

Nr 205.

Ankom till riksdagens kansli den 12 juni 1946 kl. 10 fm.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående framläggande för riksdagen av förslag till anläggande av en storflygplats invid Stockholm m. m.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Elon Andersson* och *Lindblom* (I: 123) och den andra inom andra kammaren av herrar *Ohlin* och *Ståhl* (II: 232), har hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att förslag till anläggande av en storflygplats invid Stockholm snarast måtte föreläggas årets riksdag.

Vidare har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Källman* och friherre *Beck-Friis* (I: 124) och den andra inom andra kammaren av herr *Dickson m. fl.* (II: 231), hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t snarast ville för riksdagen framlägga förslag om anläggande av en storflygplats.

Härjämte har i en inom första kammaren av herr *Nils Elowsson* väckt motion (I: 2) föreslagits, att riksdagen måtte besluta att, innan något beslut fattas om anläggandet av ett storflygfält vid Stockholm eller annorstädes, utredning måtte företagas rörande detta flygfälts förläggande i sydligare del av landet och där det kunde utföras till avsevärt lägre kostnad än den, vilken angetts som nödvändig för ett flygfält i närheten av huvudstaden.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, får utskottet hänvisa till motionerna I: 2, I: 123 och II: 231.

Över motionen I: 2 har *luftfartsstyrelsen*, efter därom i vederbörlig ordning framställd begäran, avgivit yttrande, vilket fogats såsom bilaga härvid.

I årets statsverksproposition har chefen för kommunikationsdepartementet vid anmälan av ärendena angående anslag å kapitalbudgeten för budgetåret 1946/47 under luftfartsfonden framhållit, att han icke vore beredd att utan ytterligare utredning taga ställning till det av 1944 års flygplatsutredning framlagda förslaget om anläggande av en storflygplats. Då frågan om en ytterligare utbyggnad av Bromma flygplats ägde ett visst

samband med storflygplatsfrågan, borde enligt departementschefens uppfattning jämväl avgörandet av denna fråga tills vidare anstå.

I motionerna I: 123 och II: 232 samt I: 124 och II: 231 ha motionärerna, under framhållande av det betänkliga i ett ytterligare dröjsmål i frågan om anläggandet av ett storflygfält, hemställt att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att förslag i ämnet måtte föreläggas årets riksdag.

Såsom motionärerna framhållit uttalade sig 1944 års flygplatsutredning redan 1944 för byggande av en storflygplats i Stockholms närhet. Så gott som alla av frågan berörda myndigheter, institutioner och företag tillstyrkte i princip detta förslag. Sedermera har förslag framlagts om förläggande av flygplatsen invid Halmsjön omkring fyra mil norr om Stockholm. Enligt vad utskottet erfarit synas de sakkunniga myndigheterna vara eniga om att den föreslagna förläggningen är ur olika synpunkter godtagbar. Kostnaden för projektets realiserande har uppskattats till omkring 80 miljoner kronor i ett första utbyggnadsskede, med möjlighet till ytterligare utbyggnad för en kostnad av omkring åtta miljoner kronor.

Utskottet anser det sålunda vara konstaterat, att byggandet av ett storflygfält i Stockholms närhet är tekniskt möjligt. Det är emellertid uppenbart, att med projektet förenade kostnader äro så betydande, att ingående överväganden måste föregå beslut om dess realiserande. Härutinnan vill utskottet i förevarande sammanhang framhålla följande.

Inom landet finnas för närvarande tre flygplatser — vid Bromma, Bulltofta och Torslanda — som kunna betjäna flygtrafik av kontinentala mått. Samtliga dessa flygplatser ha emellertid omvitnats vara i behov av utvidgningar för att möta numera förefintliga eller inom en nära framtid väntade krav i fråga om omfattning och service. För interkontinental flygtrafik avsedda plan kunna för närvarande beredas någorlunda tillfredsställande landningsmöjligheter vid Bromma, dock endast å en bana. Det har därför varit nödvändigt att såsom komplement till Bromma för att bereda landningsmöjligheter i vissa väderlekssituationer förlänga och hårdgöra vissa bansträckor vid den militära flygplatsen i Uppsala och den civila flygplatsen Norrköping—Kungsängen. Efter en ytterligare utveckling mot större flygplan av t. ex. den typ Sila enligt uppgift kontraherat läser emellertid Sverige med nuvarande flygplatser bliva urståndsatt att i full utsträckning upprätthålla internationella trafikförbindelser.

