

## Nr 132

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående utbyggnaden av allmänflygfälten.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Sundin* (I: 450) och den andra inom andra kammaren av herrar *Nilsson* i Tvärålund och *Börjesson* i Falköping (II: 547) har hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning av frågan om olika åtgärder som kan stimulera en planmässig och snabb utbyggnad av allmänflygfälten enligt i motionerna angivna riktlinjer.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande torde få hänvisas till motionen I: 450.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från *luftfartsstyrelsen*. Därjämte har på utskottets begäran *Svenska stadsförbundet*, *Svenska kommunförbundet* och *Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK)* yttrat sig i ärendet. Se *Bilaga* till detta utlåtande.

*Utskottet*. I yttrandena över förevarande motioner har Svenska stadsförbundet funnit goda skäl föreligga för en utredning av den ändamålsenliga utvecklingen av flygplatsanläggningar i landet och om hur denna utveckling bör stödjas, medan KSAK ansett utredningen i första hand böra avse *behovet* av flygplatser, varvid först regionala utredningar därom bör komma till stånd och sedan en härpå grundad utredning på riksplanet genomföras. Luftfartsstyrelsen och Svenska kommunförbundet däremot har icke funnit någon särskild utredning erforderlig. Luftfartsstyrelsen har därvid erinrat om att frågan om finansieringen av allmänflygplatsernas utbyggnad samt ansvaret för flygplatsernas drift komme att behandlas av 1963 års luftfartsutredning.

Sistnämnda utredning har numera slutfört sitt arbete och avgivit ett betänkande, benämnt Luftfartsverkets ekonomi och organisation (SOU 1966: 34). Häri redovisas bl. a. utredningens ställningstaganden till frågorna om den framtida utbyggnaden av s. k. primär- och sekundärflygplatser samt finansieringen av utbyggnaden, m. m. Då i samband med prövningen härav de av motionärerna aktualiserade frågorna torde komma att upp-

tagas till behandling finner utskottet anledning inte föreligga att från riksdagens sida f. n. begära ytterligare utredning i ämnet.

Utskottet hemställer därför,

att motionerna I: 450 och II: 547 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 8 november 1966

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

---

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 131.

*Bilaga***Yttranden över motionerna I: 450 och II: 547****Luftfartsstyrelsen (10.5.1966)**

Luftfart med lätta flygplan har under senare år ökat i betydande omfattning. Tillväxten kommer enligt styrelsens bedömning att fortsätta i takt med näringslivets utveckling och den stigande levnadsstandarden. Allmänflyget torde därvid successivt öka i betydelse för samhället. Framför allt i industri- och turistorter och i större befolkningscentra kommer utvecklingen sannolikt att medföra krav på anläggning av flygplatser. Då nuvarande mindre flygplatser i mycket stor utsträckning är av otillfredsställande standard kan man räkna med ett väsentligt behov av upprustning av befintliga flygplatser och av nyanläggningar.

Gällande normer för den tekniska utformningen av allmänflygplatser är i behov av omarbetsning. Utredningar här för pågår inom luftfartsstyrelsen och frågan har också tagits upp på den internationella civila luftfartsorganisationens program. Den skall behandlas vid ett möte inom organisationen under år 1967.

Även andra frågor måste i sammanhanget behandlas. Sålunda bör de trafikledningsproblem, som är förbundna med en stor allmänflygverksamhet, särskilt studeras. Detta kan lämpligen ske inom ramen för den utredning om trafikledningsfrågorna, som i annat sammanhang förordats av styrelsen. En annan för flygsäkerheten viktig fråga är utbildningen av förarna inom allmänflyget samt uppföljande och kontroll av dessa förare. Frågan är under kontinuerlig uppsikt inom luftfartsinspektionen inom ramen för dess resurser.

