

Nr 183

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

(4:e avd.)

I propositionen nr 185 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet för den 25 oktober 1957, föreslagit riksdagen att dels besluta om en fortsatt utbyggnad av storflygplatsen vid Halmsjön i enlighet med i statsrådsprotokollet förordade riktlinjer, dels medge, att Kungl. Maj:t måtte bevilja aktiebolaget Aerotransport lån ur luftfartslånefonden om 65 milj. kr. under de förutsättningar och på de villkor som departementschefen angivit, dels ock å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1957/58 till Utbyggnad av storflygplats m. m. under luftfartsfonden anvisa ett investeringsanslag av 20 milj. kr.

I propositionen har till en början erinrats om att en lång rad ingående undersökningar och utredningar i storflygplatsfrågan ägt rum under de senaste två åren. Vidare upplyses att enighet nu uppnåtts om en fortsatt utbyggnad av flygfältet vid Halmsjön. Det har befunnits synnerligen angeläget, att en första utbyggnadsetapp av storflygplatsen skall vara färdig till början av år 1960. Förslag i ämnet har med hänsyn härtill måst underställas höstsessionen av 1957 års riksdag.

Härefter lämnas en kortfattad redogörelse för halmsjöfältets tillkomst (s. 2—5). Föresättningsvis beröres översiktligt luftfartsstyrelsens i januari 1956 framlagda förslag om förläggning av storflygplatsen till Jordbro, däröver avgivna remissutlåtanden ävensom storflygplatsberedningens¹ ställningstagande till de båda Jordbro- och Halmsjö-alternativen, vilket innebar ett förordande av det senare alternativet (s. 5—8).

Vidare beröres storflygplatskommitténs² förslag om förläggning av flygplatsen till Skå-Edeby och i anledning härav företagna ytterligare undersökningar beträffande detta projekt. Av propositionen framgår härutinnan bl. a., att de fyra av Kungl. Maj:t i april detta år utsedda sakkunniga³ med upp-

¹ Generaldirektör N. A. E. Mahnfors, ordförande, regionplannedirektör C.-F. Ahlberg och statssekreteraren E. O. H. Grafström.

² Generaldirektören J. Å. Ruseck, ordförande, regionsplannedirektören 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. Wunberg.

³ Direktören J. E. Nelander, ordförande, överingenjören R. G. J. Klingberg, överingenjören och chefen för statens geotekniska institut T. J. Osterman samt gatudirektören H. F. Schutz.

gift att ytterligare undersöka möjligheterna att med hänsyn till grundförhållandena anlägga en storflygplats vid Skå-Edeby funnit detta väl vara tekniskt genomförbart men uttalat tveksamhet om möjligheterna att hålla det uppställda tidsschemat för flygfältets utbyggnad. För att fältet skall vara iordningställt för trafik i januari 1960 fordras sålunda bl. a. tillgång till en tvåfilig bro vid Lullehov redan vid årsskiftet 1957/58. Primärinvesteringarna för fältet ha de sakkunniga angivit till 208—244 milj. kr., beroende på valet av dräneringsmetod, mot 149—153 milj. kr. för Halmsjön. Vad angår de sekundära investeringarna, huvudsakligen kostnader för vägförbindelser från Stockholm till Skå-Edeby resp. Halmsjön, framgår av propositionen, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppskattat dessa till 65 milj. kr. i båda fallen. Den av flygplatsen betingade merkostnaden för vägförbindelserna anges till 40 milj. kr. vid alternativet Skå-Edeby och 6 milj. kr. vid alternativet Halmsjön.

Sedan sålunda tveksamhet uppstått angående möjligheterna att realisera alternativet Skå-Edeby uppdrogs, enligt vad som framgår av propositionen, efter framställning av SAS åt luftfartsstyrelsen att närmare undersöka förutsättningarna och kostnaderna för en provisorisk utbyggnad av Bromma flygplats.

Kostnaderna för förlängningen av huvudbanan samt för de utvidgningar av plattformar, byggnader m. m., som skulle krävas på grund av den växande trafiken, har luftfartsstyrelsen preliminärt beräknat till 35 milj. kr. De internationella minimirekommendationerna, som gälla för hinderfrihet i stråket och i inflygningssektorerna, uppfyllas dock icke. Ej heller kunna 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, vilket skulle medföra betydande ekonomiska och andra konsekvenser 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 har luftfartsstyrelsen icke ansett sig kunna tillstyrka den av SAS föreslagna provisoriska utbyggnaden av Bromma flygplats för ifrågavarande ändamål.

Även 1956 års flygbullerutredning har hörts och därvid avstyrkt en utbyggnad av flygplatsen.

Vad angår de militära synpunkterna på flygplatsfrågan upplyses i propositionen om att överbefälhavaren anmodats att inkomma med ett utlåtande härom. I detta har han erinrat om sitt uttalande i anledning av luftfartsstyrelsens förslag i januari 1956 rörande Jordbro-alternativet, att de militära synpunkterna tillsammans tagna avgjort talade mot Jordbro och för en fortsatt utbyggnad av Halmsjön. I detta ställningstagande har ingen ändring inträffat. Samtidigt har överbefälhavaren uttalat, att medverkan från försvarets sida kan påräknas, om SAS söker en provisorisk lösning av flygplatsfrågan. En möjlighet skulle enligt överbefälhavaren härvid vara att i begränsad omfattning använda Tullingeområdet, då SAS år 1960 tillföres reaflygplan av typ DC-8. En annan lösning vore att efter hand 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. Som ett tredje alternativ anges att — dock för andra medel än försvarets — bygga en tvärbana för DC-8 vid Barkarby.

