

Nr 392.

Av herr **Elowsson, Nils**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående byggande av en storflygplats m. m.

Vid vårriksdagen i år tillät sig undertecknad framlägga en motion (I: 2), i vilken föreslogs, att riksdagen hos regeringen skulle begära, att innan proposition om storflygfält framlades, skulle undersökning företagas om flygfältets eventuella förläggande till sydligare delar av landet, förslagsvis fälten vid Åhus. Motionen avslogs.

Sedan proposition nu framlagts om ett storflygfälts anläggande vid Halmsjön, har frågan ånyo aktualiserats. Då de skäl, som tala emot ett förläggande av storflygfältet till denna plats, alltjämt äro lika starka som tidigare, motiverar detta att frågan om storflygfältets förläggande till sydligare breddgrader återigen dryftas, då en sådan förläggning skulle undanröja åtskilliga nackdelar, förknippade med Halmsjö-förslaget. Motiveringen härför är i huvudsak följande: Det första och därmed grundläggande fel, som de utredande instanserna begått, är enligt min mening detta, att de utgått ifrån att flygfältet ovillkorligen skulle ligga i närheten av Stockholm oavsett till vilket pris denna förmån — ty som en sådan har närbelägenheten till huvudstaden betraktats — skulle köpas. Vid sitt sökande efter en lämplig plats ha de sakkunniga måst bege sig långt bort från huvudstaden, men trots att de nödgats acceptera en plats, som ligger på ett avstånd av 47 km från huvudstaden, har detta icke förmått dem att avstå från sin förutfattade mening. Ej heller har det avskräckt dem, att planerandet och byggandet av ett storflygfält vid Halmsjön kommer att draga en kostnad av 87 miljoner kronor, en siffra som statsrådet för övrigt varnar för att betrakta som den slutliga. Faktiska förhållandet är nog också det, att kostnaderna sannolikt komma att avsevärt överstiga den angivna siffran, vilket med andra ord innebär, att man genom att godkänna detta förslag ger sig in i en ekonomisk transaktion, vars räckvidd riksdagen icke nu har någon möjlighet att överblicka.

Härutöver har det varslats om, att man för att förbättra landförbindelsen med Stockholm måste utöver fältarbetena och flygfältsbyggnaderna anlägga och förbättra vägar för i runt tal 30 miljoner kronor, förutom det, att Bromma flygfält ävenledes kräver förbättringar, vilka beräknas till 60 miljoner kronor, utgifter som dock icke alla medtagits denna gång.

Kunna nu alla dessa kostnader anses försvarliga med hänsyn tagen till föreliggande förhållanden? En närmare undersökning av saken pekar oförtydligt i den riktningen, att man måste svara nej på den frågan. Det förhåller sig

nämligen så, att antigen man tänker sig förbindelsen mellan huvudstaden och Halmsjön uppehållen med bil eller buss, blir körtiden i runt tal en timme, något mindre för bilen, något mera för bussen, såvida man inte skall företaga en fartökning på trafiksäkerhetens bekostnad. Vid dåliga vägförhållanden — snö, halka eller dimma — kan körtiden komma att avsevärt överstiga en timme. En flygning från fälten vid Åhus till Bromma flygfält tar ungefär halvannan timme, beroende på flygförhållandena. Fälten vid Åhus ligga alltså för närvarande endast en halv timmes längre restid från Stockholm än Halmsjön gör. Men som allting talar för att även trafikflyget kommer att använda sig av högre hastigheter, allt eftersom nya framsteg göras och säkerheten ökas, kan man med sannolikhet utgå ifrån att om endast ett fåtal år kommer det inte att taga stort längre tid att flyga sträckan Åhus—Stockholm än det tar att fara landsvägen Halmsjön—Stockholm med bil eller buss.

Inför dessa framtidsutsikter är det väl inte så underligt om man frågar sig, om det verkligen är motiverat att för dessa minuters skull lägga ned så mycket arbete och så stora kostnader vid Halmsjön, som det här är frågan om, när det på annat ställe i landet finnes fält, vilka äro som skapta för ett storflygfält, och detta utan att ens utreda dessa fälts eventuella lämplighet.

