

Nr 905

Av herr Nilsson i Kristianstad m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 57, angående riktlinjer för luftfartsverkets verksamhet och organisation.

(Lika lydande med motion nr 724 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 57 angående riktlinjer för luftfartsverkets verksamhet och organisation anför departementschefen beträffande flygplatsen i Kristianstad, att förhandlingar bör tas upp med vederbörande intressenter om att överföra flygplatsen till kategorien sekundärflygplats i anslutning till att nuvarande avtal löper ut. En klassificering av Kristianstads flygplats som sekundär flygplats kan enligt vår uppfattning bli av avgörande betydelse för flygplatsens framtid.

Kristianstads flygplats öppnades för civil linjefart i april 1961.

Bakom projektet stod landstinget samt 15 primärkommuner. Investeringkostnaderna bestreds helt av de lokala intressenterna och uppgick till 515 000 kronor. Därefter har inflygningslinjen förlängts och banbelysningen förbättrats för 97 000 kronor, också helt bekostat av de lokala intressenterna.

Efter krav från luftfartsverket har under 1966 omfattande hinderröjningar verkställts, helt på de lokala intressenternas bekostnad. Till flygvapnet skall betalas 60 000 kronor för skog, som är fälld på flygvapnets mark. Till övriga berörda mark- och skogsägare utgör motsvarande ersättning ca 100 000 kronor.

Summan av de hittills på fältet nedlagda kostnaderna utgör sålunda ca 770 000 kronor. Härtill kommer emellertid att de lokala intressenterna förbundit sig genom avtalet med flygvapnet att betala även för de merkostnader, som på grund av skogsavverkningarna kan komma att drabba vissa markarbeten för flygvapnets räkning. Denna ersättning har fastställts till 235 000 kronor i 1965 års penningvärde och skall betalas endast om de angivna arbetena kommer till stånd.

De lokala intressenternas motivering för en så stor satsning på Kristianstads flygplats har varit att man bedömt fältet som en viktig och mycket positiv lokaliseringsfaktor. Till följd bl. a. av mycket energiska åtgärder från de kommunala myndigheterna har utvecklingen inom näringslivet i kristianstadsregionen under de senaste åren vänt från att vara starkt negativ till att bli gynnsam och inte längre ge anledning till oro.

Passagerarunderlaget vid Kristianstads flygplats har ännu inte stabiliserats, ehuru en viss förbättring kunnat iakttas på senare tid. De skogsbälten, som numera undanröjts, har bidragit till problem med regulariteten. Allmänhetens uppfattning, att skogsbältena utgjorde ett hot mot säkerheten har jämte ängelholmsolyckan verkat avskräckande. Även ändringar i tidtabeller och linjesträckningar har menligt inverkat på passagerarunderlaget.

De lokala intressenterna har helt svarat för driftunderskottet på flygplatsen. Nuvarande avtal om drift och underhåll löper ut den 31 december 1967.

Skånes handelskammars yttrande över 1963 års luftfartsutrednings betänkande är också värt att beakta vid bedömning av denna fråga. Handelskammaren anför: "I detta sammanhang vill handelskammaren beröra utredningens förslag att den statliga driften av *flygplatsen vid Kristianstad* skall upphöra senast budgetåret 1967/68. Handelskammaren är medveten om att trafikunderlaget för nämnda flygplats f. n. icke fyller de anspråk, som bör uppställas på en primärflygplats, i det att det årliga totala antalet ankommande och avresande passagerare inskränkt sig till något mer än 6 000. Den otillräckliga resandefrekvensen torde dock delvis sammanhålla med den omläggning av reserouten till Stockholm som tid efter annan ägt rum i förening med den omständigheten att landningsinstrumenten icke haft samma säkerhetsstandard, som upprätthålles vid de civila flygplatserna. Trafikregulariteten torde också tidvis ha varit mindre tillfredsställande. Såvitt handelskammaren kan bedöma bör emellertid på sikt förutsättningar för en gynnsam utveckling av trafiken här föreligga med hänsyn till den expansion av näringslivet i kristianstadsområdet, som de senaste åren inletts. Även som administrativt centrum för länet torde Kristianstad på längre sikt kunna erbjuda ett stigande trafikunderlag. Genom ökad propaganda bör resandeantalet över huvud taget kunna ökas. Handelskammaren föreslår fördenskull att ställningstagandet till frågan om upphörande av linjefarten på Kristianstad tills vidare må anstå förslagsvis i tre år och att trafikutvecklingen därvid följes. Under denna tid bör flygplatsen upprätthållas som primärflygplats. Ett ytterligare skäl härför är att staden Kristianstad fått vidkännas betydande ekonomiska uppoffringar för investeringar å flygplatsen samt även lämnar årligt bidrag till driften. En nedklassning av flygplatsen till sekundär flygplats, vilken skulle innebära att den drives i kommunal regi, kan möjligen komma att påverka trafikutvecklingen i ogynnsam riktning."

Med stöd av de anförda förhållandena och i avvaktan på den utveckling av trafiken vid Kristianstads flygplats, som utbyggnaden av bygdens näringsliv ger anledning att förutsätta, hemställer vi,

att riksdagen måtte uttala, att med frågan om flygplatsens i Kristianstad överförande till sekundärflygplats bör anstå i minst fem år.

Stockholm den 28 mars 1967

Börje Nilsson (s) *Gusti Gustavsson (s)* *Gunnar Engkvist (s)*

Arvid Nilsson (fp) *Erik V. Johansson (s)* *Harald Skoglösa (cp)*

Einar Larsson (cp)

i Borrby

Jöns Nilsson (h)

i Bästekille