

## Nr 307.

Ankom till riksdagens kansli den 13 december 1946 kl. 6 em.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående byggande av en storflygplats m. m. jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 379 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 15 november 1946, föreslagit riksdagen att dels besluta, att en storflygplats skall anläggas vid Halmsjön, dels ock å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1946/47 såsom kapitalinvestering i luftfartsfonden anvisa följande investeringsanslag, nämligen till Mark till landningsfält för flygplan 3 000 000 kronor, till Belysningsanläggningar för luftfartsleder 100 000 kronor, till Radiofyrrar för luftfarten 200 000 kronor samt till Byggande och förbättring av flygplatser 9 500 000 kronor.

### Propositionen.

1944 års flygplatsutredning, som tillkallats för att inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning rörande behovet av civila flygplatser och därmed sammanhängande förhållanden, har i skrivelser den 25 november 1944 och den 10 mars 1945 framlagt förslag om byggande av en s. k. storflygplats. Vidare har utredningen i skrivelse den 24 september 1945 framlagt utredning angående en eventuell begränsning av den av utredningen föreslagna första utbyggnadsetappen för en dylik flygplats.

I flygplatsutredningens förstnämnda båda skrivelser föreslogs att storflygplatsen skulle förläggas till Grillby, beläget vid Västeråsbanan på ett avstånd från Stockholm av 77 km, respektive till Väsby, beläget vid Uppsala-banan, 31 km från Stockholm.

I såväl sitt första som sitt andra förslag till byggande av en storflygplats framhöll utredningen, att med hänsyn till de utomordentligt höga hjultryck, som flygfältets banor måste konstrueras för, tveksamhet rådde om möjligheterna att bemästra grundförhållandena. Marken på såväl Väsby som Grillby utgjordes nämligen av en förhållandevis tunn torrskorpa på djupa lager av lös lera. Förslagets genomförande förutsatte därför att markundersökningar, som påbörjats av statens väginstitut och statens geotekniska institut men som vid förslagets framläggande icke hunnit slutföras, gäve ett gynnsamt resultat. Sedermera utvisade dessa undersökningar, att ett utförande av

fältet vid Väsby eller Grillby med hänsyn till grundförhållandena skulle komma att bjuda på mycket stora svårigheter och risker samt att det måste anses äventyrligt att bygga ett flygfält vid dessa platser utan att dessförinnan prov företagits i mycket större omfattning än som dittills skett. Dessa prov kunde beräknas taga flera år i anspråk.

Jämsides med dessa av väginstitutet och geotekniska institutet bedrivna undersökningar pågick genom en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upprättad särskild avdelning för byggande av storflygplats utredning om möjligheterna att finna ett till storflygplats mera lämpligt markområde beläget på fast mark eller berg så nära Stockholm som möjligt. Efter verkställda markrekognosceringar ansågs ett 47 km (fågelvägen 38 km) norr om Stockholm, räknat från Gustaf Adolfs torg, beläget område vid Halmsjön böra närmare undersökas. Dessa undersökningar utvisade, att en storflygplats med tillräckliga dimensioner och med erforderlig bärförmåga hos undergrunden kunde erhållas därstädes.

I skrivelse den 24 januari 1946 har flygplatsutredningen förordat, att storflygplatsen förläggas till Halmsjön. Luftfartsstyrelsen har den 31 i samma månad framlagt resultatet av förenämnda undersökning och därvid givit uttryck åt samma mening.

Den 12 augusti 1946 har flygplatsutredningen slutligen avgivit betänkande med förslag rörande utbyggnad av civila flygplatser m. m. (SOU 1946:58). Förslaget innehåller en fullständig plan för de flygplatsutbyggnader, som vårt land anses vara i behov av under den tid som nu kan överblickas.

**Flygplatsutredningens allmänna synpunkter på frågan om byggande av en storflygplats m. m.** I sin skrivelse den 25 november 1944 framlade *flygplatsutredningen* vissa uppgifter angående de tekniska normer, som borde uppställas på en storflygplats. Med stöd av erfarenheter från dimensioneringen av amerikanska storflygplatser ansåg sig utredningen sedermera i sitt utlåtande den 10 mars 1945 angående anläggning av storflygplats kunna göra det uttalandet, att man åtminstone för tid, som kunde överblickas, icke borde ha anledning räkna med större banlängder än omkring 3 100 m för huvudbanan och 2 500 m för bibanorna. Bredden på stråk ansågs kunna minskas från 400 m till 300 m och bredden på banor från 80 m till 60 m. I en första utbyggnad borde huvudbanan givas en längd av 2 500 m och bibanorna en längd av omkring 2 000 m.

Vidare har flygplatsutredningen i sitt slututlåtande framlagt vissa allmänna synpunkter på frågan, hur luftfarten här i landet kan komma att gestalta sig i framtiden, och om de betingelser, under vilka internationell luftfart kan antagas komma att utveckla sig. Härutinnan får utskottet hänvisa till propositionen (s. 7—9).

**Utbyggnad av Bromma flygplats.** 1944 års flygplatsutredning har i sin skrivelse den 24 september 1945 till en början meddelat vissa uppgifter rörande Bromma flygplats. (s. 16).

Utredningen upplyser härefter, att Stockholms stads flyghamnsstyrelse upprättat ett den 23 mars 1945 dagtecknat förslag till generalplan för utbyggnad av Bromma flygplats. Enligt vad flyghamnsstyrelsen upplyst hade till grund för förslaget i första hand legat önskemålet att erhålla banor, som voro utförda i den standard att de voro användbara för tunga långdistansplan.

De anläggningsarbeten, som de lokala förhållandena och ekonomiska hänsyn medgivit, hade, meddelar utredningen, enligt förslaget fördelats på tre utbyggnadsskeden till en kostnad av sammanlagt 56 065 000 kronor.

I anslutning härtill framhåller utredningen, att det av flyghamnsstyrelsen framlagda generalplaneförslaget innebure en fullständig utbyggnad av Bromma flygplats och att flygplatsen efter en sådan utbyggnad icke erbjöde några ytterligare utvecklingsmöjligheter. Då emellertid Bromma flygplats efter ett genomförande av de av Stockholms stads flyghamnsstyrelse ifrågasatta arbetena varken skulle komma att uppfylla de flygtekniska krav, som ansåges böra uppställas på en storflygplats, eller — sett på längre sikt — ensam torde vara tillräcklig för att avveckla trafiken, ansåge sig utredningen icke kunna förorda, att så betydande kostnader nedlades på flygplatsen, som de ifrågavarande arbetena skulle medföra. Däremot funne utredningen det angeläget, att sådana arbeten på flygplatsen komme till stånd, att flygplatsen erhöle möjligheter att under trafiktekniskt betryggande förhållanden betjäna den trafik, för vilken den närmast vore avsedd.