En utveckling mot användandet inom den interkontinentala lufttrafiken av tyngre plan med stor lastkapacitet synes vara förestående. Därest icke Sverige utbygger sin flygplatsorganisation så att densamma ger möjlighet att mottaga dylika plan, läser en isolering i kommunikationshänseende vara ofrånkomlig. Detta synes utskottet vara så mycket mer betänkligt som geografiska förutsättningar torde föreligga för att Sverige skall kunna ifråga-

komma såsom en knutpunkt eller åtminstone en genomfartsstation för den interkontinentala lufttrafiken. En viss strävan torde hava förmärkts från andra nordeuropeiska länders sida att söka skapa förutsättningar för att draga till sig denna trafik. Ett uppskjutande av ställningstagandet till frågan om en flygplats av interkontinentala mått synes utskottet för vårt land innebära vittgående och måhända oreparabla konsekvenser. Utskottet delar motionärernas uppfattning att ifrågasvarande spörsmål snarast möjligt bör bli föremål för statsmakternas prövning.

Flygfältsutredningen har utgått från att en eventuell storflygplats bör förläggas i Stockholms närhet. I motionen I: 2 har på anförda skäl föreslagits, att ytterligare utredning bör verkställas rörande storflygfältets förläggande i sydligare del av landet. Luftfartsstyrelsen har i yttrande i anledning av motionen funnit övertygande skäl — icke minst ekonomiska — tala för en förläggning i Stockholms närhet. Utskottet delar styrelsens uppfattning, och detta av huvudsakligen två skäl. Sålunda torde — därest en ny storflygplats icke utbygges i Stockholms närhet — Bromma flygplats inom en snar framtid för att kunna tillgodose enbart den kontinentala trafiken erfordra en med betydande kostnader förenad utbyggnad. Vidare torde Bromma flygplats även efter en utbyggnad komma att inom en ej alltför långt avlägsen framtid bliva för huvudstaden otillräcklig. Ett storflygfält i Stockholms närhet skulle lösa dessa problem. Därest storflygfältet skulle förläggas till annan del av landet åter lärer måhända behov av en ny flygplats för huvudstadens del icke låta sig avvisas. Det vill förefalla utskottet som om Stockholms flygplatsfråga bör sammankopplas med frågan om förläggningen av storflygplatsen. En förläggning av storflygplatsen till en sydligare del av landet framstår för utskottet ur denna synpunkt som mindre ändamålsenlig. Utskottet anser sig sålunda icke kunna tillstyrka motionen I: 2.

Utskottet har i det föregående uttalat såsom sin åsikt, att ställning till frågan om byggandet av ett storflygfält snarast bör tagas och att ett eventuellt storflygfält bör förläggas till Stockholms närhet. En storflygplats i Stockholms närhet torde, såsom förut antytts, i viss mån reducera behoven av kompletterande utbyggnader av Bromma flygplats. Tillkomsten av storflygplatsen löser emellertid icke problemen vid Bulltofta och Torslanda. Inom flygplatsutredningen pågå för närvarande undersökningar rörande erforderliga åtgärder för att tillskapa tillfredsställande flygplatser för södra och västra Sverige. Det torde vara att förvänta, att krav komma att resas på avsevärda investeringar i syfte att ordna dessa landsändars inhemska och kontinentala flygförbindelser. Det är uppenbart, att, när det gäller att fatta ståndpunkt till frågan om utbyggnad av en storflygplats, dessa spörsmål icke kunna lämnas åsido. De statsfinansiella och trafikekonomiska förutsättningarna för byggandet av en storflygplats böra sålunda enligt ut-

skottets mening icke bedömas med bortseende från kostnaderna för ett ändamålsenligt ordnande av övriga större flygplatser. För närvarande tillgängligt material synes icke giva möjlighet att överblicka det föreliggande problemet från denna utgångspunkt.

Enligt vad utskottet inhämtat har chefen för kommunikationsdepartementet med stöd av Kungl. Maj:ts den 17 maj 1946 givna bemyndigande tillkallat särskilda sakkunniga för att inom departementet verkställa granskning av vissa driftskalkyler för Bromma flygplats och planerad flygplats för Stockholm, som framlagts av luftfartsstyrelsen.

Enligt utskottets mening skulle det vara värdefullt om resultatet av berörda utredning möjliggjorde en överblick över de trafikekonomiska förutsättningarna för ifrågasatt utbyggnad även av övriga flygplatser.

Chefen för kommunikationsdepartementet har vid anmälan av frågan om tillkallandet av granskningsmännen framhållit såsom önskvärt, att det uppdraget omfattande granskningsarbetet bedrivs med sådan skyndsamhet, att eventuellt förslag om storflygplatsens anläggande kan i god tid nästkommande höst föreläggas riksdagen.