Härefter redogöres för civilflygets utveckling m. m. I denna del torde få hänvisas till propositionen (s. 14—16).

I fråga om utbyggnadsplanen för flygplatsen vid Halmsjön har luftfartsstyrelsen, enligt vad som framgår av propositionen, i skrivelse den 16 oktober 1957 framlagt förslag härom. Detta förslag bygger på en utbyggnadsplan som redovisades i styrelsens förenämnda framställning i januari 1956 och innebär i huvudsak, att en helt ny huvudbana i nord—sydlig riktning väster om den nuvarande skall anläggas. Den nya banan skulle bli 3 300 m lång och givas ett förstklassigt utförande. Beträffande den redan färdigställda öst—västbanan, mot vars standard kritik riktats, är styrelsen icke beredd att nu taga ståndpunkt till på vad sätt och i vilken omfattning ombyggnad av densamma 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 enligt styrelsen böra träffas först efter ytterligare samråd med geotekniska experter, men kostnadsberäkningarna böra grundas på förutsättningen, att det kan bli nödvändigt att använda bortgrävningssmetoden. I fråga om lokalutrymmena ha några nya utredningar icke medhunnits. 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 ha kostnaderna för flygplatsen vid 1957 års prisnivå av den nelanderska kommittén beräknats till 153 milj. kr. Denna summa fördelar sig på flygplatsanläggningens delar enligt följande.

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

Luftfartsstyrelsen har uppskattat anslagsbehovet för budgetåret 1957/58 till 20 000 000 kr. och för budgetåret 1958/59 till 25 000 000 kr. Styrelsen har utgått från att entreprenader skola 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 skulle enligt styrelsen anslagsmedel under luftfartsfonden kunna användas för exempelvis väganläggningar, som senare — oavsett flygplatsen — skulle ha tillkommit. Styrelsen har utgått från att i sinom tid viss avräkning av sådana utgifter skall få ske mot automobilskattemedel. Styrelsen har vidare förutsatt, 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 har slutligen framhållit, 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.

Departementschefen har till en början givit en tillbakablick på civilflygets utveckling efter det andra storkriget och i anslutning till denna redogörelse erinrat om att storflygplatsfrågan här, liksom på andra håll i Europa, blivit högaktuell bl. a. på grund av att den civila luftfarten inom de närmaste åren — för SAS del i början av år 1960 — avser att övergå till trafik med tunga reoplan. Härefter har departementschefen närmare utvecklat sina synpunkter på behovet av en storflygplats och därvid anfört följande.

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 bedömning. 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-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 önskvärdt.

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 över huvud 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 han sålunda redovisat, har departementschefen funnit sig böra förorda, att beslut snarast möjligt fattas om utbyggnad av en storflygplats i det dubbla syftet att dels avlasta Bromma från den väntade trafikökningen, dels bereda möjlighet för tunga reoplan att trafikera Sverige i början av år 1960.

Beträffande lägesvalet erinras om att de förnyade ansträngningar som gjorts under senare år lett till att vid sidan av Halmsjön två huvudalternativ framförts, nämligen Jordbro och Skå-Edeby.

Beträffande jordbroprojektet framhålles, att detsamma var föremål för diskussion mellan myndigheterna redan före 1946 års beslut om utbyggnad av halmsjöfältet men aldrig fördes fram för prövning av statsmakterna på grund av militära skäl. Försättningsvis anföres följande:

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 jaktflotttiljen 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 framför allt 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 baseerade provisorier. De sammanlagda investeringskostnaderna för utbyggnad av både Bromma och Jordbro blir därjämte betydande. Förslaget 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 under-

sökta 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 försik- tigheten, att man räknar med risken för att merkostnaden för Skå-Edeby i förhållande till Halmsjön kan komma att uppgå till det högre av de disku- terade beloppen, alltså storleken 90 milj. kr. Därtill kommer för vägförbin- delserna 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 fram- hålla, 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.

Departementschefen konstaterar härefter att, då några ytterligare realis- tiska förslag icke kunnat uppletas, Halmsjön står kvar som enda möjliga läget för en storflygplats. Han anser det icke motiverat att sätta till ytter- ligare tid och kostnader på vidare utredningar för att finna nya lösningar. Då kapacitetsutnyttjandet på Bromma flygplats närmar sig ett kritiskt skede under de närmaste åren och dessutom de plan av typ DC-8, som SAS be- ställt, kommer att levereras i början av år 1960, bör avgörande i lägesfrågan träffas redan i höst, så att skäligen lid kan ges för att ställa i ordning flyg- platsen. Efter överläggningar har enighet nåtts mellan ABA — som utgör den svenska delen av SAS — och departementschefen om att en fortsatt ut- byggnad av Halmsjön bör äga rum. Även luftfartsstyrelsen har accepterat Halmsjön som läge för storflygplatsen. I anslutning till sagda överlägg- ningar har samförstånd också nåtts om riktlinjerna för flygplatsens utbyg- gande och därmed sammanhängande spørsmål. Vissa i samband därmed knänsatta 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 såsom *bihang* fogats till statsrådsprotokollet. Föresättningsvis anför departementschefen följande.

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 tvårbana 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 beho-

vet 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 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 hana jämte erforderliga förbindelsebanor, stations- och hangarplattformer 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 helysningsanläggningar, innefattande landningshjälpmedel och kontroll-övervakningsorgan 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 tidsåtgången 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 halmsjö-trakten.

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 mili. kr. behöver förbrukas för

denna väg utöver de belopp, som innefattas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens flerårsplaner. Till väsentlig del är detta ett tidigareläggande av medelförbrukningen 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 flygpassagerare, 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 telt 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 förläggningen av dessa verkstäder, och huvudalternativen är en lokalisering till antingen Bromma eller Halmsjön. Byggnads-kostnaden 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 hangaren 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 byggnadskostnaderna 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 luffartsstyrelsen 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 framdragningsledning.

