

## Nr 711

Av herr **Löfgren m. fl.**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 185, angående utbyggnad av en storflygplats.*

Redan efter krigsslutet insågs allmänt hur betydelsefullt det var för vårt land att draga nytta av de fördelar som det moderna trafikflygets utveckling kunde medföra för näringslivet, särdeles som detta just i vårt land är så beroende av internationell handel och samfärdsel. I en riksdagsskrivelse år 1946 heter det sålunda, att dröjsmål i flygplatsfrågan kunde medföra "vittgående och måhända oreparabla konsekvenser" för landet. Samma år betonade regeringen i sitt förslag ang. storflygplats att Sveriges "luftgeografiska läge" kunde komma att ge vårt land en betydelsefull ställning icke minst som "transitoland för den interkontinentala flygtrafiken". På Bromma företogs senaste året drygt 58 000 starter och landningar (s. k. flygplansrörelser). Samma år befordrades över en halv miljon av- och påstigande resenärer. Redan 1960 väntas antalet passagerare som befordras närma sig miljonen för att omkring 1970 uppgå till det dubbla antalet. Flygets betydelse för postbefordran är välkänd, och en utveckling även till godsbefordran försiggår i allt raskare takt. Det är mot denna bakgrund uppenbart, att flyget redan nu måste inrangeras som en betydelsefull del av vårt kommunikationsväsen och kräver samma uppmärksamhet som dess andra grenar, såsom väg- väsende, järnvägar och skeppsfart. Det måste därför hälsas med den största tillfredsställelse, att statsmakterna nu synes fast beslutna att på svenskt territorium inrätta en modern storflygplats och därmed sörja för att trafikflygets framtida utveckling säkras för vårt lands vidkommande.

Desto beklagligare ter det sig emellertid att regeringens vällovliga initiativ skulle resultera i ett förslag, som i fråga om valet av flygplatsens belägenhet inger de allvarligaste farhågor för att det angelägna syftet att främja trafikflygets utveckling i betydande utsträckning blir förfelat. Trots att frågan om flygplatsens belägenhet under en lång tid varit föremål för utredningar i olika omgångar och till ett antal som torde överstiga det vanliga har nämligen regeringen nu framlagt det förslag, som alla flygets sakkunniga på senaste tid enträget velat undvika. Det är visserligen riktigt, att luftfartsmyndigheten vid tiden närmast efter krigsslutet anslöt sig till Halmsjöprojektet. Men då fanns till följd av kriget inga aktuella erfarenheter att bygga på. Trafikflyget har sedan

dess för varje år som gått utvecklats både i omfattning och i fråga om tekniska prestanda. Det må här endast erinras om att vi nu står inför readriftens allmänna införande inom trafikflyget med de stora förändringar, som därmed följer i fråga om kapacitet och flygtider m. m. Det kan nu sägas, att internationell expertis bestämt avråder från att förlägga flygplatser på längre avstånd än 15 à 20 km från stadscentrum. På grundval av dessa erfarenheter förordade även luftfartsstyrelsen i utlåtande den 25 januari 1956 att man oaktat de förberedelser, som vidtagits kring Halmsjön, skulle föredra ett annat alternativ i fråga om flygplatsens belägenhet. Varken luftfartsstyrelsen eller SAS ansåg sig heller kunna biträda Halmsjöprojektet sådant det framlades av storflygplatsberedningen den 10 oktober 1956. Ännu i flygplatskommitténs förslag den 7 januari 1957 rekommenderade luftfartsstyrelsen och SAS ett annat förslag än Halmsjön. Först sedan alla andra alternativ till en permanent lösning syntes stängda, har luftfartsintressena nödgats acceptera det enda kvarstående alternativet Halmsjön enligt tankegången — hellre detta än ingenting alls.

Det är mycket nedslående att kontentan av så mycket utredningsarbete skulle bli ett förslag, som tidigare utdömts eller förkastats av de intressen, som förslaget närmast berör. Det har sagts, att luftfartens intressen givetvis kräver det största beaktande vid val av flygplats, men att även andra samhällsintressen berörs och tarvar hänsyn. Det är otvivelaktigt riktigt, att flygplatsfrågan kräver en avvägning mellan olika intressen. Då så många utredningar emellertid sysslat med denna fråga, utan annan följd än att det för civilflygets del så vanskliga Halmsjöprojektet till sist läggs fram, vore det av allmänt intresse att den offentliga debatten inriktas på dessa frågor.

En flygplats kräver relativt stort utrymme, men måste ändå ligga jämförelsevis nära bebyggelsecentrum för att på rätt sätt kunna betjäna trafikanterna. Den är ur denna intressesynpunkt jämförbar med en centralstation eller en centralbangård, som ingen torde vilja förlägga utanför stadens allra närmaste räjong.

En huvudstad av Stockholms typ är kringgärdad med försvarsanordningar av olika slag. En flygplats i någorlunda närhet av staden kan därför på grund av sina utrymmeskrav inte undgå att kollidera med skilda militära anläggningar. I fråga om förslaget att förlägga flygplatsen till Jordbro har sålunda från militärt håll sagts att huvudstadens försvar mot fientliga företag skulle försämrast om civilflyg baserades i Jordbro. Det är oundgängligt att civilflygets intressen får vika för vitala försvarsbehov. I fråga om planerna på en närbelägen flygplats norr om Stockholm har militärflyget på Barkarby och det militära övningsom-

rådet på Järvafältet varit stötestenar. Som i det följande skall beröras, anses det emellertid t. o. m. från militärt håll möjligt att utnyttja Barkarby gemensamt för civilflygets och militärflygets behov. Möjligheterna att utnyttja Järvafältet som övningsområde anses däremot bli så beskurna att de ger upphov till problem. Lika klart som det kan tyckas vara att militära operativa planer för strid ej får förhindras av civilflyg, lika tvivelaktigt synes det vara, om civilflyget däremot skall behöva träda tillbaka för militära övningsbehov. Ytterst är det ju ändå den civila verksamheten och dess nödvändigaste anläggningar, som är den militära verksamhetens skyddsobjekt. I det följande skall likväl påvisas att det förslag som lämnas i denna motion inte inkräktar på det militära övningsområdet mer än Halmsjöalternativet.