Med utgångspunkt härifrån anser utredningen, att vissa i ett första utbyggnadsskede upptagna fältarbeten samt ändring av vissa byggnaders höjd m. m., kostnadsberäknade till sammanlagt 4 910 000 kronor, äro av den art och betydelse, att de under alla förhållanden böra utföras. Vidare förordar utredningen även, att ett väsentligt behov av utökade lokaler för säkerhetstjänsten, allmänhetens expediering, flygbolagen m. m. föreligger å flygplatsen. De av utredningen förordade arbetena ha kostnadsberäknats till sammanlagt 10 440 000 kronor.

Med hänsyn till den av utredningen förutsatta användningen av Bromma flygplats förmenar utredningen, att ytterligare arbeten av mera väsentlig omfattning på Bromma flygplats icke för närvarande äro erforderliga. Det syntes enligt utredningen välbetänkt, att sådana markreservat och byggnadsbestämmelser för trakten kring flygplatsen komme till stånd, som säkerställde densammas effektiva utnyttjande.

**Driftkostnadskalkyl för storflygplats.** I sin skrivelse den 10 mars 1945 framlade *flygplatsutredningen* driftkostnadskalkyl för en storflygplats.

Då det ansågs angeläget att erhålla en uppfattning om föreliggande möjligheter att genom en lämplig anpassning av flygplatsavgifterna helt eller delvis förränta kostnaderna för anläggning av en storflygplats, har *luftfartsstyrelsen* under hand anmodats att till kommunikationsdepartementet inkomma med utredning i ämnet.

Luftfartsstyrelsens utredning innefattade två alternativa driftskalkyler för

flygplatserna. I det första alternativet förutsattes, att inkomsterna från flygplatserna skulle täcka, förutom löpande utgifter och avsättning till värdepapperskonto, utgifter för full förräntning av hela det för flygplatserna nyinvesterade kapitalet av 98,7 miljoner kronor. Det andra alternativet krävde förräntning endast av halva anläggningskapitalet. För att i första alternativet erhålla täckning för de till sammanlagt 6 889 000 kronor beräknade årliga utgifterna skulle erfordras avsevärda ökning av nu utgående flygplatsavgifter. Sålunda skulle enligt styrelsens beräkningar en höjning behövas av landningsavgifterna med omkring 700 procent, av belysningsavgifterna med 33 procent samt av hangar- och förankringsavgifterna med 230 procent, varjämte räknats med avsevärt ökade hyres- och arrendeinkomster från flygbolag, bensindistributörer m. fl. Andra alternativet hade begränsat höjningen av landningsavgifterna till något över 400 procent.

Härefter ha med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande särskilt tillkallade sakkunniga verkställt granskning av de driftskalkyler för Bromma flygplats och planerad ny flygplats för Stockholm, vilka framlagts av luftfartsstyrelsen.

Med skrivelse den 30 september 1946 ha de sakkunniga, som antagit namnet *flygplatsekonomisakkunniga*, framlagt resultatet av sin granskning. De sakkunnigas utredning har såsom bihang fogats till propositionen. Beträffande utredningen inhämtas av propositionen följande.

De sakkunniga ha utfört detaljerade driftskalkyler för Bromma flygplats och den planerade storflygplatsen vid Halmsjön, men då enligt de sakkunnigas uppfattning landets hela markorganisation måste ses som en enhet och man därför icke kan bryta ut ett par flygplatser ur det stora sammanhanget, ha de sakkunniga också gjort vissa överslagsberäkningar för övriga flygplatser, varvid flygplatsutredningens förslag till utbyggnad av dessa fått tjäna som utgångspunkt.

De sakkunniga ha i sina kalkyler utgått från att den civila luftfarten skall debiteras för samtliga de kostnader som det allmänna ikläder sig för markorganisationen. Detta innebär, att bland kostnaderna inräknats ej endast driftsutgifterna vid de enskilda flygplatserna utan även kostnaderna för säkerhetstjänsten, d. v. s. trafikledning, radiotjänst och väderlekstjänst, de centrala kostnaderna inom luftfartsstyrelsen samt ränta och avskrivningar på samtliga anläggningar. En dylik kalkylmetod har enligt de sakkunniga den fördelen, att man undviker dolda subventioner och att man kan konstatera storleksordningen av det stöd, som det allmänna eventuellt kan behöva lämna luftfarten. De äldre men allttjämt i bruk varande anläggningar, som bekostats av stat eller kommun, ha i regel omedelbart avskrivits. Hänsyn härtill har icke tagits i kalkylerna, men de sakkunniga ifrågasätta, huruvida man icke, när det gäller fastställandet av taxorna, skulle kunna göra avdrag från kostnaderna med ett belopp, som motsvarar ränta och avskrivningar å dessa äldre anläggningar. Det funnes knappast anledning kräva, att luftfarten, innan dess ställning vore fastare grundad, skulle återbära detta bidrag genom högre flygplatsavgifter. De sakkunniga erinrade i detta sammanhang om det stöd, som lämnats av det allmänna till de äldre kommunikationsmedlen. Gjorde man i enlighet härmed ett avdrag på 3 miljoner kronor från de kalkylmässigt beräknade kostnaderna, komme man, sedan avdrag även gjorts för vissa intäkter på flygplatser, till ett återstående kostnadsbelopp av 16,9 miljoner

kronor. För att bedöma huruvida trafiken överhuvud taget kan bära en dylik belastning ha de sakkunniga inskaffat uppgifter om de trafikinkomster, som svenska och utländska bolag kunna beräknas under år 1951 erhålla på trafik, som berör svenska flygplatser. Dessa inkomster uppskattas till 112,3 miljoner kronor, varför 15 % av dessa skulle behöva uttagas för att full täckning av flygplatskostnaderna skulle erhållas. En belastning av denna storleksordning förefaller de sakkunniga möjlig för trafiken att bära. Till stöd för denna sin uppfattning erinra de sakkunniga om de reduktioner av biljettpriser och fraktsatser, som man allmänt räknade med. De faktorer, som påverkade trafikbolagens räntabilitet i gynnsam riktning, medförde också ökade kostnader för flygplatsorganisationen. Man kunde bland annat nämna användningen av mycket stora flygplan; en förbättrad radio- och väderlektjänst, som medförde stora kostnader för flygplatserna, ökade därjämte flygtrafikens regelbundenhet, vilket förbättrade trafikbolagens räntabilitet.

Skulle väsentligt höjda flygplatsavgifter icke kunna uttagas utan att sänkningen av biljettpriserna bleve mindre än man räknat med, torde detta enligt de sakkunniga knappast komma att påverka flygets konkurrenskraft på grund av den ekonomiska fördel, som tidsvinsten innebure. De sakkunniga understryka, att det icke finns någon kostnads-ekonomisk anledning att ställa flygplatskostnaderna i efterhand, när det gäller att använda inkomsterna av luftfarten till täckande av dess kostnader.

