

## Nr 529.

Godkänd av första kammaren den 19 december 1946.

Godkänd av andra kammaren den 19 december 1946.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående byggande av en storflygplats m. m.*

(Statsutskottets utlåtande nr 307.)

### Till KONUNGEN.

I propositionen nr 379 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 15 november 1946, föreslagit riksdagen att dels besluta, att en storflygplats skall anläggas vid Halmsjön, dels ock å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1946/47 såsom kapitalinvestering i luftfartsfonden anvisa följande investeringsanslag, nämligen till Mark till landningsfält för flygplan 3 000 000 kronor, till Belysningsanläggningar för luftfartsleder 100 000 kronor, till Radiofyrrar för luftfarten 200 000 kronor samt till Byggande och förbättring av flygplatser 9 500 000 kronor.

Innevarande års riksdag uttalade i sin skrivelse nr 452 i anledning av väckta motioner angående framläggande för riksdagen av förslag till anläggande av en storflygplats invid Stockholm m. m. att ett uppskjutande av ett ställningstagande till frågan om en flygplats av interkontinentala mått syntes för vårt land komma att innebära vittgående och måhända oreparabla konsekvenser. Riksdagen ansåg därför, att ifrågavarande spørsmål borde snarast möjligt bli föremål för statsmakternas prövning.

Kungl. Maj:t har nu föreslagit, att principbeslut skall fattas om byggande av en storflygplats invid Stockholm och äskat för utbyggnadens påbörjande erforderliga medel. Riksdagen vill uttala sin tillfredsställelse över att riksdagen redan innevarande år beretts tillfälle taga ställning i denna betydelsefulla fråga.

Redan i sin förenämnda skrivelse gav riksdagen uttryck åt sin uppfattning att konstaterad eller väntad utveckling i fråga om användandet av större flygplantyper syntes medföra att vårt land komme att bliva urståndsatt att i full utsträckning upprätthålla sina internationella flygförbindelser. Den av departementschefen i förevarande proposition lämnade redogörelsen rörande

den internationella utvecklingen i fråga om flygplantyperna har bestyrkt riktigheten av denna uppfattning. Av redogörelsen framgår sålunda, att Bulltofta och Torslanda flygplatser för närvarande icke kunna på ett tillfredsställande sätt mottaga trafik av flygplan med större startvikt än omkring 12 ton och att Bromma flygplats icke utan allvarliga vådor för banorna kan begagnas för plan med högre startvikt än omkring 33 ton. De svenska lufttrafikbolagen (ABA och SILA) ha emellertid för att kunna hävda sig i den internationella konkurrensen ansett sig böra komplettera sin maskinpark med plan med startvikter upp mot omkring 60 ton. Det torde vara uppenbart att läget för närvarande är sådant, att mer eller mindre provisoriska åtgärder icke äro till fyllest för mottagande av den internationella flygtrafiken. Enligt riksdagens mening är nu i själva verket fråga om ett ställningstagande för eller emot tidsenliga förbindelser i luften mellan Sverige och utlandet. Det förtjänar i detta sammanhang framhållas, att riksdagen bemyndigat Kungl. Maj:t ratificera vissa överenskommelser berörande den internationella lufttrafiken. Enligt dessa förutsättes den internationella civilflygorganisationen kunna göra erinringar och hänvändelser till vårt lands regering i syfte att tillförsäkra den internationella flygtrafiken ur bland annat flygsäkerhetsintresset tillfredsställande flygplatser inom landet.

Såsom departementschefen framhållit intager Sverige för närvarande en framträdande plats bland de nationer som bedriva lufttrafik. Riksdagen delar departementschefens uppfattning att en förutsättning för att vårt land i fortsättningen skall kunna såväl hävda sig i den allt hårdare konkurrensen som jämväl ytterligare utvidga och befästa sin ställning som luftfartsnation är att markorganisationen utbygges i erforderlig omfattning och att, om detta ej sker, starka skäl tala för att Sveriges nuvarande ställning som luftfartsnation kommer att helt förändras och helt eller delvis gå förlorad. En utveckling i denna riktning skulle enligt riksdagens mening vara mycket beklaglig och bör, därest ett förhinder ligger inom möjligheternas gräns, icke tillåtas.