En modern storstad, som har omfattande industrier och betydande handel och som är knutpunkt för olika transportvägar, kan inte utan att riskera tillbakagång undvara en centralt belägen tidsenlig flygplats. En sådan bör därför ingå i stadsplaneringen, varvid givetvis som brukligt är experternas uppfattning om dess belägenhet bör tillmätas avgörande betydelse. Är staden i fråga huvudstad kräver ju även riksintressen, att en modern lufthamn anordnas. På grund av vunna erfarenheter måste flygplatsen ligga i nära anslutning till bebyggelsen. Det kan därför inte undvikas, att visst flygbuller måste förekomma på någon punkt i stadens omgivningar, om en tidsenlig flygplatsanläggning över huvud taget skall bli möjlig att utföra. En framsynt stadsplanering synes böra räkna med detta förhållande och i görlig mån planera industriområden och mindre känslig bebyggelse närmast flygplatsen i stället för bostadsbebyggelse. Att någon olägenhet kan uppstå går måhända ej att helt undvika, men det torde vara en allmänt vedertagen regel i andra sammanhang, att man får acceptera vissa störningar som teknikens landvinningar ger upphov till för att över huvud taget kunna draga nytta av dem, såsom ju allmänt sker när immissioner, buller och andra störningar tolereras från industrier och kommunikationer. I fortsättningen skall dessutom påvisas, att det förslag, som framläggs genom motionen, ingalunda medför större störningar än som redan nu förekommer vid Bromma, utan t. o. m. en minskning av dessa.

Om en flygplats sålunda måste betraktas som en integrerande del av en modern storstads område som helhet betraktat och en nödvändig anordning bland stadens övriga anläggningar, bör givetvis inte ytterligare bostadsbyggande få hindra dess utförande. Har samhället vuxit sig för trångt, bör själva samhället utvidgas och inte stympas.

### *Halmsjöprojektets nackdelar*

Flygets uppgift som kommunikationsmedel är att snabbt förflytta passagerare och gods från ort till ort. Vid en landning på Halmsjöfältet kommer den resande att hamna 42 km norr om destinationsorten. För att nå sitt mål måste han begagna buss eller bil för att i bästa fall vara framme i Stockholm 45 minuter senare. För den som i rusningstid från innerstaden skall färdas till Halmsjöfältet torde det vara en besvärlig omgång att med resebagaget först färdas till flygets bussterminal i staden och därifrån med buss till det väntande flygplanet på Halmsjöfältet. För att inte försumma avgångstiden nödgas den resande säkerligen bryta upp mer än en timme innan flygplanets avgångstid och från vissa förorter två timmar dessförinnan. Resande på större avstånd från bussterminalen föredrar säkerligen att taga taxibil direkt till flygplatsen, vilket för närvarande kostar ca 50 kronor. Restiden till Halmsjöfältet kommer i vissa fall att draga en betydande del av tiden för själva flygresan. Flygtrafikens syftemål att snabbt befordra den resande motverkas av dessa förhållanden. De tidsödande och besvärande resorna till Halmsjöfältet kommer säkerligen att väcka irritation hos allmänheten. Varje trafikinrättning bör vara ägnad att ge den resande god service. Halmsjöfältets flyghamn uppfyller ej detta krav. Inom en nära framtid kommer dock ca två miljoner passagerare årligen att nödgas underkasta sig dessa transporter till Halmsjöfältet. En knutpunkt för ett masskommunikationsmedel och därtill ett kommunikationsmedel, som har snabbheten till kännemärke, betjänar ej allmänheten på det sätt, som kan fordras, såvida det ej ligger i nära anslutning till bebyggelsecentrum. Besökare och personer som åtföljer eller möter de resande utökar skaran av sådana som får erfara Halmsjöfältets obekvämlighet.

Halmsjöfältets avlägsna läge blir särskilt besvärande för transitotrafiken. Inrikes resande och resande från grannländerna kommer att landa på Bromma. De kontinentala och interkontinentala linjerna utgår från Halmsjöfältet. Den, som skall färdas vidare med flyg från Sverige eller övriga nordiska länder till kontinenten, tvingas därför till en besvärande landsvägsresa, innan han kan byta till det flygplan, som skall föra honom vidare. Detsamma gäller givetvis gods- och postbefordran. Liknande olägenheter uppstår vid byte mellan olika kommunikationsmedel, som skall åga rum i Stockholm t. ex. vid byte flyg—järnväg eller flyg—fartyg.

Flygplatsens läge vid Halmsjön medför även personalproblem. Ett stort antal anställda bor i Stockholm med omgivningar. Nya bostäder måste nu uppföras för dessa genom en helt ny samhällsbildning i anslutning till flygfältet. Många kommer sannolikt att vilja bo kvar i Stockholm och

tvingas då till tidsödande resor från och till arbetsplatsen, något som torde vara särskilt påfrestande för den flygande personalen. Dessutom måste säkerligen ett hotell uppföras för långväga resande som icke genast, särskilt nattetid, vill göra sig omaket med inresan till Stockholm.