Utskottet delar departementschefens uppfattning om önskvärdheten av en snabb utredning och vill i anslutning härtill giva uttryck åt sin uppfattning att statsmakterna snarast möjligt synas böra taga ställning till frågan om utbyggandet av ett storflygfält. Därvid bör givetvis även hänsyn tagas till det statsfinansiella läget samt tillgången på arbetskraft och materiel.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

I. att motionen I: 2 icke må av riksdagen bifallas;

II. att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 123 och II: 232 samt I: 124 och II: 231, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 11 juni 1946.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Pauli, Lindström, Gränebo, Karl Andersson, Heiding, Gustaf Karlsson, Petersson, Hesselbom, Gunnar Andersson och Ragnar Bergh*; samt

från andra kammaren: herrar *Törnkvist, Falla, Rubbestad, Andersson i Malmö, Mårtensson, Hall, Lindholm, Akerström, Sefve, Hoppe, Boman* i Kieryd och *Onsjö*.

Reservationer:

1) av herrar *Lindström, Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Hesselbom, Mårtensson, Hall* och *Hoppe*, vilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort hava följande lydelse:

»I årets — — — vidare anstå.

I motionerna — — — årets riksdag.

Såsom motionärerna framhållit uttalade sig 1944 års flygplatsutredning redan 1944 för byggande av en storflygplats i Stockholms närhet. Först enades man om att förlägga storflygfältet till Väsby, men sedermera har förslag framlagts om förläggande av flygplatsen invid Halmsjön, omkring fyra mil norr om Stockholm. Förslag om att förlägga flygplatsen till någon plats i Södertörn har även varit föremål för undersökning. Kostnaden för flygplatsens förläggande invid Halmsjön har uppskattats till 80 à 90 miljoner kronor.

Det är uppenbart, att med projektet förenade kostnader äro så betydande, att ingående överväganden måste föregå beslut om dess realiserande. Härvidlag vill utskottet i förevarande sammanhang framhålla följande.

Inom landet finnas för närvarande tre flygplatser — vid Bromma, Bulltofta och Torslanda — som kunna betjäna flygtrafik av kontinentala mått. Samtliga dessa flygplatser ha emellertid omvittnats vara i behov av utvidgningar för att möta numera förefintliga eller inom en nära framtid väntade krav i fråga om omfattning och service. För interkontinental flygtrafik avsedda plan kunna för närvarande beredas någorlunda tillfredsställande landningsmöjligheter endast vid Bromma, dock endast å en bana. Det har därför varit nödvändigt att såsom komplement till Bromma för att bereda landningsmöjligheter i vissa väderlekssituationer förlänga och hårdgöra vissa bansträckor vid den militära flygplatsen i Uppsala och den civila flygplatsen Norrköping—Kungsängen. Efter en ytterligare utveckling mot större flygplan läser emellertid Sverige med nuvarande flygplatser bliva urständsatt att i full utsträckning upprätthålla internationella trafikförbindelser.

Flygfältsutredningen har utgått från att en eventuell storflygplats bör förläggas i Stockholms närhet. I motionen I: 2 har på anförda skäl föreslagits, att ytterligare utredning bör verkställas rörande storflygfältets förläggande i sydligare del av landet. Luftfartsstyrelsen har i yttrande i anledning av motionen funnit övertygande skäl — icke minst ekonomiska — tala för en förläggning i Stockholms närhet. Utskottet delar styrelsens uppfattning, och detta av huvudsakligen två skäl. Sålunda torde — därest en ny storflygplats icke utbygges i Stockholms närhet — Bromma flygplats inom en snar framtid för att kunna tillgodose enbart den kontinentala trafiken erfordra en med betydande kostnader förenad utbyggnad. Därest storflygfältet skulle förläggas till annan del av landet åter läser måhända behov av en ny

flygplats för huvudstadens del icke låta sig avvisas. Det förefaller utskottet som om Stockholms flygplatsfråga bör sammankopplas med frågan om förläggningen av storflygplatsen. En förläggning av storflygplatsen till en sydligare del av landet framstår för utskottet ur denna synpunkt som mindre ändamålsenlig. Utskottet anser sig sålunda icke kunna tillstyrka motionen I: 2.