Såsom tänkbara lösningar för avhjälpan av nuvarande brister med avseende å flygplatsorganisationen kan ifrågasättas antingen en komplettering av någon eller några av våra nuvarande större flygplatser eller anläggande av ett nytt större fält. Verkställda utredningar beträffande Bromma flygplats — vilken är den flygplats som närmast varit ifrågasatt för utvidgning för det åsyftade målet — ha givit vid handen att de erforderliga och möjliga kompletteringsarbetena måste bli av sådan storleksordning — kostnaderna ha beräknats till inemot 60 miljoner kronor — att de icke äro ekonomiskt försvarbara och för övrigt icke tillräckliga för att åstadkomma en flygplats, som fyller anspråken för den interkontinentala trafiken. Varken 1944 års flygplatsutredning eller luftfartsstyrelsen har ansett sig kunna förorda en lösning efter denna linje. Återstår då det andra alternativet, nämligen anläggandet av en ny flygplats av tillräckliga dimensioner.

En lösning enligt nybyggnadsalternativet förutsätter betydande investeringar från statens sida, enligt det nu föreliggande förslaget uppgående till

inemot 90 miljoner kronor. Det är uppenbart att vid frågans behandling de rent statsekonomiska skälen måste tillmätas avgörande betydelse. Då riksdagen under årets vårsession hade att fatta ståndpunkt till de inledningsvis berörda motionerna förelåg icke material, ägnat att belysa den föreliggande frågan från denna utgångspunkt. Den granskning av driftskalkylerna för landets flygplatser, som därefter företagits inom kommunikationsdepartementet av de s. k. flygplatsekonomisakkunniga, möjliggör en viss överblick i detta hänseende. De sakkunniga ha med utgångspunkt från vissa beräkningar rörande trafikintensiteten år 1951 ansett en belastning av trafikinkomsterna så småningom bliva möjlig med belopp motsvarande markorganisationens nettokostnad efter anläggande av en storflygplats och komplettering av flygplatsnätet i övrigt. Därvid har räknats med amortering och förräntning av anläggningsskapital med undantag för äldre, helt avskrivna anläggningar. Såsom departementschefen understrukit bygger emellertid beräkningen på en betydande höjning av trafikavgifterna, vilken måhända med hänsyn till internationella förhållanden kan genomföras först successivt. Även om sålunda de gjorda beräkningarna måste betraktas såsom i viss mån hypotetiska, torde det vara uppenbart, att flyget redan nu och framgent kan i betydligt större omfattning än hittills bidra till markorganisationens kostnader. Riksdagen, som delar departementschefens uppfattning att flyget i princip bör betala alla med markorganisationen förenade kostnader, inberäknat kapitalkostnaderna, har funnit att den förebragta utredningen väsentligen minskat de betänkligheter som ur statsfinansiell synpunkt tidigare kunnat hysas mot en investering av ifrågavarande storlek.

Ett anläggningsarbete av den storleksordning varom här är fråga kommer uppenbarligen att ställa stora krav på arbets- och materielmarknaden. I rådande situation måste därför även andra än rent statsfinansiella skäl tillmätas betydelse. Behovet av förevarande arbeten måste ses mot bakgrunden av andra investeringsobjekt. Icke minst torde under den närmaste framtiden stora anspråk komma att ställas på en utbyggnad och förbättring av det inre kommunikationsnätet. Riksdagens vederbörande utskott har funnit det vara angeläget att från representanter för statens arbetsmarknadskommission erhålla ett uttalande rörande möjligheterna att utan eftersättande av arbeten av denna art genomföra storflygplatsens utbyggnad inom avsedd tid. Därvid har erfarits, att någon svårighet att uppbringa den för innevarande budgetår erforderliga arbetsstyrkan — högst 150 man — icke föreligger. Vad angår tiden efter den 1 juli 1947 är läget av naturliga skäl mera svårbedömt. Av representanternas uttalanden har emellertid synts framgå, att möjligheter komma att föreligga att även efter nämnda tid bemästra situationen. På grundval av sålunda erhållna uppgifter har riksdagen funnit sig kunna räkna med att situationen på arbetsmarknaden, åtminstone för den närmaste tiden, icke behöver lägga hinder i vägen för flygfältsprojektets realiserande. Departementschefen har emellertid ansett frågan huruvida arbetskraft i förutsedd omfattning kan ställas till förfogande icke nu kunna slutligt besvaras och funnit spørsmålet härom böra senare i

samband med sökande av arbetstillstånd göras till föremål för ingående utredning och överväganden. Även riksdagen har funnit dylika överväganden, särskilt i fall av en eventuell förändring av situationen å arbetsmarknaden, vara på sin plats.