Vad beträffar finansieringen av allmänflygplatsernas utbyggnad samt ansvaret för flygplatsernas drift är styrelsen av den uppfattningen, att staten här icke skall träda in, utan att dessa åligganden bör falla på lokala intressenter, varvid i allmänhet kommunerna torde komma i fråga. Denna fråga torde komma att behandlas av 1963 års luftfartsutredning.

På grund av vad sålunda anförts finner luftfartsstyrelsen för sin del någon särskild utredning om allmänflygfälten icke erforderlig.

**Svenska stadsförbundet (22.4.1966)**

Motionärernas antaganden är säkert riktiga. Både det reguljära linjeflyget, charterflyget och andra former av beställningsflyg och privatflyg kommer otvivelaktigt att öka på sikt. Tillgången till flygplatser av större och mindre typer kommer sannolikt i framtiden att vara av vital betydelse för landets centralorter och även för viktigare turistorter i övrigt.

Det långsiktiga behovet av flygplatser måste alltså beaktas vid samhällsplaneringen, och anläggandet av erforderliga flygplatser måste av allt att döma i regel vara en samhälls- eller kommunal uppgift. I viss mån kan man räkna med en samdrift av militära och civila anläggningar. I det väsentliga måste det vara

en statlig angelägenhet att svara för denna liksom närbesläktade uppgifter inom järnvägs- och biltrafiken. Frågan härom har tidigare uppmärksammats av stadsförbundet. Vid en av förbundet anordnad konferens i april 1958 om flygplatsproblemen gjordes bl. a. följande uttalande.

»I princip och i analogi med statens ekonomiska ansvar beträffande exempelvis det allmänna vägväsendet bör det därför åligga staten att bekosta anläggandet samt svara för drift och underhåll av för inrikesflyget erforderliga flygplatser. Till de kostnader som därvid bör åvila staten bör jämväl hänföras kostnader som avser för en reguljär trafik nödvändiga anordningar såsom stationsbyggnader, hangarer, uppställningsplattor, taxibannor, belysningsanläggningar m. m. Kommunernas insatser bör närmast avse för flygtrafiken erforderliga allmänna anordningar, varför kommunerna bör svara för att exempelvis tillfartsvägar anordnas samt att vatten- och avloppsledningar framdrages till flygplatsområdet.»

Förbundsstyrelsen gjorde sedermera den 16 oktober 1959 en framställning till Kungl. Maj:t, i vilken styrelsen hävdade att frågan om kostnadsfördelningen mellan stat och kommun vid den fortsatta utbyggnaden av flygfält och andra för flygtrafiken erforderliga anordningar borde bedömas i huvudsak enligt de normer som angivits i det ovan citerade uttalandet vid förbundets flygkonferens.

Utvecklingen både före och efter år 1958 har emellertid tämligen klart givit vid handen att ansvarsfördelningen mellan stat och kommun i fråga om utbyggnaden av flygplatser med erforderliga tillbehör icke följer några fasta normer och överhuvud taget torde riktlinjer för en planmässig utbyggnad av sådana anläggningar på sikt saknas. Under sådana förhållanden finns det enligt styrelsens uppfattning goda skäl för en utredning om den ändamålsenliga utvecklingen av flygplatsanläggningar i landet och om hur denna bör stödjas.

#### Svenska kommunförbundet (4.5.1966)

Kommunernas insikter om behovet och värdet av en väl utvecklad flygverksamhet har föranlett kommunerna att i samband med upprättande av regionplaner, generalplaner eller andra former av översiktlig samhällsplanering beakta dessa förhållanden samt att reservera erforderlig mark för en tilltänkt flygplats. Kommunernas engagemang i dessa frågor torde emellertid, enligt förbundets uppfattning, böra begränsas till vad nu sagts, medan det torde ankomma på staten eller andra intressenter att sörja för flygplatsernas anordnande och drift.