Flygbolagen kommer att få vidkännas ökade driftkostnader vid flygning på Halmsjön. Ytterligare förluster kan tillkomma till följd av nedgång i trafiken.

Vissa risker föreligger att statsmakterna framdeles skulle få ompröva hela Halmsjöprojektet. Det är värt att beakta, att medelvärdet för större internationella flygplatsers avstånd till huvudorten är för europeiska flygfält 13 km, för USA 16 km (jfr bif. tablå fig. 1). Halmsjöfältet skulle med sitt avstånd, 42 km, vara helt unikt i internationella sammanhang. Det förtjänar i anslutning härtill nämnas, att staden Detroit efter kriget utan nämnvärd kostnad övertog ett militärflygfält på 52 km:s avstånd och begagnade detta för civilflyg. Ett tidigare använt närbeläget flygfält lades ned och användes för bostadsbebyggelse. Flygtrafiken på staden hämmades emellertid genom detta förfarande, så att man senare för dryga kostnader nödgades anlägga ett nytt flygfält på halva avståndet för att hävda stadens ställning som kommunikationscentrum. Riskerna för att Halmsjöförslaget kommer att innebära en felinvestering måste med hänsyn till dessa kända förhållanden vara betydande.

### *Bromma-Barkarbyplanen*

I överbefälhavarens skrivelse till Konungen den 4 oktober 1957 med yttrande över vilket flygplatsalternativ som tedde sig "minst olägligt ur militär synpunkt" anvisas vissa som "provisoriska" betecknade lösningar. En av dessa anges vara "att efter hand minska den militära flygverksamheten i fred vid Barkarby till förmån för den civila luftfarten". En annan lösning vore "att — dock för andra medel än försvarets — bygga en tvärbana för DC 8 vid Barkarby." Överbefälhavaren synes ha utgått ifrån att denna senaste lösning inte helt kunde tillfredsställa civilflygets krav och därför betecknat den som "provisorisk". I propositionen om flygplats som framlades kort senare — den 25 i samma månad — har detta uppslag givetvis inte kunnat övervägas ur alla aspekter. Det omnämns helt kortfattat och i enlighet med ÖB:s skrivelse endast som ett provisorium.

ÖB:s förslag har emellertid väckt stort intresse i flygkretsar. Dess konsekvenser har analyserats, och från experthåll har under hand verkställts utredning, som visar att ÖB:s förslag i själva verket tillfredsställer civilflygets krav under många år och innebär möjligheter till en per-

manent lösning av storflygplatsfrågan. Denna utredning, i det följande kallad Bromma-Barkarbyplanen, utmynnar i följande förslag, här skisserat i största korthet:

Bromma flygplats huvudbana utbyggs från nuvarande 1 900 meter till 2 500 meter år 1960. Flygplatsen kan därmed betjäna det moderna reallångdistansplanet DC 8. Denna utbyggnadsplan är utredd av SAS och luftfartsstyrelsen; se luftfartsstyrelsens skrivelse 26 september 1957.

På Barkarby utbyggs enligt ÖB:s medgivande en tvärbana, som till år 1960 färdigställs i en sträckning av 2 000 meter. Härigenom kan det bli möjligt att samma år på Barkarby basera de kolvmotorplan som nu trafikerar Bromma och som genom sitt nattvarmkörningsbuller är den för omgivningen mest störande flygplanstypen.

Tvärbanan på Barkarby utbyggs vidare till 3 300 meter och färdigställs i detta skick 1963—1965. Barkarby kan därvid betjäna DC 8 med full last, vilket SAS ur trafiksynpunkt beräknas ha behov av först vid denna tidpunkt. Från senare delen av 1960-talet övertar Barkarby successivt den trafik, som Bromma ej kan ta. Trafiköverföringen bestäms i samråd mellan den civila luftfartsmyndigheten och flygvapnet.

Genom de föreslagna åtgärderna skulle Brommas flygkapacitet öka från nuvarande 60 000 à 70 000 flygplansrörelser per år till 100 000. Den nya tvärbanan på Barkarby blir mäktig samma kapacitet som Bromma, eller 100 000 flygplansrörelser per år. Den sammanlagda kapaciteten av 200 000 flygplansrörelser per år skulle enligt nu tillgängliga prognoser förslå till år 1995 och sannolikt längre på grund av trafik- och landningsteknikens beräknade utveckling. Tack vare den betydande totalkapacitet som snabbt uppnås genom Barkarbys utbyggnad lär någon inskränkning i fråga om militärflygets verksamhet på Barkarby inte behöva göras förrän tidigast om 10 à 15 år. Vid denna tidpunkt torde militärflygets uppgifter och verksamhet vara mycket förändrade till följd av bl. a. flygrobotarnas redan nu kända utveckling.

#### *En jämförelse mellan Bromma-Barkarbyplanen och Halmsjöprojektet*

Genom ett förverkligande av Bromma-Barkarbyplanen erhåller Stockholm en storflygplats belägen 15 km från stadscentrum. Bromma-Barkarbyplanens fördelar framgår ganska klart vid en jämförelse med Halmsjöprojektet, där flygplatsen kommer att ligga på 42 km:s avstånd. Det korta avståndet eliminerar de nackdelar som påvisats i fråga om Halmsjöprojektet. Flygplatsen erbjuder allmänheten tillfredsställande service ur trafiksynpunkt och besparar de resande kostnader och besvär. Tran-

sitotrafiken kan utformas på rationellt sätt och övergången mellan olika kommunikationsmedel underlättas. Flygbolagens kostnader nedbringas, personalen behöver ej förflyttas, anläggningarna på Bromma och Barkarby kan på önskvärt sätt komplettera varandra. Vid Halmsjöprojektets genomförande kan man inte räkna med att detta flygfält blir fullt utnyttjat inom rimlig tid, utan en kapitalkrävande överkapacitet uppkommer.