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 uppställningen.

Sälunda 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 boställningsmöjligheter i flygplatsens närhet.

Beträffande dessa boställningsmöjligheter 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 i gång 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 utarbete. 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 boställningsmöjligheter och därtill ansluten samhällelig service inom området. Avsikten är att ett särskilt organ med representanter från kommunen, region-

planekontoret, 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 Halmshjön. 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 summa 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. utrymmeskäl, varför den investering för skolan, som kan bli följd 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 bära 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. bära 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 Halmshjön utövades t. o. m. budgetåret 1952/53 av en särskild byggnadsorganisation, den s. k. byggnadsdelegationen för storflygplatsen. Något motsvarande specialorgan anser jag icke bära tillskapas för de fortsatta arbetena, utan luftfartsstyrelsen bör enligt min mening ha ansvaret för dessa. Därvid bör på lämpligt sätt styrelsen förses 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.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehått

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr Ohlön (I: 559) och den andra inom andra kammaren av herr Widén (II: 706), i vilka hemställts, att riksdagen måtte dels avslå den i propositio-

nen begärda fullmakten om en fortsatt utbyggnad av storflygplatsen vid Halmsjön och det äskade investeringsanslaget om 20 milj. kr. till utbyggnad av storflygplatsen m. m. och dels i princip besluta om utbyggnad av Bromma flygfält samt i övrigt, för ytterligare utredning, uppskjuta frågans behandling till vårsessionen 1958;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Aastrup m. fl.* (I: 563) och den andra inom andra kammaren av herr *Löfgren m. fl.* (II: 711), vari hemstälts, att riksdagen måtte besluta att utbygga Bromma flygplats för 35 milj. kr. enligt av luftfartsstyrelsen kostnadsberäknat förslag, innebärande bl. a. färdigställande av flygplatsens huvudbana till 2 500 m längd senast till 1960, att bemyndiga Kungl. Maj:t att — utan villkor i frågan om storflygplatsens slutliga förläggning — bevilja ABA lån inom ramen av 65 milj. kr., på villkor motsvarande dem som anges i det preliminära avtalet mellan ABA och chefen för kommunikationsdepartementet, att låta till vårriksdagen 1958 bero med beslut i anledning av förevarande proposition samt att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning till 1958 års vårriksdag om möjligheterna att utbygga och disponera Barkarby för civil flygtrafik i den omfattning, som i motionerna förutsättes;

dels ock en inom första kammaren av herr *Nils Elowsson* väckt motion (I: 557), vari hemstälts, att riksdagen måtte besluta avslå förevarande proposition samt i skrivelse till Kungl. Maj:ts hemställa om ny utredning av frågan om anläggande av en storflygplats för vårt land, med beaktande av de i motionen berörda jämte andra på frågan inverkan spörsmål.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionerna I: 559, II: 711 och I: 557.

Utskottet

Den utveckling av flygtekniken som ägde rum under det andra världskriget medförde efter fredsslutet högt spända förväntningar på en kraftig expansion av civilflyget. Till en början infriades också dessa förväntningar, särskilt beträffande den interkontinentala trafiken. Även Sverige tillvann sig en framträdande plats inom internationell luftfart. Med hänsyn härtill och då man antog, att vårt land på grund av ytterligare framsteg inom flygtekniken skulle komma att bli av särskild betydelse som transitoland för den interkontinentala lufttrafiken, fattade Kungl. Maj:t och riksdagen år 1946 på grundval av förslag i ämnet från 1944 års flygplatsutredning och luftfartsstyrelsen beslut om anläggning av en storflygplats vid Halmsjön. Till detta beslut bidrog också de begränsade utvecklingsmöjligheterna på Bromma flygplats. Den antydda utvecklingstendensen bröts emellertid och i stället uppstod en nästan krisartad situation för flygbolagen vid slutet av 1940-talet. Frågan om att färdigställa ett storflygfält ställdes därför på framtiden. De vid halmsjöfältet påbörjade arbetena fullföljdes endast

i begränsad omfattning, och den där byggda banan torde av säkerhetsskäl svårigen kunna användas för sitt ursprungliga ändamål utan större ombyggnader. Även utredningsarbetet fick på det hela taget avstanna.

Såsom departementschefen framhållit i propositionen har 1940-talets optimistiska prognoser nu börjat bli en realitet. Härtill kommer också den senaste flygtekniska utvecklingen, som innebär att fr. o. m. 1960-talet reaktionsdrift kommer att utnyttjas i större skala inom den civila luftfarten världen över. SAS har sålunda för sin del beställt reaktionsdrivna flygplan av typen Douglas DC-8 för leverans i början av år 1960. Denna flygplanstyp kommer, enligt vad som upplyses i propositionen, att få en maximal startvikt av 125—135 ton och en marschhastighet av upp till 940 kilometer i timmen. Vid full startvikt skulle dessa flygplan kräva en startbanelängd av 3 000—3 300 meter.

Mot den här skisserade bakgrunden upptar departementschefen i propositionen först till behandling frågan om behovet av en storflygplats. Härutinnan erinras om att Bromma flygplats redan år 1946 icke ansågs kunna iordningställas till att motsvara kraven på en modern flygplats med tillräcklig kapacitet. Senare utredningar har enligt departementschefen bekräftat riktigheten av denna bedömning. Även en provisorisk utbyggnad av flygplatsen, så att den under en övergångstid skulle kunna ta emot all trafik på Stockholm, inberäknat reoplan av typ DC-8, har berörts. En sådan lösning av storflygplatsfrågan avböjes i propositionen av följande skäl.

