

## Nr 28

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av vissa kronoegendomar, m. m., såvitt avser stadsägan 1534 i Solna stad, jämte i ämnet väckt motion.*

I en till riksdagen den 19 februari 1960 avlåten, till jordbruksutskottet hänvisad proposition, nr 55, har Kungl. Maj:t under punkten 2:o, åberopande propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att ett område om cirka 20 700 m<sup>2</sup> av stadsägan 1534 i Solna stad, Stockholms län, må säljas till Aktiebolaget Aerotransport för en köpeskilling av 2 000 000 kronor samt enligt i huvudsak de grunder, vilka angivits i propositionen.

Utskottet har i detta sammanhang behandlat den inom andra kammaren väckta motionen, nr 672, av herrar *Källenius* och *Kollberg*, vilka hemställt, att riksdagen måtte avslå förevarande försäljningsförslag eller — därest detta motionsyrkande icke bifalles — att riksdagen måtte besluta 1) att avtalet om markupplåtelsen utformas såsom ett tomträttsavtal, 2) att, om köpeavtal likväl upprättas, kronan tillförsäkras återköpsrätt, 3) att byggnadsstyrelsen i avtalet uttryckligen tillförsäkras avgörande inflytande beträffande utformningen av den terminalanläggning, som är avsedd att uppföras på saluområdet.

Beträffande de skäl, som motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden, får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet låtit inhämta yttranden av domänstyrelsen, djurgårdsnämnden, byggnadsstyrelsen, luftfartsstyrelsen, stadskollegiet i Stockholm och länsstyrelsen i Stockholms län.

*Domänstyrelsen* har (skr. 29/1 1960) hemställt, att ifrågavarande till kronoegendomen Stallmästaregården eller stadsägan 1534 i Solna stad hörande område, som är beläget mellan Stallmästaregården och Haga tingshus, skall säljas i enlighet med ett mellan domänstyrelsen och AB Aerotransport trädfat avtal — vilket såsom bilaga fogats till statsrådsprotokollet, vartill utskottet får hänvisa. Området är avsett att användas för uppförande av en terminalanläggning för trafiken till och från Arlanda flygplats.

Saluområdet är belagt med utav länsstyrelsen utfärdat byggnadsförbud i avbidan på upprättande av stadsplan. Domänstyrelsen har uttrönt att Stallmästaregården icke utgör byggnadsminnesmärke. Endast det egentliga Haga såsom geografiskt begrepp och förvaltningsenhet åtnjuter särskild omvårdnad såsom byggnadsminnesmärke.

*Byggnadsstyrelsen* har framhållit att styrelsen för att kunna tillstyrka områdets upplåtelse eller försäljning måste förutsätta, att trafikföretaget företer ritningar eller skisser, visande sådan lösning av byggnadsfrågan, som kan godtagas med hänsyn till den känsliga miljön vid Brunnsviken och Haga.

*Djurgårdsnämnden* har saluvärderat området till 2 000 000 kr., av vilket belopp enligt avtalet 400 000 kr. skall betalas kontant vid tillträdet och återstående uppdelas på lika stora avbetalningar under högst tio år. Å oguldet belopp skall erläggas ränta efter 5,35 procent.

*Domänstyrelsen* meddelar, att i anledning av föreliggande meningsskiljaktigheter mellan domänstyrelsen och byggnadsstyrelsen sammanträdde hållits hos domänstyrelsen den 26 januari 1960 med representanter för domänstyrelsen, byggnadsstyrelsen, djurgårdsnämnden och AB Aerotransport. Byggnadsstyrelsens synpunkter och önskemål synes efter vad framkommit vid sammanträdet kunna bli i allt väsentligt tillgodosedda vid en försäljning jämlikt föreliggande förslag till köpeavtal och beaktande tillika av särskilda av domänstyrelsen samt bolaget vid sammanträdet gjorda utfästelser. Domänstyrelsen har sålunda vid sammanträdet uttalat, att den ämnade i sinom tid begära byggnadsstyrelsens fortlöpande medverkan vid upprättandet av avtalsförslaget åsyftad dispositionsplan rörande Stallmästaregårdsområdet i dess helhet, varjämte från bolagets sida förklarats, att arkitektarbetet beträffande den egentliga terminalbyggnaden skulle bedrivas i nära samarbete med byggnadsstyrelsen.

Den fastställda årsräntan å ogulden del av köpeskillingen, 5,35 procent, överstiger den s. k. normalräntan, 4,5 %. Sistnämnda räntesats, som i vanliga fall tillämpas vid försäljning av kronoegendomar, torde emellertid i dagens läge reellt sett innebära en subvention, som domänstyrelsen förmenar saknar berättigande vid sådan försäljning, varom nu är fråga. Den i det aktuella fallet överenskomna förhöjningen av räntesatsen är att betrakta såsom ett förhandlingsresultat, vilket för kronans del bör anses tillfredsställande.