I den av Ingenjörsvetenskapsakademiens Transportforskningskommission år 1962 avlämnade rapporten, Meddelande nr 51, med titeln »Flygplatser för framtida inrikestrafik i Sverige» har ett försök gjorts att åstadkomma en bedömning av framtidens behov av flygplatser i Sverige fram till år 1980. I rapporten lämnas vidare rekommendationer om mått och riktvärden beträffande flygplatsernas utformning samt placering inom samhällsplanerna. Utredningskommitténs prognoser innebär, att flyget kommer att få avsevärt större betydelse i framtiden än det har i dag. Utöver en ökning av flygplatser av konventionell typ kan fram till år 1980 mellan 30 och 60 flygplatser för kortstartande flygplan komma att trafikeras reguljärt. Fraktflyg, charterflyg, företagsflyg, taxiflyg, utbildningsflyg, turist- och nöjesflyg förutses undergå en betydande utveckling. Antalet civila flygplatser, varav redan nu

finns ett 50-tal i landet, torde enligt kommittén komma att uppgå till minst ett par hundra år 1980.

Enligt förbundets mening föreligger inte något behov av en utredning av det slag motionärerna föreslagit.

#### Kungl. Svenska Aeroklubben (19.10.1966)

För bedömning av frågan huruvida en utbyggnad av allmänflygfälten är eller bör vara en nationell angelägenhet, torde i första hand krävas en belysning av allmänflygets karaktär, betydelse och expansionskraft.

#### Begreppet allmänflyg

Allmänflyget omfattar all civil flygverksamhet med undantag av linjefart (trafikflyg) och tyngre befodringsflyg (charterflyg). Med hänsyn till verksamheten kan allmänflygets olika grenar hänföras till ettdera av följande områden:

*lätt transportflyg* omfattande privat- (och sport-) och affärsflyg samt taxifyg;

*allmännyttig* flygverksamhet som utgöres av inom flygklubbarna bedriven hjälpflygverksamhet och utbildning samt

*förvärvsflyg* omfattande skol-, bruks- och taxifyg.

#### Allmänflygets allmänna betydelse

En övervägande del av allmänflyget utövas — ännu så länge — inom flygklubbarnas ram. Klubbflyget utgör på sätt och vis en bas för flygets utveckling.

Inom landet finns 102 lokala flygklubbar med KSAK som riksorganisation. Genom att sprida upplysning, meddela utbildning, bereda tillfälle till flygning och verka för höjning av flygstandard och flygsäkerhet har flygklubbarna banat väg för flyget och främjat dess utveckling.

Flygklubbarnas verksamhet utgör i betydande grad en förutsättning för allmänflygets expansion. Rekryteringen till förvärvsflygets olika grenar sker i huvudsak efter skolning och vidareutbildning inom klubbflyget.

Övrig av flygklubbarna bedriven allmännyttig verksamhet har vunnit allmänt erkännande; all skogsbrandbevakning sker numera genom flygklubbarnas försorg och de utgör också rekryterings-, organisations- och utbildningsbas för frivilliga flygkåren, som har att svara för all flygverksamhet för civilförsvaret. Härigenom ställs betydande resurser i flygplan och utbildad personal utan kostnad till statsmakternas förfogande.

Bruksflyget har fått stor betydelse för näringslivet, särskilt inom jordbruk, skogsbruk och bergsbruk.

Det lätta transportflyget, omfattande privat-, affärs- och taxifyg, förväntas få allt större betydelse. Den fortgående strukturförändringen inom samhälls- och näringsliv med tilltagande centralisering och specialisering innebär vidgade intresseområden med större geografisk spridning och medför ökade krav på transportmedlens snabbhet och flexibilitet. I det fallet utgör privat- och affärsflygplanet en logisk utveckling av den flexibilitet som privatbilen erbjuder.

Den ökade fritiden medför ökad efterfrågan på resor och rekreation; den stigande standarden ökar betydelsen av tidsfaktor och bekvämlighet. Kraven på att kunna utnyttja och snabbt nå anlagda och naturliga fritids-

områden — skärgård, andra för fritidsbebyggelse lämpliga områden, sportfiskeområden, fjällvärlden etc. — kräver anknötning mellan linjeflyget och fritidsområdena. Den inskränkta framkomligheten på vägarna medför ökad betydelse och efterfrågan i fråga om lätta flygtransporter.