Då man på många håll i utlandet knappast ännu torde vara benägen att frångå systemet med statlig subventionering av flygplatserna, kunde det emellertid hända, framhålla de sakkunniga, att Sverige icke ensamt kunde höja sina flygplatsavgifter till full kostnadstäckning, utan att subventioner alltjämt komme att bli nödvändiga i viss utsträckning. De sakkunniga anse emellertid, att subventionsfrågan förr eller senare måste tagas upp till omprövning även i andra länder på grund av de starkt stigande markkostnaderna, vilka framtvingade allt större subventioner från det allmänna, och att det därför icke behövde anses osannolikt, att full kostnadstäckning så småningom skulle kunna erhållas.

Om subventioner sålunda skulle bli nödvändiga, vore det, uttala de sakkunniga, av ett allmän-ekonomiskt och statsfinansiellt intresse att konstatera vilka grenar av flygtrafiken, som vore beroende av statens stöd. De sakkunniga hade därför för olika typer av flygplatser beräknat markkostnadernas andel av trafikinkomsterna. Det hade därvid visat sig, att stora olikheter föreläge beroende på arten av den trafik, som berörde flygplatsen i fråga. För Halmsjön, som uteslutande komme att tjäna långdistanstrafiken, utgjorde kostnaderna 7 % av trafikinkomsterna. För Bromma, som hade en betydande andel av inhemsk trafik, vore motsvarande procentsiffra 17 och för flygplatser med enbart inhemsk trafik 39. Det framginge av dessa siffror, att de större flygplatserna utan gensägelse vore mycket mera ekonomiska än de mindre. Den viktigaste orsaken härtill vore, att trafikinkomsten per landning vore väsentligt mycket större för långdistanstrafiken än för närtrafiken och att kostnaderna för markorganisationen vid flygning på korta sträckor därför utgjorde en större andel av de totala kostnaderna än vid flygning på längre distanser. Om det bleve nödvändigt för staten att allt framgent med hänsyn till förhållandena i andra länder subventionera markorganisationen, berodde sålunda på de höga markkostnaderna för den inhemska trafiken. Genom att storflygplatsen vid Halmsjön kunde väntas tillföra landet så betydande trafikinkomster, betydde tillkomsten av denna flygplats en förbättring av räntabiliteten för hela flygplatsorganisationen. De sakkunniga framhålla emellertid, att denna organisation måste betraktas som en helhet. Bromma skulle sålunda tjänstgöra som komplementfält till

Halmsjön, och för att Bromma vidare skulle kunna betjäna en så betydande inhemsk trafik, som förutsåges, måste det finnas mindre flygplatser på olika håll i landet som mottagare av trafiken. De större flygplatserna måste därför bära en del av kostnaderna för de mindre. Här föreläge ett starkt motiv för att samtliga flygplatser, som vore avsedda för kommersiell trafik, drevs i statlig regi.

De sakkunniga ha icke satt som sin uppgift att framlägga förslag rörande formerna för uttagande av flygplatsavgifterna, ej heller beträffande den takt, i vilken avgifterna böra höjas för att full kostnadstäckning skall uppnås. Detta är enligt de sakkunniga en uppgift, som tillkommer luftfartsstyrelsen, varvid bland annat den internationella situationen vid ifrågavarande tidpunkt måste beaktas.

De sakkunniga ha dock framlagt vissa synpunkter på taxepolitiken. Sålunda uttala de sig emot, att rabatter i subventionssyfte lämnas vissa grenar av flyget. Om rabatter skulle förekomma, borde dessa vara affärsmässigt motiverade. Vidare ha de sakkunniga förordat ett system för uttagande av flygplatsavgifter — vilka för närvarande utgå i form av viss avgift per landning — innebärande en kombination av landningsavgifter av nuvarande typ med startavgifter, vilka uttagas som viss procent av trafikbolags eller andra trafikanters inkomst på avgående trafik.

**Halmsjöförslaget.** I sitt förenämnda utlåtande den 31 januari 1946, varmed *luftfartsstyrelsen* överlämnade förslaget om byggande av en storflygplats vid Halmsjön, har styrelsen till en början gjort vissa allmänna uttalanden rörande luftfarten och dess väntade utveckling, om behovet av en storflygplats och om dennas lämpligaste förläggning (s. 9—12). Härefter har styrelsen lämnat en närmare redogörelse för Halmsjöförslaget. Härom framhåller departementschefen bland annat följande (s. 12—15).

De markområden vid Halmsjön, vilka föreslagits som förläggningsplats för storflygfältet, äro såsom förut nämnts belägna omkring 47 km norr om Stockholm. Avståndet från närmaste järnvägsstation, Märsta, utgör 9 km. Platsen ligger icke i sådan närhet av andra flygplatser, att några olägenheter därav uppkomma ur flygsäkerhetssynpunkt. Ur inflygningssynpunkt är platsen fördelaktig, enär den ligger på en höjdplatå, omkring vilken höjder av betydelse icke finnas. Platsen erbjuder möjligheter att utvinna banlängder i vissa riktningar av över 3 000 m. Grunden vid Halmsjön är i stort sett synnerlig fast och består dels av berg och dels av grusås. Endast å ett par mindre partier förekommer lera, dock delvis av annan och bättre beskaffenhet än vid Väsby och Grillby och i regel till mindre djup. De markområden, som skulle behöva förvärfvas för flygplatsen, ha beräknats till omkring 2 000 hektar. För flygplatsens anordnande behöva jämförelsevis små arealer åkerjord tagas i anspråk, medan däremot skogsmark i stor utsträckning skulle utnyttjas. Skogen är delvis av dålig beskaffenhet men delvis mycket god. Till följd av grundens goda beskaffenhet föreligga stora möjligheter att framdeles vid behov förstärka banorna så att de kunna mottaga högre hjultryck än dem, med vilka man för närvarande räknar. I tre riktningar kan, därest framdeles behov därav uppkommer, flygplatsen förses med parallellbanor. Dimfrekvensen har bedömts gynnsammare vid Halmsjön än vid något annat av de projekt som ifrågasatts.

I fråga om flygfältets närmare utformning hänvisar luftfartsstyrelsen till kartor och ritningar, som finnas fogade vid styrelsens skrivelse i ämnet. Två kartor, därav en översiktskarta, utvisande den föreslagna flygplatsens belä-

genhet torde få införas i dagens statsrådsprotokoll. Av handlingarna framgår, att flygfältet skulle utbyggas med fyra banor. I en första utbyggnads-etapp skulle huvudstråket erhålla en längd av 2 150 m och en bredd av 300 m. Den permanentbelagda delen skulle få en bredd av 75 m. För bibanorna skulle stråkets längd uppgå till 1 800 m och bredden till 210 m. Den permanentbelagda bredden avses bliva 60 m. Andra utbyggnadsetappen skulle gälla en förlängning av huvudbanan till 2 550 m och av bibanorna till 2 150 m. Enligt av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda beräkningar uppgå anläggningskostnaderna för första etappen till 78 700 000 kronor och för andra etappen till ytterligare 8 000 000 kronor. Byggnadstiden är beräknad till omkring fem år.