Men inte nog härmed. Var och en vet, att landets vägnät är i det allra största behov av både förbättringar och nybyggnader. Vägar behöva rätas, vägar behöva nybyggas, broar behöva byggas om eller nybyggas för att den tyngre biltrafiken skall kunna gå fram över dem. Nog måtte väl vem som helst, som närmare funderar över den här saken, ändå kunna medge, att det är bättre att använda dessa 30 miljoner kronor till detta än att använda dem till att lägga vägar på den förhållandevis korta sträckan mellan Halmsjön och Stockholm?

Och ändå är inte detta de enda skälen för storflygfältets förläggande till Åhus. Vem som helst, som följt flygets utveckling under de få decennier det funnits till, har inte kunnat undgå att imponeras av snabbheten i denna utveckling. Det är inte mera än 43 år sedan den första flygningen enligt principen »tyngre än luften» utfördes av amerikanaren Orville Wright. Och i dag! Var står vi i dag? Svaret på den frågan känna alla. Men var stå vi om ytterligare 43 år, var stå vi om 100 år, var stå vi om 200 år?

Det kan synas onödigt att vi som leva nu bekymra oss om det, men det är det inte. Järnvägarnas framtid syntes också tveksam. De bereda sig dock att fira sitt hundraårsjubileum i vårt land inom kort. De ha väl hävdats i konkurrensen. Alla veta vi emellertid att man i många stycken skulle önskat sig deras sträckning annorlunda. Då vi, som nu leva, skola träffa ett så viktigt avgörande som detta för flygets vidkommande, är det vår oavvisliga plikt att träffa detta avgörande med tanke på flygets utveckling långt in i framtiden. Om den utvecklingen veta vi med säkerhet endast det, att flyget kommer att behöva ökat markutrymme och ökat utrymme i luften över flygplatserna. Det betyder

att vi skola se till, att det storflygfält för nationell och internationell flygtrafik, som vi skola anlägga, skall ha möjlighet att växa ut och växa ut till rimliga kostnader. Förutsättningarna härför finnas icke ens tillnärmelsevis i samma grad vid Halmsjön som vid Åhus, och därför bör man inte minst med tanke på framtiden förlägga storflygfältet på en plats, där det inte bara som vid Halmsjön blir utrymme för fyra banor utan plats för tio, ja, kanske femtio banor, om man vill använda sig av utrymmena på båda sidor om Helge å, och ändå få nödig längd på dem alla.

Det måste också betraktas som misshushållning med arbetskraft i dessa tider, då det råder sådan brist på denna, att använda densamma för bortschaktandet av över 4 miljoner kbm jord, då det finnes fält — som i fråga om tidsavstånd äro nära nog lika närbelägna huvudstaden som Halmsjön — där man knappast behöver schakta någonting alls och i vilkas närhet det finnes gott om sten för bananläggning, om sådan sten erfordras. Då därjämte avrinningen är den bästa, liksom genomsläppet, så är detta ytterligare omständigheter, som tala för att man icke bör besluta om det föreliggande förslaget, innan man undersökt detta andra alternativ.

Påpekas bör också, att det är skattemedel som skola användas och att flygets förräntningsmöjligheter än så länge äro synnerligen diskutabla.

Den flygplatsekonomiutredning som sakkunniga företagit ger ju inte heller alltför mycket hopp i den riktningen, då de räkna med en allmän höjning av avgifterna för att kunna täcka de med flygtrafiken förenade kostnaderna. Under dylika förhållanden bör det stå klart, att all den sparsamhet som kan iakttagas beträffande flygplatsernas anläggande bör iakttagas. Detta sker otvivelaktigt om man förlägger storflygfältet till Åhus, där anläggningskostnaderna bli billigare men dessutom den förmånen vinnes, att man kan ordna den lokala trafiken förmånligare därifrån än från Halmsjön och att man därför kan räkna med mindre flygplatser i både Malmö och Göteborg än man nu tycks göra.

Med hänvisning till dessa och för övrigt åtskilliga andra skäl vill undertecknad därför föreslå,

att riksdagen måtte

- 1) besluta att avslå föreliggande proposition nr 379 samt
- 2) besluta att hos regeringen hemställa om ny utredning för storflygfältets eventuella förläggande till fälten vid Åhus.

Stockholm den 27 november 1946.

N. Elowsson.