*Departementschefen* har anfört följande.

»Det mellan domänstyrelsen och Aktiebolaget Aerotransport preliminärt träffade köpeavtalet synes böra godtagas. Enligt detta avtal skall området användas för att där anlägga en terminal. Beträffande frågan om den närmare utformningen av denna anläggning har byggnadsstyrelsen framhållit, att styrelsen ansett sig kunna tillstyrka försäljningen endast under den förutsättningen att vid den arkitektoniska utformningen av byggnaderna hänsyn toges till den känsliga miljön. Enär byggnadsstyrelsen enligt lag synes, även i vad avser områden intill byggnadsminnesmärken, ha erforderliga befogenheter beträffande utformningen av bebyggelsen bör något anstånd med försäljningen av den anledningen att utformningen ej är klar inte vara påkallad.»

*Luftfartsstyrelsen* har i sitt den 20 april 1960 avgivna yttrande tillstyrkt bifall till motionen. Yttrandet är av i huvudsak följande innehåll.

Efter att ha redovisat de från Stockholms stad numera framförda förslagen i fråga om terminalens lokalisering har luftfartsstyrelsen lämnat en redogörelse för de krav som enligt styrelsen bör ställas på placeringen av terminalen. Styrelsen har därefter konstaterat att det finns tre platser, som med hänsyn till de uppställda kraven skulle kunna ifrågakomma att förlägga terminalen på, nämligen kvarteret Jägaren och Flygaren vid Rådmanngatans tunnelbanestation, kvarteret Kejsarkronan vid Odenplan samt Centralstationen. Som en förläggning till något av dessa alternativ icke skulle kunna träda i funktion, när utrikesflyget är avsett att vara i sin helhet överfört till Arlanda, bör en provisorisk terminal anordnas. Enligt styrelsens förmenande skulle det räcka om en sådan i innerstaden placerad tillfällig anläggning anordnades huvudsakligen som en busstation.

En förläggning av den permanenta terminalen vid Stallmästaregården anser luftfartsstyrelsen vara olämplig, enär anslutning saknas till kollektiva trafikmedel och då platsen ligger ocentralt och saknar affärer inom rimligt avstånd. Eftersom Arlanda ligger på stort avstånd från staden är det angeläget att terminalen placeras på ett sådant sätt att resan till och från flygplatsen så mycket som möjligt underlättas. Terminalens läge är en fråga av allmänt intresse, och staten bör icke genom den ifrågasatta markupplåtelsen medverka till att terminalfrågan får en otillfredsställande lösning.

Sedan luftfartsstyrelsen diskuterat de argument för terminalens förläggning till Stallmästaregården, som under förhandlingarna i ärendet framförts av SAS, har styrelsen som sin mening sammanfattningsvis framhållit följande.

Den permanenta flygterminalen bör placeras i innerstaden och i anslutning till tunnelbanestation vid Rådmanngatan, Odenplan eller Centralstationen, beroende på vilket läge som efter utredning befinnes lämpligast. Intill dess den permanenta terminalen är färdig bör flygbussarna utgå från en provisorisk terminal i innerstaden. Den kan utföras relativt enkelt därigenom att den icke behöver inrymma alla de funktioner som den permanenta terminalen är avsedd för.

Styrelsen anser att frågan om terminalens placering icke blivit så allsidigt utredd som det med hänsyn till frågans vikt hade varit motiverat. Under remissbehandlingen har det visat sig att möjligheter synas föreligga att tillgodose de önskemål om placeringen som ur allmän synpunkt framförts av Stockholms stads organ och av luftfartsstyrelsen.

Styrelsen finner det därför angeläget att frågan blir föremål för ytterligare utredning. Det borde numera finnas förutsättningar att genom medverkan av Stockholms stad, och i fråga om ett eventuellt läge vid Centralstationen även av SJ, kunna nå fram till en för denna fråga tillfredsställande lösning.

*Byggnadsstyrelsen* har i yttrande den 21 april 1960 anfört i huvudsak följande.

Några planer på att använda området för förvaltningsändamål föreligger för närvarande icke. Inom byggnadsstyrelsen har företagits studier av olika förutsättningar för att placera och utforma anläggningen med behörigt hänsynstagande till de av den känsliga miljön betingade särskilda fordringarna vid ett bebyggande av området. Det har därvid visat sig att dylika förutsätt-

ningar skulle vara för handen, därest bolaget iakttog rimliga krav på orienteringen och den arkitektoniska utformningen av byggnaden.

