske.

Utskottet finner de sålunda angivna formerna för handläggning av flygplatsfrågorna i storstockholmsregionen vara lämpliga och riktiga inte endast med hänsyn till fördelningen av uppgifter mellan stat och kommun

utan också med hänsyn till önskvärdheten att så snart som möjligt nå positiva resultat.

Vad utskottet i nu behandlade spörsmål anfört bör av riksdagen ges till känna för Kungl. Maj:t.

Utskottet hemställer

att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört i anledning av motionerna I: 169 och II: 222 samt II: 59.

Stockholm den 3 december 1968

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

---

*Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit*

från första kammaren: herrar Näsström (s), Birger Andersson (s), Axel Andersson (fp), Ivar Johansson (cp), Fritz Persson (s), Rikard Svensson (s), fru Wallentheim (s), herrar Kaijser (h), Mårtensson (s), Bengtson (cp), Bertil Petersson (s), Ottosson (h), Bengt Gustavsson (s), Per Jacobsson (fp) och Strandberg (h) samt

från andra kammaren: herrar Bohman (h), Karlsson i Olofström (s), Blidfors (s), Ståhl (fp), Almgren (s), Mellqvist (s), fru Lewén-Eliasson (s), herrar Nihlfors (fp), Mattsson (cp), fröken Olsson (s), herrar Gustafsson i Skellefteå (fp), Lindholm (s), Johansson i Norrköping (s), Cassel (h) och Sjönell (cp).

---

**Reservation**

av fru *Wallentheim* (s).

## Yttranden över motionerna I: 169 och II: 222 samt II: 59

## Luftfartsverket (8.4.1968)

(ang. motionerna I: 169 och II: 222)

I sitt denna dag till statsutskottet avgivna yttrande över motionen If: 59 har luftfartsverket närmare utvecklat sina synpunkter på stockholmsregionens flygplatsfrågor. Dessa synpunkter torde i huvudsak täcka de i här förevarande motioner anförda aspekterna, varför luftfartsverket i dessa hänseenden tillåter sig hänvisa till detta yttrande.

Luftfartsverket instämmer i motionärernas uppfattning, att det vore önskvärt om inrikestrafiken kunde ligga kvar på Bromma flygplats. Till denna fråga är det dock icke möjligt att taga ställning, innan resultatet av pågående bullermätningar föreligger och närmare studerats.

Skulle det visa sig att jetflygverksamhet av bullerskäl icke kan tillåtas på Bromma utan sådana restriktioner, att inrikestrafiken icke kan bedrivas på ett rationellt och ekonomiskt sätt, måste denna trafik helt eller delvis flyttas. I ett sådant läge blir en utredning av det slag motionärerna föreslår oundgängligen nödvändig. Luftfartsverket kommer då att taga initiativ till en dylik utredning. I detta sammanhang må erinras om innehållet i luftfartsverkets yttrande till riksdagens allmänna beredningsutskott den 1 mars 1968 över ett antal motioner berörande bullerproblem, vari luftfartsverket föreslagit att en snabbt arbetande utredning bör få i uppdrag att föreslå normer för acceptabelt buller härrörande från våra flygplatser.

(ang. motionen II: 59)

Vidkommande den av motionärerna berörda frågan om det faromoment, som säges föreligga vid start och landning vid Bromma flygplats, vill luftfartsverket bestyrka motionärernas uttalande, att ett sådant omdöme främst får anses psykologiskt motiverat. Enligt gällande säkerhetsbestämmelser för all flygning med flermotoriga trafikflygplan skall ett sådant flygplan efter förlust av effekten på en motor under vilken som helst del av flygningen kunna fullfölja denna. Andra flygplan skall över bostadsbebyggelse ha sådan höjd, att de efter ett motorstopp kan landa på område utanför bebyggelse. Det må framhållas, att motorstopp under flygning ytterst sällan förekommer och att begynnande fel i motors funktion normalt upptäcks vid de kontroller, som motorerna undergår dels före varje start, dels vid olika gångtidsintervaller.

De flygföretag, som bedriver inrikes reguljär luftfart, räknar med att få trafikera bl. a. Bromma flygplats med jetflygplan av typ DC 9. I anledning härav undersöker luftfartsverket f. n. de bullerförhållanden, som kan väntas uppkomma av sådan trafik på flygplatsen. Visar det sig därvid, att jetflygbullret är sådant, att väsentliga restriktioner i utnyttningen av flygplatsen blir nödvändiga, uppkommer automatiskt bl. a. frågan om en flyttning av inrikestrafiken helt eller delvis från Bromma flygplats. En faktor som i detta sammanhang måste beaktas är emellertid, att utvecklingen beträffande jetflygmotorer nu är på väg mot mindre bullrande sådana. Motorkonstruktioner finns redan framtagna för den s. k. tredje generationen jetflygplan,

som sannolikt blir icke oväsentligt gynnsammare ur bullersynpunkt än de som nu finns i trafik.

