

Nr 593.

Av herr **Johansson** i Torp, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 379, angående byggande av en storflygplats m. m.

I proposition nr 379 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att besluta, bl. a., att en storflygplats skall anläggas vid Halmsjön samt att anvisa för dess påbörjande erforderliga medel. Genom denna proposition har riksdagen sålunda fått att taga definitiv ställning till en fråga vilken varit och fortfarande är mycket omdebatterad och som även genom motioner i saken tidigare varit föremål för riksdagsbehandling.

Vid sakens tidigare behandling har det varit en öppen och obesvarad fråga, huruvida trafiken skulle kunna bära sådana avgifter, att full möjlighet till förräntning och nödig avskrivning av det i anläggningen nedlagda kapitalet kunde ernås. Flygplatsekonomisakkunniga, vilkas utlåtande åberopas i Kungl. Maj:ts proposition, ha ansett det möjligt att uppnå detta läge år 1951, men de sakkunniga ha omedelbart reserverat sig för eventuellt misstag på denna punkt genom att förklara att förhållandena i utlandet kunna göra att Sverige icke ensamt kan pålägga flyget avgifter till full kostnadstäckning för markorganisationen, men man hoppas att dessa störande moment förr eller senare skola kunna avlägsnas, och de sakkunniga anse »det icke osannolikt, att full kostnadstäckning så småningom skall kunna erhållas, trots att visst principiellt motstånd f. n. reses häremot i vissa länder».

Trots denna, minst sagt, försiktiga optimism har departementschefen *uppenbarligen* och med all rätt funnit anledning vara att dämpa även denna. Det framhålles i propositionen, att den avgörande faktorn vid ett ställningstagande till detta spörsmål onekligen är den personliga uppfattning vederbörande hyser. Departementschefen förklarar sig själv visserligen hysa tro på flygets framtid, men han anser det likväl tveksamt, om det kan anses berättigat att räkna med den utveckling, varmed flygbolagen kalkylerat och som de sakkunniga utgått från.

Det är alltså klart att såväl de sakkunniga som departementschefen varit synnerligen försiktiga då det gällt att bedöma anläggningens förmåga att bli ekonomiskt bärkraftig. De här ovan återgivna uttalandena torde i själva verket slå fast, att man vet nära nog lika litet som förut om de ekonomiska förutsättningarna och att det i varje fall under åtminstone ett tiotal år framåt kommer att krävas subventioner i en eller annan form till trafikflyget. Vad

som kommer efter denna tidrymd, därom vet man överhuvud taget ingenting. Säväl sakkunnigutlåtandet som propositionen är byggd på en framtidstro, som är lofvärd i och för sig, men som knappast kan anses vara tillräcklig som grund för att i nuvarande allmänna läge göra kapitalplaceringar av en storleksordning varom man strängt taget ej vet mycket och med ekonomiska konsekvenser som i närvarande stund ej kunna överblickas. Det bör i detta sammanhang ej förbises, att Halmjön är det tredje förslaget, som expertisen hunnit att förorda under den korta tidrymden av knappast mer än ett år, och det kan därför ej anses förmätet att den icke sakkunnige hyser oro inför fortsättningen. Vidare är det klart att våra flygplatser för inrikes- och kontinentaltrafik äro i behov av upprustning till stora belopp, varom antydes i propositionen. Det är att befara att den återhållsamhet, som hittills visats från dessa platsers sida, kommer att förbytas i poekande krav på anslag, sedan statsmakterna bundit sig för storföretaget.

Det är icke min mening att bestrida flygtrafikens betydelse som kommersiell faktor. Men jag anser det vara nödvändigt att alla ekonomiska faktorer som kunna inverka på frågans bedömande noga vägas emot varandra. Härvid får bl. a. ej bortses från det faktum, att luftfartsbolagen i de nordiska länderna, i klart medvetande om att Norden i detta fall bör uppträda som enhet, samordnat sin atlanttrafik i en gemensam organisation, och detta utan att vederligen några nationella prestigehänsyn blivit lidande eller något av länderna kommit i beroendeställning till de andra.

Av betydelse är också att den kapitalinvestering varom här är fråga bedömes med hänsyn tagen jämväl till andra placeringsobjekt så att dessa icke sättas i onödig och skadlig efterhand. En representativ fasad utåt världen som tillfredsställer alla anspråk på nationell prestige får rimligtvis icke köpas till priset av försummade kommersiella investeringar inåt. Propositionen saknar varje antydning om i vilken utsträckning storflygplatsen, en gång färdig, kan tänkas ha konkurrerat bort andra viktiga kapitalplaceringar, och detta av det helt naturliga skälet, att omfattningen av denna konkurrens visserligen kan anas men icke låter sig beräknas med exakthet. Det må vara tillåtet att påpeka, att våra inre kommunikationer under kriget icke på långt när tillförts de medel, som varit önskvärda, och att ett fortsatt uppskjutande av dessa arbeten icke kan ske utan våda. Om talet att man skall försöka behålla folket på landsbygden skall bliva annat än tomt munväder, så kräves det krafttag, icke minst i kommunikationshänseenden, av helt annan storleksordning än tidigare. De hundratusentals människor ute i landets olika delar, som i årtionden väntat på att deras isolering skall brytas, torde ha mycket liten förståelse för företag av här ifrågavarande art, och det kan icke vara något nationalekonomiskt intresse att dessa befolkningslager provoceras att flytta till storstäderna.

Sist, men icke minst viktig, blir frågan om detta arbete är försvarligt, sett från synpunkten av vårt nuvarande försörjningsläge. Den åtgång av

material och arbetskraft som här är ifrågasatt torde, så länge nu rådande brist-situation är för handen, allvarligt belasta vår hushållning med alla de vådor detta för med sig.

Jag saknar anledning att vidröra den del av Kungl. Maj:ts proposition som avser åtgärder i fråga om Bromma flygplats och anslag härtill.

Med stöd av det anförda får jag föreslå,

att riksdagen måtte besluta avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 379 i vad den avser anläggande av en storflygplats vid Halm-sjön och anvisande av medel till dess påbörjande.

Stockholm den 30 november 1946.

Carl E. Johansson,
Torp.