Det är känt att hela försvarsfrågan inom kort skall omprövas. Vid den framtida utformningen av försvaret kommer antalet militära fredsförband, även flygflottiljer, sannolikt att reduceras. Skulle därvid den situationen uppkomma, att Barkarbyfältet friläggs från militärt flyg i fredstid, skulle säkert många röster höjas för att förlägga storflygplatsen dit, även om Halmsjöfältet påbörjats. Det skulle säkert vara ganska svårt att försvara dess fortsatta utbyggnad, när ett så utmärkt flygfält som Barkarby kunde fritt begagnas alldeles intill stadens gränser. Att Barkarby ej tidigare kunnat ifrågakomma för civilt bruk har ju berott på att man först genom ÖB-skrivelsen i oktober detta år fått klart för sig, att detta fält även kan begagnas för civilt bruk. Mot denna bakgrund ter det sig i dagens läge än mer vanskligt att besluta om Halmsjöfältet, när Barkarby redan nu förklarats tillgängligt för civil trafik. Än mer skeptisk mot Halmsjöalternativet måste man bli, om den utveckling i fråga om flygplanens start- och landningsförmåga, som väntas, tages med i räkningen. Denna teknik benämnes "Short take off and landing" (STOL) och innebär att flygplanen konstrueras så att endast extremt korta start- och landningssträckor behöves. Denna utveckling har redan påbörjats, men den kommer att ta tid; blott successivt kommer STOL-flygplan att komplettera de vanliga flygplanflottorna. Sist beräknas långstartande, tunga reoplan av typ DC 8 och deras efterföljare bli ersatta av kortstartande plan. En långbana på 3 300 meter måste därför finnas i varje fall till sekelskiftet, kanske allt framgent. Men tack vare STOL-utvecklingen kan förutsägas, att det är nog med en sådan bana, kompletterad med en till 2 500 meter utbyggd bana på Bromma. Utvecklingen medför därför, att den planerade utbyggnaden av Halmsjön framdeles skulle vara av ringa värde på grund av det stora avståndet. På Barkarby återigen finnes förträffliga utrymmen i tillräcklig närhet av staden för att basera dessa framtida flygplanstyper med begränsade behov av start- och landningsfält.

Som regel måste man räkna med att en flygplats blir dyrare att anlägga ju närmare stadscentrum den placeras. Detta beror naturligtvis på att markkostnaderna är större ju närmare centrum man kommer. Å andra sidan nedbringas flygets och allmänhetens utgifter, jämte kost-

nader för vägförbindelser, ju närmare centrum man kommer. Närbelägenhetens egenvärde ur dessa senaste synpunkter har beräknats till storleken 10 milj. kronor för varje km flygplatsen närmas centrum. För Barkarby skulle detta mervärde i förhållande till Halmsjön uppgå till 250 milj. kronor. Nu förhåller det sig i fallet Barkarby så lyckligt att flygplatsen och omgivande mark — Järvafältet — redan befinner sig i allmän ägo. En flygplats vid Barkarby kommer därför att ställa sig billigare för det allmänna än utbyggnaden av det avlägsna Halmsjön. Detta måste betecknas som exceptionellt gynnsamt.

Halmsjöfältet har kostnadsberäknats till 153 milj. kronor. Ur statsfinansiell synpunkt bör projektet även belastas med ytterligare poster. Hit hör kostnaden för den flyttning av Rosersbergs skjutskola som anses ofrånkomlig, 20 milj. kronor, samt kostnad för förvärv av mark för ny skjutskola, minst 5 milj. kronor. Huvudbanan på Bromma måste vidare förstärkas för minst 2 milj. kronor. I propositionen förutsätts att flygtrafiken på Bromma skall begränsas så att "krav på tvärbana på Barkarby flygfält" ej "få motiveras av en ökning i den civila lufttrafiken på Bromma". Flygföretagens egna önskemål om trafikfördelningen kommer sålunda inte att kunna tillgodoses. Även flygplanstyper, som i och för sig kunde landa på Bromma, kommer att hänvisas till Halmsjön med ökade olägenheter för allmänheten som följd. Det betvivlas att detta är genomförbart vid den ökning av flygtrafiken som förutses. Lämpligt är det säkert icke att på detta sätt tvångsfördela trafiken. Härtill kommer att propositionens antagande med säkerhet ej går att förverkliga av andra skäl. Chefen för flygvapnet och luftfartsstyrelsen har nämligen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 augusti 1957 förklarat att en ny tvärbana för militärflygets del på Barkarby är "oundgängligen erforderlig" . . . "redan från 1960, därest även reaflygplan skulle ingå i Brommas trafik". Inflygningsbanorna till Barkarby och Bromma korsar nämligen varandra, vilket redan nu nedsätter båda flygplatsernas kapacitet och innebär latent kollisionsrisker (se bif. skiss fig. 2). Detta förhållande kan bemästras med nuvarande civila flygplanstyper, men läget blir ohållbart då reaflyget införs, beroende på att reaplan på grund av den stora bränsleförbrukningen icke under längre tid kan ligga i vänteläge i luften, till dess landning på Bromma kan medges och på att reaplanens höga hastigheter även i klar sikt väsentligt ökar kollisionsriskerna vid korsande inflygningsbanor. För att undvika kollisionsrisk kan därför flygplatserna blott växelvis taga mot flygplan. Tillkommer en tvärbana på Barkarby blir inflygningsbanorna parallella, varmed de nämnda olägenheterna bortfaller (jfr sistnämnda skiss). Enligt propositionen skall Bromma i fortsättningen betjäna internordisk trafik och inrikestrafiken.



