

## Nr 185

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående utbyggnad av en storflygplats; given Stockholms slott den 25 oktober 1957.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,

enligt Dess nådiga beslut:

**BERTIL**

*Gösta Skoglund*

---

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås fortsatt utbyggnad av en storflygplats vid Halm-sjön i enlighet med vissa riktlinjer, om vilka enighet uppnåtts vid överläggningar mellan chefen för kommunikationsdepartementet samt ABA och SAS.

Huvudpunkterna i dessa riktlinjer är *att* Bromma flygplats tills vidare bibehålles, *att* ett första utbyggnadsskede av storflygplatsen är färdigt till början av år 1960, medan flygplatsen helt färdigställes senast år 1963, *att* en successiv överflyttning av trafik till storflygplatsen sker, så att trafiken på Bromma flygplats kan hållas nere vid en tolerabel nivå, *att* arbetena på en förbättring av vägförbindelsen till Halmsjön forceras, *att* ABA beviljas ett lån om 65 milj. kr. till underlättande av finansieringen av vissa hangar- och verkstadsanläggningar i Sverige, för vilket lån förutsättes en ränte- och amorteringsfri tid av 7 år, *samt att* ABA dessutom erhåller viss befrielse från ersättning för upplåtelse av statens mark på flygplatsen vid Halmsjön.

För byggnadsarbetena på storflygplatsen — totalt kostnadsberäknade till 153 milj. kr. — äskas 20 milj. kr. på tilläggsstat för budgetåret 1957/58.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
den 25 oktober 1957.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, HEDLUND, PERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, ELIASSON, SKOGLUND, HANSSON, EDENMAN.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, fråga om *utbyggnad av en storflygplats* samt anför.

Sedan frågan om utbyggnad av en storflygplats för omkring två år sedan aktualiserades i samband med att de ledande flygbolagen i olika länder lade ut beställningar på reoplan för interkontinental trafik, har en lång rad ingående undersökningar och utredningar ägt rum i ärendet.

Såsom naturligt är i en fråga, som berör så många skilda samhällsintressen, har starka meningsbrytningar gjort sig gällande rörande på vilket sätt flygplatsfrågan för framtiden bör lösas. Slutligen har dock enighet i stort sett uppnåtts om en fortsatt utbyggnad av flygfältet vid Halmsjön. Med hänsyn härtill anser jag mig kunna i min föredragning göra redogörelsen för de alternativ som utöver Halmsjön varit föremål för utredningar och debatt, mindre utförlig. Jag vill i detta hänseende inskränka mig till att efter en kortare återblick ge en allmän översikt över gjorda utredningar och de slutsatser, som dessa lett till. I särskilda avsnitt kommer jag sedan att närmare behandla vissa faktorer, som har anknytning till behovet av en ny flygplats, samt redovisa en utbyggnadsplan för flygplatsen vid Halmsjön.

Då det av olika skäl är synnerligen angeläget, att en första utbyggnads-etapp är färdig till början av år 1960, bör förslag i ärendet läggas fram till höstsessionen av årets riksdag.

### **Halmsjöfältets tillkomst**

#### **Förslag från 1944 års flygplatsutredning och luftfartsstyrelsen**

Genom beslut den 3 december 1943 bemyndigade Kungl. Maj:t dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla särskilda sakkunniga för att inom kommunikationsdepartementet biträda med utredning rörande behovet av civila flygplatser och därmed sammanhängande spørsmål. Utredningen — 1944 års flygplatsutredning — avgav den 25 november 1944

ett förslag om byggande av en storflygplats vid Grillby invid Västeråsbanan ca 64 km från Stockholm järnvägsledes. Sedermera föreslogs en ändrad förläggning, nämligen till Väsby vid Uppsalabanan ca 31 km från Stockholm. Efter verkställda markundersökningar måste emellertid bägge förslagen övergivas. På grundval av en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen företagen utredning förordade utredningen slutligen, att den blivande storflygplatsen förlades till Halmsjön, 47 km norr om Stockholm, räknat landsvägsledes med dåvarande vägsträckning.

Flygplatsutredningen uttalade bl. a., att den ansåg en storflygplats nödvändig för att skapa möjligheter för vårt land att anknyta till den då planerade interkontinentala trafiken. I fråga om storflygplatsens belägenhet framhöll utredningen helt allmänt, att det låge i sakens natur, att denna trafik i första hand borde anknytas till huvudstaden. Vad angår de tekniska normerna för en storflygplats ansåg utredningen, att denna för att kunna erbjuda goda landningsmöjligheter vid olika vindförhållanden borde utbyggas med fyra rullbanor i olika riktningar.

I skrivelse den 31 januari 1946 föreslog även luftfartsstyrelsen byggande av en storflygplats vid Halmsjön. Styrelsen framhöll härvid bl. a., att det mot bakgrunden av trafikflygets väntade utveckling ur allmän svensk ekonomisk synpunkt vore väl motiverat, att Sverige iklädde sig det helt visst betydande kapitalutlägg, som anläggandet av en storflygplats representerade. I fråga om storflygplatsens belägenhet ansåg styrelsen i likhet med flygplatsutredningen det självklart, att storflygplatsen borde förläggas till Stockholms närhet.

Vid luftfartsstyrelsens skrivelse fanns fogade yttranden av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens väginstitut, statens geotekniska institut, aktiebolaget Aerotransport (ABA) och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA), vilka samtliga bestämt tillstyrkte Halmsjöförslagets genomförande. Luftfartsstyrelsen meddelade vidare, att cheferna för försvarsstaben och flygvapnet under hand förklarar sig icke ha något att erinra mot förslaget.

#### **Riksdagens uttalanden våren 1946**

I detta sammanhang vill jag även erinra om att riksdagen redan våren 1946 i skrivelse till Kungl. Maj:t (1946: 452) anförde vissa synpunkter på storflygplatsfrågan.

Dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet hade vid anmälan av ärenden angående anslag å kapitalbudgeten för budgetåret 1946/47 under luftfartsfonden framhållit, att han icke utan ytterligare utredning vore beredd att taga ställning till storflygplatsfrågan.

I anledning av detta uttalande förekom vid 1946 års riksdag fyra motioner (I: 123 och II: 232 likalydande samt I: 124 och II: 231 likalydande), vilka gick ut på, att riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t hemställa om förslag i storflygplatsfrågan.

I sin förenämnda skrivelse anförde riksdagen i anledning av dessa motio-

ner bl. a., att det genom de förebragta utredningarna i ämnet konstaterats, att byggandet av ett storflygfält i Stockholms närhet vore tekniskt möjligt. Ett uppskjutande av ställningstagandet till frågan om en storflygplats av interkontinentala mått kunde enligt riksdagen för vårt land medföra vittgående och måhända oreparabla konsekvenser.

Riksdagen uttalade även, att ett eventuellt storflygfält borde förläggas till Stockholms närhet, samt avslutade sin skrivelse med att giva uttryck åt sin uppfattning, att statsmakterna snarast möjligt borde taga ställning till frågan om utbyggandet av ett storflygfält. För en närmare redogörelse för riksdagens beslut får jag hänvisa till skrivelsen.

#### **Propositionen och riksdagsbeslutet hösten 1946**

I proposition den 15 november 1946, nr 379, angående byggande av en storflygplats m. m. hemställdes om riksdagens beslut om anläggande av en storflygplats vid Halmsjön samt om anvisande av vissa medel härför å tilläggsstat för budgetåret 1946/47.

I propositionen uttalade departementschefen, att den civila luftfart, som kommit igång efter kriget, redan var mångdubbelt större än hela världsluftfarten under sista fredsåret, trots att flera länder, som före kriget hade en omfattande flygtrafik, av olika skäl icke längre deltog i luftfarten. Det kunde vidare på goda skäl antagas, att trafiken skulle ytterligare intensifieras. I fråga om förutsättningarna för vårt lands deltagande i en utvidgad internationell luftfart framhölls, att Sveriges luftfartsgeografiska läge kunde komma att ge vårt land en betydelsefull ställning som transitoland för den interkontinentala flygtrafiken.

I anslutning härtil uttalade departementschefen, att det icke var lätt att fälla ett fullt säkert omdöme om betydelsen för vårt lands vidkommande av ett framgångsrikt deltagande i världsluftfarten, vilket bl. a. förutsatte anläggande av en storflygplats. För egen del ansåg han det emellertid vara av stort värde för Sverige, om landet kunde bibehålla sina positioner och därjämte kunde få ytterligare del i det flygtrafiknät, som kunde antagas inom kort komma att omfatta så gott som alla världens länder och kom därför till den slutsatsen, att det för vårt land skulle vara mindre välbetänkt att underlåta att snarast vidtaga de åtgärder, som kunde befinnas nödvändiga för att säkra dess fortsatta deltagande i världsluftfarten.

Beträffande flygplatsens läge bedömde departementschefen avståndet mellan Stockholm och Halmsjön väl stort men ansåg sig i brist på något godtagbart alternativ böra förorda luftfartsstyrelsens förslag.

Statsutskottet (SU 1946:307) och riksdagen (Rskr 529) förklarade sig i allt väsentligt dela de i propositionen anförda synpunkterna och biföll således Kungl. Maj:ts förslag.

#### **Utbyggnadsarbetenas bedrivande**

I fråga om realiserandet av det sålunda fattade beslutet må nämnas, att arbetena igångsattes hösten 1947 samt att arbetsprogrammet försköts på

grund av en långvarig arbetsinställelse. Ytterligare omständigheter, som medförde ändring i utbyggnadstakten, tillkom emellertid. I 1948 års statsverksproposition (Bilaga 27, Luftfartsfonden) uttalade departementschefen, att man måste räkna med, att civilflygets fortsatta utveckling under de närmaste åren kunde komma att fortgå i ett långsammare tempo än dittills. Vid bedömande av investeringsplanerna måste hänsyn tagas till det förändrade läge, som inträtt för luftfarten. För storflygplatsens del innebar detta, att man i första hand inriktade sig på att färdigställa en huvudbana så snart ske kunde och om möjligt under år 1950. Ett år senare hade läget för civilflyget ytterligare försämrats och i 1949 års statsverksproposition förordades därför, att arbetena på storflygplatsen, med hänsyn till den kris civilflyget genomgick, skulle tills vidare i allt väsentligt läggas ned under året. Fram till 1952 vidtogs därefter endast sådana åtgärder — dräneringsarbeten m. m. — vilka bedömdes vara nödiga för bevarande av tidigare utförda arbeten. På förslag av luftfartsstyrelsen, som anfört betänkligheter över byggnadstakten vid Halmsjön, förordade departementschefen i 1952 års statsverksproposition ett reducerat byggnadsprogram, som syftade till att färdigställa den öst-västliga huvudbanan jämte ett mindre stationsområde. I detta skick avsågs flygplatsen att användas som en reserv för och komplement till Bromma. Statsutskottet (SU 1952: 9) hade intet att erinra mot den sålunda föreslagna begränsade utbyggnadsplanen men förordade, att frågan om flygplatsens framtida användning närmare utreddes. Riksdagen (Rskr 1952: 98) beslöt i enlighet med utskottets förslag.

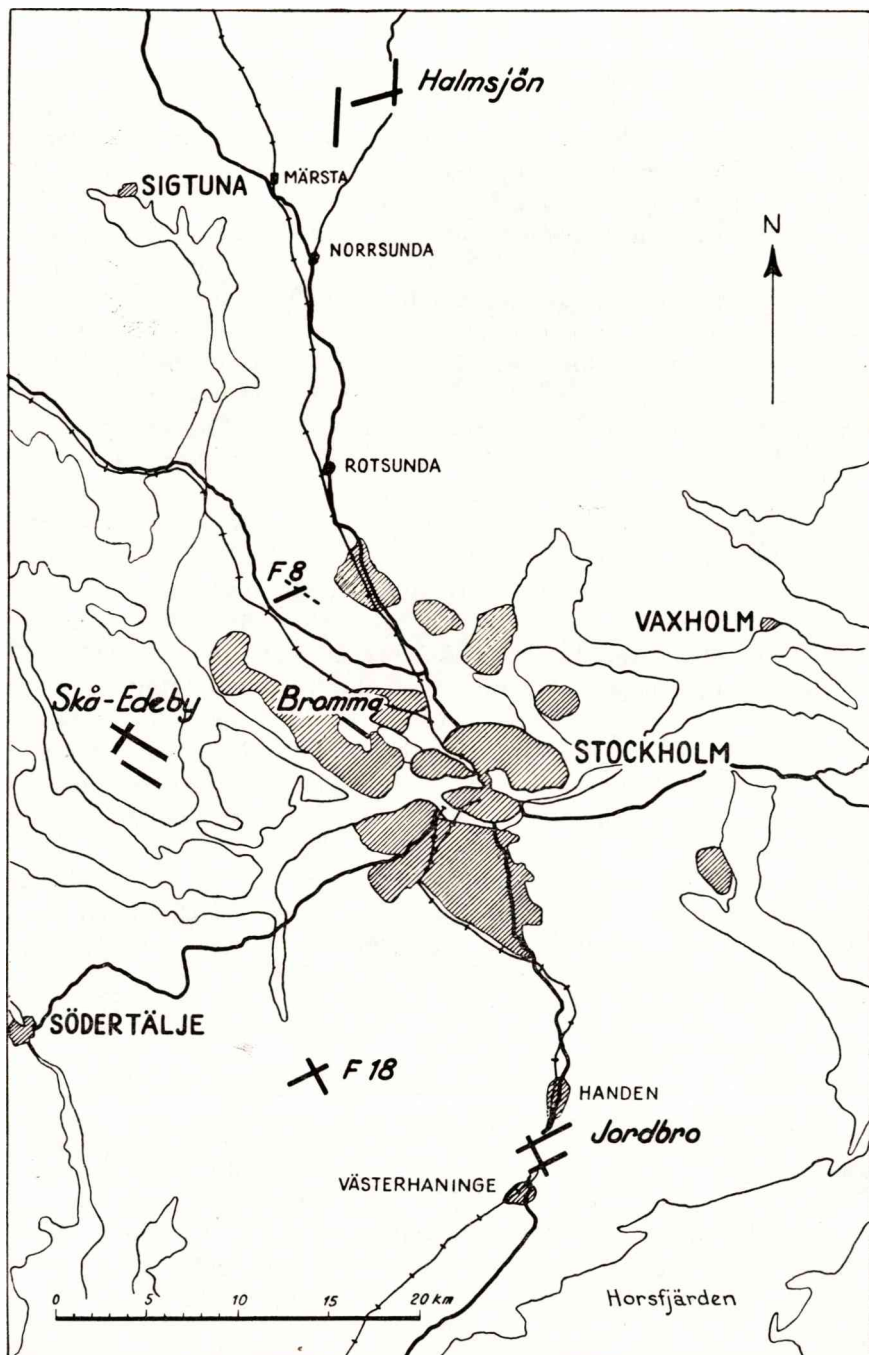
De på flygplatsen hittills färdigställda arbetena omfattar öst-västbanan till en längd av 2 300 m, en mindre stationsplatta, förbindelsebana mellan öst-västbanan och stationsplattan, vissa vägarbeten intill och på flygplatsen, djupdränering och grusutfyllnad för förlängning av huvudbanan, terrassering för utvidgning av stationsplattan och del av kulvert för huvudavloppet samt slutligen vissa belyningsanläggningar. Härför har förbrukats tillhopa ca 25 milj. kr., varav i runt tal 5 milj. kr. avser markförvärv.