En storflygplats i Stockholms närhet torde, såsom förut antytts, i viss mån reducera behoven av kompletterande utbyggnader av Bromma flygplats. Tillkomsten av storflygplatsen löser emellertid icke problemen vid Bulltofta och Torslanda. Inom flygplatsutredningen pågå för närvarande undersökningar rörande erforderliga åtgärder för att tillskapa tillfredsställande flygplatser för södra och västra Sverige. Det torde vara att förvänta, att krav komma att resas på avsevärda investeringar i syfte att ordna dessa landsändars inhemska och kontinentala flygförbindelser. Det är uppenbart, att, när det gäller att fatta ståndpunkt till frågan om utbyggande av en storflygplats, dessa spörsmål icke kunna lämnas åsido. De statsfinansiella och trafikekonomiska förutsättningarna för byggandet av en storflygplats böra sålunda enligt utskottets mening icke bedömas med bortseende från kostnaderna för ett ändamålsenligt ordnande av övriga större flygplatser. För närvarande tillgängligt material synes icke giva möjlighet att överblicka det föreliggande problemet från denna utgångspunkt.

Enligt vad — — — av luftfartsstyrelsen.

Enligt utskottets — — — övriga flygplatser.

Chefen för — — — föreläggas riksdagen.

Utskottet anser emellertid, att vid bedömandet av frågan om anläggande av storflygfält med därav förenade stora investeringar hänsyn måste tagas till den i nuvarande läge rådande bristen på arbetskraft och byggnadsmaterial. Därvidlag kan inte förbises, att ett tillgodoseende av flygtrafikens nybyggnadsbehov kan verka hindrande på en utbyggnad av andra för landet viktiga kommunikationsmedel.

Då Kungl. Maj:t har sin uppmärksamhet riktad på frågan om storflygfält och det kan förväntas, att Kungl. Maj:t, sedan den ovan berörda ekonomiska granskningen verkställt, kommer att uppta frågan till förnyad omprövning, föreligger, enligt utskottets mening, icke anledning för riksdagen att nu fatta beslut i enlighet med vad i motionerna I: 123 och II: 232 samt I: 124 och II: 231 föreslagits.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

I. att motionen I: 2 icke må av riksdagen bifallas;

II. att motionerna I: 123 och II: 232 samt I: 124 och II: 231 icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda;

2) av herr *Rubbestad*.

Till Riksdagens statsutskott.

Sedan riksdagens statsutskott i skrivelse till Kungl. Maj:t den 26 februari 1946 anhållit, att luftfartsstyrelsen måtte anbefallas avgiva yttrande över en inom första kammaren väckt motion, nr 2, om utredning angående förläggande av ett planerat storflygfält till en sydligare del av landet, har Kungl. Maj:t genom skrivelse den 1 mars 1946 anbefallt luftfartsstyrelsen att skyndsamt avgiva och till nämnda utskott överlämna sålunda begärt yttrande. Till åttlydnad härav får luftfartsstyrelsen anföra följande

I skrivelse den 25 november 1944 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet angående utbyggandet av en storflygplats anförde 1944 års flygplatsutredning i ämnet bland annat:

»I fråga om belägenheten av en sådan flygplats får utredningen till en början uttala, att det enligt utredningens uppfattning ligger i sakens natur, att trafiken på de interkontinentala linjerna i första hand bör anknytas till rikets huvudstad. De allmänna fördelarna härav anser utredningen så uppenbara, att de icke behöva närmare motiveras. Bland olägenheterna att förlägga flygplatsen till en annan ort vill utredningen särskilt framhålla, att en sådan förläggning skulle omöjliggöra flygplatsens utnyttjande som komplementflygplats till Bromma flygplats. Ehuru omfattande utvidgningsarbeten under de senaste åren vidtagits på denna flygplats, är nämligen densamma även med hänsynstagande till de kompletteringar, som äro möjliga inom en ekonomiskt försvarbar ram, på längre sikt icke tillräcklig för att ensam tillgodose den europeiska och inhemska trafiken. En storflygplats i Stockholms närhet skulle sålunda vid sidan av sin huvuduppgift, nämligen att betjäna den interkontinentala och kontinentala långdistanstrafiken, få till uppgift att utgöra ett nödvändigt komplement till Bromma flygplats. Vidare bör framhållas, att vid olämpliga väderleksförhållanden med försvårade landningsmöjligheter en i närheten av Stockholm belägen storflygplats på grund av sin storlek och sin särskilda utrustning kommer att bliva till stor nytta för trafiken i dess helhet och avsevärt höja såväl regulariteten som trafiksäkerheten på de många flyglinjer, som beröra Stockholm.»