Luftfartsstyrelsen uttalar, att styrelsen vid sitt förordande av förslaget om anläggande av storflygplats vid Halmsjön tagit särskild hänsyn till de goda möjligheterna att bemästra de byggnadstekniska problemen samt till flygsäkerhetskraven, byggnads- och underhållskostnaderna, utbyggnadstiden och möjligheterna att framdeles kunna förstärka banorna så att de kunna mottaga högre tryck än dem för vilka de nu beräknats. Vidare hade styrelsen fäst stort avseende vid ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjort uttalande, att en delvis ny riksväg mellan Stockholm och Uppsala med anslutning till Halmsjön utreddes av styrelsen. Luftfartsstyrelsen hade utgått från, att vägsträckan mellan Halmsjön och Stockholm skulle kunna vara i huvudsak färdigställd samtidigt med flygplatsen.

Vid luftfartsstyrelsens skrivelse finnas fogade yttranden av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens geotekniska institut, aktiebolaget Aerotransport och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag. Samtliga yttranden innebära ett bestämt tillstyrkande av att storflygfältet utbygges vid Halmsjön. Luftfartsstyrelsen har vidare meddelat, att cheferna för försvarsstaben och flygvapnet under hand för sin del förklarar, att de ur de synpunkter, som de hade att företräda, icke hade anledning ifrågasätta lämpligheten av valet av Halmsjön.

**Storflygfältsfrågans behandling vid 1946 års riksdag.** I de likalydande motionerna I: 123 och II: 232 hemställdes, 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.

Vidare hemställdes i de likalydande motionerna I: 124 och II: 231, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t snarast ville för riksdagen framlägga förslag om anläggande av en storflygplats.

I skrivelse nr 452 har riksdagen i anledning av dessa motioner anförts bland annat följande.

En utveckling mot användandet inom den interkontinentala lufttrafiken av tyngre plan med stor lastkapacitet synes vara förestående. Därest icke Sverige utbygger sin flygplatsorganisation så att densamma ger möjlighet att mottaga dylika plan, lär en isolering i kommunikationshänseende vara ofrånkomlig. Detta synes riksdagen vara så mycket mer betänkligt som geografiska förutsättningar torde föreligga för att Sverige skall kunna ifrågakomma såsom en knutpunkt eller åtminstone en genomfartsstation för den interkontinentala lufttrafiken. En viss strävan torde hava förmärkts från andra nordeuropeiska länders sida att söka skapa förutsättningar för att draga till sig denna trafik. Ett uppskjutande av ställningstagandet till frågan om en flygplats av interkontinentala mått synes riksdagen för vårt land innebära vittgående och måhända oreparabla konsekvenser. Riksdagen delar mo-

tionärernas uppfattning att ifrågakvarande spörsmål snarast möjligt bör bli föremål för statsmakternas prövning.

Riksdagen anser att ett eventuellt storflygfält bör förläggas till Stockholms närhet. En storflygplats i Stockholms närhet torde, såsom förut antytts, i viss mån reducera behoven av kompletterande utbyggnader av Bromma flygplats. Tillkomsten av storflygplatsen löser emellertid icke problemen vid Bulltofta och Torslanda. Inom flygplatsutredningen pågå för närvarande undersökningar rörande erforderliga åtgärder för att tillskapa tillfredsställande flygplatser för södra och västra Sverige. Det torde vara att förvänta, att krav komma att resas på avsevärda investeringar i syfte att ordna dessa landsändars inhemska och kontinentala flygförbindelser. Det är uppenbart, att, när det gäller att fatta ståndpunkt till frågan om utbyggnad av en storflygplats, dessa spörsmål icke kunna lämnas åsido. De statsfinansiella och trafikekonomiska förutsättningarna för byggandet av en storflygplats böra sålunda enligt riksdagens mening icke bedömas med bortseende från kostnaderna för ett ändamålsenligt ordnande av övriga större flygplatser. För närvarande tillgängligt material synes icke giva möjlighet att överblicka det föreliggande problemet från denna utgångspunkt.

Enligt vad riksdagen inhämtat har chefen för kommunikationsdepartementet med stöd av Kungl. Maj:ts den 17 maj 1946 givna bemyndigande tillkallat särskilda sakkunniga för att inom departementet verkställa granskning av vissa driftskalkyler för Bromma flygplats och planerad flygplats för Stockholm, som framlagts av luftfartsstyrelsen.

Enligt riksdagens mening skulle det vara värdefullt om resultatet av berörda utredning möjliggjorde en överblick över de trafikekonomiska förutsättningarna för ifrågasatt utbyggnad även av övriga flygplatser.

Chefen för kommunikationsdepartementet har vid anmälan av frågan om tillkallandet av granskningsmännen framhållit såsom önskvärt, att det uppdraget omfattande granskningsarbetet bedrivs med sådan skyndsamhet, att eventuellt förslag om storflygplatsens anläggande kan i god tid nästkommande höst föreläggas riksdagen.

Riksdagen avslutade sin skrivelse med att uttala, att riksdagen delade departementschefens uppfattning om önskvärddheten av en snabb utredning och i anslutning härtill ville giva uttryck åt sin uppfattning, att statsmakterna snarast möjligt syntes böra taga ställning till frågan om utbyggnaden av ett storflygfält. Därvid borde givetvis även hänsyn tagas till det statsfinansiella läget samt tillgången på arbetskraft och materiel.

**Utbyggnad av vårt lands flygplatser enligt flygplatsutredningens förslag.** Då såsom riksdagen i sin förenämnda skrivelse uttalat de statsfinansiella och trafikekonomiska förutsättningarna för byggande av en storflygplats icke böra bedömas med bortseende från kostnaderna för ett ändamålsenligt ordnande av övriga större flygplatser i vårt land, har i propositionen ansetts böra lämnas vissa uppgifter rörande de av flygplatsutredningen i dess slutbetänkande framlagda förslagen.

Vid utarbetandet av planen för utbyggnaden av vårt lands flygplatser har det för *flygplatsutredningen* framstått som angeläget att i planen angiva icke blott föreliggande behov av flygplatser utan även angelägenhetsgraden av de olika arbetena sinsemellan, bedömda med utgångspunkt från den allmänna samfärdseln.