### **Översikt av verkställda utredningar**

#### **Luftfartsstyrelsens förslag jämte remissyttranden**

I anslutning till att det nyssnämnda reducerade utbyggnadsprogrammet för flygfältet vid Halmsjön fastställdes år 1952, uppdrog Kungl. Maj:t åt luftfartsstyrelsen att verkställa förberedande utredning rörande användningen och den fortsatta utbyggnaden av storflygplatsen vid Halmsjön.

I underdånig skrivelse den 25 januari 1956 framlade luftfartsstyrelsen utredning och förslag rörande storflygplatsens utbyggnad. Styrelsen redovisade därvid två alternativa möjligheter till storflygplatsens förläggning, nämligen dels vid Halmsjön, dels vid Jordbro, som är beläget ca 24 km söder om staden.



Befintliga flygplatser samt diskuterade huvudalternativ för storflygplatsens förläggning

Vid en jämförelse mellan halmsjö- och jordbroalternativen fann sig styrelsen böra förorda Jordbro. Dess närbelägenhet till Stockholm med de fördelar detta skulle medföra ur transportekonomiska synpunkter och för personalens bosättning m. m. måste enligt styrelsen för luftfartens del anses mycket tungt vägande. Vid detta sitt ställningstagande sade sig styrelsen icke ha kunnat gå in på värdet av de allmänmilitära synpunkter, som kunde andragas mot projektet.

Över luftfartsstyrelsens förslag har utlåtanden avgivits av överbefälhavaren, arbetsmarknadsstyrelsen, statens institut för folkhälsan, telestyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, flygtekniska försöksanstalten, överståthållarämbetet och länsstyrelsen i Stockholms län. Överbefälhavaren har bifogat yttranden från cheferna för marinen och flygvapnet, överståthållarämbetet från Stockholms stadskollegium och polismästaren i Stockholm samt länsstyrelsen från Märsta, Skeppstuna, Österhaninge, Västerhaninge och Huddinge kommuner, landsfiskalerna i Sigtuna och Haninge distrikt, länsarkitekten, överlantmätaren, lantbruksnämnden, distriktsingenjören för vatten och avlopp, vägdirektören, länsbostadsdirektören, förste provinsialläkaren, civilförsvarsdirektören och länsarbetsnämnden.

Yttranden har vidare avgivits av Stor-Stockholms trafikutredning, stockholmstraktens regionplanenämnd, Stockholm-Nynäs järnvägsaktiebolag samt Stockholms handelskammare. Ett yttrande från Scandinavian Airlines System (SAS) fanns fogat vid luftfartsstyrelsens skrivelse.

Luftfartsstyrelsens förslag att bygga ut Jordbro avstyrktes av flertalet remissinstanser, bl. a. av överbefälhavaren, arbetsmarknadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner, såväl de vid Jordbro som de vid Halmsjön belägna. En fortsatt utbyggnad av Halmsjön förordades i stället i dessa remissvar. Luftfartsstyrelsens linje vann anslutning i stort sett endast av SAS, styrelsen för flygtekniska försöksanstalten, Stockholms stadskollegium och Stockholms handelskammare. I några remissvar framhölls, att ytterligare utredning krävdes för ett ställningstagande.

### Storflygplatsberedningen

För att ett bättre underlag för bedömningen av lägesfrågan skulle erhållas, tillkallades den 18 april 1956, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande, tre sakkunniga<sup>1</sup> för att inom kommunikationsdepartementet biträda vid beredningen av frågan om storflygplatsens förläggning. Dessa sakkunniga (*storflygplatsberedningen*) framlade den 10 oktober 1956 sitt utlåtande och förslag rörande förläggningen av Stockholms storflygplats.

Storflygplatsberedningen har vid sin handläggning av ärendet kommit till den uppfattningen, att jordbrolägets företrädan ur civila luftfartssynpunkter är betydande, medan de nackdelar som ur andra civila synpunkter kan

<sup>1</sup> Generaldirektör N. A. E. Malmfors, ordförande, regionplannedirektör C.-F. Ahlberg och statssekreterare E. O. H. Grafström.

anföras mot Jordbro, väger mindre. De militära nackdelarna har beredningen däremot funnit vara så framträdande, att beredningen utan tvekan måst tillmäta dem en väsentligt större betydelse än nyssnämnda fördelar. Beredningen har därför bestämt avstyrkt, att Stockholms storflygplats förläggs till Jordbro. Beträffande Halmsjön har beredningen uttalat, att den ej kunnat finna någon omständighet, som på ett avgörande sätt skulle ha gjort detta av den civila luftfartens representanter tidigare godtagna läge omöjligt att nu acceptera, samt förordat, att utbyggnaden av denna plats till ett storflygfält fullföljes.

Storflygplatsberedningen har tillika meddelat, att sedan luftfartsstyrelsen och SAS under hand underrättats om beredningens ställningstagande, dessa uttalat sig för ett förnyat uppskov med ärendets avgörande, för att ytterligare undersökningar måtte kunna företas beträffande möjligheterna att på Skå-Edeby anlägga en storflygplats.

### Flygplatskommittén jämte remissyttranden

Sedan luftfartsstyrelsens chef och representanter för SAS' ledning vid överläggningar med dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet vidhållit sin uppfattning, att avgörandet i storflygplatsfrågan borde uppskjutas och ytterligare undersökningar göras angående Skå-Edeby, tillkallades, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande, sex sakkunniga<sup>1</sup> för att skyndsamt undersöka möjligheterna att förlägga storflygfältet till annan plats än Halmsjön. I direktiven för de sakkunnigas arbete angavs, att utredningen i första hand borde inriktas på möjligheterna att förlägga flygfältet till Skå-Edeby, men det borde stå kommittén fritt att ta upp även andra alternativ till prövning. Dock skulle den inskränkningen i utredningsuppdraget gälla, att det av storflygplatsberedningen utdömda jordbroläget jämte närliggande delar av Södertörn undantogs. De sakkunniga utsågs den 20 oktober 1956 och arbetade under namnet *flygplatskommittén*.

I sitt den 9 januari 1957 avlåtna betänkande angående storflygplatsens förläggning konstaterade kommittén, att något hinder ur byggnadstekniska synpunkter inte mötte att bygga en storflygplats vid Skå-Edeby.

Kommittén fann vid en summering av de olika synpunkter, som kunde anföras i förläggningsfrågan, att Skå-Edeby var överlägset Halmsjön. Den större direkta investeringen vid Skå-Edeby kompensades ur nationalekonomisk synpunkt flerfaldigt av värdet av beräknade årliga besparingar.

Över betänkandet har yttranden avgivits av riksmarskalksämberet efter hörande av ståthållarämbetet på Drottningholms slott, överbefälhavaren efter hörande av försvarsgrenscheferna, arbetsmarknadsstyrelsen, statens institut för folkhälsan, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, luftfartsstyrelsen, statens väginstitut, statens geotekniska institut, riksan-

<sup>1</sup> Generaldirektören J. Å. Rusk, ordförande, regionplanedirektören C.-F. Ahlberg, avdelningschefen i AB Svensk Flygtjänst B. Grönlund, verkställande direktören i SAS H. Throne-Holst, generalmajoren G. A. Westring samt överdirektören A. H. Winberg



tikvarieämbetet, kommerskollegium (som hört handelskamrarna), flygtekniska försöksanstalten, Sveriges geologiska undersökning, styrelsen för statens vårdanstalt å Svartsjö för alkoholmissbrukare, överståthållarämbetet (efter hörande av Stockholms stadskollegium, polismästaren i Stockholm och Stockholms handelskammare), länsstyrelsen i Stockholms län (efter hörande av Färingsö och Ekerö kommuner), Stockholms domkapitel (efter hörande av berörda pastorsämbeten), Stor-Stockholms trafikutredning, stockholmstraktens regionplanenämnd samt Scandinavian Airlines System. Från länsstyrelsen har överlämnats yttranden från Märsta och Skepptuna kommuner samt från Stockholms länsförbund av RLF. Därjämte har ett antal skrifter i ärendet inkommit ifrån såväl enskilda personer som organisationer och institutioner, bl. a. Svenska naturskyddsföreningen och Samfundet för hembygdsvård.

Flygplatskommitténs förslag att storflygplatsen skall förläggas till Skå-Edeby har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser, bl. a. överbefälhavaren, luftfartsstyrelsen, kommerskollegium, flygtekniska försöksanstalten, överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Stockholms län och SAS. Avstyrkande yttranden har avgivits i huvudsak av sagda ståthållarämbete och domkapitel, Svenska naturskyddsföreningen, Samfundet för hembygdsvård samt Ekerö och Färingsö kommuner. En övervägande kritisk hållning till kommitténs förslag har intagits även av riksmarskalksämbetet, arbetsmarknadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen samt Märsta och Skepptuna kommuner. Betänkligheterna mot förslaget har framför allt hänfört sig till kulturvårds-, naturvårds-, rekreations- och de allmänt sanitära synpunkterna och väsentligen bottnat i befarade bullerstörningar.

#### Vissa ytterligare undersökningar rörande Skå-Edeby

Då på vissa punkter tillräcklig klarhet icke ansågs föreligga med avseende på konsekvenserna av en förläggning av storflygplatsen till Skå-Edeby och då SAS motsatt sig en förläggning till Halmsjön, förordnades om vissa kompletterande utredningar i frågan. Dessa avsåg i huvudsak dels bullerstörningarna, dels konsekvenserna för det militära flygfältet vid Barkarby och för Järva-fältet, dels vissa av SAS gjorda jämförelser av driftkostnaderna vid halmsjö- respektive skåalternativen, dels vägförbindelserna samt dels de byggnadstekniska betingelserna.

I fråga om *bullerstörningarna* inhämtades yttrande från 1956 års flygbullerutredning, som i ett den 27 augusti 1957 dagtecknat utlåtande sammanfattningsvis uttalade, att bullerstörningarna för närliggande bebyggelse icke kunde anses vara av sådan styrka och förekomma i sådan utsträckning, att de borde utgöra hinder för förläggning av storflygfältet till Skå-Edeby.

Vad angår konsekvenserna för *Barkarby* och *Järva-fältet* av storflygplatsens förläggning uppdrog Kungl. Maj:t åt cheferna för armén och flygvapnet samt luftfartsstyrelsen att i samråd närmare undersöka vilka olägenheter, som för den militära övningsverksamheten på Järva-fältet skulle vara

förbundna med en förläggning av storflygplatsen till Skå-Edeby, samt vilka åtgärder, som skulle kunna vidtagas för att minska eller undanröja dessa olägenheter. Vidare uppdrogs åt chefen för flygvapnet och luftfartsstyrelsen att i samråd låta verkställa utredning rörande behovet av en ny start- och landningsbana på Barkarby militärflygfält vid olika lösningar av flygplatsfrågan. Försvarets fastighetsnämnd erhöll därjämte i uppdrag att verkställa utredning rörande de följdverkningar, som en ny start- och landningsbana på Barkarby militärflygfält skulle medföra för den militära övningsverksamheten på Järvafältet.

Av dessa utredningar, vilka redovisades i skrivelser den 15 resp. 31 och 27 augusti, framgår bl. a., att en ny start- och landningsbana på Barkarby flygfält är oundgängligen nödvändig, därest icke en effektiv avlastning av Bromma flygplats kan åstadkommas senast år 1960 genom överföring av en del av trafiken till annan flygplats. För skåalternativet anges att den maximala trafik, som är möjlig att bedriva på Bromma utan att ett absolut krav på en ny bana på Barkarby kan anses föreligga, motsvaras i stort sett av den flygverksamhet, som beräknas komma att bedrivas av Linjeflyg AB på Bromma. Vid halmsjöalternativet erfordras den nya banan, om till Bromma förläggs den större delen av flygtrafiken på Stockholm.

Kostnaderna för en ny bana på Barkarby flygfält beräknas till 12—15,5 milj. kr. I samband med tillkomsten av en sådan bana bortfaller en del stridsskjutningsområden på Järvafältet. Kostnaderna för att ersätta dessa med andra markområden beräknas till 6—10 milj. kr. Försvarets fastighetsnämnd anser, att bl. a. en flyttning av F 8 från Barkarby borde göras till föremål för utredning, innan beslut fattas om att anlägga ifrågavarande tvärbana.

Granskningen av SAS' *driftkostnadsjämförelser* uppdrogs åt byrådirektören M. N. Öster, vilken i anledning härav den 13 juni 1957 överlämnat en promemoria angående de driftekonomiska konsekvenserna av att förlägga Stockholms flygplats till Halmsjön i stället för Skå-Edeby.

SAS har beräknat vissa merkostnader för Halmsjö/Bromma i förhållande till Skå-Edeby till 7,47 milj. kr. och uppskattat vissa ytterligare merkostnader till 2 milj. kr. Utredningsmannens granskning har i huvudsak gått ut på att fastställa graden av säkerhet i de gjorda beräkningarna.