Redan nu planeras emellertid denna trafik för readrift. Det kommer sålunda att bli nödvändigt att förse Barkarby med en ny tvärbana. Utbyggnad av en 2 000 meter lång tvärbana för jaktplan på Barkarby har beräknats kosta 12 milj. kronor. Denna summa bör belastas kostnaderna för Halmsjöfältet, som därmed totalt kommer att uppgå till 217 milj. kronor.

Bromma-Barkarbyplanen beräknas draga följande kostnader: förlängning av Brommas huvudbana samt vissa andra anläggningsarbeten, enligt luftfartsstyrelsens beräkning, 35 milj. kronor. Utbyggnad av Barkarby med en 3 300 meter lång bana för DC 8, förstärkningsarbeten, stations- och hangararbeten jämte övriga anläggningsarbeten 135 à 150 milj. kronor. Totalt erfordras 170 à 185 milj. kronor. Det må här särskilt framhållas att den långbana, som byggs ut, är samma tvärbana, som eljest måste byggas ut, om Halmsjöalternativet genomföres, och som därför ur kostnadssynpunkt belastar detta. Flyttning av Rosersbergs skjutskola bortfaller, om Bromma-Barkarbyplanen förverkligas.

Följande synpunkter må även framhållas vid en ekonomisk jämförelse mellan de båda alternativen. Bostäder och anläggningar för ett helt nytt samhälle drager betydande investeringskostnader i fallet Halmsjön. En motorväg för 30 milj. kronor måste byggas tidigare än avsett trots den knapphet på medel som för närvarande karakteriserar kapitalmarknaden. Denna väg behövs ej vid Bromma-Barkarbyplanens genomförande. I en av fil. lic. Eggwertz genomförd beräkning har merkostnaden för allmänhetens bil- och bussresor till Halmsjöfältet år 1970 uppskattats till 5 milj. kronor per år. Driftkostnaderna för Barkarby-Bromma beräknas mot slutet av 1960-talet vara 5 milj. kronor lägre per år än för Halmsjöfältet bl. a. på grund av flygningskostnader till Halmsjöfältet för flygbolagen samt ökade kostnader för transiteringstrafiken. Transitotrafiken gynnas däremot i hög grad vid Bromma-Barkarbyplanen av det korta avståndet mellan dessa platser, 8 km mot 30 km:s avstånd mellan Bromma och Halmsjöfältet.

#### *Invändningar mot Bromma-Barkarbyplanen*

Då propositionen framlades var Bromma-Barkarbyplanen inte känd. Vad som då var känt, var en plan på en provisorisk utbyggnad av Bromma. Den väsentligaste invändningen mot Brommas utbyggnad var att den relativt stora utbyggnadskostnaden — 35 milj. kronor — ansågs förbättra läget endast förhållandevis kort tid. Då den nu föreslagna utbyggnaden av Bromma ingår som del i en permanent lösning bortfaller detta argument.

Kommunikationsministern har i ett senare interpellationssvar gjort gällande att Barkarby hade otillräckliga markresurser för en storflygplats samt att flygverksamhet där skulle förorsaka svåra bullerstörningar. Vad bullerstörningarna beträffar kommer inflygningsriktningen på den planerade långbanan till övervägande del att ske över Järnafältets obebyggda områden. Endast om ny bostadsbebyggelse uppförs i dessa områden, skulle det därför uppkomma sådana störningar. På *nuvarande* bana sker jaktplansstarterna mestadels över Tureberg. Det framgår av officiella militära skrivelser att det just ur bullerstörningssynpunkt länge varit ett önskemål att den nya banan skulle komma till stånd.

Vad åter utrymmet beträffar torde kommunikationsministerns hänvisning till vad tidigare utredningar anfört om Barkarby bottna i en missuppfattning av Bromma-Barkarbyplanens innebörd. Det är möjligt att två parallellbanor för DC 8 ej kan ordnas på Barkarby. Men det räcker med en långbana på Barkarby. Bromma kompletterar i detta avseende på så sätt, att dess utbyggda huvudbana tjänstgör som parallellbana till Barkarby. De båda flygplatsernas sammanlagda kapacitet blir som tidigare nämnts 200 000 flygplansrörelser per år, varför en ytterligare utbyggnad av långbana på Barkarby ej blir aktuell inom överskådlig tid och sannolikt aldrig kommer att bli det. Det förtjänar framhållas, att icke heller Halmsjöfältet f. n. projekteras med någon parallelllångbana.

Några ytterligare argument mot Bromma-Barkarbyplanen har ännu icke officiellt framförts, men vissa invändningar mot förslaget att provisoriskt utbygga Bromma skall här likväl skärskådas.

Det heter i propositionen, att de internationella minimirekommendationerna för hinderfrihet i inflygningsstråket ej skulle uppfyllas och att vissa nyligen tillkomna amerikanska önskemål rörande fria zoner utanför banändarna realiserar i ringa omfattning.