I angelägenhetshänseende har i främsta rummet satts behovet av en komplementflygplats till Bromma flygplats. Bromma vore nämligen på längre sikt icke tillräcklig för att ensam tillgodose den huvudstaden berörande europeiska och inhemska trafiken. Denna nya flygplats, som föreslagits skola förläggas till Halmsjön, borde utbyggas som storflygplats för i första hand den interkontinentala lufttrafiken. Utbyggnadskostnaderna ha beräknats till 78 700 000 kronor. Såsom därefter angeläget har ansetts arbeten för tillgodoseende av den långgående europeiska lufttrafikens behov. I detta hänseende föreslår utredningen dels utvidgning och förbättring av Bromma och Torslanda flygplatser för en kostnad av 10 440 000 kronor respektive 47 000 000 kronor, dels ock anläggande av en ny flygplats i Skåne vid Trolleberg, omkring 14 km nordost om Malmö, vilken flygplats kostnadsberäknats till 31 000 000 kronor.

I angelägenhetsgrad efter dessa arbeten har utredningen förordat sådana arbeten som erfordras för att en såsom önskvärd och lämplig avsedd inrikes trafik på ett tillfredsställande sätt skall kunna upprätthållas. Kostnaderna för de anläggnings- och kompletteringsarbeten, som enligt utredningen erfordras med avseende å här berörda flygplatser för inrikestrafiken och för vilka medel icke finnas tillgängliga, har utredningen beräknat till sammanlagt 24 545 000 kronor, däri icke inräknade några kostnader för Visby flygplats.

Samtliga här berörda arbeten, vilka alltså sluta med en sammanlagd kostnadssumma av 191 685 000 kronor, anser utredningen i allt väsentligt vara av sådan angelägenhetsgrad, att de böra påbörjas snarast möjligt och utföras utan uppskov.

**Luftfartsstyrelsens anslagsäskanden i vad avser storflygplats och Bromma flygplats.** I skrivelse den 7 oktober 1946 har *luftfartsstyrelsen* framlagt förslag om anvisande av medel för påbörjande av arbeten å ett storflygfält samt för kompletteringsarbeten å Bromma flygplats (s. 30—33).

De för närvarande mest angelägna arbetena å Bromma flygplats har luftfartsstyrelsen angivit i följande sammanställning.

A r b e t e	Föreslås till utförande budgetåret	
	1946/47 Kronor	1947/48 Kronor
Sänkning av Tönsethska huset . . . . .	200 000	400 000
Förbindelsebana 13—31 jämte ytbehandling stråk 13. . . . .	1 000 000	600 000
Breddning av stråk 31, del 1 . . . . .	1 000 000	600 000
Hangarplattform . . . . .	500 000	500 000
Förstärkning av bana 13—31 jämte del av hangarplattform . . . . .	1 000 000	2 000 000
Diverse byggnader . . . . .	300 000	200 000
Förbättring av alla hårdgjorda ytor utöver normalt underhåll . . . . .	300 000	300 000
Belysning . . . . .	100 000	100 000
Radio . . . . .	200 000	200 000
	<u>4 600 000</u>	<u>4 900 000</u>

Härtill kommer, erinrar styrelsen, i samband med flygplatsens upplåtelse till staten avtalad ersättning till Stockholms stad, 200 000 kronor.

Luftfartsstyrelsen, som beträffande medelsäskandena för nästa budgetår säger sig ämna återkomma i särskild skrivelse, beräknar i förevarande sammanhang för innevarande budgetår följande medelsbehov, nämligen

för storflygplats vid Halmsjön medel för inköp av mark, 3 000 000 kronor, samt för påbörjande av fältarbetena, 6 000 000 kronor;

för Stockholm—Bromma flygplats medel för fältarbeten m. m. 4 300 000 kronor, för belysning 100 000 kronor, för radioanläggningar 200 000 kronor samt för erläggande av viss ersättning till Stockholms stad 200 000 kronor.

**Departementschefens uttalande**, vilket utskottet i sitt yttrande delvis re-fererar, återfinnes i propositionen å s. 33—51.

### Motioner.

I samband med Kungl. Maj:ts förevarande förslag har utskottet till be-handling förehåft

*dels* en inom första kammaren av herr *Elowsson* väckt motion (I: 392), vari hemställts, att riksdagen måtte avslå propositionen nr 379 samt besluta att hos regeringen hemställa om ny utredning för storflygfältets eventuella förläggande till fälten vid Åhus,

*dels ock* en inom andra kammaren av herr *Johansson* i Torp väckt motion (II: 593), vari hemställts, att riksdagen måtte besluta avslå propositionen nr 379 i vad den avser anläggande av en storflygplats vid Halmsjön och anvi-sande av medel till dess påbörjande.

Beträffande de skäl, som anförts till stöd för nämnda förslag, får utskottet hänvisa till motionerna.

### Utskottet.

Innevarande års riksdag uttalade i sin skrivelse nr 452 i anledning av väckta motioner angående framläggande för riksdagen av förslag till anläg-gande av en storflygplats invid Stockholm m. m. att ett uppskjutande av ett ställningstagande till frågan om en flygplats av interkontinentala mått syntes för vårt land komma att innebära vittgående och måhända oreparabla kon-sekvenser. Riksdagen ansåg därför, att ifrågavarande spörsmål borde snarast möjligt bli föremål för statsmakternas prövning.

Kungl. Maj:t har nu föreslagit, att principbeslut skall fattas om byggande av en storflygplats invid Stockholm och äskat för utbyggnadens påbörjande erforderliga medel. Utskottet vill uttala sin tillfredsställelse över att riksdagen redan innevarande år beretts tillfälle taga ställning i denna betydelsefulla fråga.

Redan i sin förenämnda skrivelse gav riksdagen uttryck åt sin uppfattning att konstaterad eller väntad utveckling i fråga om användandet av större flygplantyper syntes medföra att vårt land komme att bliva urståndsatt att i full utsträckning upprätthålla sina internationella flygförbindelser. Den av departementschefen i förevarande proposition lämnade redogörelsen rörande den internationella utvecklingen i fråga om flygplantyperna har bestyrkt riktigheten av denna uppfattning. Av redogörelsen framgår sålunda, att Bulltofta och Torslanda flygplatser för närvarande icke kunna på ett tillfredsställande sätt mottaga trafik av flygplan med större startvikt än omkring 12 ton och att Bromma flygplats icke utan allvarliga vådor för banorna kan begagnas för plan med högre startvikt än omkring 33 ton. De svenska lufttrafikbolagen (ABA och SILA) ha emellertid för att kunna hävda sig i den internationella konkurrensen ansett sig böra komplettera sin maskinpark med plan med startvikter upp mot omkring 60 ton. Det torde vara uppenbart att läget för närvarande är sådant, att mer eller mindre provisoriska åtgärder icke äro till fyllest för mottagande av den internationella flygtrafiken. Enligt utskottets mening torde det beslut, riksdagen nu går att fatta, i själva verket komma att innebära ett ställningstagande för eller emot tidsenliga förbindelser i luften mellan Sverige och utlandet. Det förtjänar i detta sammanhang framhållas, att riksdagen bemyndigat Kungl. Maj:t ratificera vissa överenskommelser berörande den internationella lufttrafiken. Enligt dessa förutsattes den internationella civilflygorganisationen kunna göra erinringar och hänvändelser till vårt lands regering i syfte att tillförsäkra den internationella flygtrafiken ur bland annat flygsäkerhetsintresset tillfredsställande flygplatser inom landet.