Resultatet av den gjorda granskningen är, att de beräkningsbara merkostnaderna utgör ca 2,6 milj. kr., varav 2 milj. kr. kan betraktas som »säkra». Därtill kommer uppskattade merkostnader till ett belopp av 2,7 milj. kr., och mot SAS' 7,5 milj. kr. skulle således svara 5,3 milj. kr. Härav är dock 1 milj. kr. att hänföra till »opportunity costs», d. v. s. sådana kostnader, vilkas uppträdande är betingat av i det nya läget *eventuellt* inträdande förändringar. Slutligen tillkommer ett belopp för följdskostnader, av SAS uppskattat till 2 milj. kr., men som mycket väl kan vara lägre.

Sammanfattningsvis har utredningsmannen anfört, att bland de faktorer, som måste tagas i övervägande vid bedömningen av flygplatsens lokalisering,

ingår risken för viss fördyring av flygdriften, om flygplatsen förlägges till Halmsjön i stället för Skå-Edeby, men att dessa merkostnader, såvitt nu kan bedömas, torde bli betydligt lägre än vad SAS angivit.

I ett avgivet yttrande över utredningsmannens promemoria har SAS i alla detaljer vidhållit sin tidigare beräkning. Luftfartsstyrelsen har uttalat sig beträffande en av de i materialet ingående faktorerna, nämligen beräkningen av skillnaden i flygdistanser vid de två flygplatsalternativen. En av utredningsmannen till grund för beräkningen lagd schematisk metod har styrelsen ansett principiellt felaktig.

Åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdrogs att verkställa fortsatt utredning rörande *vägförbindelserna* till Svartsjölandet vid en förläggning av storflygplatsen till Skå-Edeby.

I skrivelse den 31 augusti redovisade styrelsen det erhållna uppdraget.

Nio olika alternativa sträckningar av vägförbindelserna har studerats. Av dessa har styrelsen förordat den sträckning, som på sin tid tillstyrktes av flygplatskommitten, d. v. s. Brommaplan—Nockeby—Kärsön—Högholmen—Lindö bro—flygplatsen.

En kostnadsjämförelse mellan vägförbindelserna till en storflygplats förlagd alternativt vid Halmsjön eller Skå-Edeby har visat, att kostnaden i båda fallen blir av samma storleksordning eller 65 milj. kr. Av dessa kostnader utgör den av flygplatsen betingade kostnadsökningen 40 milj. kr. vid alternativet Skå-Edeby och 6 milj. kr. vid alternativet Halmsjön. I dessa belopp har icke inräknats kostnader för ett eventuellt tidigareläggande av vissa utbyggnader av trafiklederna från Brommaplan respektive Sörentorp in mot centrum.

### Utredning om grundförhållandena vid Skå-Edeby

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande utsågs den 5 april 1957 fyra sakkunniga<sup>1</sup> för att verkställa ytterligare undersökningar rörande möjligheterna att med hänsyn till grundförhållandena anlägga en storflygplats vid Skå-Edeby. Med skrivelse den 4 september 1957 överlämnade de sakkunniga sitt utlåtande.

Sammanfattningsvis uttalade de sakkunniga bl. a. följande.

Det är tekniskt möjligt att bygga en storflygplats vid Skå-Edeby på där befintlig lergrund, genom att leran förkonsolideras genom vertikaldränering och överbelastning på sätt flygplatskommittén föreslagit. Ett utförande av flygplatsen vid Skå-Edeby enligt denna metod är främst ett sättningsproblem. Omfattningen och storleken av sättningarna efter det att flygplatsen tagits i trafik är mycket svårbedömlig. En betydelsefull faktor är härvid byggnadstiden. Ju snabbare flygplatsen måste byggas, desto större risk föreligger för stora sättningar efter det att flygplatsen tagits i trafik. Även vid en ordinär byggnadstid, torde viss del av sättningarna, främst de s. k. sekundära, komma att äga rum sedan flygplatsen tagits i trafik. De sekundära sättningarna kan komma att uppgå till 30 % av de primära, som vid

<sup>1</sup> Direktören J. E. Nelander, ordförande, överingenjören R. G. J. Klingberg, överingenjören och chefen för statens geotekniska institut T. J. Osterman samt gatudirektören H. F. Schütz.

första utbyggnaden av en 2 100 m huvudbana har beräknats till högst cirka 1,5 m och vid den till 3 300 m förlängda delen av huvudbanan till högst cirka 3,5 m. Sättningarna kan sålunda bli betydande. Fullgoda förhållanden torde icke kunna påräknas förrän efter flera år.

På grund av den tvekan utredningen säger sig hysa om man med denna metod kan uppnå en fullgod storflygplats inom rimlig tid, har utredningen ansett sig skyldig undersöka, om inte någon annan möjlighet är att föredraga, ifall flygplatsen skall förläggas till Skå-Edeby. Därvid har framkommit tanken att ta bort leran och ersätta den med bättre material. På detta sätt skulle man få en fullgod flygplats med måttliga störningar på grund av sättningar efter byggnadstiden. I vilken utsträckning man bör gräva bort leran bör närmare utredas, sedan beslut i förläggningsfrågan fattats.

Anläggningskostnaden för en storflygplats vid Skå-Edeby med vertikal-dräneringsmetoden beräknas till 198 milj. kr. Härtill lägges ett diskonterat värde av framtida underhållsåtgärder om uppskattningsvis 10—20 milj. kr., varvid summan blir 208—218 milj. kr. Detta jämföres med en kostnad för Halmsjön om 149 milj. kr., därvid räknats med bortgrävning av ett mindre lerparti även på denna plats samt total ombyggnad av befintlig bana. Kostnaderna för beläggningen har i bägge fallen räknats för asfalt.

Kostnaden för en flygplats vid Skå-Edeby, om leran förutsättes bortschaktad i full utsträckning under banor och plattformar, har beräknats till 244 milj. kr., varvid räknats med beläggning av betong. För Halmsjön anges jämförelsesiffran vid betongbeläggning till 153 milj. kr.

Rörande tidsschemat har kommittén anfört, att en utbyggnad av flygplatsen vid Halmsjön så att den kan trafikeras i januari 1960 ej bör bereda större svårighet, därest arbetena kan igångsättas omkring årsskiftet 1957/58 och erforderlig arbetskraft finnes tillgänglig. Motsvarande utbyggnad för Skå-Edeby har synts vara ett betydligt vanskligare problem men har bedömts möjlig att genomföra under mycket gynnsamma betingelser samt att en bärkraftig tvåfilig bro finnes att tillgå vid Lullehov omkring årsskiftet 1957/58. Därest denna brofråga ej är löst till angiven tidpunkt har möjligheterna till att använda flygplatsen vid Skå-Edeby för flygtrafik i januari 1960 bedömts som ringa. En sådan byggnadstid bör tillgripas endast om inget annat val finnes.

*Luftfartsstyrelsen* har i skrivelse den 17 september 1957 lagt fram ett förslag, som innebär, att leran skulle utgrävas under de delar av huvudbana och plattformar, som måste vara färdiga till 1960, men att grundförstärkningen i övrigt skulle utföras med hjälp av djupdränering. Kostnaderna vid en sådan kombination har styrelsen beräknat till 199 milj. kr.

#### Möjligheterna till provisorisk utbyggnad av Bromma flygplats

I en den 13 september 1957 dagtecknad skrivelse anförde SAS, att därest beslut skulle fattas om att avföra Skå-Edeby ur diskussionen i flygplatsfrågan, det borde övervägas att som ett provisorium göra vissa förbättringar

på Bromma samt förlängning av den nuvarande banan till 2 500 m. Genom viss omläggning av trafiken skulle Bromma då bli tillräckligt för SAS' behov under avsevärd tid framåt och frågan om en ny flygplats för Stockholm kunna skjutas på framtiden.

Sedan med anledning härav uppdragits åt *luftfartsstyrelsen* att närmare undersöka möjligheterna för och kostnaderna av en sådan lösning, har styrelsen i skrivelse den 26 september 1957 och en därvid fogad promemoria avgivit utlåtande i frågan.

Kostnaderna för förlängningen av huvudbanan samt för de utvidgningar av plattformar, byggnader m. m., som skulle krävas på grund av den växande trafiken, beräknar luftfartsstyrelsen preliminärt till 35 milj. kr. De internationella minimirekommendationerna, som gäller för hinderfrihet i stråket och i inflygningssektorerna, uppfylles dock icke. Ej heller kan de amerikanska rekommendationerna rörande fria zoner utanför banändarna realiseras annat än i ringa omfattning. Vid trafik med flygplan av typen DC-8 och liknande måste inskränkningar göras i det kommersiella utnyttjandet av flygplanen, vilket dock kan accepteras av SAS. Såvida icke flygverksamheten på Barkarby flygfält väsentligt inskränkes eller nedlägges, måste en ny bana på detta flygfält vara färdigställd senast under år 1960 med de betydande ekonomiska och andra konsekvenser detta medför för det fortsatta militära nyttjandet av Järvafältet. Vid en utbyggnad i enlighet med vad nu sagts skulle Bromma flygplats ur trafikledningssynpunkt kunna utnyttjas för den samlade civila trafiken till omkring år 1965 eller, om den militära flygverksamheten vid Barkarby nedlägges, fram till omkring år 1970.

Luftfartsstyrelsen konstaterar med anledning härav, att ett genomförande av detta projekt skulle medföra betydande kostnader för en jämförelsevis kort övergångsperiod. Bullerstörningarna för den kringboende befolkningen skulle dessutom bli allvarliga, vartill kommer, att de operativa förutsättningarna för trafiken enligt luftfartsstyrelsens uppfattning icke skulle bli tillfredsställande.

På grund härav kan luftfartsstyrelsen icke tillstyrka den av SAS föreslagna provisoriska utbyggnaden av Bromma flygplats för ifrågavarande ändamål.

Utlåtande rörande SAS' propos har också inhämtats från *1956 års flygbullerutredning*.

Utredningen anser det icke i och för sig uteslutet att åtminstone under en övergångsperiod reguljärt trafikera Bromma med reaplan av typ Caravelle, medan däremot DC 8-planen icke ens med en mycket ringa trafiktäthet bör få repliera på Bromma. Med hänsyn till att bullerstörningarna vid Bromma redan med nuvarande trafiktäthet är allvarliga, anser utredningen det heller icke vara acceptabelt att dit förlägga hela den ökade trafik, som man kan förvänta under de närmaste 10—15 åren. Utredningen anser sig därför icke kunna tillstyrka en utbyggnad av Bromma, som innebär ett uppskjutande på obestämd tid av anläggandet av en storflygplats.

### Militära synpunkter på flygplatsfrågan

I skrivelse den 17 september 1957 har *luftfartsstyrelsen* anförts, att — vid ett avvisande av Skå-Edeby-alternativet — varken halmsjö- eller jordbroalternativen eller det eventuella provisoriet på Bromma flygplats kan realiseras utan väsentliga ingripanden i de militära dispositionerna inom stockholmsområdet. Styrelsen finner angeläget, att ståndpunkt tages från militärt håll till frågan, vilket civilt utbyggnadsalternativ för den nya flygplatsen, som numera ter sig minst olägligt ur militär synpunkt, och föreslår därför att ett uttalande i ämnet måtte inhämtas från överbefälhavaren.

Med anledning härav har *överbefälhavaren* anmodats inkomma med ett utlåtande i frågan. Denne har erinrat om sitt uttalande i anledning av luftfartsstyrelsens förslag den 26 januari 1956 rörande Jordbro-alternativet, att de militära synpunkterna tillsammans tagna avgjort talade mot Jordbro och för ett fortsatt utbyggande av Halmsjön. I detta ställningstagande har ingen ändring inträffat.

Samtidigt uttalar överbefälhavaren, att medverkan från försvarets sida kan påräknas, om SAS söker en provisorisk lösning av flygplatsfrågan.

En möjlighet kunde t. ex. vara att i begränsad omfattning använda Tullingeområdet, då SAS år 1960 tillföres reaflygplan av typ DC 8. En annan möjlighet kunde vara att efterhand minska den militära flygverksamheten i fred vid Barkarby till förmån för den civila luftfarten, trots de betydande nackdelar detta skulle innebära för luftförsvaret av stockholmsområdet. En tredje möjlighet kunde vara att — dock för andra medel än försvarets — bygga en tvärbana för DC-8 vid Barkarby.

### Civilflygets utveckling m. m.

#### Tekniska prognoser

Såväl luftfartsstyrelsen som storflygplatsberedningen och flygplatskommittén har såsom bakgrund till bedömningen av flygplatsfrågan lämnat redogörelser för hur experterna betraktar flygteknikens framtida utveckling. I det följande lämnas en sammanfattning av vad som härutinnan anförts.

Det är huvudsakligen den flygtekniska utvecklingen, som nu aktualiserat kravet på en storflygplats. Från och med 1960-talet kommer reaktionsdrift att utnyttjas i större skala inom den civila luftfarten. SAS har för sin del beställt sju reaktionsdrivna flygplan av typen Douglas DC-8 för leverans i början av 1960. Denna flygplantyp kommer att få en maximal startvikt av 125—135 ton och en marschhastighet av upp till 940 km/tim. Den kommer att vid maximal startvikt kräva en startbanelängd av 3 000—3 300 m.

Den tekniska utvecklingen kan förutses medföra, att det inom ett par decennier kommer att finnas i trafik flygplan med en marschhastighet av över 1 500 km/tim. Med sådana plan kommer flygtiderna att kunna avsevärt re-

duceras. Som exempel kan nämnas, att sträckan Stockholm—New York skulle ta mindre än 5 timmar att tillryggalägga mot drygt 8 timmar med flygplan av typ DC-8.

På längre sikt kan flygplantyper med extremt korta start- och landningssträckor tänkas komma i trafik. Utvecklingsarbetet för sådana flygplantyper synes för närvarande bygga på — förutom rotorprincipen — direkt reaktionslyft, innebärande att start och landning sker vertikalt, samt reaktionslyftförstärkning genom strålklaft. Sistnämnda princip innebär, att den i vingen befintliga vanliga landningsklaffen ersättes med en anordning för utblåsning nedåt av alla eller huvuddelen av reaktionsmotorernas utloppsgaser, varigenom mångdubbel lyftkraft erhålles.

