

Nr 2.

Av herr **Elowsson, Nils**, om utredning angående förläggande av ett planerat storflygfält till en sydligare del av landet.

Vid de utredningar, som hittills företagits i fråga om anläggandet av ett s. k. storflygfält i vårt land, har man utgått ifrån som självklart, att detsamma skulle ligga i närheten av landets huvudstad. Otvivelaktigt tala många skäl för att så också blir fallet, bland annat befolkningstätheten, men så alldeles givet torde det ändå inte vara, att den bästa platsen för ett sådant flygfält är i Stockholms närhet.

Redan svårigheten att finna lämplig terräng på någorlunda kort avstånd från staden torde få anses som en fingervisning om att undersöka, huruvida inte lösningen av frågan är att söka i någon annan del av landet, och lägger man så därtill de oerhörda kostnader, vilka enligt gjorda beräkningar skulle erfordras för att överhuvud taget få ett rymligt flygfält nära Stockholm, så är det ännu mera befogat att överväga flygfältets förläggning någon annanstans.

Som bekant är det meningen, att flygfältet bland annat skulle användas för det atlantflyg, som skall gå vidare österut. En blick på kartan säger en med detsamma, att om flyget skall gå direkt från New York eller någon annan punkt på den amerikanska ostkusten, så blir det en onödigt lång omväg planen få göra om de över Stockholm skola gå vidare till Leningrad eller Moskva. Då det emellertid torde vara självklart, att dessa plan skola tillgodose trafiken på hela norra Europa, måste den viktigaste frågan bli, var man kan finna ett rymligt och samtidigt i anläggningskostnad billigt fält för denna uppgift, och då torde näppeligen en mera lämplig plats stå att finna i vårt land än i Skåne. Från en flygplats i Skåne skulle linjer kunna sträckas söderut mot Berlin och andra tyska städer, mot Köpenhamn, Oslo, Stockholm, Helsingfors, Moskva, Baltikum och Polen, eventuellt ännu längre i alla dessa riktningar. Detta fält skulle med andra ord bli en fördelningscentral för hela lufttrafiken i denna del av Europa och skulle från skilda synpunkter sett ligga synnerligen väl till, då just Skåne ligger ungefär mitt i denna intressesfär.

Från väderlekssynpunkt sett måste också Skåne anses ligga väl till då snöhinder sällan skulle uppstå på landningsbanorna där och sålunda snöplogningen bli ringa. De snöhinder, som allt emellanåt uppstå i Skåne, hänföra sig som bekant till de tillfällen, då det råder snöstorm och snön hopar sig vid gårdsgårdar och skärningar i terrängen för vägar och järnvägar eller där andra hinder möta i dess väg. På ett flygfält skulle snön i allmänhet blåsa bort och

alltså endast vara till mycket ringa hinder, varigenom flygningen vintertid skulle i hög grad underlättas.

Vidare är att märka, att man på de sandiga jordarna i närheten av Åhus har ett alldeles utmärkt underlag för utläggande av landningsbanor; man behöver inte spränga några berg, man behöver sannolikt endast i några fall ändra några vägar och man skulle förmodligen kunna åstadkomma ett flygfält för tiondedelen av det som ett flygfält i Stockholmstrakten komme att kosta. Fälten där användas för övrigt redan nu av militärflyget sådana de äro.

Med hänvisning härtill får undertecknad föreslå,

det riksdagen ville besluta att, innan något beslut fattas om anläggandet av ett storflygfält vid Stockholm eller annorstädes, utredning måtte företagas rörande detta flygfälts förläggande i sydligare del av landet och där det kunde utföras till avsevärt lägre kostnad än den, vilken angetts som nödvändig för ett flygfält i närheten av huvudstaden.

Stockholm den 15 januari 1946.

N. Elowsson.
