

Nr 123.

Av herr **Andersson, Elon**, och herr **Lindblom**, om framläggande för riksdagen av förslag till anläggande av en storflygplats invid Stockholm.

Sverige intager i dag en framträdande plats bland de nationer, som bedriva civil lufttrafik. Vårt land har i närvarande stund flygförbindelse med flertalet europeiska länder och med Amerikas förenta stater. Inom en nära framtid avses trafik till Sydamerika skola upptagas. Betydelsen för svenskt näringsliv och ur många andra synpunkter av dessa förbindelser genom en krigshärjad värld, där de landbundna kommunikationsmedlen i stor utsträckning förstörts, kan knappast överskattas. Den har varit och är allt fortfarande så stor, att det måste anses berättigat att, på sätt skett och sker, intill gränsen för det ur säkerhetssynpunkt tillrädliga utnyttja befintlig flygmateriel och personal. Den flygmateriel, som nu står till förfogande, är synnerligen oekonomisk i drift på grund av att enheterna äro för små för längre sträckor. Kostnaderna ha även av andra skäl, bland annat priserna på bensin, varit onormalt höga. Flygbolagen ha därjämte, jämsides med att trafiken uppehållits, bedrivit en intensiv utbildning av flygande personal såsom en förberedelse för en mångdubbling av sin verksamhet. Omodern materiel har avskrivits. Stora kostnader ha nedlagts på den administrativa apparatens utbyggnad för framtida uppgifter. Efter årslånga studier och förhandlingar har ny och modern flygmateriel beställts. Bland annat komma de svenska flygbolagen att i mars 1946 tillföras 6 flygplan av typen DC 4, vart och ett för ett 40-tal passagerare, och avsikten är att förvärva fyra flygplan av en typ, som kan medföra ej mindre än ett 80-tal passagerare. Sistnämnda flygplan beräknas kunna levereras i mars 1947. De nu använda äldre flygplanen komma att tagas ur trafik och parken av flygplan av typen DC 3 kommer, förstärkt med ytterligare ett icke obetydligt antal enheter, att användas för inhemsk och viss europeisk trafik.

Förutom av de svenska flygbolagen kommer trafik till och från Sverige att uppehållas av bland andra amerikanska, belgiska, danska, engelska, franska, holländska, norska, polska, schweiziska och tjeckoslovakiska flygbolag, vilka i likhet med de svenska torde komma att insätta modern, tung materiel.

Då den nya materielen insatts, torde kostnaderna för flygtrafiken komma

att nedbringas därhän att priserna å flertalet utländska linjer böra kunna nedsättas till omkring hälften av de nuvarande, kanske än lägre. Detta kan i sin tur förväntas medföra en ytterligare ökning av flygtrafiken långt utöver det redan nu förefintliga behovet, vilket icke kan tillgodoses med nu tillgängliga resurser.

Det förberedelsearbete för utvidgning och förbilligande av flygtrafiken, som nu skisserats, har icke, vad Sverige angår, föranlett motsvarande åtgärder för markorganisationens utbyggnad. I själva verket äger vårt land i dag endast en flygplats och denna endast en rullbana, som med någorlunda tillfredsställande säkerhet kan mottaga flygplan av storleksordningen DC 4 i kontinuerlig trafik. Denna flygplats, Bromma invid Stockholm, är icke användbar för sådan trafik med flygplan av nyss berörda, ännu större typ, om denna skall användas med full last. Torslanda flygplats vid Göteborg kräver en betydande utbyggnad för att kunna användas av större flygplan, och Bulltofta flygplats vid Malmö är över huvud icke lämpad för sådant ändamål.

Att Sverige icke hållit takt med utlandet, då det gäller utbyggande av flygplatser, sammanhänger med att de länder, som deltagit i kriget, av militära skäl med eller mot sin vilja erhållit flygplatser, i vilka investerats värdiga belopp.

I våra grannländer, Norge, Danmark och Finland, ha således ett flertal mycket goda flygplatser utbyggt, vilka äro väl i stånd att emottaga tung flygtrafik.

Det förhållandet att vi härvidlag kommit på efterkälken behöver icke vara enbart en nackdel, ty vi kunna nu tillgodogöra oss utländska erfarenheter och ha tillfälle att från början anpassa oss efter de internationella standardnormer, som helt nyligen utarbetats av den internationella luftfartsorganisationen.