Utvecklingen mot flygplantyper med reducerade start- och landningssträckor minskar icke nödvändigheten av att anlägga de startbanor om ca 3 000 m, som erfordras för de nu aktuella reaflygplanen och deras efterföljare av liknande typ. Dessa anses komma att nyttiverkas fram till omkring år 1970 och vara i tjänst till åtminstone in på 1990-talet. Behovet av banlängder på omkring 3 000 m kommer att kvarstå så länge sådana flygplan används.

Atomkraft förutses komma att utnyttjas vid konstruktion av transportflygplan inom 20 år. Med hänsyn till den höga motorvikt, som kan förutses för atomflygplan, kommer det att vara omöjligt att bygga små sådana flygplan, och de kommer att behöva långa rullbanor.

### Trafikprognoser

Antalet flygplanrörelser samt antalet av- och påstigande passagerare på Bromma flygplats under år 1956 framgår av tabell 1. 1955 års siffror anges inom parentes.

Tab. 1. Den civila luftfarten 1956 (1955)

Slag av luftfart	Antal flygplanrörelser	i %	Antal av- och påstigande passagerare	i %
Reguljär luftfart	23 000 (19 400)	39 (41)	519 900 (431 200)	92,6 (91,9)
Övrig luftfart utom rundflygning	32 100 (26 200)	55 (56)	24 600 (24 100)	4,4 (5,1)
Rundflygning	3 300 (1 600)	6 (3)	16 700 (14 200)	3,0 (3,0)
Tillhoppa	58 400 (47 200)	100	561 200 (469 500)	100

Av antalet flygplanrörelser i *reguljära luftfarten* kommer ca 30 % på var och en av trafikgrupperna inrikes, internordisk och övrig europeisk trafik medan resterande ca 10 % utgöres av den interkontinentala trafiken.

Övrig luftfart utom rundflygning utgjordes 1956 till 30 % av yrkesmässig luftfart (taxiflyg, tidningsflyg, fotoflyg), till 50 % av skolflygning och till återstående ca 20 % av provflygning, klubb- och privatflygning samt militärflygning.

Genom luftfartsstyrelsens försorg har i samband med det av storflygplatsberedningen bedrivna utredningsarbetet upprättats prognoser över den framtida lufttrafiken på Stockholm. Dessa avser dock endast den reguljära trafiken. Några motsvarande siffror för den icke reguljära trafiken, som för närvarande svarar för ca 60 % av totala antalet flygplanrörelser på Bromma flygplats, har icke kunnat framräknas. Med en försiktig bedömning anses dock kunna förutses, att denna trafik kommer att utvecklas på sådant sätt, att den år 1970 utgör minst hälften av den totala luftfarten.

Den enligt luftfartsstyrelsens prognos — under förutsättning av oförändrade politiska och ekonomiska utvecklingsmöjligheter — väntade utveckling inom den reguljära luftfarten jämförd med siffrorna för 1956 (1955) framgår av tabell 2.

Tab. 2. Luftfartsstyrelsens trafikprognos

Reguljär luftfart	1956 (1955)	1960	1970
Antal av- och påstigande passagerare pr år	519 900 (431 200)	900 000	1 800 000
Antal flygplanrörelser per år	23 000 (19 400)	37 600	55 000

Med tillämpning av luftfartsstyrelsens prognos för den reguljära trafiken samt antagandet, att den icke reguljära trafiken kommer att uppta lika stor andel av totala antalet flygplanrörelser som den reguljära, kommer man fram till totalt ca 110 000 flygplanrörelser år 1970 för Stockholms del.

Enligt av SAS upprättade prognoser kommer under 1960-talet antalet flygplanrörelser i den reguljära luftfarten att fördela sig med, i runda tal, 40 % på inrikestrafik, 20 % på internordisk trafik, inemot 35 % på övrig europeisk trafik och drygt 5 % på interkontinental trafik. Motsvarande siffror för antalet passagerarrörelser blir resp. 30, 20, 40 och 10 %.

Enligt flygplatskommittén är den trafikmängd, som sålunda kan väntas, så omfattande, att det skulle vara förenat med uppenbara svårigheter att avveckla densamma på Bromma flygplats, där det redan nu föreligger vissa besvärligheter i kapacitetshänseende. I förening med kravet på längre rullbanor kommer således den här förutsedda ökningen i trafikvolymen att nödvändiggöra en avlastning av trafik från Bromma till en ny flygplats. Det är beträffande Bromma såväl kapaciteten på bansystemet som de otillräckliga hangar- och stationsutrymmena, som blir avgörande.



## **Utbyggnadsplan för flygplatsen vid Halmsjön**

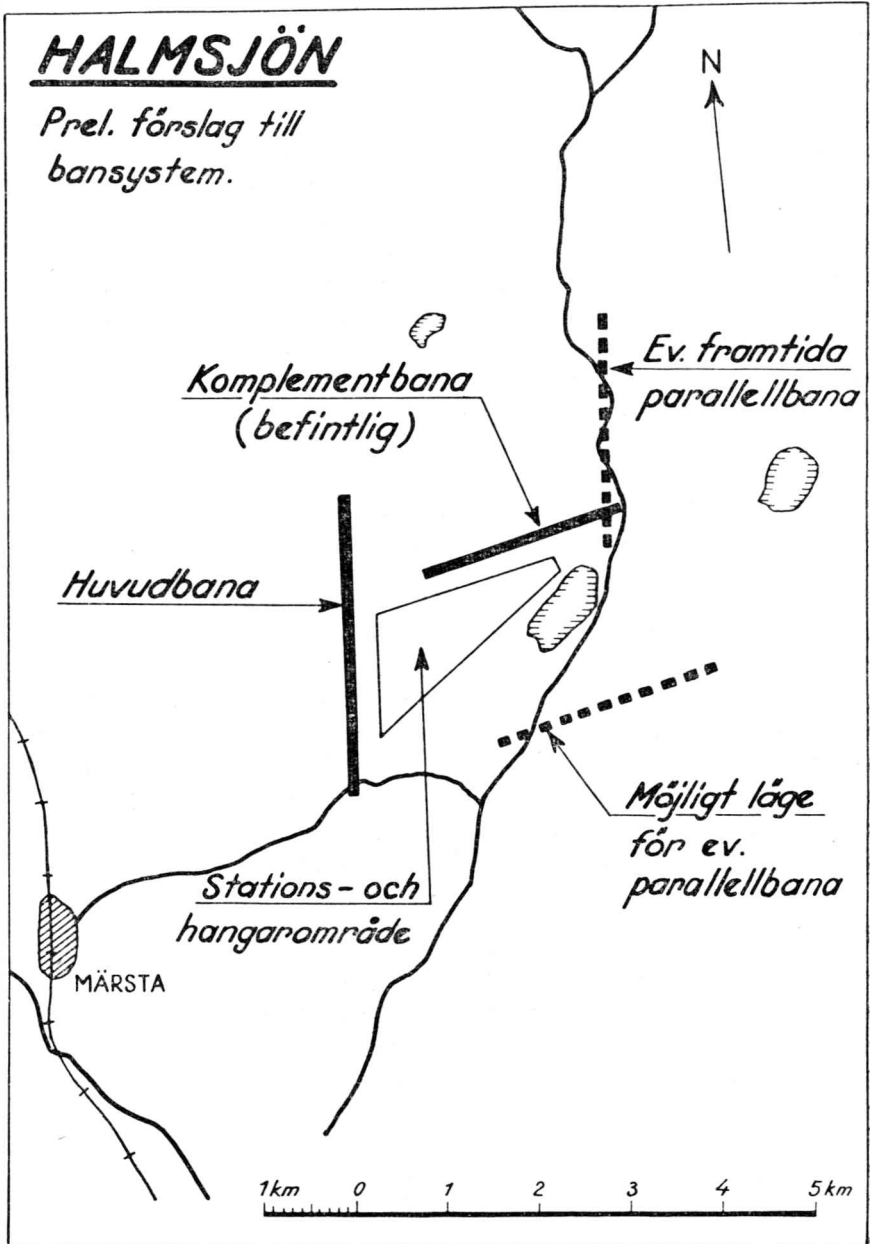
### **Luftfartsstyrelsen 1956**

I sin förenämnda skrivelse den 25 januari 1956 angående storflygplatsen framhåller luftfartsstyrelsen, att standarden på den färdigställda öst-västbanan vid Halmsjön kritiserats i olika sammanhang. Resultatet av företagna provflygningar på banan med såväl passagerarflygplan som reaktionsdrivna militärflygplan har, upplyser styrelsen, givit vid handen en begränsning av banans användbarhet särskilt vid hård eller byig sidvind i kombination med slirig banyta. I övriga fall anser styrelsen banans beskaffenhet medge ett säkert genomförande av trafiken. Även om banans användning sålunda måste beläggas med vissa restriktioner, torde de tillfällen, då väderleksförhållandena förhindrar dess utnyttjande, inskränka sig till så relativt kortvariga perioder, att en betydande del av trafiken likväl kan framgå på banan. Styrelsen anser det likväl inte lämpligt att, som man ursprungligen tänkt sig, nyttja öst-västbanan som huvudbana. Den bör istället eventuellt efter vissa förbättringsarbeten användas som komplementbana. En fortsatt utbyggnad av Halmsjöfältet förutsätter alltså enligt styrelsen anläggande av en ny huvudbana, vilken bör framgå i nordsydlig riktning väster om den nuvarande banan och ungefär vinkelrätt mot denna. Den nya banan bör givas en längd av 3 300 m och i alla hänseenden utföras i högsta klass.

De här skisserade planerna för Halmsjöns flygplats upptager i ett första utbyggnadsskede två banor — den färdigställda öst-västbanan och en nordsydbana — förbindelsebanor mellan banorna och stationsområdet, stations- och hangarplattformar, stationsbyggnader, hangarer m. fl. byggnader samt i övrigt utfartsvägar, parkeringsplatser, vatten- och avloppsledningar m. m. Härjämte erfordras olika slag av teleinstallationer, navigationshjälpmedel, fordon, maskiner, redskap m. m.

### **Luftfartsstyrelsen 1957**

I skrivelse den 16 oktober 1957 har luftfartsstyrelsen anfört, att den i januari 1956 framlagda planen för Halmsjöfältet bör läggas till grund för den fortsatta utbyggnaden av flygplatsen. Sedan nyssnämnda förslag framlades har det varit föremål för granskning i olika sammanhang. Konstruktionen av den nuvarande öst-västbanan har sålunda blivit föremål för ytterligare kritik från pilothåll. Styrelsen är icke beredd att nu taga ståndpunkt till på vad sätt och i vilken omfattning ombyggnad bör ske men anser, att man vid kostnadsberäkningen bör förutsätta en fullständig ombyggnad. Vidare har den av direktören E. Nelander ledda sakkunnigkommittén ifrågasatt, huruvida icke utförandet av flygplatsanläggningen på sådana områden, som vilar på lergrund, bör ske genom bortgrävning av leran. Det slutliga valet av byggnadsmetod torde böra träffas först efter ytterligare samråd med geotekniska experter, men kostnadsberäkningarna bör grundas på förutsättningen, att det kan bli nödvändigt att använda bortgrävningsmetoden. I



Skiss över bansystemet vid Halmsjön

fråga om lokalutrymmena har några nya utredningar icke medhunnits. Det kan dock tänkas, att trafikfördelningen mellan Halmsjön och Bromma kan föranleda, att vissa för den förra flygplatsen avsedda utrymmen i stället anordnas på den senare flygplatsen. Den mera detaljerade utformningen av banor, plattformar och byggnader förutsättes få fastställas av luftfartsstyrelsen efter vidare utredning.

Under här angivna förutsättningar har kostnaderna för flygplatsen vid 1957 års prisnivå av den neländerska kommittén beräknats till 153 milj. kr. Denna summa fördelar sig på flygplatsanläggningens delar enligt följande.

*Anläggningskostnader  
för utbyggnad av flygplats vid Halmsjön*

	Milj. kr
Markförvärv .....	2,0
Banor och plattformar	
Huvudbana .....	37,0
Tvärbana .....	21,5
Stations- och hangarområde .....	17,5
Byggnader .....	76,0
Huvudkulvertar samt vatten och avlopp .....	32,0
Vägar och parkeringsplatser inom och utom fältområdet .....	4,5
Belysning .....	5,3
Teleinstallation, landningshjälpmedel .....	2,0
Fordon, maskiner, redskap .....	7,0
Oförutsett .....	3,0
Administration (6 %) .....	12,7
	8,5
Summa	153,0

Med hänsyn till att trafiken med tunga reoplan redan i början av 1960 måste omhändertagas på Halmsjön, bör anläggningsarbetena inriktas på att redan till denna tid färdigställa minst 2 500 m av nord-sydbanan jämte erforderliga förbindelsebanor, stations- och hangarplattformar samt tillfartsväg. Vidare bör till denna tidpunkt färdigställas stationsbyggnad, byggnad för flygsäkerhetstjänsten, driftsbyggnad och personalbostäder i den omfattning, som trafiken vid denna tidpunkt påkallar. Därjämte erfordras vissa navigations- och belysningsanläggningar, fordon och maskiner. Flygplatsen bör därefter färdigställas i övrigt genom förlängning av nord-sydbanan till 3 300 m, ombyggnad av öst-västbanan så att denna blir fullt användbar, fullbordande av förbindelsebanesystemet samt stations- och hangarplattformarna ävensom uppförande av permanenta byggnader i full utsträckning m m. Arbetena bör så bedrivas, att flygplatsen kan tagas i fullt bruk någon gång under åren 1962—64.

Självfallet bör redan under det första utbyggnadsskedet fram till år 1960 det andra utbyggnadsskedet förberedas bl. a. genom fortsatt dränering och

terrassering av återstående delar av flygfältet. Det är även möjligt, att ökad klarhet kan vinnas redan under det första utbyggnadsskedet rörande omfattningen av och sättet för ombyggnaden av öst-västbanan. Det kan i så fall visa sig lämpligt att redan under detta skede utföra delar av detta ombyggnadsarbete. Erforderliga väganläggningar inom området samt av flygplatsbygget föranledda ombyggnader av vägar utanför området bör utföras allteftersom behov därav uppkommer.

