

Nr 231.

Av herr Dickson m. fl., om framläggande för riksdagen av förslag till anläggande av en storflygplats.

Kommunikationsministern har i samband med årets statsverksproposition förklarat sig icke vara beredd att ännu taga ställning till förslaget om anläggandet av en storflygplats.

Vi finna det synnerligen allvarligt att denna fråga ännu ej kunnat föreläggas riksdagen för beslut. Varje ytterligare dröjsmål kan på ett menligt sätt inverka på vårt lands möjligheter att erhålla goda flygförbindelser i framtiden samt att uppbygga en konkurrenskraftig svensk lufttrafik.

Frågan om anläggandet av en storflygplats har sedan år 1943 utretts huvudsakligen av 1944 års flygplatskommitté. Av denna utredning tillkallade experter fixerade redan i maj 1944 vissa riktlinjer för projektering och utbyggnad av storflygplats. De normer som då fastställdes äro fortfarande i alla delar tillämpliga. Flygplatsutredningen fäste emellertid vid valet av plats icke tillräckligt avseende vid dessa av experterna rekommenderade normer. I utredningens förslag, som avgavs i november 1944, uppställdes bl. a. väsentligt större krav på rullbanelängder. Efter mycket vägande kritik från olika håll av det framlagda förslaget anmodades utredningen att ompröva detsamma. Man kom då fram till slutsatser som i allt väsentligt överensstämde med vad de tillkallade experterna redan i maj 1944 yttrat. Härigenom hade emellertid det återstående utredningsarbetet väsentligt fördröjts. Sålunda kunde frågan ej föreläggas riksdagen under år 1945.

Vi vilja här ytterligare understryka vad som i olika sammanhang anförts om nödvändigheten av att anlägga en storflygplats i Sverige.

Den internationella luftfarten kommer att i möjligaste mån följa de geografiskt kortaste lederna. Ur denna synpunkt har Sverige, jämte de övriga nordiska länderna, ett mycket förmånligt läge. Valet av mellanlandningsplatser för den internationella trafiken blir emellertid i hög grad beroende på var den bästa markorganisationen i form av flygplatser etc. kan erbjudas.

För närvarande finnes icke en enda flygplats i vårt land som är i stånd att för regelbunden trafik betjäna större flygplan av sådana typer som redan nu användas i interkontinental trafik, d. v. s. flygplan med en högre flygvikt än 35 ton. Det är icke svårt att föreställa sig vilka följder detta kan komma att få för Sveriges flygförbindelser, såväl för dem

som våra svenska flygföretag planera att upprätta som för de flyglinjer till och över Sverige som planeras av utländska lufttrafikföretag. Detta förhållande accentueras av att Sverige är relativt sett mycket sämre utrustat vad det gäller flygplatser nu än före kriget. Under kriget ha nämligen i olika länder som t. ex. Danmark och Norge stora flygfält utbyggt, som nu äro redo att mottaga trafik även med de största flygplan. Den ledande ställning inom Norden som Sverige haft under förkrigstiden inom den civila lufttrafiken kan nu komma att göras oss stridig därigenom att vi icke kunna erbjuda en enda för interkontinental trafik godtagbar flygplats. Det är ett nationellt intresse av första ordningen att omedelbart beslut fattas i denna fråga. Hela det svenska näringslivet står bakom kravet på att landets flygplatsfråga så snart någonsin är möjligt erhåller en sådan lösning att tillfredsställande flygförbindelser kunna säkras för framtiden. För de svenska lufttrafikföretagen är det av livsviktig betydelse att de framgent beredas tillfälle att till fullo utnyttja de förberedelser i fråga om flygplaninköp etc. som redan gjorts. Det ligger i landets intresse att den svenska luftfarten skall bli i stånd att på ett framgångsrikt sätt hävda sig i den utländska konkurrensen. Svensk luftfart, liksom hittills vår sjöfart, bör få tillfälle att visa den svenska flaggan över hela världen.

Det synes oss därför klart att landets storflygplats omedelbart måste påbörjas och färdigställas.

Det synes oss jämväl tydligt att en storflygplats måste förläggas invid Stockholm och ej i någon annan del av landet. Stockholm i sin egenskap av landets huvudstad och dess till invånarantalet största stad svarar ovedersägligen för den största delen av resandeströmmen till och från utlandet.

Tills vidare kan man icke tänka sig möjligheten att utbygga mer än en storflygplats i vårt land, närmast på grund av de avsevärda kostnaderna för en sådan anläggning. Med de väl utvecklade inrikes flygförbindelser som redan nu finnas kommer en storflygplats invid Stockholm att på ett tillfredsställande sätt kunna betjäna även övriga delar av landet för lång tid framåt.