Ett mycket stort antal flygplatser uppfyller ej dessa rekommendationer. En läsare bibringas lätt uppfattningen att flygsäkerhetskrav åsidosattes om rekommendationerna ej följes. Så är emellertid ej alls fallet. Säkerhetskraven är absolutkrav, som tillgodoses genom att flygplanets start- resp. landningssträcka högst får uppgå till en viss bråkdel av banlängden. Vid dåligt väder tillämpas strängare fordringar på sikten (t. ex. högre molnhöjd) för den händelse de internationella minimirekommendationerna i fråga om hinderfrihet i inflygningssträckan o. d. icke är helt uppfyllda. Avviker en flygplats från dessa rekommendationer inverkar detta därför blott på regulariteten, d. v. s. möjligheterna att hålla tidtabellen. Vedertagna minimikrav på flygsäkerheten förblir däremot givetvis uppfyllda. En annan sak är, att en extra säkerhetsmarginal självfallet uppkommer, om banan är längre i förhållande till flygplanets start-

och landningssträcka än vad rekommendationerna anger. En banförlängning är därför alltid av godo ur säkerhetssynpunkt. För Brommas del uppfylles ej minimirekommendationerna helt för DC 8 efter den föreslagna utbyggnaden, men detta kan kompenseras genom skärpta fordringar på sikt o. d. t. o. m. i sådan grad, att minimikraven på flygsäkerhet överträffas. SAS har förklarat sig berett att acceptera den minskning av regulariteten, som detta skulle medföra under de övergångsår, som DC 8 skulle gå på Bromma. Det bör vidare observeras, att banförlängningen förbättrar säkerheten utöver minimikraven för alla övriga flygplanstyper, som nu och framdeles trafikerar Bromma, så att minimikraven då — och först då — blir helt uppfyllda för dessa flygplanstyper. Och trafiken med dessa plan kommer under de år DC 8 baseras på Bromma att uppgå till 95 % av samtliga flygplansrörelser.

Det heter vidare i propositionen att bullerstörningarna för kringboende skulle bli omfattande. Detta påstående vilar emellertid på oriktiga beräkningar av bullermattornas utsträckning. Bullermattorna har beräknats vid starter med DC 8-plan lastade till högsta flygvikt, 116 ton. Emellertid skall dessa plan landa på Bromma med reducerad vikt, varvid bullermattorna krymper väsentligt på grund av den kraftigare stigningsförmågan. Den föreslagna banförlängningen kommer även att avsevärt minska bullerstörningarna. Flygbullret kommer att bli mindre än för de plan av typ DC 6 B, som nu trafikerar Bromma. Dessutom har New Yorks flygmynigheter påbjudit att inga reoplan med högre bullernivå än nuvarande kolvmotorplan tillåtes landa på denna stads flygfält. Detta är en garanti för att redan plan av typ DC 8 kommer att vara utrustade med effektivare anordningar för ljuddämpning än vad propositionen utgått ifrån — ca 12 decibell mot antagna 7,5 decibell. Rättas kalkylen med hänsyn till detta blir bullermattornas utsträckning utanför flygfältet endast någon procent av vad man utgått ifrån vid propositionens avfattning. Härtill kommer att de totala bullerstörningarna genom övergången till readrift trots ökad trafik kommer att nedbringas till 2/3 av nuvarande nivå under 1960-talet, då kolvmotorplanens nattvarmkörningar successivt kommer att upphöra.

Ytterligare antas i propositionen, att ett provisoriskt nyttjande av Bromma för all samlad trafik skulle kunna ske endast till 1965. Avlastas vissa delar av den icke-reguljära trafiken från Bromma — t. ex. skolflyget — förslår dock Bromma flera år längre.

Slutligen invänds, att utbyggnaden av Bromma medför att Barkarby måste utbyggas med en tvärbana, vilket i sin tur inverkar på Järvafältets användbarhet som militärt övningsfält. Här har tidigare påvisats, att även Halmsjöfältets utbyggnad medför denna konsekvens.

Av det senast anförda framgår, att en utbyggnad av Brommafältet skulle ha betydande värde även om Barkarbyfältets utbyggnad för civila ändamål ej skulle komma till stånd. Brommas kapacitet skulle ökas avsevärt, och flygplatsen skulle uppfylla de internationella rekommendationerna för inflygningsstråk m. m. i fråga om den övervägande delen av trafiken, och bullerstörningarna skulle minska.

Skulle Bromma-Barkarbyplanen i dess helhet realiseras må här till förekommande av missförstånd återigen framhållas, att någon inskränkning i den militära trafiken på Barkarby troligast ej är erforderlig. Flygplatsernas sammanlagda kapacitet blir så stor, att militärflyget som nämnt kan uppträda i samma omfattning som nu minst 10 år framåt.

Realiseras Bromma-Barkarbyplanen utnyttjas ej de investeringar, som tidigare gjorts på Halmsjöfältet. Förlusten av dessa uppvägs emellertid mångdubbelt av de fördelar som denna plan medför. Av de 25 miljoner kronor, som investerades på Halmsjön, belöper 5 miljoner kronor på markförvärv och 20 milj. kronor på anläggningsarbeten. Det framgår av propositionen att den bana som anlagts icke kan användas utan måste byggas om helt för 21,5 milj. kronor. Denna investering är därför i stort sett förlorad. Markvärdet kvarstår. Möjligen kan marken utnyttjas av försvaret för övningsändamål. Eljest lämpar sig den bana, som nu finns anlagd vid Halmsjön, för skolflygningsändamål och som reservflygfält.