Luftfartsstyrelsen uppskattar anslagsbehovet för budgetåret 1957/58 till 20 000 000 kr. och för budgetåret 1958/59 till 25 000 000 kr. Styrelsen utgår från att entreprenader skall få läggas ut på ur tekniska och ekonomiska synpunkter lämpliga delar av de i flygplatsen ingående arbetena utan hinder av att medel under visst budgetår anvisats endast för likvidering av de på detta budgetår belöpande kostnaderna för arbeten, som då påbörjas.

I viss utsträckning kan anslagsmedel under luftfartsfonden komma att användas för exempelvis väganläggningar, som senare — oavsett flygplatsen — skulle ha tillkommit. Styrelsen utgår från att i sinom tid viss avräkning av sådana utgifter skall få ske mot automobilskattemedel. Styrelsen förutsätter vidare att frågan om regleringen av kostnaderna för de i stationsbyggnaden ingående tull- och liknande lokalerna skall få upptagas till prövning antingen så, att dessa investeringar avskrivs med skattemedel, eller så, att verket erhåller ersättning för lokalerna genom tullverket.

Styrelsen framhåller slutligen, att det vid Bromma flygplats även i framtiden kommer att föreligga behov av åtskilliga förbättringar varje år och att styrelsen framdeles kommer att nödgas äska medel för tillgodoseende av sådana behov.

På grund av vad sålunda anförts hemställer luftfartsstyrelsen, att Halm-sjöns flygplats skall utbyggas i huvudsak enligt den plan, som i det föregående angivits.

### Departementschefen

Flygtekniken och markorganisationen för luftfarten genomgick under det andra världskriget en våldsamt expansion. Till en början kom de tekniska framstegen främst det militära flyget tillgodo, men så småningom kunde även trafikflyget tillgodogöra sig de nya rönerna. De nya trafikmaskinerna kom på grund härav att erbjuda — förutom större komfort — ökad snabbhet, större trafiksäkerhet, gynnsammare driftsekonomi och väsentligt stegrad transportkapacitet. I fråga om markorganisationen må här blott erinras om den utbyggnad denna erhöi bl. a. genom anläggandet av en mängd nya flygplatser under krigstiden, särskilt i de av krigföringen direkt berörda länderna.

De här påtalade omständigheterna utgjorde underlaget för det ökade trafikflyget omedelbart efter krigsslutet samt för förväntningar om att detta kommunikationsmedel i en snar framtid skulle bli av verklig betydelse. I detta sammanhang må särskilt framhållas ansvällningen av den interkon-

tinentaltrafiken, om vars vidare utveckling man hyste de största förhoppningar.

Vad angår vårt eget land hävdade det sig väl i den internationella konkurrensen på trafikflygets område efter krigsslutet. År 1946 var sålunda ABA:s trafiknät det mest vittutgrenade i Europa, och SILA bedrev dels genom SAS och dels för egen räkning interkontinental trafik. Planer på rationaliseringar och ytterligare utvidgningar av driften förelåg. Den interkontinentaltrafiken förväntades på grund av teknikens utveckling komma att i större utsträckning än tidigare söka sig de kortaste flygvägarna, och detta förhållande ansågs komma att ge vårt land en betydelsefull ställning som transitoland för denna flygtrafik.

Det var mot bakgrunden av dessa förhållanden samt de begränsade expansionsmöjligheterna på Bromma flygplats som Kungl. Maj:t och riksdagen år 1946 på grundval av förslag i ämnet från 1944 års flygplatsutredning och luftfartsstyrelsen fattade beslut om anläggande av en storflygplats.

De högt ställda förväntningarna om en snabb utveckling av den civila luftfarten infriades emellertid inte i den takt, man då tänkt sig. I stället uppstod en närmast krisartad situation för flygbolagen vid slutet av 1940-talet. Denna ledde till inskränkningar i driften, och de tidigare planerna på utvidgningar måste väsentligt reduceras. För vårt lands vidkommande kunde denna situation icke undgå att återverka även på storflygplatsprojektet. Arbetena på det nya flygfältet inskränktes. Färdigställandet sköts på framtiden och likaså överflyttningen av flygtrafiken.

Storflygplatsfrågan har nu återigen blivit högaktuell. Luftfarten har under 1950-talet utvecklats i allt raskare takt. De optimistiska prognoser, som man gjorde på 1940-talet, börjar nu bli en realitet. Därtill kommer readriftens förestående införande i den civila luftfarten. Vad som speciellt har utlöst krav på storflygplatser i Europa är det förhållandet, att de ledande flygbolagen runt om i världen lagt ut stora beställningar på tunga fyrmotoriga reoplan för leverans med början under de närmaste åren. Dessa flygplan av typ DC-8 och Boeing 707 fordrar startbanor av en längd överstigande 3 000 meter för att kunna utan mellanlandningar genomföra interkontinentalturner. Även SAS har beställt dylika flygplan av typ DC-8, vilka kommer att levereras i början av år 1960.

Också i andra länder har utbyggnader av flygplatser blivit erforderliga. Jag kan som exempel nämna, att i Danmark en utvidgning av flygplatsen vid Kastrup för en kostnad av ca 167 milj. danska kronor beslutats och att i Zürich och Amsterdam investeringsutgifterna för ändamålet beräknats till belopp, som motsvarar över 200 milj. kr.

Vår viktigaste luftbas för internationell trafik vid Bromma bedömdes, såsom nyss antytts, redan år 1946 icke kunna iordningställas till att motsvara kraven på en modern flygplats med tillräcklig kapacitet. De utredningar, som gjorts de senaste åren, har bekräftat riktigheten i denna be-

dömning. Senast har undersökts möjligheterna att som ett provisorium bygga ut Bromma flygplats, så att den under en övergångstid skulle kunna ta emot all trafik på Stockholm, inberäknat trafiken med DC-8. Kostnaderna för investeringar i flygfältet, innefattande bl. a. en förlängning av den nuvarande huvudbanan med 680 meter, har approximativt beräknats till 35 milj. kr. De internationella minimirekommendationerna för hinderfrihet i flygstråk och inflygningssektorer kan likväl ej uppfyllas inom denna kostnadsram. Om inte trafiken på Barkarby väsentligt inskränkes eller läggs ned, erfordras dessutom en ny bana där, parallell med den på Bromma, vilket i sin tur medför oförmånliga konsekvenser för den militära övningsverksamheten på Järvafältet. Kostnaderna för Barkarbybanan har beräknats till 12—15,5 milj. kr. och ersättningsmark för förlorade strids- och skjutningsområden på Järvafältet till 6 å 10 milj. kr. Vid en utbyggnad av Bromma flygplats skulle dess kapacitet ur trafikledningssynpunkt räcka till omkring år 1965 eller, om Barkarby skulle läggas ner, till omkring år 1970. Kostnaderna skulle alltså bli betydande för en jämförelsevis kort övergångsperiod och för en lösning, som inte erbjuder tillfredsställande förutsättningar för trafiken ur operativa synpunkter. Även ur bullersynpunkter är ett uppskov med avlastningen från Bromma flygplats icke önskvärd.

Även andra lösningar av provisorisk karaktär har övervägts under den senaste tiden. Dessa går ut på att man skulle använda någon av de militära flygplatserna vid Tullinge och Barkarby också för civil luftfart, främst då för DC-8. En sådan anordning medför dock betydande investeringskostnader på vederbörande militärflygfält — uppskattningsvis 40 milj. kr. — för en begränsad tids användning. Vad angår Tullinge är det i hög grad tvivelaktigt, om fältet överhuvud kan iordningställas för trafik med DC-8. En förutsättning för medverkan från militärt håll är, att den civila flygtrafiken på ifrågakommande militärflygplats endast omfattar ett mycket begränsat antal flygplanrörelser per dag. Den alldeles övervägande delen av trafikökningen skulle alltså komma att belasta Bromma flygplats och där medföra de olägenheter, som jag nyss antytt.

Under alla förhållanden lär en närmare utredning erfordras, innan man skulle kunna satsa på någon av de nämnda provisorielösningarna. Utredningen skulle komma att beröra bl. a. ett så omfattande och komplicerat problem som Järvafältets framtida användning och skulle med säkerhet bli rätt tidskrävande. Man fick i så fall bereda sig på att — utan att vara säker på en lösning i positiv riktning — definitivt skrinlägga planerna på att härbärgera fyrmotoriga reoplan i vårt land från början av år 1960.

Huvudsakligen på grund av de faktorer, jag här redovisat, har jag vid mina överväganden av flygplatsfrågan kommit till den uppfattningen, att beslut snarast möjligt bör fattas om utbyggnad av en storflygplats i det dubbla syftet att dels avlasta Bromma flygplats från den väntade trafikökningen,

dels bereda möjlighet för tunga reoplan att trafikera Sverige i början av år 1960.

Efter att sålunda ha uppehållit mig vid frågan om behovet av en storflygplats, går jag nu över till spørsmålet om flygplatsens förläggning.

I fråga om belägenheten i stort inom landet uttalade riksdagen år 1946 att storflygfältet borde förläggas till Stockholms närhet. Detta uttalande äger alltså sin giltighet.

Vid det närmare avgörandet av frågan om förläggningen av storflygplatsen kräver givetvis hänsynen till luftfartens intressen största beaktande. Frågan kan emellertid icke ses som en isolerad luftfartsfråga, utan även andra samhällsintressen blir i hög grad berörda och fordrar att hänsyn toges även till dem. I likhet med när det gäller liknande problem för andra grenar av transportväsendet kan andra lösningar behöva väljas, än den, som ur vederbörande transportgrens synpunkt ter sig som den mest idealiska. Naturligt är, att starka meningsbrytningar gör sig gällande i debatten om lägesfrågan.

1946 års beslut i förlägningsfrågan hade föregåtts av omfattande utredningar och en livlig offentlig diskussion. Olika alternativ hade förts fram och åter förkastats. Till slut uppnåddes dock så gott som allmän enighet om att storflygplatsen borde förläggas till Halmsjön. Man var då medveten om att platsen genom sitt läge var behäftad med vissa nackdelar. Det framhölls dock, att även fördelar kunde ligga bl. a. i att flygplatsen förlades på visst avstånd från bebyggelsen i Stockholms närmaste omgivningar och från övriga civila och militära flygplatser i huvudstadens närhet.

När storflygplatsfrågan på nytt aktualiserades för ett par år sedan började man på luftfartshåll tveka inför tanken på att flytta flygtrafiken till Halmsjön. Det relativt stora markavståndet, 42 km, avskräckte och farhågor uttalades att personalen skulle vara mindre benägen att följa med till den nya arbetsplatsen. Läget norr om staden var ytterligare en nackdel, beroende på att den södergående lufttrafiken är betydligt större än den norrgående. Dessa olägenheter omsattes i ekonomiska kalkyler, som gav vid handen, att läget vid Halmsjön skulle innebära kostnadsfördyringar för flygtrafiken i förhållande till andra, närmare staden belägna platser. Förnyade ansträngningar gjordes för att finna andra alternativ till storflygplatsens förläggning, och de ledde till att vid sidan av Halmsjön ytterligare två huvudalternativ fördes fram till en mera grundlig prövning, nämligen Jordbro och Skå-Edeby.

Möjligheterna att förlägga storflygplatsen till *Jordbro* var föremål för diskussion myndigheterna emellan redan före 1946 års beslut, men detta alternativ fördes dock inte fram till statsmakternas prövning, enär det främst av militära skäl bedömdes utförbart.

Luftfartsstyrelsen ansåg sig åter kunna ta upp detta projekt i början av år 1956, enär man numera räknar med dels ett annat bansystem, dels bättre

hjälpmedel för trafikledningen, vilka omständigheter kunde ur rent trafiktekniska synpunkter underlätta en samordning med den närbelägna jaktflottiljen vid Tullinge. De militära nackdelarna med projektet ur operativa synpunkter visade sig dock icke vara mindre nu än år 1946.

En civil beredning, som tillkallades för att pröva styrkan i de olika argumenten för och emot Jordbro, fann sig trots alternativets betydande företräden ur civila luftfartssynpunkter böra bestämt avstyrka detta läge. Skälet härtill var främst de avsevärda nackdelar för marinen och framförallt flygvapnet och den därav följande militära försvagning av det för vårt totala försvar så utomordentligt betydelsefulla stockholmsområdet, som ett genomförande av jordbroprojektet skulle innebära. Med hänsyn till de stora utgifter, som försvaret åsamkar folkhushållet, ansåg beredningen det vara ett framträdande intresse ur samhällelig synpunkt, att man icke vid flygplatsfrågans avgörande vidtog åtgärder, som i mera väsentlig grad kunde förta verkan av försvarsansträngningarna.

Det förtjänar särskilt framhållas, att beredningens bedömning av de militära olägenheterna grundades på en prognos av den framtida militärtekniska, taktiska och strategiska utvecklingen, så långt denna var möjlig att överblicka. I bilden ingick alltså även bl. a., att luftförsvarsrobotar skulle komma att införas i vårt försvar, och det bemannade jaktflygets framtida uppgifter bedömdes mot bakgrunden härav.

Beredningens utlåtande lades fram för ungefär ett år sedan. Under innevarande höst har representanter för försvarsmakten fått redogöra för, i vad mån det senaste årets utveckling har kunnat ändra den tidigare bedömningen av nackdelarna med läget vid Jordbro. Några omständigheter ägnade att föranleda en mera positiv inställning till Jordbro ur försvarssynpunkt har dock inte inträffat.

På grund av vad som sålunda förekommit har jag för egen del ansett, att en förläggning av storflygplatsen till Jordbro icke bör äga rum.

I detta sammanhang vill jag också säga några ord om ett från enskilt håll framfört förslag om en kombination av jordbroalternativet med det tidigare nämnda provisoriet på Bromma flygplats. Förslaget innebär i korthet, att till en början endast DC-8-trafiken skulle läggas till Jordbro, som också skulle användas som militär flygbas. Någon gång mellan 1975 och 1985 skulle Jordbro successivt ta emot även annan civil flygtrafik från Bromma.