I likhet med departementschefen har riksdagen ansett ett ställningstagande till frågan om utbyggandet av civilflygets markorganisation icke utan olägenheter kunna uppskjutas. Riksdagen delar sålunda helt departementschefens uppfattning att man redan nu måste bestämma sig för att antingen med i huvudsak de resurser, som vårt land äger, inrätta sig för en förhållandevis begränsad flygtrafik inom riket och till närbelägna länder, eller ock med utnyttjande av vårt lands olika möjligheter söka befästa och ytterligare utvidga vårt deltagande i världsluftfarten. Riksdagen har för sin del, därvid hänsyn också tagits till resultatet av den nu verkställda ekonomiska utredningen, funnit sig böra i princip godkänna förslaget om markorganisationens utbyggnad i en för jämväl interkontinental trafik erforderlig omfattning.

Kungl. Maj:t har i förevarande proposition framlagt förslag endast i fråga om sådana åtgärder som avse att möjliggöra trafik med de tunga och långväga planen. I sådant hänseende har föreslagits anläggande av en storflygplats ävensom vissa kompletteringsarbeten å Bromma flygplats. Enligt riksdagens mening skulle det hava varit av värde om mot bakgrunden av flygplatsekonomisakkunnigas beräkningar redan i detta sammanhang en översikt kunnat lämnas rörande de ekonomiska betingelserna för en fullständig utbyggnad av markorganisationen enligt flygplatsutredningens utbyggnadsplan.

Riksdagen har redan (förenämnda skrivelse nr 452) uttalat som sin uppfattning att en eventuell storflygplats bör förläggas till Stockholms närhet. Det nu framlagda förslaget avser anläggande av en storflygplats vid Halm-sjön omkring 47 km norr om Stockholm, räknat från Gustav Adolfs torg. Riksdagen har funnit storflygplatsens förläggande till annan ort än Stockholm eller dess närhet icke kunna komma i fråga.

Spörsmålet om platsval i Stockholms närhet har såsom departementschefen framhållit varit föremål för långvariga och ingående överväganden. Sedan åtskilliga platser undersökts men såsom olämpliga måst förkastas, synes nu råda så gott som allmän enighet om att Halmsjön är den mest lämpliga platsen. Riksdagens vederbörande utskott har vid besök å platsen informerats om de i och för sig relativt goda tekniska förutsättningarna därstädes för ett flygplatsbygge och att för flygverksamhetens bedrivande hinderlig bebyggelse ej finnes, vilket även talar för platsens lämplighet. Riksdagen vill i detta sammanhang framhålla angelägenheten av att frågan om byggnadsverksamheten omkring storflygplatsen redan från början ägnas vederbörlig uppmärksamhet i syfte att på lång sikt tillvarata flygets intressen av fri inflygning till fältet. Vidare har erfarits att av hittills gjorda iakttagelser framgått, att trakten vid Halmsjön är relativt fri från dimbildning. Mot platsvalet talar givetvis det långa avståndet till Stockholm och nödvändigheten att nedlägga betydande belopp på ordnandet av kommunikationerna

med huvudstaden. Emellertid ha såväl luftfartsstyrelsen som ledningen för ABA och SILA funnit kommunikationerna, därest ifrågasatt omläggning av Uppsalavägen kommer till stånd, bliva fullt godtagbara. Såsom departementschefen framhållit lärer för övrigt något godtagbart alternativ till Halm-sjöförslaget icke kunna åstadkommas. Riksdagen har sålunda funnit, att storflygplatsen bör förläggas till Halmsjön.

Anläggningskostnaderna för Halmsjöförslaget beräknas uppgå till 78 700 000 kronor för en första och 8 000 000 kronor för en andra etapp. Departementschefen har emellertid — under framhållande av osäkerheten i kostnadsberäkningen och svårigheten att nu bedöma behovet av banlängder — ansett att kostnadsramen varken kan eller bör nu slutligt fixeras. Riksdagen delar denna uppfattning.