Såsom departementschefen framhållit intager Sverige för närvarande en framträdande plats bland de nationer som bedriva lufttrafik. Utskottet delar departementschefens uppfattning att en förutsättning för att vårt land i fortsättningen skall kunna såväl hävda sig i den allt hårdare konkurrensen som jämväl ytterligare utvidga och befästa sin ställning som luftfartsnation är att markorganisationen utbygges i erforderlig omfattning och att, om detta ej sker, starka skäl tala för att Sveriges nuvarande ställning som luftfartsnation kommer att helt förändras och helt eller delvis gå förlorad. En utveckling i denna riktning skulle enligt utskottets mening vara mycket beklaglig och bör, därest ett förhindrande ligger inom möjligheternas gräns, icke tillåtas.

Såsom tänkbara lösningar för avhjälpande av nuvarande brister med avseende å flygplatsorganisationen kan ifrågasättas antingen en komplettering av någon eller några av våra nuvarande större flygplatser eller anläggande av ett nytt större fält. Verkställda utredningar beträffande Bromma flygplats — vilken är den flygplats som närmast varit ifrågasatt för utvidgning för det åsyftade målet — ha givit vid handen att de erforderliga och möjliga kompletteringsarbetena måste bliva av sådan storleksordning — kostnaderna ha beräknats till inemot 60 miljoner kronor — att de icke äro ekonomiskt försvarbara och för övrigt icke tillräckliga för att åstadkomma en flygplats,

som fyller anspråken för den interkontinentala trafiken. Varken 1944 års flygplatsutredning eller luftfartsstyrelsen har ansett sig kunna förorda en lösning efter denna linje. Återstår då det andra alternativet, nämligen anläggandet av en ny flygplats av tillräckliga dimensioner.

En lösning enligt nybyggnadsalternativet förutsätter betydande investeringar från statens sida, enligt det nu föreliggande förslaget uppgående till inemot 90 miljoner kronor. Det är uppenbart att vid frågans behandling de rent statsekonomiska skälen måste tillmätas avgörande betydelse. Då riksdagen under årets vårsession hade att fatta ståndpunkt till de inledningsvis berörda motionerna förelåg icke material, ägnat att belysa den föreliggande frågan från denna utgångspunkt. Den granskning av driftskalkylerna för landets flygplatser, som därefter företagits inom kommunikationsdepartementet av de s. k. flygplatsekonomisakkunniga, möjliggör en viss överblick i detta hänseende. De sakkunniga ha med utgångspunkt från vissa beräkningar rörande trafikintensiteten år 1951 ansett en belastning av trafikinkomsterna så småningom bliva möjlig med belopp motsvarande markorganisationens nettokostnad efter anläggande av en storflygplats och komplettering av flygplatsnätet i övrigt. Därvid har räknats med amortering och förräntning av anläggningskapital med undantag för äldre, helt avskrivna anläggningar. Såsom departementschefen understrukt bygger emellertid beräkningen på en betydande höjning av trafikavgifterna, vilken måhända med hänsyn till internationella förhållanden kan genomföras först successivt. Även om sålunda de gjorde beräkningarna måste betraktas såsom i viss mån hypotetiska, torde det vara uppenbart, att flyget redan nu och framgent kan i betydligt större omfattning än hittills bidra till markorganisationens kostnader. Utskottet, som delar departementschefens uppfattning att flyget i princip bör betala alla med markorganisationen förenade kostnader, inberäknat kapitalkostnaderna, finner den förebragta utredningen ha väsentligen minskat de betänkligheter som ur statsfinansiell synpunkt tidigare kunnat hysas mot en investering av ifrågasatt storlek.

Ett anläggningsarbete av den storleksordning varom här är fråga kommer uppenbarligen att ställa stora krav på arbets- och materielmarknaden. I rådande situation måste därför även andra än rent statsfinansiella skäl tillmätas betydelse. Behovet av förevarande arbeten måste ses mot bakgrunden av andra investeringsobjekt. Icke minst torde under den närmaste framtiden stora anspråk komma att ställas på en utbyggnad och förbättring av det inre kommunikationsnätet. Utskottet har funnit det vara angeläget att från representanter för statens arbetsmarknadskommission erhålla ett uttalande rörande möjligheterna att utan eftersättande av arbeten av denna art genomföra storflygplatsens utbyggnad inom avsedd tid. Därvid har erfarits, att någon svårighet att uppbringa den för innevarande budgetår erforderliga arbetsstyrkan — högst 150 man — icke föreligger. Vad angår tiden efter den 1 juli 1947 är läget av naturliga skäl mera svårbedömt. Av representanternas uttalanden synes emellertid framgå, att möjligheter komma att föreligga att även efter nämnda tid bemästra situationen. På grundval av

sålunda erhållna uppgifter har utskottet funnit sig kunna räkna med att situationen på arbetsmarknaden, åtminstone för den närmaste tiden, icke behöver lägga hinder i vägen för flygfältsprojektets realiserande. Departementschefen har emellertid ansett frågan huruvida arbetskraft i förutsedd omfattning kan ställas till förfogande icke nu kunna slutligt besvaras och funnit spörsmålet härom böra senare i samband med sökande av arbetstillstånd göras till föremål för ingående utredning och överväganden. Även utskottet finner dylika överväganden, särskilt i fall av en eventuell förändring av situationen å arbetsmarknaden, vara på sin plats.

I likhet med departementschefen anser utskottet ett ställningstagande till frågan om utbyggandet av civilflygets markorganisation icke utan olägenheter kunna uppskjutas. Utskottet delar sålunda helt departementschefens uppfattning att man redan nu måste bestämma sig för att antingen med i huvudsak de resurser, som vårt land äger, inrätta sig för en förhållandevis begränsad flygtrafik inom riket och till närbelägna länder, eller ock med utnyttjande av vårt lands olika möjligheter söka befästa och ytterligare utvidga vårt deltagande i världsluftfarten. Utskottet finner sig för sin del, därvid hänsyn också tagits till resultatet av den nu verkställda ekonomiska utredningen, böra i princip ansluta sig till förslaget om markorganisationens utbyggnad i en för jämväl interkontinental trafik erforderlig omfattning.