Kostnaderna skulle bli avsevärda, ca 35 milj. kr. för förlängning av nuvarande huvudbanan, 12—15,5 milj. kr. för anordnande av ytterligare en bana vid Barkarby flygfält, vilken bana skulle bli nödvändig av trafiktekniska skäl, om brommafältet skulle ombesörja all civil lufttrafik på Stockholm, samt slutligen 6 å 10 milj. kr. för ersättningsmark för stridsskjutningsområden på järvafältet, vilka skulle förloras genom den nya banan på barkarbyfältet. Vid en utbyggnad av Bromma flygfält enligt här antydda riktlinjer skulle emellertid dess kapacitet ur trafikledningssynpunkt blott räckta till omkring år 1970. Även bullersynpunkterna anses tala emot ett uppskov med avlastning-
en från flygfältet.

Av samma skäl avvisas andra provisoriska lösningar bl. a. att använda flygplatserna vid Barkarby eller Tullinge också för civil luftfart, främst för DC-8. Departementschefen har i stället förordat en utbyggnad av en storflygplats i det dubbla syftet att avlasta Bromma flygplats från väntad trafikökning och bereda möjlighet för tunga reoplan att trafikera vårt land i början av år 1960.

Vad angår lägesvalet för storflygplatsen har departementschefen stannat för en fortsatt utbyggnad av halmsjöfältet. Tidigare väckta förslag om förläggning av flygplatsen till Jordbro eller Skå-Edeby har han icke ansett sig kunna biträda. Jordbroalternativet avstyrkes av militära skäl. Alternativet Skå-Edeby underkännes på grund av de tekniska och ekonomiska risker som anses förbundna med företaget. Kostnaderna för utbyggnaden av flygplatsen vid Halmsjön har angivits till i runt tal 153 milj. kr. Detta belopp innefat-

tar anläggningskostnader för en helt ny huvudbana på 3 300 m. i utförande av högsta klass samt ombyggnad av nuvarande öst-västbanan. Utgifterna för vägförbindelser — fyrfilig motorväg med planskilda korsningar på sträckan Ulriksdal—Norrunda av riksväg 13 och anslutningsväg till flygplatsen — har uppskattats till ca 30 milj. kr. utöver det belopp som innefattas i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens flerårsplaner för de närmaste fem åren. Den direkta merkostnaden för vägen med anledning av flygplatsen skulle emellertid endast bli 6 milj. kr. Denna kostnad har till största delen inräknats i kostnaden för själva flygplatsen. Enighet har uppnåtts mellan departementschefen samt ABA och SAS om följande riktlinjer för genomförande av storflygplatsprojektet.

Bromma flygplats skall tills vidare bibehållas. Ett första utbyggnadsskede av storflygplatsen skall vara färdigt till början av år 1960. Flygplatsen skall vara helt färdigställd senast år 1963. Trafiken skall successivt flyttas över till storflygplatsen så att trafiken på Bromma flygplats hålles nere vid en tolerabel nivå. Arbetena på en förbättring av vägförbindelserna till Halmsjön skola forceras. ABA skall beviljas ett statligt lån om 65 milj. kr. till underlättande av finansieringen av vissa hangar- och verkstadsanläggningar i Sverige. För lånet förutsättes en ränte- och amorteringsfri tid av sju år. ABA förutsättes vidare erhålla viss befrielse från ersättning för upplåtelse av statens mark på flygplatsen vid Halmsjön.

Även frågan i vad mån flygtrafiken på Halmsjön kan komma att störa verksamheten vid infanteriskjutskolan vid Rosersberg har något berörts i propositionen. Departementschefen förutsätter, att problemet skall behandlas av luftfartsstyrelsen i samråd med berörda militära myndigheter. Enligt departementschefens uppfattning skulle sannolikt den tekniska utvecklingen förr eller senare, oavsett flygplatsen, nödvändiggjort skolans flyttning bl. a. av utrymmeskäl.

Slutligen åskas för byggnadsarbeten på flygplatsen 20 milj. kr. å tilläggsstat för innevarande budgetår.

Mot departementschefens förslag ha motionsledes vissa erinringar framförts. I motionen I: 557 har gjorts gällande, att något trängande behov av en storflygplats icke skulle föreligga just nu. Sålunda framhålles att större reoplan skulle kunna landa på Kastrups flygfält vid Köpenhamn, varigenom den långtgående trafiken ändå skulle kunna nå Norden. Med hänsyn härtill och då motionären ansett, att frågan om belägenheten av en framtida storflygplats bör ses i ett vidare perspektiv än hittills, förordas att storflygplatsfrågan med beaktande av i motionen framförda synpunkter utredes på nytt. Härvid skulle bl. a. prövas möjligheterna att förlägga storflygplatsen till annan plats i landet än till stockholmsområdet.

I motionerna I: 559 och II: 706 påtalas det stora avståndet mellan Stockholm och Halmsjön. I anslutning härtill ha motionärerna uttalat, att ett accepterande av Halmsjön som storflygfält sannolikt skulle innebära en felinvestering av stora mått. I motionen framhålles därefter — under erinran om att beslut föreligger om en utbyggnad av Kastrups flygfält vid Köpenhamn

— att behoven på förevarande område för vårt land skulle kunna tillgodoses genom en utbyggnad av Bromma flygfält och genom att använda kastrupfältet för det största flyget. Motionärerna säga sig vidare vara väl medvetna om att det i framtiden kan behövas ytterligare en storflygplats i Norden utöver Kastrup. Frågan om förläggningen av denna flygplats bör enligt motionärernas mening ytterligare utredas.