### *Procedurfrågor*

En särskild svårighet i dagens situation är att flygplatsfrågan befinner sig i ett trängt tidsläge. Redan 1960 behövs en långbana för reoplan av typ DC 8 som SAS beställt. Mycket tyder på att bifall till Halmsjöförslaget vore en mycket olycklig lösning av flygplatsfrågan. Det vore därför att beklaga, om den tidsnöd som inträtt skulle förhindra en lösning som i förhållande till Halmsjöprojektet framstår som idealisk. Varje utväg att finna en framkomlig procedur för prövning av Bromma-Barkarbyplanen bör därför undersökas.

Utbyggnadsplanerna för Bromma har tidigare utretts. Utbyggnaden medför väsentliga fördelar vare sig Barkarby eller Halmsjön sedermera byggs ut för civilflyg. Vid den föreslagna förlängningen av Brommas huvudbana kan flygplan av typ DC 8 landa där 1960. Om enighet därför kunde nås beträffande Brommas utbyggnad är civilflygets mest trängande behov tillgodosedda. Tillfälle kunde då ges att till vårriksdagen 1958 undersöka förslaget att utbygga Barkarby för civilflygets räkning. Avgöranden i valet mellan Barkarby och Halmsjön kunde då ske på säkrare grunder.

Av största vikt är emellertid att arbetena på Bromma skyndsamt kan igångsättas. Likaså är det angeläget att den reamotorverkstad som SAS planerar får påbörjas, om bolaget, som troligt är, beslutar att förlägga denna till Bromma.

Den mellan ABA och regeringen preliminärt träffade uppgörelsen bör icke få stå hindrande i vägen för en omläggning av utbyggnadsplanerna. Avtalet godkändes från SAS sida vid en tidpunkt då inget alternativ gavs. SAS bör därför beredas tillfälle att uttala sig om vilket alternativ — Halmsjön eller Bromma-Barkarby — som bolaget på i övrigt oförändrade villkor föredrar. Ett uppskov med beslutet i flygplatsfrågan kan inverka menligt på SAS ställning, om utlandet därigenom skulle bibringas den uppfattningen, att hela flygplatsfrågan kanske kommer att förfalla. De lån, som staten förutsatts bidra med till vissa av ABA:s anläggningar enligt propositionen, bör därför redan nu beslutas som en garanti för att den nya flygplatsen kommer till stånd, vare sig beslutet på 1958 års vårriksdag skulle bli Halmsjön eller Barkarby. Framför allt skulle lånet vara en god hjälp till civilflyget mot de finansiella påfrestningar som övergången till reaflyg medför. Rimligt vore sålunda att redan nu bestämma att de utfästelser, som från statens sida gjorts i den preliminära överenskommelsen med ABA, i princip skall stå fast, dock med de modifieringar i fråga om byggande av motorväg och om beräkningsgrunden för vissa på markpriser beroende avgifter m. m. som kan betingas av att flygplatsen bygges på Barkarby i stället för vid Halmsjön.

De utredningar, som oundgängligen behöver verkställas för att erhålla underlag för beslut i fråga om Bromma-Barkarbyplanen, bör skyndsamt verkställas så att de föreligger till vårriksdagen 1958. Lyckligtvis finns i de flesta frågor åtskilligt utredningsmaterial redan färdigt. Grundförhållandena på den av flygflottiljen begagnade flygplatsen är väl kända, och den projekterade tvärbanan har nyligen undersökts i samband med flygvapenchefens kostnadsberäkning. Beträffande Barkarbys utbyggnad med en tvärbana och inverkan därav för den militära övningsverksamheten på Järvafältet finns också material att tillgå. Det erinras här återigen om att problemen om Järvafältets användning måste lösas även om Halmsjöfältet utbyggs, eftersom en tvärbana på Barkarby då är nödvändig av flygsäkerhetsskäl, enär reaplan redan 1960 ingår i Brommas trafik. Bland utredningsmaterial, som finns att tillgå rörande dessa problem, må hänvisas till chefens för flygvapnet och luftfartsstyrelsens gemensamma skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 maj 1957. Försvarets fastighetsnämnd har i skrivelse till Konungen den 12 april 1957 utrett de följdverkningar, som anläggningen av en ny tvärbana på Barkarby skulle medföra för övningsverksamheten på Järvafältet. Fastighetsnämnden

konstaterar bl. a. att anskaffning av ett nytt artilleriskjutfält måste ske oberoende av om ytterligare utbyggnad av Barkarby sker eller inte. Dessa kostnader skall sålunda ej belastas flygfältsprojektet. Undersökningar om anskaffning av nytt skjutfält pågår redan. För den övriga övningsverksamheten på Järvafältet krävs kompletterande markförvärv. Kostnaderna för dessa anges till 6—10 miljoner kronor.

För en riktig bedömning av Barkarbyfältets utförbarhet krävs främst en offentlig kostnadsutredning. Vissa bullerprognoser och kapacitetsfrågor bör även klarläggas. Dessa frågor bör kunna beredas till vårriksdagen, om ärendet med hänsyn till dess angelägenhet och brådskande karaktär erhåller viss förtursrätt.