Bland kostnaderna för flygplatsen ha inräknats medel, inemot 2 700 000 kronor, för vägarbeten inom flygfältet, omläggning av vissa lokala vägar och anläggande av väg från flygfältet till järnvägen Stockholm—Uppsala. Kostnaderna för den omläggning av huvudvägen Stockholm—Uppsala, som lärer bliva ofrånkomlig, ha däremot icke medtagits i kostnadsberäkningen utan ha ansetts böra — då en omläggning förutsatts skola ske oavsett flyg-platsens tillkomst — i vanlig ordning bestridas av vägmedel. Riksdagen vill i detta sammanhang erinra om de utomordentligt stora krav som inom överskådlig tid torde komma att från olika landsändar resas på allmänna vägarbeten. Tillkomsten av en storflygplats vid Halmsjön lärer komma att aktualisera ett beslut om Uppsalavägens ombyggnad och medföra att vägarbetena komma att bedrivas i forcerad takt. Enligt riksdagens mening kan det icke anses tillfredsställande att till följd härav vägarbeten inom andra delar av landet skola behöva med hänsyn till väganslagens begränsade storlek skjutas åt sidan. Skäl synas därför tala för att i sinom tid å riksstaten uppföra ett särskilt anslag för Uppsalavägens omläggning.

För innevarande budgetår har för markförvärv och flygfältsarbetenas påbörjande äskats anslag om tillhoppa 9 000 000 kronor. Riksdagen har inte något att erinra mot anvisande av detta belopp.

I förevarande proposition har Kungl. Maj:t jämväl föreslagit anvisande av medel för fortsatt utbyggnad av Bromma flygplats. Departementschefen har i anslutning härtill givit uttryck åt sin principiella uppfattning att, därest storflygplatsen beslutas, vid Bromma endast bör ifrågakomma sådana arbeten som erfordras för att den inrikes och den europeiska trafiken skall tillfredsställande kunna tillgodoses. Från denna utgångspunkt har departementschefen ansett ifrågakommande arbeten böra hållas inom den ram som angivits av flygplatsutredningen, omkring 10 400 000 kronor. Till följd härav har ett av luftfartsstyrelsen framlagt medelsäskande å 3 000 000 kronor icke nu upptagits. Kostnaderna för erforderliga kompletteringsarbeten å Bromma flygplats komma enligt departementschefen att uppgå till sammanlagt 11 640 000 kronor, därav 10 440 000 kronor för arbeten enligt flyg-platsutredningens förslag, 600 000 kronor för vissa förbättringsarbeten samt likaledes 600 000 kronor för vissa belysnings- och radioanläggningar. Av des-

sa belopp böra enligt departementschefen tillhopa (3 300 000 + 100 000 + 200 000 =) 3 600 000 kronor anvisas å tilläggsstat. Häremot har riksdagen icke något att erinra.

Riksdagen har i annat sammanhang (skrivelse nr 569) anmält, att riksdagen godkänt det i förevarande proposition omnämnda avtalet mellan kronan och Stockholms stad. I förevarande sammanhang bör anvisas 200 000 kronor för gäldande av i avtalet stipulerad ersättning till staden.

Departementschefen har förordat, att ställning nu icke bör tagas till frågan om avskrivning av ifrågavarande investeringar i luftfartsfonden, utan att därmed bör anstå i avbidan på närmare erfarenheter rörande flygtrafikens utveckling och dess möjligheter att betala kapitalkostnaderna. Vad departementschefen sålunda förordar har icke givit riksdagen anledning till erinran.

Under återopande av vad sålunda anförts får riksdagen anmäla, att riksdagen *dels* beslutat, att en storflygplats skall anläggas vid Halmsjön, *dels ock* å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1946/47 såsom kapitalinvestering i luftfartsfonden anvisat följande investeringsanslag, nämligen till *Mark till landningsfält för flygplan* 3 000 000 kronor, till *Belysningsanläggningar för luftfartsleder* 100 000 kronor, till *Radiofyrrar för luftfarten* 200 000 kronor samt till *Byggande och förbättring av flygplatser* 9 500 000 kronor.

Stockholm den 19 december 1946.

Med undersåtlig vördnad.

---