Även i motionerna I: 563 och II: 711 avvisas en förläggning av storflygplatsen till Halmsjön med hänsyn till de olägenheter som anses vara förbundna med avståndet mellan Stockholm och flygfältet. Motionärerna synas i stället syfta till en totallösning av storflygplatsfrågan genom en kombination av Bromma och Barkarby flygplatser. Bromma skulle därvid utbyggas till år 1960 i enlighet med luftfartsstyrelsens tidigare omnämnda utredning. Barkarby skulle fylla uppgiften som storflygplats i den meningen, att den skulle byggas ut med en bana om 3 300 m. En sådan lösning skulle enligt motionärernas mening ställa sig billigare ur anläggningssynpunkt än en flygplats vid Halmsjön och även i övrigt genom Barkarbys närbelägenhet till Stockholm medföra väsentliga fördelar. Motionärerna anse, att förutsättningar skulle föreligga för att omedelbart besluta om en utbyggnad av Bromma. I fråga om Barkarby anse de däremot, att ett beslut om utbyggnad för civil trafik måste föregås av ytterligare undersökningar. De förutsätta dock, att resultatet av dessa undersökningar skulle kunna underställas 1958 års vårriksdag.

Vad först angår behovet för vårt land av en storflygplats har utskottet redan erinrat om att såväl 1944 års flygplatsutredning som Kungl. Maj:ts och riksdagen med ledning av 1940-talets prognoser angående civilflygets utveckling ansåg en sådan flygplats nödvändig inom en nära framtid. Härvid fann man det naturligt, att trafiken på en eventuell storflygplats skulle anknytas till huvudstaden och att flygfältet sålunda borde förläggas till Stockholms närhet. Såsom tidigare nämnts förverkligades icke trafikprognoserna. Med hänsyn till trafikflygets utveckling under senare år och med beaktande av förestående övergång till readrift inom den civila luftfarten har luftfartsstyrelsen och SAS ansett behov föreligga år 1960 av ett flygfält inom stockholmsområdet dimensionerat för reoplan för interkontinental luftfart. Beträffande SAS ställningstagande vill utskottet också framhålla, att enighet råder inom företaget om att en central verkstad för översyn av reamotorer samt av instrument och apparatur skall anordnas i Sverige. Dessutom skall tillsynen av planen ske här. Utskottet delar helt uppfattningen om behovet av ett flygfält av här angivet slag och om lokaliseringen av det samma till Stockholms närhet. Härav följer, att utskottet icke kan instämma i den mening som kommit till uttryck i motionen I: 557.

Beträffande det i motionerna I: 563 och II: 711 åsyftade förslaget att söka en lösning av storflygplatsfrågan genom en kombination av Bromma och Barkarby flygplatser vill utskottet anföra följande.

Förslaget synes innebära, att Bromma flygplats skulle komma att trafikeras av tunga reoplan under åtminstone tre år framåt från år 1960, vilket så-

väl luftfartsstyrelsen som 1956 års flygbullerutredning motsatt sig. Mot motionärernas antagande, att reoplanen skulle komma att vara försedda med effektivare anordningar för ljuddämpning än vad Kungl. Maj:t utgått från i propositionen, kan anföras, att flygplansfabrikanterna icke kunnat lämna några garantier för en sådan bullerdämpning. På längre sikt skulle motionärernas förslag för brommafältet innebära icke den avlastning av väntad trafikökning som befunnits önskvärd utan i stället en ökning av flygfrekvensen där med starkt inslag av reoplan.

Vad angår en eventuell utbyggnad av Barkarby flygfält till civil storflygplats, vill utskottet framhålla, att denna tanke icke är ny. Såväl storflygplatsberedningen som flygplatskommittén har på grundval av utlåtande från luftfartsstyrelsen men också efter egna undersökningar avvisat denna möjlighet. Därvid ha i första hand det bristande utrymmet samt bullerstörningarna för den omgivande bebyggelsen varit utslagsgivande. Enligt vad utskottet erfarit skulle det i och för sig vara möjligt att på Barkarby flygfält bygga ut en ny huvudbana om 3 300 m. Grundundersökningar i tillräcklig omfattning ha dock endast gjorts för en bana om 2 000 å 2 500 m. Någon parallellbana till huvudbanan skulle däremot icke kunna byggas. Enligt vad utskottet inhämtat är det vidare tveksamt om man inom området skulle kunna iordningställa en tvärbana, som skulle uppfylla de internationella standardkraven. Icke heller på Bromma lär man kunna åstadkomma en huvudbana eller tvärbana av fullt godtagbar standard. Lösningen av Stockholms flygplatsfråga på sätt motionärerna tänkt sig skulle då komma att baseras på två flygplatser, av vilka ingendera ur flygsäkerhets- och regularitetssynpunkter skulle kunna sägas motsvara internationella normer.

Utskottet anser, att det är vanskligt att uttala sig om trafikkapaciteten i kombinationen Bromma—Barkarby. Enligt utskottets mening torde emellertid helt allmänt kunna sägas, att detta alternativ skulle giva avsevärt lägre kapacitet än propositionens förslag. Vidare finner utskottet det uppenbart, att möjligheterna att till Barkarby förlägga civil lufttrafik begränsas, i den mån även militär flygverksamhet skall försiggå på flygplatsen. På sikt måste motionärernas förslag komma att medföra en bortflyttning av den militära flygverksamheten från flygplatsen.