Inom byggnadsnämnden i Solna har anhängiggjorts frågan om stadsplanläggning av området i syfte att så långt möjligt för framtiden skydda strandområdet vid Brunnsviken. Helt uteslutet är att en framtida expansion av byggnader och parkeringsplatser skall få inkräkta på strandområdet. En framtida expansion av anläggningen över det intilliggande tingshusområdet anser styrelsen kunna ifrågakomma endast i vad avser parkeringsutrymme. Härav framgår att en förläggning av terminalen till det avsedda området innebär, att ett framtida behov att utvidga själva terminalbyggnaden icke kan tillgodoses.

Sedan motionen avgavs har flera förslag till lokalisering av terminalen till andra platser framförts. I avvaktan på resultatet av de ytterligare utredningar som de nya omständigheterna få anses ha aktualiserat anser styrelsen, att man för närvarande bör inrikta sig på en provisorisk lösning av terminalfrågan i den inre staden.

I sitt den 21 april 1960 avgivna yttrande har *djurgårdsnämnden* avstyrkt motionsyrkandena samt anfört huvudsakligen följande.

I försäljningsärendet har *djurgårdsnämnden* medverkat såtillvida att nämnden på uppdrag av domänstyrelsen fört erforderliga förhandlingar med flygföretaget om markupplåtelsen från Stallmästaregården och i samband därmed företagit erforderliga värderingar.

Försäljningsavtalet har utformats bland annat med särskild hänsyn till miljöfrågorna, vilka bedömts vara av primärt intresse. Parterna har utgått från att särskilt strandpartierna vid Brunnsviken skall ges parkkaraktär och göras tillgängliga för allmänheten. För närvarande är de bebyggda med provisoriska hus och området är även avstängt från förbindelse med Hagaparken vid stranden genom de å Hagas område befintliga tennisbanorna. Enligt avtalet skall tillskapas en nu icke befintlig förbindelseväg med Hagaparken utmed stranden av Brunnsviken, som avses att här befrias från kloakvattenutsläpp. Avtalet innebär sålunda flera ur miljösynpunkt betydelsefulla åtgärder, som har förbigått motionärerna. Deras framställning synes även i övrigt vara grundad på ensidig och otillräcklig information om verkliga förhållandena. Sålunda bör erinras om att inom Stockholms stads förvaltning framlagts förslag om framdragande av en sexfilig motorväg, kallad Norrbackaleden eller Norra länken, över Stallmästaregårdens område utmed den omtalade järnvägsbanken och ovanför Uppsalavägens plan. En dylik trafikled kommer utan tveivel att få ett mycket avgörande inflytande på traktens framtida utseende.

Beträffande den av motionärerna anvisade möjligheten att provisoriskt utnyttja Stallmästaregårdsområdet i avvaktan på ett förnyat ställningstagande till terminalens placering vill *djurgårdsnämnden* framhålla, att terminalens förläggning till Stallmästaregårdsområdet medför icke oväsentliga initialkostnader ävensom ersättning till arrendatorn, AB Restaurant Stallmästaregården.

En överlåtelse med tomträtt såväl som införandet av en återköpsklausul har övervägts i samband med förhandlingarna om upplåtelsen. Nämnden har funnit, att de intressen som motionärerna åberopar blir tillgodosedda vid den föreslagna äganderättsöverlåtelsen. Frågan om områdets användning och bebyggande regleras av bestämmelserna i byggnadslagen, och möjligheten att framdeles utnyttja området för annat ändamål blir beroende av den vid tidpunkten i fråga gällande stadsplanen. Ett hänsynstagande till områdets speciella miljö avses ske i samband med att stadsplanen utarbe-

tas. De för tomträtten gällande bestämmelserna synes beträffande dessa frågor icke innebära garantier utöver de som följer av stadsplanens utformning eller de i föreliggande avtal intagna villkoren. Nämnden vill i detta sammanhang erinra om att ett åsidosättande av ett tomträttsavtals bestämmelser om områdets utnyttjande icke medför rättighet att uppsäga avtalet. Alternativet tomträtt såväl som alternativet med återköpsrätt får beträffande det nu aktuella området främst betydelse för den ekonomiska sidan av överenskommelsen. Till följd härav och då en upplåtelse med tomträtt medför olägenheter ur flera synpunkter, bland annat därigenom att det torde leda till krav på att domänstyrelsen skall engagera sig såsom exploatör och iordningställa för områdets ianspråktagande erforderliga väg- och avloppsanläggningar samt svara för övriga initialkostnader, har nämnden ansett sig böra förorda försäljningsalternativet. Under förutsättning att anläggningen kommer till stånd har en återköpsklausul bedömts icke innebära några fördelar. Genom avtalets utformning har jämväl garantier skapats för att området icke tages i anspråk för annat ändamål än en terminalanläggning.