Dessutom måste man emellertid konstatera att Bromma flygplats inom några få år blir ur stånd att ensam tillgodose huvudstadens behov enbart på den grund att trafikfrekvensen blir för stor för en flygplats med Brommas egenskaper. Med den frekvens för flygverksamheten som beräknas för Stockholms del inom två år, ungefär en start eller landning varannan minut, komma, med Bromma som enda tillgängliga flygplats, stora kollisionsrisker att uppstå, och kravet på tillfredsställande regularitet kommer icke ens tillnärmelsevis att kunna uppfyllas. Ur flygteknisk synpunkt är en trafik av sådan frekvens omöjlig att genomföra på Bromma flygplats, även om denna utbygges till

sin maximala kapacitet. Banornas utvidgningsmöjligheter äro helt otillräckliga. Ej heller kunna kraven på utrymmen för expeditiionslokaler, uppställningsplatser för flygplan, hangarer, verkstäder etc. tillgodoses på Bromma.

Nödvändigheten av att en storflygplats invid Stockholm kommer till stånd understrykes härigenom ytterligare mycket kraftigt. En naturlig uppdelning av trafiken kan då ske så att storflygplatsen upptager all interkontinental och tyngre europeisk trafik under det att övrig trafik, d. v. s. inrikes, nordisk och viss europeisk trafik, behålles på Bromma flygplats.

Vi anse det icke nödvändigt att i detta sammanhang diskutera till vilken plats i Stockholms närhet en storflygplats bör förläggas. Det förtjänar dock att nämnas att redan för ungefär ett år sedan samtliga sakkunniga enats om väsbyalternativet såsom godtagbart. Skulle sedan dess bättre förslag uppkommit bör skyndsammast möjligt en noggrann granskning därav ske. Det enligt vår mening viktigaste är emellertid att frågan ej ytterligare förhalas genom långvariga utredningar.

Givetvis måste tillbörlig hänsyn tagas till de avsevärda kostnader som äro förenade med anläggandet av en storflygplats. Dessa torde uppgå till ca 80—90 miljoner kronor för ett första utbyggnadsskede och totalt 100—110 miljoner kronor för flygplatsens fullbordande. Fråga uppkommer då i vilken utsträckning man har rätt att räkna med att de av staten nedlagda kostnaderna skola kunna förräntas. Vi tro att anledning till optimism finnes i detta avseende, även om det kan dröja ett antal år innan förräntning av hela anläggningskostnaden kan ske. Vi vilja i detta sammahang anföra följande.

Enär den civila flygtrafiken under kriget i stort sett tvingats arbeta med samma materiel som före kriget, är man böjd att underskatta den utveckling mot lägre taxor som kan väntas inom de närmaste åren. Det svenska trafikflygets ekonomi har emellertid även sedan förkrigsåren alltmera förbättrats. Det finnes all anledning förmoda, att denna utveckling kommer att fortgå i allt snabbare takt. För närvarande konstrueras stora flygplan, avsedda för 80 passagerare eller mera, som skola få hastigheter på mellan 400 och 500 km/tim. Även flygplan avsedda för mindre antal passagerare konstrueras med hastigheter väsentligt överstigande nu förekommande och samtidigt med bättre driftekonomi. Dessa flygplan av olika storleksordningar komma att kunna sättas in i allmän trafik om ca 2 år. Enligt företagna beräkningar komma dessa flygplans förbättrade driftekonomi att medföra, att taxan för passagerare kommer att kunna sänkas till ca 8 öre per km i europeisk trafik (d. v. s. endast 120 kr. från Stockholm till Paris). I interkontinental trafik beräknas motsvarande siffra till 14 öre per km (d. v. s. 900 kr. från Stockholm till New York). — Vid dessa beräkningar har en nor-

mal tonnageutnyttjning på 50—60 procent förutsatts. — Genom dessa låga taxor i förening med väsentligt förkortade restider och tätare förbindelser kommer en helt ny trafik att uppstå av en storleksordning som ej tidigare ansetts möjlig.

Denna utveckling kommer att föra med sig, att lufttrafiken kommer att bliva i stånd att allt bättre förränta de av staten nedlagda kostnaderna. Trafikfrekvensen kommer att successivt ökas, och om så skulle visa sig nödvändigt torde även, i och med att lufttrafikföretagens ekonomi förbättras, avgifterna per landning kunna höjas. Av vad här framförts vågar man därför draga den bestämda slutsatsen, att de kostnader staten nedlägger på en storflygplats ganska snart efter dess fullbordande kunna väl förräntas.

De besparingar för statsverket, som möjligen skulle kunna ernås genom att ytterligare utredningar företagas i fråga om anläggande av storflygplatsen, komma enligt vår bestämda uppfattning att sakna betydelse i jämförelse med de ödesdiga konsekvenser som ett ytterligare fördröjande av frågan kommer att få. Alltför stora intressen för svensk luftfart och svenskt näringsliv stå här på spel.

På grund av vad sålunda anförts anhålla vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t snarast måtte för riksdagen framlägga förslag om anläggande av en storflygplats.

Stockholm den 23 januari 1946.

James I. A. Dickson.

Harald Andersson
i Dunker.

Adolf Wallentheim.

Set Persson.