Vad angår förslagets inverkan på samhällsplaneringen m. m. anser sig utskottet här böra erinra om de starka önskemål som på senare tid framkommit om tillgång till centralt belägen mark för samhällsbebyggelse. Därast motionärernas förslag genomföres, skulle två ur bebyggelsesynpunkt väl belägna områden — Bromma och Järnafältet — för all framtid reserveras för flygverksamhet och således icke kunna friläggas för bostadsbebyggelse. Utskottet vill här framhålla vanskligheten av ett sådant ställningstagande, vars konsekvenser i dagens läge icke kunna överblickas. Utskottet vill också tillägga, att kombinationen Bromma—Barkarby under alla förhållanden omedelbart aktualiserar en förflyttning av den militära övningsverksamheten på järnafältet.

Utskottet önskar även något beröra den i motionerna gjorda jämförelsen i

fråga om anläggningskostnaden för respektive alternativ. Motionärerna ha bl. a. utgått ifrån att halmsjöprojektet men icke motionärernas projekt skulle belastas med tidigare investeringar i halmsjöfältet. De ha vidare utgått ifrån att en ny bana vid Barkarby skulle erfordras av trafiktekniska skäl även i alternativet Bromma—Halmsjön och inräknat också kostnaden för denna bana i kalkylen för detta alternativ. Det synes utskottet uppenbart, att de kostnader som redan nedlagts på halmsjöfältet vid en jämförelse antingen bör belasta båda alternativen eller helt utelämnas. Beträffande kostnaderna för en ny bana på Barkarby vill utskottet betona, att det i propositionen förutsatts, att trafikutvecklingen på Bromma och Barkarby flygplatser under inga förhållanden skall tillåtas öka i sådan omfattning, att av detta skäl behovet av en ny barkarbybana aktualiseras. Enligt utskottets mening synes man vid en kostnadsjämförelse för Halmsjöns del böra utgå ifrån de i propositionen angivna anläggningskostnaderna, 153 milj. kr. Beträffande Barkarby finnes icke något säkert underlag för en kostnadsberäkning. Enligt till utskottet från luftfartsstyrelsen under hand lämnade uppgifter bör kostnaderna upptagas till lägst omkring 160 milj. kr., varjämte tillkommer för Bromma flygplats minst 35 milj. kr. En jämförelse mellan de direkta anläggningskostnaderna visar således, att dessa kostnader skulle bli lägre i halmsjöfältet. Här kan visserligen tillkomma kostnader för en förflyttning av infanteriskjutskolan vid Rosersberg. Mot denna kostnad bör emellertid ställas de utgifter som en förflyttning av den militära verksamheten på järnvägfältet skulle dra med sig vid kombinationen Bromma—Barkarby — utgifter vilkas storlek i dag icke kan överblickas.

Mot bakgrunden av det anförda anser utskottet sannolikt, att resultatet av den utredning som motionärerna hemställt om icke skulle föra fram till den i motionerna åsyftade lösningen av storflygplatsfrågan. Då dessutom en sådan utredning med hänsyn till det omfattande problemkomplex som skulle rullas upp i sammanhanget måste bli tidskrävande, skulle lösningen av storflygplatsfrågan härigenom ytterligare försenas. Eftersom kapacitetsutnyttjandet på Bromma flygplats närmar sig ett kritiskt skede under de närmaste åren och dessutom, såsom framgår av det tidigare anförda, de plan av typ DC-8 som SAS beställt kommer att levereras i början av år 1960, skulle en sådan försening få mycket allvarliga följder för Skandinavians position inom internationell luftfart. I detta sammanhang anser sig utskottet böra upplysa om att icke heller den av motionärerna åsyftade utbyggnaden av Bromma flygplats skulle kunna genomföras utan ytterligare ingående undersökningar. Utskottet anser sig sålunda icke kunna biträda de i motionerna I: 563 och II: 711 framställda yrkandena om att riksdagen måtte besluta om omedelbar utbyggnad av Bromma flygplats och, i avbidan på ytterligare utredning av motionärernas förslag, låta till vårriksdagen bero med beslut i anledning av propositionen. Av det sagda följer även, att utskottet icke heller kan tillstyrka bifall till motionerna I: 559 och II: 706.

Vid en sammanvägning av olika synpunkter i storflygplatsfrågan anser utskottet det vara av särskild betydelse att avgörande nu träffas, så att stor-

flygfältet kan tagas i bruk i början av år 1960. Under föreliggande omständigheter finner utskottet därför, att det i propositionen innefattade förslaget är den enda realistiska lösningen. Utskottet är väl medvetet om att detta förslag ur luftfartssynpunkt är behäftat med nackdelar i jämförelse med vissa andra projekt, som varit föremål för diskussion. En del av dessa olägenheter mildras emellertid genom anordnande av den föreslagna motorvägen samt genom den förutsatta tillkomsten av en modern samhällsbildning i flygplatsens närhet. I detta sammanhang vill utskottet beklaga, att utredningarna angående en omprövning av frågan om lägesvalet ej tidigare förts fram till ett avgörande skede.

Utskottet ansluter sig till de riktlinjer för genomförande av storflygplatsprojektet m. m., varom överenskommelse träffats mellan departementschefen samt ABA och SAS samt tillstyrker den i propositionen äskade medelsanvisningen för innevarande budgetår. Ej heller i övrigt har Kungl. Maj:ts förslag givit utskottet anledning till erinran.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet,

I. att motionerna I: 559 och II: 706 samt I: 563 och II: 711, i vad de avse uppskov till 1958 års riksdag med behandlingen av förevarande proposition, icke må av riksdagen bifallas;

II. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 559 och II: 706, I: 563 och II: 711 samt I: 557, samtliga motioner såvitt nu är i fråga,

a) besluta om en fortsatt utbyggnad av storflygplatsen vid Halmsjön i enlighet med de riktlinjer för vilka redogjorts i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 25 oktober 1957,

b) medgiva 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 i statsrådsprotokollet angivits,

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

III. att motionerna I: 563 och II: 711, i vad de avse skrivelse till Kungl. Maj:t, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

IV. att motionen I: 557, i vad den avser skrivelse till Kungl. Maj:t, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 10 december 1957

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Gustaf Karlsson, Ohlon, Näsström, Boman, Hesselbom, Ivar Johansson, Einar Persson, Sundelin, Thun, Erik Svedberg, Rikard Svensson, Söderberg, Nils Theodor Larsson, Mårtensson och Domö; samt

från a n d r a kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Åkerström, Malmborg, Petterson i Degerfors, Persson i Växjö, fröken Elmén, herrar Gustafsson i Stockholm, Widén, Nilsson i Göingegården, fröken Olsson, herr Andreasson, fru Wallin, herrar Heckscher, Helén och Svensson i Stenkyrka.