#### *Allmänflygets betydelse för trafikflygets rekrytering*

All civil skolnings- och vidareutbildningsverksamhet (fram till trafikflygarcertifikat) sker inom allmänflyget. Inom landet finns ett 40-tal civila flygskolor, av vilka de flesta drives inom flygklubbarnas ram. Inga av dessa skolor är statligt eller kommunalt understödda. Årligen utbildas 400—500 nya flygförare, vilka sålunda själva bekostar sin utbildning. Ur denna kategori rekryteras den flygande personalen till förvärvsflyget. För att vinna anställning inom detta krävs emellertid en avsevärd flygträning samt fortsatt utbildning till trafikflygare. Kostnaderna härför är betydande för den enskilde. Flygträningen sker i huvudsak inom flygklubbarna.

Genom den fortsatta flygträningen och tjänstgöring vid förvärvsflyget skapas inom allmänflyget en kader av personal som vid sidan av flygvapnet är den enda rekryteringskällan till trafikflyget.

#### *Allmänflygets betydelse för rekryteringen till det militära flyget*

All rekrytering till arméflyget sker från allmänflyget (flygklubbarna). Detta innebär en betydande ekonomisk fördel för staten enär personal som uttages redan har genomgått grundläggande flygutbildning och skaffat sig en grundlig flygträning, allt på egen bekostnad.

Vad gäller rekryteringen till flygvapnet är det fastlagt att flygklubbarnas allmänna verksamhet är av stort värde dels för vidgande av rekryteringsbasen, dels genom viss förgallring. Därjämte är det av stort värde att det genom allmänflyget skapas en rekryteringskälla för trafikflyget vid sidan av flygvapnet, för vilket avgången till trafikflyget innebär en svår åderlätning — vilken skulle vara ännu allvarligare om inte förvärvsflygets rekrytering kunde ske inom allmänflygets egna led (via flygklubbarna) såsom ovan angivits.

#### *Behovet av flygplatser. Samordning trafikflyg—allmänflyg*

Ehuru flygtrafiken i vårt land utvecklats starkt under senare år bildar den dock ett ganska grovmaskigt nät. Förhållandevis få orter är direkt inlemmade i linjenätet eller ligger på bekvämt avstånd från dess knutpunkter. Stora områden av vårt land saknar utlopp till de stora trafikflödena och en stor del av landets innevånare kommer ej i åtnjutande av de förmåner som trafikflyget erbjuder.

Det kan ej anses rimligt att ett för näringsliv och personlig rörelsefrihet så betydelsefullt förbindelsemedel som flyget undanhålles stora delar av land och folk i ett så högt utvecklat samhälle som vårt. För att undanröja denna brist kommer ett betydande antal nya flygplatser att erfordras.

Behovet av flygförbindelser inom de områden som saknar reguljärt flyg fyller dock i viss utsträckning — i mån av tillgång på flygplatser — av det under stark utveckling varande allmänflyget. Detta kompletterar sålunda trafikflyget och fyller åtminstone delvis ut de stora maskorna i trafikflygets linjenät. Man har även anledning att räkna med utveckling av ett finförgrenat reguljärt korthållsflyg (matarflyg enl. Transportforskningskommissionens utredning), där trafikflyg och allmänflyg kommer att mötas.

När det gäller frågor om flygets utveckling och behov måste trafikflyg och allmänflyg därför ses i ett sammanhang. Detta gäller alldeles särskilt i fråga om behovet av flygplatser eftersom å ena sidan trafikflygplatserna även utnyttjas av allmänflyget och å andra sidan trafikflygplatser som från början kanske bygges för begränsad användning av allmänflyget, i regel bör kunna utbyggas för betjäning av trafikflygets korthållslinjer — och bör vara planlagda med sikte härpå.

