

Nr 557

Av herr **Elowsson, Nils**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av en storflygplats.*

I proposition nr 185/1957 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen fortsätta utbyggandet av flygfältet vid Halmsjön till ett storflygfält för en ytterligare kostnad av 153 miljoner kronor, plus 30 miljoner för vägförbindelse med Stockholm jämte ett under sju år ränte- och amorteringsfritt lån till ABA på 65 miljoner kronor.

Propositionen synes vara resultatet av en kompromiss mellan flygbolagen och staten, en kompromiss som, enligt vad man kunnat förstå av debatten i ämnet, inte tillfredsställer någon. På de flesta håll är man tveksam antingen om behovet av ett storflygfält nu, eller om dess förläggning till Halmsjön, eller om de föreslagna kostnaderna för den nu föreslagna utbyggnaden, och än mer till de framtida kostnaderna för en fortsatt utbyggnad av fältet.

Att de i ärendet engagerade parterna trots all denna tvekan ändå bestämt sig för att föreslå flygfältets förläggning till Halmsjön torde främst bero på att man under utredandet av frågan aldrig på allvar ifrågasatt storflygfältets förläggning till annan plats i landet. Man synes ha helt låtit sig ledas av tvångstanken, att Stockholm är den enda tänkbara förläggningsorten, och har följaktligen inte mera ingående övervägt frågan om förläggning till annan plats.

Det som vid detta ståndpunktstagande synes ha varit bestämmande är det förhållandet, att alla andra huvudstäder har storflygplats och att därför även vårt lands huvudstad bör ha en sådan. Man förefaller att ha helt förbisett det förhållandet, att en storflygplats inte ensam kommer att i framtiden kunna tillgodose trafikbehovet för en storstad, när flygtrafiken blir avsevärt mycket livligare än nu. Då kommer storstäderna inte att främst behöva en storflygplats utan i stället flera mindre flygplatser i städernas närhet, eller måhända mitt i städerna, flygplatser belägna på tillräckligt långt avstånd från varandra för att trafiken på dem alla inte skall behöva använda samma luftrum. Från en flygplats, stor eller liten, kan nämligen inte företagas hur många starter och landningar som helst på dygnet. När det högsta möjliga antalet sådana har nåtts, är det flygfältets kapacitet utnyttjad. I den mån trafiken växer ytterligare, får den förläggas till ett annat fält med annat luftrum.

Det är av denna anledning som man med tanke på en framtida utveckling av flygtrafiken inte skall sträva efter att ge storstaden ett stort flygfält långt från staden utan i stället flera flygfält av mindre typ; det är en utveckling som vårt land också borde anpassa sig efter, när vi nu skall fatta ståndpunkt till frågan om en storflygplats för vårt land och var den skall ligga. Ser man saken så, kommer frågan i ett nytt och mindre fastlåst läge, och då erbjuder sig också nya och helt visst också billigare och lämpligare lösningar av frågan än den propositionen innehåller.

Föreligger det då ett trängande behov av en storflygplats för vårt lands vidkommande just nu?

Det lär inte med fog kunna påstås. Hänvisningen till de kontrakterade större reoplanen är inte ett skäl som väger alltför tungt, alldenstund de kan landa på Kastrups flygfält vid Köpenhamn och den långtgående trafiken således ändå kan nå Norden med dessa plan. Någon tvingande nödvändighet att nu belasta statsbudget och lånemarknad med de stora kapitalbelopp, som här äskas för en storflygplats, föreligger alltså inte, eftersom stockholmsflyget reder sig bra med Bromma tills vidare.

Detta betyder, att såväl statsmakterna som flygbolagen har god tid på sig att grundligt utreda från vidare synpunkter än hittills frågan om ett svenskt storflygfälts förläggning. Då detta skall ske, är det emellertid angeläget utarbeta en prognos för den framtida flygtrafikens utveckling, nationellt såväl som internationellt, i fråga om både person- och godsbefordran och i fråga om privatflyg, så långt detta är möjligt. Därvid lär man inte kunna undgå att komma till den slutsatsen, att om flygtrafiken skall kunna drivas så ekonomiskt som möjligt, måste den drivas rationellt, det vill säga att flygplanen måste gå så välbesatta som möjligt med både passagerare och gods för att avgifterna för bådadera skall kunna hållas låga.

Om detta skall bli fallet, förutsätter det att stamlinjer uppdrages mellan de stora befolkningscentra längs olika sträckor på jordklotet, till vilka ansamling av passagerare och gods kan ske från anslutande flyglinjer och andra kommunikationsföretag. En sådan ansamling av trafik kräver utrymme både i luften och på marken och förutsätter sålunda framför allt en sak: god tillgång till stora markutrymmen, då man får räkna med att taga emot inte enbart trafikflyget utan efter hand även ett betydande antal privatflygplan, vilka måste hänvisas till särskilda banor och särskilt luftrum.