Till vad utredningen sålunda yttrat — och som styrelsen till alla delar biträder — får luftfartsstyrelsen ytterligare framhålla den ekonomiska synpunkten. Enligt styrelsens åsikt bör storflygplatsen i möjligaste mån göras räntabel. Då flygplatsens inkomster huvudsakligen hänföra sig till start- och landnings- samt hangaravgifter m. m. är det emellertid ett oeftergivligt villkor att trafikfrekvensen å flygplatsen får en betydande omfattning, vilket torde bliva fallet endast om flygplatsen förlägges till närheten av landets största trafikcentrum, huvudstaden. Med sådan belägenhet synes med fog kunna räknas med en avsevärd trafik, då förutom atlanttrafiken såväl trafiken på de europeiska linjerna som på inrikeslinjerna torde komma att hänvisas till storflygplatsen i den mån Stockholm-Bromma flygplats icke har resurser att mottaga densamma eller eljest på grund av väderleksförhållanden eller dylikt icke kan anlitas. En storflygplats på annan plats än i huvudstadens närhet torde däremot endast kunna räkna med den mycket tunga trafik, som av tekniska skäl saknar möjlighet att betjäna sig av en i förhållande till huvudstaden mera välbelägen flygplats. Även med mycket optimistisk syn på trafikflygets framtid måste det anses uteslutet att ens till-

närmelsevis kunna täcka drift- och underhållskostnaderna därest flygplatsen endast skulle utnyttjas för den transatlantiska trafiken.

I motionen framhålles, att flygvägen New York — Leningrad — Moskva skulle onödigt förlängas därest routen lades över Stockholm. Därvid torde dock hava förbisetts att närmaste avståndet mellan två punkter på jordklotet icke är liktydigt med en rak linje på kartan mellan platserna i fråga utan följer den s. k. storcirkel, som sammanbinder platserna. Storcirkeln New York — Moskva passerar icke Skåne utan går norr om Stockholm.

I motionen har vidare framhållits, att Skåne ur väderlekssynpunkt måste anses ligga särskilt väl till, enär snöhinder på banorna sällan skulle uppstå. Härtill må endast anföras, att väderleken visserligen är en faktor av största betydelse för flygtrafiken, men icke huvudsakligen med tanke på snöhinder — i detta avseende torde svårigheterna icke vara nämnvärt större i mellersta Sverige än i Skåne — utan i fråga om dimfrekvens m. m. I sådant hänseende torde hela Skåne och speciellt de låglänta trakterna vid landskapets ostkust ligga betydligt sämre till än Stockholmstrakten.

Vad slutligen angår anläggningskostnaderna har motionären ansett att dessa skulle, om storflygfältet förlades till sandjordarna i trakten av Åhus där bergsprängningar överhuvud taget icke och vägomläggningar endast i mindre omfattning bliva erforderliga, endast uppgå till omkring en tiondedel av anläggningskostnaderna för ett flygfält i stockholmstrakten. Styrelsen vill emellertid med skärpa framhålla, att flertalet av de kostnader, som ingå i beräkningen för anläggandet av storflygfältet, återkomma i stort sett oförändrade var fältet än förlägges. De poster, där en mera betydande skillnad kan förefinnas olika platser emellan, äro i stort sett kostnaderna för terrasserering samt för transport av den material som erfordras för fältets byggande. Vad terrasseringskostnaderna beträffar beräknas dessa i kalkylen för det av luftfartsstyrelsen förordade storflygfältet i trakten av Halmsjön i Uppland till 27,75 miljoner kronor. På sandjordarna i närheten av Åhus komme denna post av naturliga skäl att bliva avsevärt lägre, ehuru troligen ej så ringa som vid ett första påseende vill synas. Vid en terrasserering av så stora ytor som det här gäller kommer nämligen alltid en viss förflyttning av schaktmassor att erfordras. Beträffande den andra berörda posten, nämligen transport av erforderlig material för flygplatsens byggande, torde Åhusförslaget ställa sig relativt ogynnsammare, i det att bl. a. packsten och makadam för hårdgöring av banor och uppställningsplatser sannolikt måste fraktas en avsevärd sträcka. För de ansenliga kvantiteter som härför åtgå kunna de ökade transportkostnaderna komma att uppgå till betydande belopp.

Skillnaden i anläggningskostnaden för storflygfältets förläggande till Stockholmstrakten jämfört med trakten av Åhus blir därför icke så stor att denna synpunkt bör få utöva inflytande vid platsvalet.

Sammanfattningsvis får luftfartsstyrelsen såsom sin bestämda uppfattning hävda, att en storflygplats snarast bör komma till stånd och förläggas till huvudstadens närhet, därvid — såsom i en av styrelsen avgiven underdånig skrivelse den 31 januari 1946 angående byggandet av en storflygplats m. m. närmare utvecklats — området vid Halmsjön 6 km nordost om Märsta station synes vara det lämpligaste som kan komma i fråga.

Stockholm den 5 mars 1946.

KUNGL. LUFTFARTSSTYRELSEN

F. ADILZ

JOHAN TRESCHOW