Kungl. Maj:t har i förevarande proposition framlagt förslag endast i fråga om sådana åtgärder som avse att möjliggöra trafik med de tunga och långväga planen. I sådant hänseende har föreslagits anläggande av en storflygplats ävensom vissa kompletteringsarbeten å Bromma flygplats. Enligt utskottets mening skulle det hava varit av värde om mot bakgrunden av flygplatsekonomisakkunnigas beräkningar redan i detta sammanhang en översikt kunnat lämnas rörande de ekonomiska betingelserna för en fullständig utbyggnad av markorganisationen enligt flygplatsutredningens utbyggnadsplan.

Riksdagen har redan (förenämnda skrivelse nr 452) uttalat som sin uppfattning att en eventuell storflygplats bör förläggas till Stockholms närhet. Det nu framlagda förslaget avser anläggande av en storflygplats vid Halm-sjön omkring 47 km norr om Stockholm, räknat från Gustav Adolfs torg. I motionen I: 392 har yrkats avslag å propositionen med begäran om ny utredning för storflygfältets eventuella förläggande till södra delen av landet vid Åhus. Även om, såsom motionären framhållit, anläggningskostnaderna för en flygplats å sistnämnda plats torde bli billigare, kommer emellertid enligt sakkunskapen en flygplats med denna belägenhet icke att få en trafik som motsvarar nedlagda kapitalkostnader eller avsetts skola tillföras landet genom storflygplatsens tillkomst. Härtill kommer, att den samverkan mellan storflygplatsen och Bromma flygplats, som förutsatts och som är en betingelse för att de kompletterande åtgärderna vid Bromma skola kunna hållas inom rimliga gränser, icke kan ernås. Utskottet finner sålunda storflygplatsens förläggande till annan ort än Stockholm eller dess närhet icke kunna komma i fråga.

Spörsmålet om platsval i Stockholms närhet har såsom departementschefen framhållit varit föremål för långvariga och ingående överväganden. Sedan åtskilliga platser undersökts men såsom olämpliga måst förkastas, synes nu råda så gott som allmän enighet om att Halmsjön är den mest lämpliga platsen. Utskottet har vid besök å platsen informerats om de i och för sig relativt goda tekniska förutsättningarna därstädes för ett flygplatsbygge och att för flygverksamhetens bedrivande hinderlig bebyggelse ej finnes, vilket även talar för platsens lämplighet. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla angelägenheten av att frågan om byggnadsverksamheten omkring storflygplatsen redan från början ägnas vederbörlig uppmärksamhet i syfte att på lång sikt tillvarata flygets intressen av fri inflygning till fältet. Enligt vad utskottet vidare erfarit ha av hittills gjorda iakttagelser framgått, att trakten vid Halmsjön är relativt fri från dimbildning. Mot platsvalet talar givetvis det långa avståndet till Stockholm och nödvändigheten att nedlägga betydande belopp på ordnandet av kommunikationerna med huvudstaden. Enligt vad utskottet inhämtat ha emellertid såväl luftfartsstyrelsen som ledningen för ABA och SILA funnit kommunikationerna, därest ifrågasatt omläggning av Uppsalavägen kommer till stånd, bliva fullt godtagbara. Såsom departementschefen framhållit lärer för övrigt något godtagbart alternativ till Halmsjöförslaget icke kunna åstadkommas. Utskottet finner sig således berett tillstyrka, att storflygplatsen förläggas till Halmsjön.

Anläggningskostnaderna för Halmsjöförslaget beräknas uppgå till 78 700 000 kronor för en första och 8 000 000 kronor för en andra etapp. Departementschefen har emellertid — under framhållande av osäkerheten i kostnadsberäkningen och svårigheten att nu bedöma behovet av banlängder — ansett att kostnadsramen varken kan eller bör nu slutligt fixeras. Utskottet delar denna uppfattning.

Bland kostnaderna för flygplatsen ha inräknats medel, inemot 2 700 000 kronor, för vägarbeten inom flygfältet, omläggning av vissa lokala vägar och anläggande av väg från flygfältet till järnvägen Stockholm—Uppsala. Kostnaderna för den omläggning av huvudvägen Stockholm—Uppsala, som lärer bliva ofrånkomlig, har däremot icke medtagits i kostnadsberäkningen utan ha ansetts böra — då en omläggning förutsatts skola ske oavsett flygplatsens tillkomst — i vanlig ordning bestridas av vägmedel. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om de utomordentligt stora krav som inom överskådlig tid torde komma att från olika landsändar resas på allmänna vägarbeten. Tillkomsten av en storflygplats vid Halmsjön lärer komma att aktualisera ett beslut om Uppsalavägens ombyggnad och medföra att vägarbetena komma att bedrivas i forcerad takt. Enligt utskottets mening kan det icke anses tillfredsställande att till följd härav vägarbeten inom andra delar av landet skulle behöva med hänsyn till väganslagens begränsade storlek skjutas åt sidan. Skäl synas därför tala för att i sinom tid å riksstaten uppföra ett särskilt anslag för Uppsalavägens omläggning.

För innevarande budgetår har för markförvärv och flygfältsarbetenas påbörjande äskats anslag om tillhoppa 9 000 000 kronor. Utskottet tillstyrker anvisande härav.

Av vad utskottet ovan anfört framgår att utskottet avstyrker bifall till motionerna I: 392 och II: 593.

I förevarande proposition har Kungl. Maj:t jämväl föreslagit anvisande av medel för fortsatt utbyggnad av Bromma flygplats. Departementschefen har i anslutning härtill givit uttryck åt sin principiella uppfattning att, därest storflygplatsen beslutas, vid Bromma endast bör ifrågakomma sådana arbeten som erfordras för att den inrikes och den europeiska trafiken skall tillfredsställande kunna tillgodoses. Från denna utgångspunkt har departementschefen ansett ifrågakommande arbeten böra hållas inom den ram som angivits av flygplatsutredningen, omkring 10 400 000 kronor. Till följd härav har ett av luftfartsstyrelsen framlagt medelsäskande å 3 000 000 kronor icke nu upptagits. Kostnaderna för erforderliga kompletteringsarbeten å Bromma flygplats komma enligt departementschefen att uppgå till sammanlagt 11 640 000 kronor, därav 10 440 000 kronor för arbeten enligt flygplatsutredningens förslag, 600 000 kronor för vissa förbättringsarbeten samt likaledes 600 000 kronor för vissa belysnings- och radioanläggningar. Av dessa belopp böra enligt departementschefen tillhoppa (3 300 000 + 100 000 + 200 000 =) 3 600 000 kronor anvisas å tilläggsstat. Häremot har utskottet icke något att erinra.

Utskottet har i annat sammanhang denna dag tillstyrkt godkännande av det i förevarande proposition omnämnda avtalet mellan kronan och Stockholms stad. Därest riksdagen godkänner avtalet bör i förevarande sammanhang anvisas 200 000 kronor för gäldande av i avtalet stipulerad ersättning till staden.