Detta förslag innebär i stort sett samma nackdelar med avseende på Bromma flygplats, som de tidigare berörda, på Barkarby eller Tullinge baserade provisorier. De sammanlagda investeringskostnaderna för utbyggnad av både Bromma och Jordbro blir därjämte betydande. Förslagets genomförande medför vidare, att man redan nu måste låsa fast sig för en förläggning av storflygplatsen till Jordbro, utan att vara säker på att den militärtekniska utvecklingen på längre sikt medger en sådan lösning. Jag har därför inte funnit skäl att ta upp detta förslag till närmare prövning.



Även *Skå-Edeby* hörde till de platser, som diskuterades som alternativ i storflygplatsfrågan före 1946 års beslut. 1944 års flygplatsutredning lät även kostnadsberäkna projektet. I jämförelse med två andra samtidigt undersökta alternativ, *Grillby* och *Väsby*, fann utredningen emellertid *Skå-Edeby* vara i avgörande hänseenden så underlägset, att det måste utmönstras.

Under det senast förflutna året har emellertid möjligheterna av storflygplatsens förläggning till *Skå-Edeby* på nytt undersökts. Två olika utredningar har uttalat sig rörande de rent byggnadstekniska förutsättningarna. Oenighet föreligger mellan de tekniska experterna rörande kostnadsberäkningarna och möjligheterna att få en fullgod flygplats utbyggd inom rimlig tid.

Anläggningskostnaderna för själva flygplatsen har beräknats till belopp, som varierar mellan 198 och 244 milj. kr., beroende på vilken metod eller kombination av olika metoder man använder för den nödvändiga grundförstärkningen. Underhållskostnadernas storlek varierar också, så att vid den högre anläggningskostnaden inga extraordinära underhållsarbeten behöver kalkyleras, medan i varje fall vissa experter ansett, att vid den lägre kostnadsgränsen för investeringarna rätt betydande extra kostnader kan komma att uppstå på underhållssidan. För investeringarna vid *Halmsjön* gäller jämförelsetalen 149—153 milj. kr.

Vid den oenighet, som sålunda förefinnes mellan de tekniska experterna rörande kostnadsskillnaden mellan *Skå-Edeby* och *Halmsjön*, bjuder försiktigheten, att man räknar med risken för att merkostnaden för *Skå-Edeby* i förhållande till *Halmsjön* kan komma att uppgå till det högre av de diskuterade beloppen, alltså storleken 90 milj. kr. Därtill kommer för vägförbindelserna en merkostnad, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angivit till ett ca 34 milj. kr. större belopp för *Skå-Edeby* än för *Halmsjön*.

Enligt min uppfattning är därför ett utförande av storflygplatsen vid *Skå-Edeby* behäftat med stora tekniska och ekonomiska risker. De besparingar, som projektet ansetts kunna innebära för flygföretagens del och rörande vilkas storlek delade meningar förelegat, anser jag icke kunna uppväga dessa merkostnader i fråga om investeringar. Jag vill i detta sammanhang framhålla, att flygföretaget vid sina beräkningar synes ha bortsett från, att en merinvestering för flygplatser på lång sikt måste drabba flygföretaget självt i form av höjda landningsavgifter o. d.

Jag har alltså icke ansett mig kunna förorda, att storflygplatsen förläggs till *Skå-Edeby*.

Då några ytterligare realistiska alternativ inte har kunnat uppletas, är situationen i dag den, att *Halmsjön* står kvar som det enda möjliga läget för en storflygplats. Att sätta till ytterligare tid och kostnader på vidare utredningar i förhoppningen att finna nya lösningar anser jag icke motiverat. Eftersom kapacitetsutnyttjandet på *Bromma* flygplats närmar sig ett kritiskt skede under de närmaste åren och dessutom de plan av typ DC-8, som

SAS beställt, kommer att levereras i början av år 1960, bör ett definitivt avgörande i lägesfrågan träffas redan i höst, så att skälig tid kan ges för att ställa i ordning den nya flygplatsen.

Efter överläggningar har enighet uppnåtts mellan ABA — som utgör den svenska delen av SAS — och mig om att en fortsatt utbyggnad av Halmsjön bör äga rum. Även luftfartsstyrelsen har accepterat Halmsjön som läge för storflygplatsen. I anslutning till sagda överläggningar har samförstånd också nåtts om riktlinjerna för flygplatsens utbyggande och därmed sammanhängande spörsmål. Vissa i samband därmed knäsatta principer för trafikens överflyttning till Halmsjön har accepterats av SAS.

De riktlinjer, om vilka samförstånd uppnåtts vid överläggningarna, har formulerats i en särskild text, vilken torde såsom *bihang* få fogas till detta statsrådsprotokoll.

Jag övergår nu till att redogöra för och kommentera nämnda *riktlinjer*. Som en bakgrund härtill vill jag först ge en kort återblick på några fakta, som rör Bromma flygplats.

Vid 1946 års beslut om utbyggnad av Halmsjön utgick man ifrån, att Bromma flygplats fortfarande skulle utnyttjas för inrikes och en stor del av europeisk trafik, medan Halmsjön i huvudsak skulle trafikeras av de nyare och tyngre flygplan, som man väntade på interkontinentala router.

I början av 1950-talet kom den tanken upp, att man i samband med storflygplatsens färdigställande skulle kunna lägga ned trafiken på Bromma och bebygga fältet med bostäder. En särskild delegation tillsattes år 1954 för förhandlingar härom med Stockholms stad. Själva marken äges nämligen av staden, som enligt ett särskilt, år 1946 upprättat avtal upplåtit densamma till kronan för en tid av 50 år. Förhandlingarna ledde ej till något resultat och har den senaste tiden legat nere i avbidan på beslut i storflygplatsfrågan.

De utredningar, som de senaste åren sysslat med flygplatsfrågan — storflygplatsberedningen och flygplatskommittén — har liksom luftfartsstyrelsen, SAS, det nybildade inrikesflygföretaget Linjeflyg Aktiebolag och de mindre flygbolagen samstämmigt uttalat sig för att Bromma flygplats bör bibehållas för kortdistansflyget vid val av Halmsjön som storflygplats.

För egen del är jag av den uppfattningen att huvudstaden på längre sikt kan komma att behöva två flygplatser. Fördelarna med en närflygplats för den mera kortväga trafiken anser jag så stora, att jag icke kan tillråda vare sig en definitiv nedläggning av flygplatsen eller ett mera temporärt inställande av trafiken på densamma. Endast om någon annan plats i framtiden kan ersätta Bromma som närflygplats, synes enligt min mening frågan om dess nedläggande böra på nytt diskuteras. Detta spörsmål synes intimt hänga samman med bl. a. bebyggelseutvecklingen och frågan om den framtida lösningen av de problem, som är förbundna med Järvafältet och flygflottiljen vid Barkarby.

Såvitt nu kan bedömas behöver alltså Bromma flygplats bibehållas. Den för förhandlingar med Stockholms stad utsedda delegationen synes böra upplösas.

Omfattningen av lufttrafiken på Bromma flygplats bör emellertid icke tillåtas öka i någon mera väsentlig mån utöver den frekvens, som gäller för närvarande. Utbyggnaden av Halmsjön sker icke endast för att bereda utrymme för fyrmotoriga reoplan utan i minst lika hög grad för att hålla trafiken på Bromma nere vid en acceptabel nivå. Det kan icke vara rimligt att staten lägger ned stora kostnader på att anlägga en ny flygplats och samtidigt blir tvungen att göra kapacitetshöjande investeringar på banor och plattformar vid Bromma flygplats, innan storflygplatsens kapacitet är till fullo utnyttjad. Flygtrafiken bör därför flyttas över till storflygplatsen i sådan utsträckning, att man undviker investeringar på Bromma flygplats till följd av ett ökat antal flygplanrörelser där. Ej heller bör krav på en tvärbana på Barkarby flygfält få motiveras av en ökning i den civila lufttrafiken på Bromma. Även bullersynpunkter bör beaktas.

Det sagda utesluter dock inte, att vissa investeringar kan behöva göras på Bromma flygplats för att hålla lufthamnen i ett trafikvärdigt skick för det ändamål, den sålunda skall tjäna i framtiden. Jag syftar här på dels vissa sedan länge erforderliga förstärkningsarbeten, som eftersatts under de år då frågan om flygplatsens framtid varit svävande, dels en med den fortgående tekniska utvecklingen parallell modernisering av landningshjälpmedel o. d. Vidare kan — beroende bl. a. på ett högre utnyttjande av flygplanens transportkapacitet — en upprustning och kapacitetshöjning av lokalutrymmena bli erforderlig, men en motsvarande minskning av behovet av ifrågavarande utrymmen på storflygplatsen torde därvid få förutsättas, varför någon ökning av totalkostnaderna icke torde bli nödvändig av denna anledning.

Med hänsyn till den tidsknapphet, som föreligger i fråga om projekteringen av och anläggningsarbetena på flygplatsen vid Halmsjön, samt till svårigheterna att snabbt skapa förutsättningar för erforderliga personalomflyttningar, har det ansetts nödvändigt att verkställa den fortsatta utbyggnaden av storflygplatsen successivt. Enligt det tidsprogram, varom enighet uppnåtts, avses det första utbyggnadsskedet skola vara färdigt i början av år 1960, medan flygplatsen avses skola vara helt färdigställd senast år 1963 i en omfattning, som jag i det följande skall återkomma till.

Med utgångspunkt för de nyss skisserade principerna för trafikomfattningen på Bromma flygplats samt det successiva färdigställandet av storflygplatsen beräknas trafiköverflyttningen till Halmsjön ske efter följande mönster.

Sedan första utbyggnadsskedet blivit färdigt i början av år 1960, förläggs till Halmsjön — förutom SAS' trafik på Stockholm med tunga reoplan av typ DC-8 eller liknande — en del av den på Bromma nu stationerade trafiken, i första hand skol- och provflygningar. Dessa sistnämnda kategorier

utgjorde år 1956 i runt tal 17 000 av de ca 58 000 flygplanrörelser, som totalt förekom på flygplatsen detta år. Under åren 1960—63 överflyttas den ytterligare del av trafiken, som må komma att erfordras med hänsyn till buller, interferens mellan Bromma och Barkarby samt bankapacitet. Vid avgörandet av vilka trafikslag, som överflyttningen skall gälla, skall hänsyn tagas till SAS' trafikplanering, så att icke väsentliga olägenheter uppstår genom att man separerar sådana flyglinjer, som bildar naturliga enheter i organisatoriskt avseende. Sedan storflygplatsen år 1963 blivit färdigställd och även den motorväg, som jag i det följande också skall närmare redogöra för, skall till Halmsjön överflyttas i huvudsak all SAS' trafik med undantag av inrikestrafik och sådan internordisk trafik, som är av mera lokal karaktär. Hinder bör givetvis icke föreligga för SAS att flytta över även denna trafik till Halmsjön, om företaget finner detta förenligt med sina egna och trafikanternas intressen.

Det har förutsatts, att vid fördelningen av trafiken mellan Bromma och Halmsjön skall — sedan flygsäkerhetens krav beaktats — eftersträvas likvärdig behandling av företag, som konkurrerar med varandra.

Om de uppgjorda prognoserna rörande flygtrafikens utveckling kommer att motsvara verkligheten, skulle denna uppdelning leda till, att antalet flygplanrörelser på Bromma omkring år 1970 skulle uppgå till 25 000—30 000 i reguljär trafik och drygt lika många i övrig trafik. Detta innebär, att det totala antalet rörelser på Bromma vid denna tidpunkt kommer att vara lägre, än det är vid tiden närmast före den första överflyttningen till storflygplatsen. En viss elasticitet torde därjämte komma att ligga i möjligheterna att flytta över ytterligare delar av den icke-reguljära trafiken. Under den tidsperiod, som nu någorlunda kan överblickas, torde man sålunda med detta överflyttningsprogram kunna undvika att aktualisera de problem, som en större trafikökning på Bromma för med sig i investerings-, interferens- och bulleravseenden. Jag förutsätter därvid, att även den militära flygtrafiken vid Barkarby kan hållas under kontroll, så att icke interferensproblemen blir akuta genom åtgärder från detta håll.

Antalet flygplanrörelser på storflygplatsen torde bli av ungefär samma storleksordning som på Bromma flygplats.

Vad angår utbyggnadsplanen för storflygplatsen innefattar riktlinjerna, att under det första utbyggnadsskedet skall färdigställas en minst 2 500 meter lång bana jämte erforderliga förbindelsebanor, stations- och hangarplattformar samt tillfartsvägar. Vidare bör under detta utbyggnadsskede uppföras stationsbyggnad, byggnad för flygsäkerhetstjänsten, driftbyggnad och personalbostäder, allt i den omfattning som påkallas av den avsedda trafiken å flygplatsen. Vissa av dessa byggnader kommer tills vidare att ha provisorisk karaktär. Därjämte erfordras år 1960 vissa navigations- och belysningsanläggningar, innefattande landningshjälpmedel och kontrollövervakningsorgan genom radar.

Flygplatsen skall därefter senast till år 1963 färdigställas i övrigt genom förlängning av huvudbanan till 3 300 meter, fullbordande av förbindelse-

systemet samt stations- och hangarplattformarna ävensom uppförande av permanenta byggnader i full utsträckning.

I utbyggnaden av flygplatsen ingår ombyggnad av den befintliga öst—väst-banan, så att den blir i tillfredsställande skick. Ytterligare utredningar fordras dock innan slutlig ställning kan tagas till omfattningen och det närmare utförandet av denna ombyggnad. I sinom tid torde denna fråga, efter förslag från luftfartsstyrelsen, få underställas Kungl. Maj:ts prövning.

Den totala kostnaden för flygplatsens utbyggnad har beräknats till 153 milj. kr., under förutsättning av dels en total ombyggnad av den befintliga banan, dels utgrävning i full omfattning av ett mindre lerparti inom flygfältets område.