Tänker man sig en utbyggnad av fältet vid Halmsjön så, att det skall kunna ge service åt sådan trafik, inses utan svårighet, att kostnaderna för utbyggnaden måste bli ofantliga och därmed betungande, antingen de skall tagas ut i form av skatter eller avgifter. Och det får man ha i minnet, att om riksdagen nu tar det första steget och ställer till förfogande de 153 mil-

joner kronor, som begäres för denna första utbyggnad på de minst kostnadskrävande områdena, betyder det, att den bundit sig även vid de framtida höga kostnaderna på de mindre lämpliga områdena, hur stora dessa än blir. Något sådant är så mycket mindre tillrådligt, som en förläggning av storflygplatsen till Halmsjön skulle betyda, att alla de passagerare och allt det gods till södra Sverige söderifrån, som forslas med linjer till Halmsjön utan mellanlandning i Kastrup, skall först sändas fyra mil norr om Stockholm och därefter skickas söderut, en dubbelforsling som även den måste betyda en ytterligare fördyring av trafikavgifterna.

Detta, att hålla kostnaderna så långt nere som det med hänsyn till säkerheten i trafiken är möjligt, är en så viktig synpunkt i sammanhanget, att det får anses högst angeläget, att riksdagen vid sitt ståndpunktstagande beaktar den, enär ett förhastat beslut i den här frågan, fattat i trötthetens och resignationens tecken, kan få framtida vittgående utgifter som följd, varför det måste betraktas som mycket angeläget att utan jäkt grundligare utreda saken för att kunna fatta ett beslut utan tvekan. Sker inte detta, utan ett beslut fattas i den föreslagna riktningen, kan detta få ekonomiska verkningar även för flygtrafiken som sådan, vilket kan betyda, att trafikflyget hämmas i sin utveckling, eller också att ytterligare skattemedel får släppas till.

Inte minst av den anledningen är det angeläget att i sammanhanget även undersöka, vilka besparingar ett nordiskt samarbete även på flygfältsbyggandets område kan innebära för de nordiska länderna. Det har i det ovan sagda redan framhållits, att Kastrups flygfält kan utgöra ett servicefält även för svenskt reaflyg. Under sådana omständigheter kan det vara värt att undersöka, huruvida inte ett framtida storflygfält i vårt land kan samordnas med Kastrups, så att personalen på dem båda kan remplacera varandra vid förefallande behov. Därvid bör man självfallet söka sig till sådana områden, där det finnes tillräckligt med markutrymmen och där man inte tar i anspråk för jordbruksändamål värdefull jord. Gör man det, blir markförvärven billiga, liksom iordningställandet av start- och landningsbanor.

Mot förslag av denna art invändes, att sakkunskapen avvisar alla andra alternativ än stockholmsalternativet. Och det är givet att det kan förefalla vara ett starkt skäl. Men — med all respekt för sakkunskapen — må det dock tillåtas erinra om att sakkunskapen 1946 förklarade, att Halmsjön var en lämplig plats för anläggandet av ett storflygfält. Den förklarade likaledes, att det med hänsyn till den väntade utvecklingen på flygtrafikens område vore angeläget med en snabb behandling av ärendet. Det blev Halmsjön och det blev en snabb behandling av ärendet, alltför snabb synes det nu. Sedan dess har 11 år gått, och ännu har vi inget storflygfält. Men flyget har utvecklats ändå tvärt emot sakkunskapens förklaringar. 1956 fick vi

ett lika kategoriskt uttalande om Halmsjö-fältets olämplighet, och 1957 är sakkunskapen ändå beredd att tillstyrka just det fältets utbyggnad. Nog är väl lekmannen ursäktad, om han inte oreserverat böjer sig för en sakkunskap, vilken på detta sätt företräder den ena ståndpunkten efter den andra och som, efter vad man tycker sig kunna läsa mellan raderna, bestämt vägrar att acceptera tanken på storflygfältets förläggning till någon annan plats i landet än i närheten av Stockholm, detta ehuru ett storflygfält måste i framtiden te sig som en föga lämplig lösning av Stockholms lufttrafikfråga liksom för andra storstäder, och trots att en lösning med flera mindre flygplatser skulle tillgodose trafikbehovet på ett betydligt rationellare sätt.

Med hänvisning till vad ovan anförts rörande belägenheten av kostnaderna för och trafiken på en svensk storflygplats och med framhållande av att ett nordiskt samarbete bör försökas även på detta område hemställas det,

att riksdagen måtte besluta

- 1) avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 185 samt
- 2) i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om ny utredning av frågan om anläggandet av en storflygplats för vårt land, med beaktande av de i motionen berörda jämte andra på frågan inverkanande spörsmål.

Stockholm den 12 november 1957

N. Elowsson