### *Flygplatser för allmänflyget*

Utöver trafikflygplatserna finns inom landet ett betydande antal flygplatser av olika standard och användbarhet; många är olämpligt placerade och fyller ej i dagens läge ett allmännyttigt behov emedan de tillkommit för uppgifter som ej längre är aktuella (t. ex. nödlandningsplatser för nattpostflyget); många är provisoriska eller anlagda för en begränsad användning utan sikte på utbyggnadsmöjlighet.

Vid anläggning av en ny flygplats — eller utbyggnad av en befintlig — bör en strävan vara att i varje särskilt fall anpassa flygplatsens standard till den förväntade flygverksamheten. Den flygverksamhet som i dag inrymmer i begreppet allmänflyg kommer sannolikt att anpassas till den regionala samhällsutvecklingen. Med hänsyn till denna och till den förväntade utvecklingen av allmänflyget torde man få räkna med tre olika standardtyper av flygplatser (motsvarande olika utbyggnadsstadier) enl. nedan.

*Typ I* inom regioner med en sådan förväntad samhällsutveckling att en klar kommersiell nytta av flygplatsen f. n. ej kan påvisas, avsedd för klubbflyg inkl. skolverksamhet, skogsbrandbevakning, frivilliga flygkårens verksamhet o. d., visst bruksflyg såsom jordbruks- och skogsvårdsflyg m. m. samt i viss mån affärsflyg utan större anspråk på regularitet.

*Typ II* inom regioner med sådan samhällsutveckling att allmänflyget i en framtid bedömes ge ett indirekt kommersiellt utbyte men där man icke under överskådlig tid bedömer det motiverat med reguljära flygförbindelser. Flygplatsens standard innebär en sådan utbyggnad att flygplatsen även kan betjäna affärsflyg med ökade anspråk på regularitet samt olika slag av kommersiell verksamhet, bl. a. taxifyg.

*Typ III* inom regioner där samhällsutvecklingen förväntas bli sådan att reguljära flygförbindelser kommer att erfordras i en framtid. Flygplatsens standard innebär en ytterligare utbyggnad med sådana serviceanordningar som erfordras för reguljär luftfart. I övrigt sammanfaller kraven med Typ II.

Redan vid planeringen av en flygplats avsedd för lägre standard är det i regel tillrådligt att med tanke på den dynamiska utvecklingen inom flyget förutse utbyggnad till högre standard. Detta innebär vanligen ej någon inskränkning i fråga om valet av plats eftersom kraven i sådana väsentliga frågor som utrymmesbehov för flygplatsen, lokalisering med hänsyn till operativa och byggnadstekniska förhållanden, avstånd till tätorter som skall betjänas etc. sammanfaller för de olika flygplatstyperna.

Med hänvisning till vad ovan anförts bör enligt KSAK:s uppfattning frågorna ang. behov av flygplatser för allmänflyg resp. trafikflyg (korthållsflyg) ej åtskiljas utan måste ses i ett sammanhang. En utredning enl. motionärernas förslag synes därför i första hand böra avse *behovet av flygplatser*. Med hänsyn till allmänflygets kraftiga expansion anser KSAK en sådan utredning i hög grad påkallad.

Såsom ovan anförts är frågan om flygplatsernas anläggande betingad av den regionala samhällsutvecklingen. En betydande del av allmänflygets verksamhet har regional karaktär. Särskilt gäller detta den flygverksamhet för vilken KSAK har ansvaret såsom skogsbrandbevakningen och frivilliga flygkårens verksamhet, som var för sig är organiserad länsvis. Med hänsyn till de intressen KSAK har att företräda vill KSAK därför förorda anbefallandet av regionala utredningar på vilka en på riksplanet genomförd utredning ang. behovet av flygplatser kan grundas.

Först i samband med eller efter en sådan regional utredning torde det vara möjligt att vinna fullt gehör för en uppmaning till samhällsplanerare på olika nivåer att reservera utrymme för framtida flygplatsbehov.