Avståndet från stadens centrala delar till flygplatsen vid Halmsjön är drygt fyra mil. Detta är betydligt längre än vad som är vanligt i utlandet. Det är av stor vikt att förbindelserna blir av hög kvalitet, så att transportmedlens snabbhet kan kompensera avståndet, och tidåtgången för transporterna mellan den s. k. terminalen i staden och flygplatsen kan hållas inom rimliga gränser. Goda möjligheter härtill synes föreligga utan att några väsentliga merkostnader behöver uppkomma.

Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens planer är avsikten, att oavsett storflygplatsens belägenhet en motorväg med planskilda korsningar skall byggas norrut från Stockholm i huvudsaklig anslutning till nuvarande riksväg 13, åtminstone upp till i höjd med Halmsjön. Planerna har vidare gått ut på att, därest flygplatsen icke skulle förläggas till Halmsjön, motorvägen skulle under ett antal år framöver successivt färdigställas från stadsgränsen och vidare norrut, så att den år 1966 skulle vara framme vid halm-sjötrakten.

Vid de förda överläggningarna om flygplatsen har det förelegat enighet om angelägenheten att forcera detta program vid en förläggning av storflygplatsen till Halmsjön. Sedan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fått undersöka de tekniska möjligheterna till en forcering, har i riktlinjerna upptagits, att motorvägen på sträckan Ulriksdal—Verka skall färdigställas senast år 1963. Sistnämnda plats avser en punkt, vid vilken den nya motorvägen beräknas kunna ges anslutning till den nuvarande riksvägen och som är belägen ca fyra km söder om den nuvarande avtagsvägen vid Norrsunda till flygplatsen. Vidare har sagts, att återstående sträcka av ifrågavarande del av riksvägen norr om Verka samt ny anslutningsväg till flygplatsen skall likaledes om möjligt färdigställas senast år 1963. Efter fullbordandet av dessa arbeten skall den slutliga överflyttningen av flygtrafiken till lufthamnen vid Halmsjön äga rum under förutsättning att själva flygplatsen då är färdigställd. Den vid Ulriksdal befintliga trafikrondellen skall så snabbt som möjligt ändras till planskild korsning.

Denna forcering av arbetena på riksväg 13 medför, att under den närmaste femårsperioden sammanlagt ca 30 milj. kr. behöver förbrukas för denna väg utöver de belopp, som innefattas i väg- och vattenbyggnadssty-

relsens flerårsplaner. Till väsentlig del är detta ett tidigareläggande av medelsförbrukningen för en därpå följande tidsperiod. Den direkta merkostnaden för vägen med anledning av flygplatsen uppgår till ca 6 milj. kr. och är till största delen inräknad i kostnaderna för själva flygfältet.

Genom tillkomsten av denna motorväg torde möjligheter skapas för att utan eftersättande av trafiksäkerheten medge högre hastighet för bussar och lastbilar än den nu allmänt tillåtna.

Även i övrigt bör transporter mellan flygplatserna vid Halmsjön och Bromma samt terminalplatsen i Stockholm samt mellan flygplatserna inbördes underlättas. Det har ansetts sannolikt att SAS eller ABA skall om de så önskar kunna i egen regi få anordna transporter av flygpasagerare, gods och personal.

Jag övergår så till vad som preliminärt överenskommits beträffande visst stöd till SAS och ABA för att underlätta svårigheterna under en övergångstid.

Statsmakternas allmänna ansvar för och intresse av att lufttrafiken på vårt land beredes möjligheter till en utveckling i paritet med lufttrafiken på andra jämförbara länder motiverar, att staten lämnar visst ekonomiskt stöd åt SAS och ABA för att underlätta de finansiella svårigheterna vid övergången till reaåldern och vid flyttning till en ny flygplats. Detta ter sig naturligt även ur den synpunkten, att svenska staten är hälftendelägare i ABA, som ingår med 3/7 i SAS.

Ytterligare ett skäl för att underlätta övergångssvårigheterna ligger däri, att trafiköverflyttningen från Bromma till Halmsjön av orsaker, jag i det föregående redogjort för, har ansetts böra äga rum i större omfattning och snabbare takt, än som måhända legat i flygföretagets ekonomiska intresse.

ABA gjorde i februari i år en framställning om ett lån av 67 milj. kr. från luftfartslånefonden som hjälp till finansieringen av de då planerade verkstadsanläggningarna på Skå-Edeby. Samtidigt begärdes, att amorteringstiden skulle utsträckas samt att ett icke närmare angivet antal år skulle vara helt amorteringsfria.

Det har vid överläggningarna om Halmsjön tett sig naturligt att i första hand anknyta diskussionen om ett finansiellt stöd till tanken på ett liknande lån och villkoren därför.

Innan jag går in på en närmare redogörelse för lånevillkoren, vill jag något beröra SAS' planer rörande företagets tekniska organisation.

En motorverkstad för översyn av reamotorer liksom verkstäder för flygplanens apparatur och utrustning skall förläggas till Sverige. Likaså är det avsikten att i Sverige ta hand om den med korta tidsmellanrum återkommande tillsynen av flygplanen utom vad beträffar kortdistansflottan, som helt underhålls i Norge. I Danmark skall den med längre tidsmellanrum återkommande grundliga översynen av flygplanen äga rum.

För att klara de verkstadsarbeten, som skall göras i Sverige, kommer att på Halmsjön erfordras en hangar med inbyggd tillsynsverkstad, som har

kostnadsberäknats till 40 milj. kr. Reamotorverkstaden och apparatverkstäderna kan betraktas såsom en industri, vilken inte nödvändigtvis måste förläggas i direkt anslutning till flygplatsen. Utredningar pågår för närvarande inom SAS om förläggningsen av dessa verkstäder, och huvudalternativen är en lokalisering till antingen Bromma eller Halmsjön. Byggnadskostnaden för dessa verkstäder har beräknats till 40 à 65 milj. kr. i olika alternativ. I enlighet med grundprinciperna för uppbyggnaden av SAS är avsikten, att ABA skall utföra anläggningarna i Sverige och därefter hyra ut dem till SAS.

Jag vill här också skjuta in, att det vid överläggningarna varit fullt samförstånd mellan parterna, att därest någon av anläggningarna kommer att uppföras vid Bromma, så får detta förhållande i framtiden icke återopas som en omständighet att ta hänsyn till vid bestämmandet av trafikfördelningen mellan Bromma och Halmsjön.

I fråga om lånet innebär den preliminära överenskommelsen, att staten för att underlätta finansieringen av de nyssnämnda anläggningarna skall bevilja ABA ett lån om 65 milj. kr. Lånet skall stå till förfogande med 17 milj. kr. från den 1 januari 1958 samt med 16 milj. kr. per år från den 1 januari under vart och ett av åren 1959—1961. Varje dellånebelopp skall vara ränte- och amorteringsfritt under en övergångstid av sju år från lyftningsdagen. Under påföljande 33 år skall varje dellånebelopp förräntas och amorteras genom lika annuiteter. Räntefoten skall därvid vara fast för varje dellånebelopps löptid och motsvara den normalräntefot, som enligt nu gällande beräkningsprinciper, sådana de kommit till uttryck i riksdagens skrivelse nr 487 år 1943, skulle på respektive lyftningsdag gälla för lån från statens utlåningsfonder. Detta har i den utväxlade texten uttryckts sålunda, att räntefoten skall utgöra medeltalet av räntan, beräknad på emissionskursen, för de 10 närmast föregående budgetårens statliga upplåning mot obligationer och reverser med en ursprunglig löptid av minst 10 år, ökat med en fjärdedels procent; räntefoten skall avrundas till närmaste fjärdedels procent och skall utgöra lägst 4 %. — En eventuell framtida ändring i principerna för normalräntans beräkning skall alltså inte få påverka ifrågavarande lån.

Det har förutsatts, att om mot förmodan de nämnda verkstäderna icke skulle förläggas till Sverige eller den till 40 milj. kr. beräknade hangarer med inbyggd tillsynsverkstad icke skulle bli placerad på Halmsjön, så förfaller frågan om detta lån helt och hållet.

ABA skall för lånet lämna den säkerhet, som kan komma att fastställas av Kungl. Maj:t. Därest denna säkerhet kommer att utgöras av inteckningar — vilket är förutsatt bliva fallet, så snart de fastighetstekniska förutsättningarna föreligger för inteckningar i de fastigheter, å vilka förenämnda byggnader uppföras — må dessa i enlighet med den praxis som tillämpats vid lån från luftfartslånefonden till förmånsrätten ligga efter de inteckningar, ABA kan komma att lägga som säkerhet för andra lån. Dock skall de då fråga är om tomträtt ligga inom ett belopp motsvarande bygg-

nadskostnaderna samt i övrigt inom ett belopp motsvarande byggnadskostnaderna ökade med tomtvärdet.

Lånet bör enligt min mening lämpligen utgå ur luftfartslånefonden, å vilken ett belopp av inemot 47 milj. kr. finnes disponibelt för nya lån. Jag utgår härvid från, att dispens med hänsyn till den beskrivna ränte- och amorteringsfriheten och beräkningen av räntefoten får lämnas från de nuvarande bestämmelserna för lån ur fonden.

Vid överläggningarna har det förutsatts, att nu nämnda lån icke skall begränsa möjligheterna för ABA att på normala villkor erhålla lån ur luftfartslånefonden.

Man torde ej behöva räkna med, att någon påfyllning av fondens tillgångar skall bli nödvändig under innevarande eller nästa budgetår.

Utöver den förmån för SAS och ABA, som detta lån innebär, har jag ansett skäligt, att ABA under en tidsperiod erhåller befrielse från viss del av markhyran för sina anläggningar på flygplatsen vid Halmsjön.

ABA:s markbehov uppgår i första hand till högst 175 000 kvm för de tidigare nämnda hangarerna med tillsynsverkstäder. Härav utgör högst 110 000 kvm mark för hangarplattformar. I princip skall hyran för upplåtelse av detta slag fastställas efter kommersiella grunder i avtal mellan luftfartsstyrelsen och ABA. Det har i detta hänseende förutsatts, att avgälden vid Halmsjön skall beräknas efter ett råmarkspris av en krona per kvadratmeter och år, ökat med statens exploateringskostnader för tomten innefattande tillfartsvägar och ledningar för vatten, avlopp och elkraft framdragna till tomtgränsen, hangarplattformar samt övriga anläggningar, som må komma att utföras av staten; därtill kommer årligt underhåll m. m., i den mån detta kommer att handhas av staten. Under en tid av 20 år räknat från och med 1960 bör ABA få åtnjuta befrielse från den del av avgälden, som belöper på markpris, tillfartsvägar och framdragning av ledningar.

Om ABA före 1960 bestämmer sig för att uppföra förutnämnda reamotor- och apparatverkstäder på Halmsjön, förutsättes, att ytterligare erforderligt markområde, högst 105 000 kvm, må disponeras mot avgäld beräknad enligt enahanda grunder och med motsvarande befrielse.

Upplåtelse tiden för ABA:s markområde vid Halmsjön är avsedd att fastställas till 60 år. För avgäldsregleringen bör gälla en första tidsperiod av 40 år räknat från 1960 och därefter tidsperioder om 20 år.

Ett allmänt uttalande om att staten i görligaste mån skall underlätta för ABA att med tomträtt erhålla erforderliga markområden för verkstäder och hangarer m. m. vid Halmsjöns och Bromma flygplatser, har tagits in i den preliminära överenskommelsen. Beträffande Bromma gäller enligt det mellan staten och Stockholms stad år 1946 upprättade avtalet, att avgäld och villkor i övrigt skall bestämmas i samförstånd mellan kronan och staden.



Ytterligare ett par uttalanden av mer allmän natur har ingått i den preliminära uppgörelsen.

Sålunda har det förutsatts att hinder på grund av tillståndsregleringen icke skall möta att bedriva erforderliga byggnadsarbeten på flygplatserna vid Halmsjön och Bromma samt arbetena på ABA:s anläggningar ävensom på motorvägen i avsedd takt. Staten skall underlätta anskaffandet av erforderlig arbetskraft.

Vidare har givits uttryck för att staten i görligaste mån skall underlätta tillkomsten av erforderliga bostäder, skolor och sociala anordningar i syfte att den vid Halmsjön sysselsatta personalen skall kunna beredas bosättningsmöjligheter i flygplatsens närhet.

Beträffande dessa bosättningsmöjligheter har under tidigare skeden av storflygplatsfrågans handläggning väckts tanken på en särskild samhällsbildning vid Rosersberg. Valet av denna lokalisering byggde på vissa förutsättningar i fråga om bansystem, flygvägar och bullerstörningar, som icke längre torde vara aktuella. I stället förefaller nu ett läge i anslutning till Märsta stationssamhälle vara den lämpligaste platsen för en vidare samhällsbildning. Frågan är föremål för närmare undersökning inom regionplanekontoret.

Av representanter för Märsta kommun har jag inhämtat, att förutsättningarna för att snabbt komma igång med en utbyggnad av samhället kan bedömas som goda. Kommunen äger en del för exploatering lämpliga markområden och bebyggelseplaner finns i viss utsträckning redan fastställda eller under utarbetande. Även möjligheterna att snabbt ordna vattenförsörjning och avlopp för en väsentligt utökad befolkning inom kommunen förefaller ligga gynnsamt till. Kommunen har dessutom visat ett positivt intresse att göra aktiva insatser för att bereda avsevärt ökade bosättningsmöjligheter och därtill ansluten samhällelig service inom området. Avsikten är att ett särskilt organ med representanter från kommunen, regionplanekontoret, luftfartsstyrelsen och SAS skall bildas för att underlätta samordningen av de med denna utbyggnad förbundna frågorna.

Jag skall nu i korthet beröra ett problem, som ligger vid sidan av uppgörelsen med SAS och ABA.

Infanteriskjutskolan vid Rosersberg ligger inom ett område, som torde komma att beröras av flygverksamheten vid Halmsjön. Möjligheterna att bedriva övnings- och stridsskjutningar inom området kan komma att så väsentligt minska, att en förflyttning av verksamheten till annan plats kan bli nödvändig. Huruvida detta oundgängligen behöver ske, är dock icke slutligt utrett, utan beror bl. a. på hur den definitiva sträckningen av flygvägarna i flygplatsens närhet kommer att bli. Jag förutsätter att detta problem tas upp till närmare undersökning av luftfartsstyrelsen i samråd med berörda militära myndigheter.