Eftersom kort restid, täta förbindelser och måttliga reskostnader vid terminaltransporten mellan flygplatsen och Stockholms centrala delar har mycket stor betydelse särskilt för inrikesflyget, måste det föreligga synnerliga skäl för att flytta från den ur dessa synpunkter välbelägna Bromma flygplats.

Luftfartsverket anser, att pågående utredning rörande flygbullret från framtida jettrafik vid Bromma flygplats måste färdigställas och bearbetas, innan ställning kan tas till frågan, huruvida utredning erfordras rörande annan lokalflygplats än Bromma. Skulle det visa sig nödvändigt att flytta inrikestrafiken från Bromma flygplats, måste flygplatsen dock under en relativt lång övergångstid trafikeras med inrikesflygets planerade jetflygplan till dess möjligheter beretts att ta emot denna trafik vid annan flygplats inom stockholmsområdet. Frågan om Bromma flygplats' framtid bör därför inte avgöras förrän de förhållanden, som här nämnts, kan säkert bedömas och acceptabla alternativ till långsiktiga lösningar framförts och övervägts.

Att föra över all inrikestrafik till Arlanda torde på begränsad sikt i och för sig vara möjligt, under förutsättning att flygplatsens kapacitet med avseende på plattformar och passagerarutrymmen byggs ut samt att man löser frågan om snabba, täta och billigare kollektiva kommunikationer mellan Arlanda och centrala Stockholm. Det kan icke undvikas att härutinnan delvis andra värderingar måste ske för inrikestrafikens än för utrikestrafikens del. Det måste emellertid framhållas — icke minst med ledning av utländska erfarenheter — att stockholmsregionen med hänsyn till kapacitetsbehovet inom några decennier med stor sannolikhet kommer att ha behov av minst två trafikflygplatser. Om inrikestrafiken skulle flyttas från Bromma till Arlanda, måste därför under alla förhållanden undersökas en lämplig lokalisering av en ny flygplats. Det är mycket angeläget, att regionplaneringen inom stockholmsområdet beaktar en sådan utveckling.

Det militära flygfältet vid Tullinge kan inte utan mycket stora investeringar byggas om till en flygplats för civil linjetrafik. Att använda Tullinge för sådan trafik hindras f. n. även av den utsträckning, som det för civil luftfart förbjudna södra skärgårdsområdet har. Det kan därför vara fördelaktigare att lokalisera en ny flygplats på annat håll än vid Tullinge.

#### Chefen för flygvapnet (24.6.1968)

En förutsättningslös utredning om lokaliseringen av flygplatser i stockholmsregionen tillstyrkes.

Som underlag för en sådan utredning erfordras en prognos över utvecklingen vad avser den reguljära luftfarten, privat- och affärsflygverksamheten samt den militära flygverksamheten i området.

Följande faktorer påverkar flygplatsplaneringen från kapacitetssynpunkt.

1. Procedurer och väntat trafikflöde inom terminalområdet och i anslutning till luftlederna.
2. Hinderfria områden för in- och utflygning samt ev. restriktioner m. h. t. bullerstörning.

3. Framtida utnyttjande av flygplatserna Bromma, Barkarby, Tullinge och Arlanda. Ev. måste en skärpning ske i användningen av vissa flygplatser enbart för vissa kategorier av flygplan m. h. t. fartförhållanden under inflygning. Härigenom kan avsevärd kapacitetsökning ernås.

**Scandinavian Airlines System (9.4.1968)**

Sedan statsutskottet genom skrivelse den 13 februari 1968 hemställt att SAS måtte avgiva utlåtande över likalydande motionerna I: 169, II: 222 samt motionen II: 59, får SAS härmed i samråd med Linjeflyg Aktiebolag anföra följande:

Regionplanekontoret har i »Skiss 1966 till regionplan för stockholmstrakten» bl. a. behandlat frågan om det framtida behovet av civila och militära flygfält inom stockholmsområdet. SAS och LIN har till luftfartsverket gemensamt avgivit yttrande över förslaget. Detta yttrande bifogas.

Med hänsyn till det kommersiella flygets snabba utveckling — både i utrikes och inrikes trafik — vill vi understödja förslaget att en utredning verkställas om den framtida lokaliseringen av flygplatser för stockholmregionen. Detta gäller framför allt behovet av ytterligare flygplatser för reguljär inrikestrafik samt för allmänflyget.