Med hänsyn till de olägenheter, som synes förenade med en utbyggnad av Halmsjöfältet, och i betraktande av de fördelar, som står att vinna för civilflyget om Barkarbyfältet utnyttjas för dess behov, får vi föreslå,

att riksdagen — med särskild hänsyn tagen till jämväl ärendets brådskande natur — måtte besluta

- 1) att utbygga Bromma flygplats för 35 milj. kronor enligt av kungl. luftfartsstyrelsen kostnadsberäknat förslag, innebärande bl. a. färdigställande av flygplatsens huvudbana till 2 500 m längd senast till 1960,
- 2) att bemyndiga Kungl. Maj:t att — utan villkor i fråga om storflygplatsens slutliga förläggning — bevilja ABA lån inom ramen av 65 milj. kronor på villkor motsvarande dem som anges i det preliminära avtalet mellan ABA och chefen för kommunikationsdepartementet,
- 3) att låta till vårriksdagen 1958 bero med beslut i anledning av Kungl. Maj:ts prop. nr 185 angående utbyggnad av storflygplats,
- 4) att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning till 1958 års vårriksdag om möjligheterna att utbygga och disponera Barkarby för civil flygtrafik i den omfattning, som i denna motion föresättes.

Stockholm den 22 november 1957

*Sigfrid Löfgren*

*C. W. Carlsson*

*James I. A. Dickson*

*T. G. von Seth*

*Per Svensson*  
i Stenkyrka

*Johan Ahlsten*

*Manne Ståhl*

*Olle Dahlén*

*Olof Hammar*

(forts. å nästa sida.)

*Brita Elmén*

*Einar Rimmerfors*

*Gustav Boija*

*S. Rimås*

*Eric Nelander*

*Ebbe Rydén*

*Christer Olofson*

*Mac P. Hamrin*  
i Kalmar

*Bertil von Friesen*

*Gerda Höjer*

*Bengt Sjölin*

---





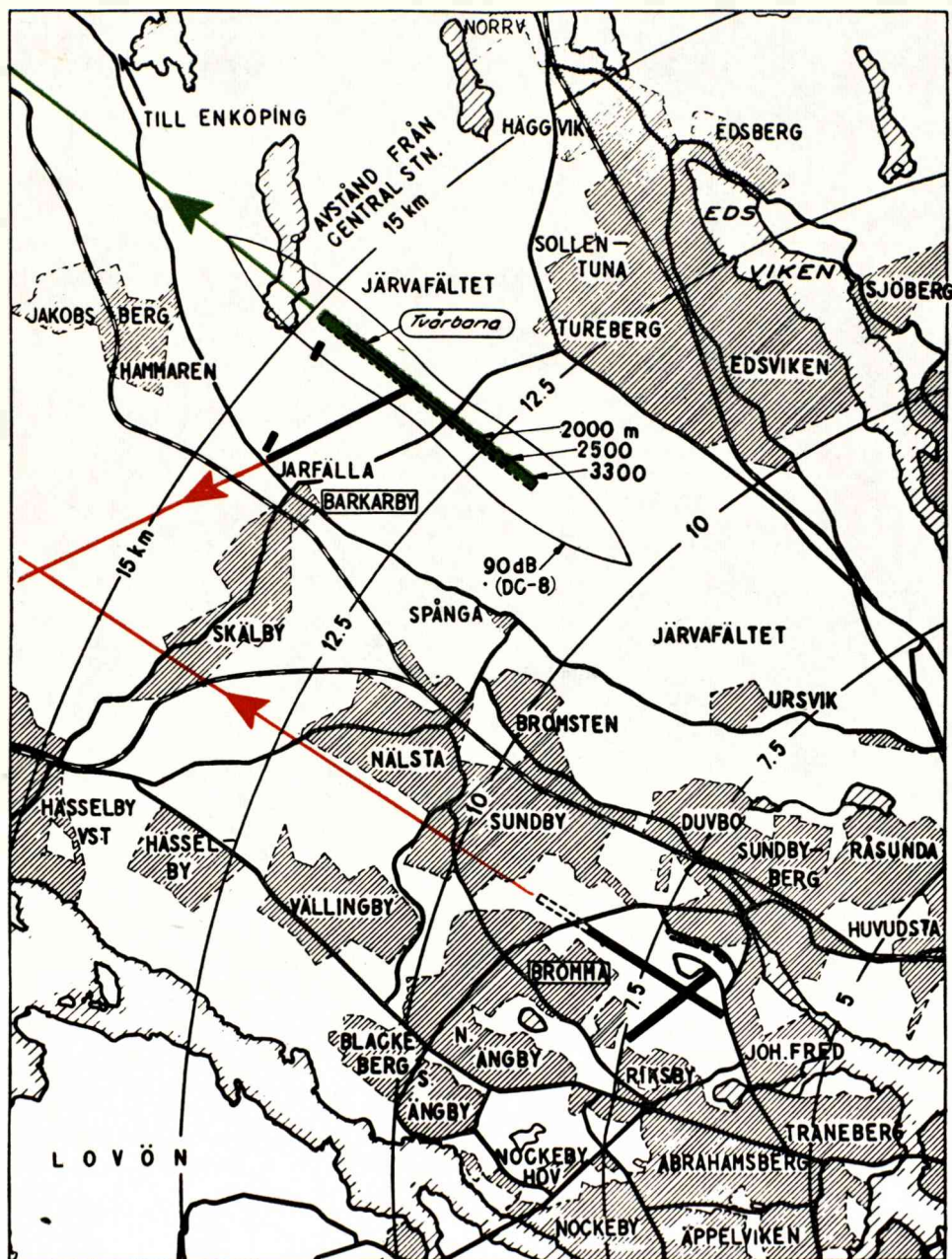


Fig. 2. Visar den med Brommas huvudbana parallella och redan projekterade s.k. tvärbanan på Barkarby, ävensom av SAS föreslagna förlängning av Brommabanan. Genom byggande av den med grönt markerade tvärbanan på Barkarby undviks den kollisionsrisk, som f.n. finnes mellan startriktningen på Bromma och nuvarande bana på Barkarby — de röda pilarna.