Det är emellertid fara i ytterligare dröjsmål. Bromma flygplats kommer med största sannolikhet att vara till fullo utnyttjad redan innan en ny flygplats vid Stockholm kan tagas i bruk, och det bereder redan nu svårigheter att avveckla av dåliga väderleksförhållanden föranledda tillfälliga toppbelastningar. Göteborg och Malmö ha berättigade anspråk på att få tillgång till flygplatser, som kunna möjliggöra för dessa städer att behålla direkt flygförbindelse med åtminstone europeiska huvudstäder.

1944 års flygplatsutredning har redan den 25 november 1944 avgivit förslag om byggande av en storflygplats i Stockholms närhet, och utredningen har förmått sig hava under arbete lösandet av Göteborgs och Malmö flygplatsfrågor.

Utredningens förslag att en storflygplats bör anläggas invid Stockholm har i princip tillstyrkts av så gott som alla berörda myndigheter, institutioner och företag. De kalkyler beträffande flygtrafikens utveckling, varpå utredningen grundat sitt bedömande av behovet av storflygplatsen, ha hittills överträffats av verkligheten.

Statliga investeringar i flygplatser i Sverige ha, utom i fråga om markförvärv, undantagslöst avskrivits med skattemedel. Det är förklarligt att kommunikationsministern, såsom framgår av årets statsverksproposition (kapitalbudgeten: bilaga 5, sid. 183) icke är beredd att utan ytterligare övervägande taga ställning till det framlagda förslaget om byggande av en storflygplats, därest han räknar med att även denna investering omedelbart skall avskrivas med å driftbudgeten anvisade medel. Så torde emellertid ej nödvändigtvis behöva ske. Såsom av den inledningsvis lämnade redogörelsen framgår har en avsevärd konsolidering av flygbolagens ekonomi skett trots de nuvarande förhållandena med onormalt höga kostnader per passagerare och tonkm. Den hittills förda statliga politiken beträffande taxor och avgifter å flygplatserna har syftat till att möjliggöra konsolideringen, och den har till och med möjliggjort för aktiebolaget Aerotransport att fem år före beräknad tidpunkt avstå från direkt subvention. Det bör utan annan följd än minskad takt beträffande sänkning av biljett- och fraktpriser vara möjligt att så höja avgifterna för flygplatsernas begagnande att åtminstone alla investeringar i hangarer, stationsbyggnader och dylikt böra därmed kunna såväl förräntas som avskrivas i samma ordning som är vedertaget för övriga statliga byggnader. I vad mån avskrivning och förräntning av investeringar i själva fälten samt i radio- och belysningsanläggningar kan ske med anlitan av inkomster från flygtrafiken bereder svårigheter att för närvarande överblicka, men det torde icke vara orimligt att räkna med att åtminstone icke mer än hälften av dessa investeringar skola behöva under byggnadstiden avskrivas genom anslag på driftbudgeten. Av kostnaderna för storflygplatsen, omkring 85 miljoner kronor, utgöra 12 miljoner kostnader för byggnader. Om återstoden omedelbart avskrivs med endast hälften fördelat på förslagsvis fyra år, kommer belastningen å driftbudgeten att uppgå till omkring 9 miljoner kronor per år, vilket i förhållande till betydelsen av storflygplatsen på intet sätt kan synas avskräckande.

Den nu skisserade formen för finansiering av investeringar i flygfält har antytts av förutvarande chefen för kommunikationsdepartementet vid anmälan av propositionen 1945: 262 (sid. 95), därvid syftet närmast torde ha varit en anvisning till luftfartsstyrelsen att i samband med äskande om investering i luftfartsfonden för budgetåret 1947/48 söka framlägga förslag i ämnet.

Såsom av det föregående framgår, finnes för närvarande icke någon svensk flygplats, som kan med tillfredsställande regularitet emottaga de stora och tunga flygplan, vilka redan inom de närmaste åren komma att tagas i bruk av såväl svenska som utländska flygbolag. Anläggandet av en sådan flygplats är mycket tidskrävande. Vi finna påbörjandet härav vara så angeläget att beslut härom — utan eftersättande av lösningen av övriga viktiga flygplatsfrågor — snarast bör fattas av årets riksdag. Därvid synes det oss lämpligt att frågan om formerna för de erforderliga medelsanvisningarna redan i detta sammanhang upptages till övervägande.

Under hänvisning till det anförda få vi hemställa,

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.

Stockholm den 23 januari 1946.

Elon Andersson.

E. A. Lindblom.