Departementschefen har förordat, att ställning nu icke bör tagas till frågan om avskrivning av ifrågavarande investeringar i luftfartsfonden, utan att därmed bör anstå i avbidan på närmare erfarenheter rörande flygtrafikens utveckling och dess möjligheter att betala kapitalkostnaderna. Vad departementschefen sålunda förordat har icke givit utskottet anledning till erinran.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 392 och II: 593,

I. besluta, att en storflygplats skall anläggas vid Halm-sjön;

II. å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1946/47 såsom kapitalinvestering i luftfartsfonden anvisa följande investeringsanslag, nämligen till *Mark till landningsfält för flygplan* 3 000 000 kronor, till *Belysningsanläggningar för*

luftfartsleder 100 000 kronor, till *Radiofyrrar för luftfarten* 200 000 kronor samt till *Byggande och förbättring av flygplatser* 9 500 000 kronor.

Stockholm den 13 december 1946.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 306.

---

### Reservationer:

1) av herr *Rubbestad*, som ansett, att utskottet bort hemställa,

att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 392 och II: 593, avslå Kungl. Maj:ts förslag samt i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om ny utredning för storflygfältets eventuella förläggande till västra eller södra Sverige;

2) av herrar *Karl Andersson* och *Gustaf Karlsson*, vilka ansett, att utskottets uttalande bort hava följande lydelse:

»Innevarande års — — — (utskottet s. 19 första stycket) — — — statsmakternas prövning.

Kungl. Maj:t har nu föreslagit, att principbeslut skall fattas om byggande av en storflygplats invid Stockholm och äskat för utbyggnadens påbörjande erforderliga medel.

Utskottet finner det vara uppenbart, att mer eller mindre provisoriska åtgärder icke äro till fyllest för mottagande av den internationella flygtrafiken. Det förtjänar i detta sammanhang även framhållas att riksdagen bemyndigat Kungl. Maj:t ratificera vissa överenskommelser berörande den internationella lufttrafiken. Enligt dessa förutsattes den internationella civilflygorganisationen kunna göra erinringar och hänvändelser till vårt lands regering i syfte att tillförsäkra den internationella flygtrafiken ur bland annat flygsäkerhetsintresset tillfredsställande flygplatser inom landet.

Såsom departementschefen framhållit intager Sverige för närvarande en framträdande plats bland de nationer som bedriva lufttrafik. Utskottet delar departementschefens uppfattning att en förutsättning för att vårt land i fortsättningen skall kunna såväl hävda sig i den allt hårdare konkurrensen som jämväl ytterligare utvidga och befästa sin ställning som luftfartsnation är att



markorganisationen utbygges i erforderlig omfattning och att, om detta ej sker, starka skäl tala för att Sveriges nuvarande ställning som luftfartsnation kommer att förändras eller delvis gå förlorad.

Såsom tänkbara — — — (utskottet s. 20 rad 9 nedifrån till s. 21 rad 5 uppifrån) — — — tillräckliga dimensioner.

En lösning enligt nybyggnadsalternativet förutsätter betydande investeringar från statens sida, enligt det nu föreliggande förslaget uppgående till inemot 90 miljoner kronor. Det är uppenbart att vid frågans behandling de rent statsekonomiska skälen måste tillmätas avgörande betydelse. Då riksdagen under årets vårsession hade att fatta ståndpunkt till de inledningsvis berörda motionerna, förelåg icke material, ägnat att belysa den föreliggande frågan från denna utgångspunkt. Den granskning av driftskalkylerna för landets flygplatser, som därefter företagits inom kommunikationsdepartementet av de s. k. flygplatsekonomisakkunniga, möjliggör en viss överblick i detta hänseende. De sakkunniga hava med utgångspunkt från vissa beräkningar rörande trafikintensiteten år 1951 ansett en belastning av trafikinkomsterna bliva möjlig med belopp motsvarande markorganisationens nettokostnad efter anläggande av en storflygplats och komplettering av flygplatsnätet i övrigt. De sakkunniga ha därvid räknat med amortering och förräntning av anläggningsskapital med undantag för äldre, helt avskrivna anläggningar. Såsom departementschefen understrukit bygger emellertid beräkningen på en betydande höjning av trafikavgifterna, vilken måhända med hänsyn till internationella förhållanden kan genomföras först successivt. Även om sålunda de gjorda beräkningarna måste betraktas såsom i viss mån hypotetiska, torde det vara uppenbart, att flyget redan nu och framgent kan i betydligt större omfattning än hittills bidra till markorganisationens kostnader. Utskottet delar därför departementschefens uppfattning att flyget i princip bör betala alla med markorganisationen förenade kostnader, inberäknat kapitalkostnaderna.

I rådande materiel- och arbetsmarknadsläge måste emellertid även andra än rent statsfinansiella skäl tillmätas betydelse. Behovet av förevarande arbeten måste ses mot bakgrunden av andra önskvärda investeringsobjekt. Icke minst torde under den närmaste framtiden stora anspråk komma att ställas på en utbyggnad och förbättring av det inre kommunikationsnätet. Utskottet har funnit det vara angeläget att från representanter för statens arbetsmarknadskommission erhålla ett uttalande rörande möjligheterna att utan eftersättande av arbeten av denna art genomföra storflygplatsens utbyggnad inom avsedd tid. Därvid har erfarits att någon svårighet att uppbringa den för innevarande budgetår erforderliga arbetsstyrkan — högst 150 man — icke föreligger. Vad angår tiden efter den 1 juli 1947 är läget mera svårbedömt. Departementschefen har för sin del ansett det uppenbart, att ett arbete av den storleksordning, varom här är fråga, under nuvarande förhållanden med allt större knapphet på arbetskraft måste erbjuda stora svårigheter. Utskottet delar denna uppfattning och vill understryka att när fråga uppkommer om meddelande av byggnadstillstånd för storflygplatsen all nödig hänsyn bör tagas till behovet av arbetskraft även för andra kommunika-

tionsleder, så att icke för landet betydelsefulla anläggningsarbeten av denna art bli eftersatta.

Kungl. Maj:t har i förevarande proposition framlagt förslag endast i fråga om sådana åtgärder som avse att möjliggöra trafik med de tunga och långväga planen. I sådant hänseende har föreslagits anläggande av en storflygplats ävensom vissa kompletteringsarbeten å Bromma flygplats. Enligt utskottets mening hade det varit önskvärt, att ett förslag till finansieringsplan för flygets markorganisation kunnat framläggas för riksdagen samtidigt med förslaget om anläggande av en storflygplats. Utskottet vill framhålla önskvärdenheten av att dylik plan snarast förelägges riksdagen.

Riksdagen har — — — (utskottet s. 22 rad 16 nedifrån till s. 24 rad 8 nedifrån) — — — utskottet hemställa.»;

3) av herr *Hesselbom*;

4) av herr *Mårtensson*.

---