Reservationer

1) av herr *Ohlon*, fröken *Elmén*, herrar *Widén*, *Helén* och *Svensson* i Stenkyrka, vilka ansett att

dels utskottets yttrande fr. o. m. det stycke, som på s. 18 börjar med »Be-
träffande det», t. o. m. det stycke, som på s. 21 slutar med »till erinran»,
bort ha följande lydelse:

»Beträffande det i propositionen framlagda förslaget vill utskottet erinra om de betydande nackdelar för den resande allmänheten som följer av halm-sjöfältets avlägsna belägenhet. En sådan förläggning av flygplatsen måste framstå som en nödfallsåtgärd och har avvisats vid upprepade tillfällen av närmast berörda parter och sakkunniga.

Den i propositionen förutsatta dirigeringen av trafikutvecklingen på Bromma flygplats synes angelägen att undvika. Vid en normal utveckling av inrikesflyget och den internordiska trafiken medför propositionens förslag att denna lokala trafik i mycket stor utsträckning måste inriktas på halmsjöfältet, vilket måste anses vara till allvarligt men för denna trafik.

Då reaplan av typen Caravelle införes i inrikestrafiken, vilket enligt tillgängliga uppgifter blir fallet tidigast 1959, torde elementära flygsäkerhetskrav påfordra att Barkarby utbyggs med en tvärbana för militärflygets del, vilket påvisats i luftfartsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 augusti 1957.

För att den i propositionen föreslagna samtrafiken på Bromma och Halm-sjön skall kunna fungera på avsett sätt måste sålunda en omprövning inom en nära framtid ske av barkarbyfältets planering och användning. Som förut framhållits har propositionen avböjt en provisorisk utbyggnad av Bromma just för att undvika dessa konsekvenser. Det synes utskottet angeläget framhålla, att dessa frågor som icke längre tid kunna uppskjutas bliva vederbör-ligen utredda och lösta redan i samband med ett ställningstagande till frågan om utbyggnad av en storflygplats i Stockholms närhet.

Utskottet ansluter sig helt till de mycket starka betänkligheter som fram-förts i motionerna I: 563 och II: 711, inte minst med hänsyn till det långa

avståndet från stadens centrum och de därmed förbundna totala investeringskostnader, i vilka, förutom kostnader för själva flygfältets byggande, måste inräknas även kostnader för nybebyggelse till ej redovisade belopp, för landsvägsförbindelse, för lån till ABA och för förflyttning av skjutskolan i Rosersberg. Av ytterligare här ej anförda kostnader vill utskottet särskilt framhålla de extra utgifter som på grund av den långa färdvägen till och från Stockholm och mellan de båda flygplatserna Bromma och Halmsjön drabba trafikanterna.

På anförda skäl är utskottet icke berett att nu tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Beträffande det i motionerna I: 563 och II: 711 åsyftade förslaget att söka en lösning av storflygplatsfrågan genom en kombination av Bromma och Barkarby flygplatser vill utskottet anföra följande.

Förslaget innebär att Bromma skulle komma att trafikeras av tunga reoplan under åtminstone tre år framåt från 1960. Efter vad utskottet inhämtat har luftfartsstyrelsens och flygbullerutredningens erinringar mot detta förslag ur bullersynpunkt grundats på antagandet att reoplanet DC-8 skulle landa på Bromma med full startvikt, 116 ton. Då avsikten emellertid lär vara att starta med en vikt av endast 90 ton, blir bullerstörningarna så avsevärt mycket mindre, att det synes utskottet försvarligt att under en övergångsperiod medge trafik med flygplan av nämnda typ på Bromma.

Enligt vad utskottet erfarit är det möjligt att på Barkarby bygga ut en ny huvudbana om 3 300 m. Motionernas förslag att låta en på Bromma utbyggd huvudbana utgöra kompletterande parallellbana till Barkarby förtjänar beaktande och utskottet finner det angeläget att barkarbyfältets användbarhet som civilt flygfält undersökes. Den militära trafikens inverkan på flygfältets kapacitet bör klarläggas. Då det enligt motionernas förslag endast kommer att byggas en långbana på Barkarby synas möjligheter finnas, att vid en ändrad användning av järvfältet utnyttja stora delar av dessa obebyggda områden för bebyggelse. En prognos om dessa förhållanden torde av flera skäl vara av behovet påkallad.

I motionerna har vissa jämförelser gjorts mellan kostnaden för en utbyggnad för halmsjöfältet å den ena sidan och Barkarby å den andra. Motionärernas utgångspunkt, att halmsjöalternativet bör belastas med kostnaden för flyttning av Rosersbergs skjutskola och för nyförvärv av skjutskola synes riktig. Likaså finner utskottet det realistiskt att kalkylera med den kostnadsbelastning som följer av en utbyggd tvärbana på Barkarby för militärflygets behov. Tillhoppa med vissa förstärkningsarbeten på Bromma torde kostnaden för halmsjöfältet böra uppskattas till (153 + 20 + 5 + 12 + 2 =) 192 milj. kr.