Kostnaderna för en ny anläggning för att ersätta infanteriskjutskolan har tidigare exklusive markförvärv uppskattats till ca 20 milj. kr., vilken sum-

ma dock innesluter en väsentlig standardhöjning. Man torde få räkna med, att den tekniska utvecklingen förr eller senare oavsett flygplatsen skulle ha nödvändiggjort skjutskolans flyttning av bl. a. utrymmesskäl, varför den investering för skolan, som kan bli följden av ett beslut i storflygplatsfrågan, kan betraktas som ett tidigareläggande av en i och för sig nödvändig utgift.

Utgifterna för statens investeringar på själva flygplatsen synes lämpligen böra bestridas från ett särskilt investeringsanslag å kapitalbudgeten under luftfartsfonden. Anslaget torde kunna rubriceras Utbyggnad av storflygplats m. m. På förut anförda skäl förutsätter jag, att från anslaget skall få bestridas jämväl kostnader för eventuell upprustning m. m. av lokalutrymmena vid Bromma flygplats om motsvarande begränsningar kan göras i fråga om utrymmena på storflygplatsen.

Vid bifall till vad jag i det föregående anført rörande omfattningen av arbetena och tidsschemat därför, kan medelsbehovet för innevarande och nästa budgetår beräknas till inalles 45 milj. kr. Därav torde ett belopp av 20 milj. kr. böra anvisas på tilläggsstat för innevarande budgetår.

Luftfartsstyrelsen har förutsatt, att i sinom tid viss avräkning mot automobilskattemedel skall få ske av sådana i flygplatskostnaderna ingående utgifter för väganläggningar, som senare ändå skulle ha tillkommit. Denna fråga torde få tas upp till prövning, sedan konkreta förslag inkommit från styrelsen.

Slutligen vill jag tillfoga några ord om organisationen av anläggningsarbetena. Ledningen av de hittillsvarande arbetena på flygplatsen vid Halm-sjön utövades t. o. m. budgetåret 1952/53 av en särskild byggnadsorganisation, den s. k. byggnadsdelegationen för storflygplatsen. Något motsvarande specialorgan anser jag icke böra tillskapas för de fortsatta arbetena, utan luftfartsstyrelsen bör enligt min mening ha ansvaret för dessa. Därvid bör på lämpligt sätt styrelsen förse med kvalificerad expertis från olika områden av byggnadstekniken, exempelvis genom inrättande av ett särskilt beredningsorgan inom styrelsen för frågor, som rör storflygplatsen. Detta spörsmål torde jag vid ett senare tillfälle få anmäla för Kungl. Maj:t.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

I. besluta om en fortsatt utbyggnad av storflygplatsen vid Halmsjön i enlighet med de riktlinjer, för vilka jag redogjort i det föregående,

II. medge att Kungl. Maj:t må bevilja aktiebolaget Aero-transport ett lån ur luftfartslånefonden om 65 milj. kr. under de förutsättningar och på de villkor, som jag i det föregående angivit,

III. till *Utbyggnad av storflygplats m. m.* under luftfartsfonden å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1957/58 anvisa ett investeringsanslag av 20 milj. kr.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Nils Engdahl*

---

Vid överläggningar mellan chefen för kommunikationsdepartementet och representanter för ABA har samförstånd uppnåtts i följande avseenden.

1. En fortsatt utbyggnad av flygplatsen vid Halmsjön skall ske för att dels bereda möjlighet för tunga reoplan (av typ DC 8 eller liknande) att trafikera Stockholm, dels hålla trafiken på Bromma nere vid en nivå, som med hänsyn till buller, interferens med Barkarby och nuvarande bankapacitet är tolerabel. Behov av en närflygplats har nämligen ansetts föreligga. Såvitt nu kan bedömas kommer därför Bromma flygplats att behöva bibehållas. Vissa kostnader kan behöva nedläggas på Bromma flygplats för att denna skall kunna fylla sitt ändamål.

2. Flygplatsen vid Halmsjön utbygges successivt. Det första utbyggnadsskedet avses skola vara färdigt i början av år 1960, medan flygplatsen avses skola vara helt färdigställd i den omfattning, som anges i punkten 4, senast år 1963.

3. Avsikten är att år 1960 till flygplatsen vid Halmsjön förlägga, förutom SAS' trafik på Stockholm med tunga reoplan (av typ DC 8 eller liknande), en del av den på Bromma nu stationerade trafiken, i första hand skol- och provflygningar. Därjämte är avsikten att under åren 1960—63 till flygplatsen vid Halmsjön förlägga den ytterligare del av SAS' trafik, som må komma att erfordras med hänsyn till buller, interferens mellan Barkarby och Bromma samt bankapacitet. Vid avgörandet i sistnämnda hänseende skall hänsyn tagas till SAS' trafikplanering.

Sedan flygplatsen vid Halmsjön och motorvägen färdigställts, skall till flygplatsen vid Halmsjön överflyttas i huvudsak all SAS' trafik med undantag av inrikes- och viss internordisk trafik.

Vid fördelningen av trafiken mellan Bromma och Halmsjön skall — sedan flygsäkerhetens krav beaktats — eftersträvas likvärdig behandling av företag, som konkurrerar med varandra.

4. Det första utbyggnadsskedet å flygplatsen vid Halmsjön skall omfatta färdigställandet av en minst 2 500 m lång bana jämte erforderliga förbindelsebanor, stations- och hangarplattformar samt tillfartsvägar. Vidare bör under detta utbyggnadsskede uppföras stationsbyggnad, byggnad för flygsäkerhetstjänsten, driftbyggnad och personalbostäder, allt i den omfattning som påkallas av den avsedda trafiken å flygplatsen. Vissa av dessa byggnader kommer tills vidare att ha provisorisk karaktär. Därjämte erfordras år 1960 vissa navigations- och belysningsanläggningar, innefattande landningshjälpmedel och kontrollövervakningsorgan genom radar.

Flygplatsen skall därefter färdigställas i övrigt genom förlängning av huvudbanan till 3 300 m, fullbordande av förbindelsebanesystemet samt stations- och hangarplattformarna ävensom uppförande av permanenta byggnader i full utsträckning.

I utbyggnaden av flygplatsen ingår ombyggnad av öst—västbanan, så att den blir i tillfredsställande skick.

5. Enighet föreligger om vikten av goda vägförbindelser till flygplatsen vid Halmsjön. Avsikten är att riksväg 13 från Stockholm skall byggas ut till motorväg med planskilda korsningar, åtminstone upp till anknätningspunkten för en anslutningsväg till flygplatsen. Motorvägen på sträckan Ulriksdal—Verka skall färdigställas senast år 1963. Återstående sträcka av ifrå-

gavarande del av riksvägen norr om Verka samt ny anslutningsväg till flygplatsen skall likaledes om möjligt färdigställas senast år 1963. Efter fullbordandet av dessa arbeten skall den i punkt 3 angivna slutliga överflyttningen av flygtrafiken till flygplatsen vid Halmsjön äga rum under förutsättning att själva flygplatsen är färdigställd enligt punkt 4. Den vid Ulriksdal befintliga trafikrondellen skall så snabbt som möjligt ändras till planskild korsning.

Genom sagda motorväg torde möjligheter skapas för att, utan eftersättande av trafiksäkerheten, på densamma medgiva högre hastighet för busar och lastbilar än den nu allmänt tillåtna.

6. Transporterna mellan flygplatserna vid Halmsjön och Bromma, å ena, samt terminalplatsen i Stockholm, å andra sidan, samt mellan flygplatserna inbördes skall i görligaste mån underlättas. Möjligheter torde föreligga för SAS eller ABA att i egen regi anordna transporter av flygpasagerare, gods och personal.

7. För att underlätta finansieringen av utbyggnad av hangarer på flygplatsen vid Halmsjön (kostnadsberäknad till 40 milj. kr.) och reamotor- och apparatverkstäder på Halmsjön eller annan plats i Sverige (kostnadsberäknad till 40 å 65 milj. kr.) skall staten bevilja ABA ett lån om 65 milj. kr. Lånet skall stå till förfogande med 17 milj. kr. från den 1 januari 1958 samt med 16 milj. kr. per år från den 1 januari under vart och ett av åren 1959—1961. Varje dellånebelopp skall vara ränte- och amorteringsfritt under en tid av sju år från lyftningsdagen. Under påföljande 33 år skall varje dellånebelopp förräntas och amorteras genom lika annuiteter. Räntefoten skall därvid vara fast för varje dellånebelopps löptid och utgöra medeltalet av räntan, beräknad på emissionskursen, för de 10 närmast föregående budgetårens statliga upplåning mot obligationer och reverser med en ursprunglig löptid av minst 10 år, ökat med en fjärdedels procent. Räntefoten skall avrundas till närmaste fjärdedels procent och skall utgöra lägst 4 %.

ABA skall för lånet lämna den säkerhet, som kan komma att fastställas av Kungl. Maj:t. Därest denna säkerhet kommer att utgöras av inteckningar — vilket är förutsatt bliva fallet, så snart de fastighetstekniska förutsättningarna föreligger för erhållande av inteckningar i de fastigheter, å vilka ovannämnda byggnader uppföres — skall dessa, då fråga är om tomträtt, ligga inom ett belopp motsvarande byggnadskostnaderna samt i övrigt inom ett belopp motsvarande byggnadskostnaderna ökade med tomtvärdet. In-teckningarna må till förmånsrätten ligga efter de in-teckningar ABA kan komma att lägga som säkerhet för andra lån.

Nu nämnda lån skall icke begränsa möjligheterna för ABA att på normala villkor erhålla lån ur luftfartslånefonden.

8. Staten skall i görligaste mån underlätta för ABA att med tomträtt erhålla erforderliga markområden för verkstäder och hangarer m. m. vid Halmsjöns och Bromma flygplatser, såvitt avser sistnämnda flygplats i enlighet med det mellan staten och Stockholms stad år 1946 upprättade avtalet.

De närmare villkoren för upplåtelseerna skall fastställas i avtal mellan luftfartsstyrelsen och ABA samt, i den mån så erfordras, jämväl Stockholms stad. I vad avser flygplatsen vid Halmsjön, där upplåtelseiden utgör 60 år, förutsattes, att avgälden för ett område om högst 175 000 m<sup>2</sup> avsett för uppförande av förenämnda hangarer m. m. för SAS' behov skall beräknas efter ett pris av en kr./m<sup>2</sup> och år, ökat med statens exploateringskostnader för tomten innefattande tillfartsvägar och ledningar för vatten, avlopp och elkraft, framdragna till tomtgränsen, hangarplattformar om högst 110 000

m<sup>2</sup> samt övriga anläggningar, som må komma att utföras av staten, allt räknat efter avskrivnings- och förräntningsnormer, om vilka luftfartsstyrelsen och ABA överenskommer, vartill kommer årligt underhåll m. m., i den mån detta utföres av staten. Under en tid av 20 år räknat från och med 1960 skall dock befrielse åtnjutas från den del av avgälden, som belöper på markpriset av en kr./m<sup>2</sup> och år, tillfartsvägar och framdragning av ledningar.

Om ABA före 1960 bestämmer sig för att uppföra förutnämnda reamotor- och apparatverkstäder på Halmsjön, förutsättes att ytterligare erforderligt markområde, högst 105 000 m<sup>2</sup>, må disponeras mot avgäld beräknad enligt enahanda grunder och med motsvarande befrielse.

För avgäldsregleringen gäller en första tidsperiod av 40 år räknat från 1960 och därefter tidsperioder om tjugo år.

9. Det förutsättes att hinder med hänsyn till tillståndsregleringen icke skall möta att bedriva erforderliga byggnadsarbeten på flygplatserna vid Halmsjön och Bromma samt arbetena på de i punkt 7 avsedda anläggningarna ävensom på vägen i avsedd takt. Staten skall underlätta anskaffandet av erforderlig arbetskraft.

10. I syfte att bereda den vid Halmsjön sysselsatta personalen bosättningsmöjligheter i flygplatsens närhet skall staten i görligaste mån underlätta tillkomsten av erforderliga bostäder, skolor och sociala anordningar.

---

ABA:s representanter förklarar sig beredda att hos ABA tillstyrka dessa riktlinjer liksom att inhämta SAS' godkännande beträffande i punkt 3 angiven överflyttning av trafiken från Bromma till Halmsjön. Därest ABA med instämmande av SAS i nu berört avseende senast den 22 oktober 1957 förklarar sig kunna godtaga riktlinjerna är kommunikationsministern beredd att föreslå Kungl. Maj:t att till 1957 års höstriksdag avlämna en proposition i enlighet med angivna riktlinjer.

Stockholm den 18 oktober 1957.

---

## Innehåll

	Sid.
<i>Halmsjöfältets tillkomst</i> .....	2
Förslag från 1944 års flygplatsutredning och luftfartsstyrelsen .....	2
Riksdagens uttalanden våren 1946 .....	3
Propositionen och riksdagsbeslutet hösten 1946 .....	4
Utbyggnadsarbetenas bedrivande .....	4
<i>Översikt av verkställda utredningar</i> .....	5
Luftfartsstyrelsens förslag jämte remissyttranden .....	5
Storflygplatsberedningen .....	7
Flygplatskommittén jämte remissyttranden .....	8
Vissa ytterligare undersökningar rörande Skå-Edeby .....	9
Utredning om grundförhållandena vid Skå-Edeby .....	11
Möjligheterna till provisorisk utbyggnad av Bromma flygplats .....	12
Militära synpunkter på flygplatsfrågan .....	14
<i>Civilflygets utveckling m. m.</i> .....	14
Tekniska prognoser .....	14
Trafikprognoser .....	15
<i>Utbyggnadsplan för flygplatsen vid Halmsjön</i> .....	17
Luftfartsstyrelsen 1956 .....	17
Luftfartsstyrelsen 1957 .....	17
<i>Departementschefen</i> .....	20
—————	
<i>Bihang</i> .....	
Text till preliminär överenskommelse om storflygplatsens utbyggnad .....	36