För utrikestrafikens del bör Arlanda flygplats för en lång tid framöver kunna tillgodose den växande trafikens krav förutsatt att man snarast vidtar åtgärder för att färdigställa det permanenta terminalområdet (stationsbyggnad, uppställningsplatser för flygplan m. m.).

Vad speciellt gäller Bromma flygplats uttalade departementschefen i Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående utbyggnad av en storflygplats den 25 oktober 1957 att huvudstaden på längre sikt behövde två flygplatser och att Bromma flygplats som närflygplats icke skulle nedläggas annat än om ersättning härför i framtiden kunde erhållas på annan plats.

Departementschefen framhöll dessutom, att omfattningen av lufttrafiken på Bromma flygplats inte borde tillåtas öka i någon väsentlig mån utöver den frekvens, som då gällde.

I detta sammanhang kan erinras om att Bromma flygplats år 1961 hade 25 506 landningar av flygplan i kommersiell luftfart (reguljär, charter och affärsflyg). På grund av överflyttningen av utrikestrafiken till Arlanda — som ägde rum 1962 — var antalet landningar för samma kategorier år 1967 endast 19 940. Genom den planerade insättningen av större flygplan i inrikestrafiken kan man räkna med att Bromma inte förrän i mitten av 1970-talet kommer upp i samma antal landningar som år 1961.

I tillägg till denna verksamhet kommer allmänflyget, som utgör en stor belastning på flygplatsens kapacitet och som på längre sikt bör beredas utrymme på annan flygplats.

En överflyttning av den reguljära inrikestrafiken, med dess nuvarande omfattning och framtida planerade utbyggnad, från Bromma till Arlanda är av många skäl icke möjlig. Den vore också praktiskt omöjlig att genomföra med nuvarande provisoriska terminalanordningar på Arlanda flygplats. Dessa provisoriska terminalanordningar är underdimensionerade redan för den nuvarande utrikestrafiken och kommer intill dess ett permanent terminalområde blivit klart att skapa enorma problem för utrikestrafikens del. Avståndet från Stockholm gör också Arlanda flygplats mindre lämplig för inrikestrafik jämväl på längre sikt.

Vad gäller de förhållanden beträffande utnyttjningen av Bromma flygplats, som uttalats i motionen nr 59 med hänsyn till introduktion av jetflygplan på Bromma flygplats vill SAS i nuvarande skede hänvisa till den bullerutredning, som med anlitande av akustisk expertis utföres av luftfartsverket under medverkan av experter från Stockholms stads hälsovårdsförvaltning samt från SAS och LIN. Luftfartsverkets beslut i vad avser SAS' och LIN:s

förslag att under 1969 uppta jettrafik på Bromma flygplats kan förväntas inom den närmaste tiden. Vid detta beslut torde komma att beaktas såväl den totala bullereffekten vid planerad jettrafik jämfört med den hittillsvarande trafiken med propellerflygplan som det i debatten så starkt framhållna samhällsekonomiska kravet på tidsenliga inrikeskommunikationer med flyg. De långa resavstånden i Sverige nödvändiggör en turtäthet och snabbhet i kommunikationerna, som propellerflygplanen inte kan tillgodose.

Några säkerhetsrisker på grund av flygtrafik över bebyggda områden anses i modern tid inte föreligga med de noggranna bestämmelser, som finns utfärdade av luftfartsmyndigheterna och den trafikledning, som reglerar och övervakar varje in- och utflygning från en flygplats.

I vad avser lokaliseringen av en flygterminal inom centrala Stockholm vill vi slutligen erinra om att den nuvarande lokaliseringen till Haga tillkom som en följd av att Stockholms stad icke kunde medge trafik med bussar till och från Arlanda flygplats innanför Stockholms tullar. På längre sikt synes det vara önskvärt, att en terminal kan anordnas i Stockholms centrala delar med direkt anslutning till övriga kommunikationsmedel och lokal trafik.

Sammanfattningsvis vill SAS och LIN ansluta sig till förslaget om en utredning beträffande lokalisering av ytterligare flygplatser inom stockholmregionen för såväl det reguljära inrikesflyget som för allmänflyget.

#### Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor (5.4.1968)

I yttrande från Stockholmstraktens regionplanekontor, vilket inforrats av KSL, anföres att det inom regionplanekontoret pågår en utredning, som avser att kartlägga det framtida behovet av flygplatser i Storstockholm och leda fram till förslag om markreservationer för ytterligare flygplatser. Utredningen avser såväl trafikflyg som allmänflyg. I detta arbete upprätthålles kontakt med luftfartsverket. Kontoret har inget att erinra mot ett direktiv till luftfartsverket att snarast utreda flygplatsfrågan. Det synes emellertid därvid önskvärt att luftfartsstyrelsens utredning sker i samarbete med KSL och regionplanenämnden. Därigenom kan övriga regionala aspekter bevakas och en effektiv samordning ske med den av regionplanekontoret bedrivna utredningen.

För KSL:s och dess bolag AB Storstockholms Lokaltrafiks (SL) bedömning av kommunikationernas ordnande till och från flygplatserna har KSL uppdragit åt SL att utarbeta förslag till undersökning av bl. a. flygpassagerarnas resvanor till och från Bromma och Arlanda samt motiven för val av kommunikationssätt. Genom en dylik undersökning samt genom prognoser rörande flygets utveckling bör det vara möjligt att få ett underlag för en bedömning av kommunikationsfrågan på längre sikt, varvid frågan om buss- eller spårförbindelser eller andra lösningar får prövas.

Vad angår förslaget att utsträcka tunnelbanan till Bromma flygfält synes det dock osannolikt att det av flygverksamheten alstrade resbehovet kan motivera en så kapitalkrävande anläggning ens på längre sikt.

Av ovanstående framgår att frågan om flygtrafikens ordnande inom storstockholmsregionen ingår i de regionala organens översiktliga planeringsarbete. I överensstämmelse med vad regionplanekontoret anför har KSL inget att erinra mot att luftfartsverket ges i uppdrag att utreda och framlägga förslag till framtida lokalisering av regionens flygplatser. KSL förutsätter dock att utredningen utförs i samarbete med regionplanenämnden och KSL så att denna fråga kan behandlas i sammanhang med övriga stads-



byggnadsfrågor bl. a. med tanke på bullerstörningar samt andra miljö- och markanvändningssynpunkter. Därvid är det inte minst väsentligt att kommunikationerna till och från flygfälten beaktas så att dessa får den ur trafikant- och kostnadssynpunkt bästa lösningen. KSL vill dock framhålla att det uppdämda behov av trafikbyggande som föreligger i regionen — och som KSL påtalat bl. a. vid upprättande av underlag för fördelnings- och flerårsplaner — framtvingar en synnerligen hård granskning och prioritering av alla investeringar oavsett hur finansieringen sker.

#### AB Storstockholms Lokaltrafik (8.4.1968)

För närvarande ombesörjes den kollektiva trafiken till Bromma flygplats med busslinje 110, som vid Alvik ansluter till tunnelbanan. För färd såväl till som från flygplatsen utnyttjas linjen av 400 à 500 trafikanter per vardag. Trafikanterna utgöres av dels flygpassagerare, dels anställda vid flygplatsen och dels personer med andra ärenden, men fördelningen på dessa kategorier är f. n. okänd. Mot bakgrunden av den redovisade låga passagerarfrekvensen, osäkerheten om flygplatsens möjlighet att i framtiden kunna tjäna som lokalflygplats för Stockholm samt den stora kapitalinsats som krävs för en tunnelbana, synes det knappast realistiskt att, såsom föreslagits i motionerna I: 169 och II: 222, bygga ut en tunnelbanegren till Bromma flygplats.

För flygpassagerare till och från Arlanda flygplats upprätthålles expressbustrafik (SJ-linje 560) mellan SAS utrikesterminal vid Haga södra och flygplatsen. Enligt tillgänglig SJ-statistik utgjorde antalet resande med bussarna sammanlagt i båda riktningarna under år 1967 ca 603 000 eller i medeltal ca 1 650 per dag. Icke heller denna passagerarfrekvens motiverar spårbundna kommunikationer enbart för flygplatsens behov.

En viss förbättring av de nuvarande kommunikationerna skulle kunna erhållas om SAS-terminalen, som med sitt nuvarande läge vid Haga södra saknar kontakt med såväl järnväg som tunnelbana, finge ett centralare läge i anslutning till någon tunnelbanestation.

Hur kommunikationerna till flygplatserna skall anordnas på längre sikt är svårt att uttala sig om utan ingående utredningar. För att ge underlag för en närmare bedömning av dessa trafikfrågor har emellertid KSL uppdragit åt trafikbolaget att utarbeta förslag till en undersökning om flygpassagerarnas resvanor.

Trafikbolaget förutsätter att luftfartsverkets blivande utredningar rörande stockholmsregionens flygplatser kommer att ske så att bolaget ges möjlighet att framföra sina synpunkter på trafikfrågornas lösning.