Luftfartsstyrelsen har under hand meddelat att Barkarby försiktigtvis borde beräknas draga en utbyggnadskostnad av 160 milj. kr. Jämte föreslagen utbyggnad av Bromma å 35 milj. kr. skulle motionernas förslag medföra en kostnad av 195 milj. kr. Med hänsyn till barkarbyfältets närbelägenhet synes den obetydliga skillnaden i kostnad enligt utskottets mening vara ett

mycket starkt skäl för en undersökning av barkarbyfältets användbarhet för civil flygtrafik.

I motionerna hänvisas till att många av de frågor som aktualiseras vid en utbyggnad av Barkarby redan varit föremål för vederbörande myndigheters uppmärksamhet och att åtskilligt utredningsmaterial finnes att tillgå. Utskottet finner därför anledning antaga att vederbörande myndigheter skola visa sig vara i stånd att till kommande vårriksdag prestera det underlag som kan krävas för en bedömning av det i motionerna väckta förslaget.

Skulle detta antagande ej infrias, ansluter sig utskottet till den mening som framförts i motionerna I: 559 och II: 706. Liksom motionerna I: 563 och II: 711 utgår dessa motioner ifrån att Bromma tills vidare utbyggs för trafik med DC-8.

Utskottet har beaktat, att den utbyggnad av Bromma som föreslås i motionerna aktualiserar en omdisponering av den militära övningsverksamheten på järvfältet. Utskottet erinrar därvid om att man vid en realistisk bedömning måste räkna med att propositionens förslag inom mindre än fem år även medför denna konsekvens, som troligen inte kan undvikas vid något här behandlat förslag. En utbyggnad av Bromma främjar även i hög grad flygsäkerheten och regulariteten för den trafik som i framtiden kan beräknas trafikera Bromma. Utbyggnadsplanerna för Bromma är enligt utskottets mening tillräckligt redovisade och kostnadsberäknade genom tidigare förslag. Utskottet anser sig därför kunna förorda en utbyggnad av Bromma på sätt motionärerna föreslagit.

Utskottet har sig bekant, att även andra förslag för ordnande av en storflygplats finnas, och erinrar härvid om den s. k. bergsprängningskommitténs förslag.

I en till statsutskottet ingiven skrivelse den 28 november 1957 har bergsprängningskommittén med hänvisning till en av professor C. H. Johansson verkställd undersökning, publicerad i Teknisk Tidskrift den 25 april 1957, framlagt ett annat alternativ.

Professor Johansson har här dragit konsekvenserna av de epokgörande framsteg inom sprängningstekniken som skett här i landet under de allra senaste åren och som enligt honom skulle möjliggöra ett snabbt och billigt genomförande av flygplatsbygge i bergterräng. Fördelarna härav synas uppenbara. Bägge de av professor Johansson som exempel angivna platserna Rydbo och Bockholmssundet skulle ge flygplatser med avsevärt gynnsammare läge i förhållande till Stockholm än Halmsjön.

Från luftfartsstyrelsen har visserligen anförts betänkligheter från militär synpunkt mot de nämnda platserna, men sådana invändningar kan alltid resas mot platser i Stockholms närhet. Det bör dessutom påpekas att de svårigheter som anförts daterar sig till tidigare skede av frågans behandling och att förhållandena kan ställa sig annorlunda vid förnyad prövning.

Enligt vad som uppgivits i anslutning till bergsprängningskommitténs framställning till statsutskottet kan såväl huvud- som tvärbana i exemplet Rydbo göras färdiga på 2 år. 2 500 m av huvudbanan, som i första utbygg-

nadsstadiet erfordras, kan enligt vad utskottet inhämtat från sakkunnigt håll göras färdig redan under första hälften av år 1959 om arbetena påbörjas i juni 1958. Härav framgår att tidsfaktorn även vid beslut vid vårriksdagen 1958 ej skulle vara något problem i bergsprängningsalternativet, eftersom det i själva verket står mycket längre tid till förfogande.

Kostnaderna ha för rydboalternativet angetts till 173 milj. kr. Professor Johansson uppger att det är möjligt att omdisponera banorna så att huvudbanan kommer att falla i NNV—SSO om så av andra skäl skulle vara önskvärdt i stället för vinkelrätt mot denna riktning. En så lagd huvudbana har i 1955 års regionsplan för Stockholms bebyggelse 1990 en motsvarighet i ett helt bostadsfritt område i banans förlängning såväl norrut som söderut.

Ett uppskjutande av ärendet till vårriksdagen 1958 behöver inte innebära en sådan fördröjning att de nya reoplanen inte kunna sättas i trafik vid avsedd tidpunkt. Till vårriksdagen synes också det i propositionen framställda förslaget om lån till ABA av 65 milj. kr. böra uppskjutas.»

dels ock utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

»I. att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 559 och II: 706 samt I: 563 och II: 711, samtliga motioner såvitt nu är i fråga, besluta att uppskjuta behandlingen av förevarande proposition till 1958 års riksdag;

II. att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 559 och II: 706 samt I: 563 och II: 711, samtliga motioner såvitt nu är i fråga, besluta att utbyggnad av Bromma flygfält skall påbörjas i syfte att färdigställa flygfältets huvudbana till 2 500 m längd senast till år 1960;

III. att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 563 och II: 711, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning och förslag till 1958 års vårriksdag om möjligheterna att utbygga och disponera Barkarby för civil flygtrafik i den omfattning, som i motionerna förutsättes;

IV. att motionen I: 557, i vad den avser skrivelse till Kungl. Maj:t, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.»

2) av herr *Gustaf Karlsson*.