Beträffande den påfordrade värdeförsämringsklausulen skall endast framhållas, att djurgårdsnämnden bedömt de ekonomiska villkoren på sätt dessa efter förhandlingarna utformats i avtalet som i sin helhet godtagbara.

Vad som åsyftas med det av motionärerna framförda kravet på att byggnadsstyrelsen genom avtalet uttryckligen skall tillförsäkras det avgörande inflytandet på anläggningens utformning synes nämnden oklart. De bestämmelser som intagits i avtalet och som avse att reglera kronans inflytande på områdets bebyggande och disposition har gjorts till förmån för domänstyrelsen såsom avtalsslutande part och förvaltare av den angränsande stamfastigheten. Enligt nämnden synes det icke lämpligt att i avtalstexten framhålla, att bevakningen av dessa bestämmelser skall tillkomma annan statlig myndighet. Genom normalt samråd mellan berörda statliga myndigheter torde erforderlig expertis kunna göras tillgänglig för förvaltningsmyndigheten.

*Domänstyrelsen* har i sitt den 22 april 1960 dagtecknade yttrande funnit att de i motionen gjorda invändningarna icke bör föranleda ändring i den träffade överenskommelsen. Styrelsen har därvid anfört i huvudsak följande.

Styrelsen erhöll en första kännedom om SAS önskemål att förlägga en terminalstation till Stallmästaregården vid ett hösten 1958 hållet sammanträde, varvid, bland andra, generaldirektören S. Larsson närvar för byggnadsstyrelsen. Därvid upplystes, att förslag framkommit att en för lufttrafiken erforderlig terminalstation lämpligen borde förläggas till Stallmästaregården samt att det vore av intresse att erfaras, huruvida domänstyrelsen ville acceptera förslaget. Då domänstyrelsen funnit klarlagt, att den föreslagna förläggningen från olika synpunkter vore lämplig ansåg styrelsen riktigt att utan dröjsmål genom djurgårdsnämnden inleda förhandlingar med AB Aerotransport angående villkoren för markens ianspråktagande för ändamålet. Förhandlingarna resulterade i det i motionen åsyftade köpeavtalet.

Området ingår icke i Haga slottsområde och dess miljömässiga samband med Hagaparken kan ifrågasättas; styrelsen avser därvid, att området avskiljes från parken bland annat genom Haga tingshus och vissa andra anläggningar. För närvarande äro ett antal äldre förrådsbyggnader och växthus uppförda på området, som därigenom erbjuder en ovärdad anblick. I realiteten torde marken sakna den betydelse såsom fritidsområde, som mo-

tionärerna synas antyda. Genom utförande av den planerade terminalen skulle en välbehövlig upprepning ske av strandpartierna, innebärande bl. a. att den förorening av strandvattnet, som nu är en följd av att avloppsvattnet utsläppes i Brunnsviken, upphörde. Genom utförandet av terminalen i enlighet med det föreslagna avtalet skulle vidare vinnas, att saneringen komme till stånd utan varje kostnad för det allmänna.

Motionärerna anse risk föreligga, att statens eller i första hand byggnadsstyrelsens grepp över terminalanläggningens utformning icke blivit i tillräcklig grad garanterat enligt avtalet. Domänstyrelsen har gentemot byggnadsstyrelsen förbundit sig att begära myndighetens fortlöpande medverkan vid sådan planläggning av marken under egendomen, som enligt avtalet skall utföras av bolaget och domänstyrelsen i samråd. Domänstyrelsen finner för sin del utslutet, att byggnadsstyrelsen skulle sätta i fråga, att domänstyrelsen frånginge en dylik utfästelse. Ett fullgörande av avtalets bestämmelser torde sålunda enligt gängse normer i förekommande fall endast kunna med verkan påfordras av avtalsslutande part, vilken ställning byggnadsstyrelsen saknar. Utformningen av den egentliga terminalbyggnaden blir under alla förhållanden underkastad prövning från det allmännas sida vid meddelandet av den dispens från gällande byggnadsförbud, som utgör förutsättning för byggnadens uppförande.

Motionärerna hålla före, att en försäljning av området icke garanterar en betryggande långtidskontroll däröver från det allmännas sida samt att därför, därest terminalen medgives komma till utförande, ianspråktagandet av den erforderliga marken bör ske med tomträtt. Det är att anmärka, att domänstyrelsen, då förhandlingarna med bolaget påbörjades, övervägde denna upplåtelseform. Styrelsen fann emellertid, att en tomträttsupplåtelse skulle medföra påtagliga olägenheter för kronans del bland annat genom att nödvändiggöra kapitalkrävande investeringar för markens iordningställande såsom tomt samt utförande av avloppsanläggning. — Vidare torde gälla, att de särskilda möjligheter till långtidskontroll, som denna upplåtelseform kan tänkas medgiva, i huvudsak ha teoretiskt intresse. Domänstyrelsen har sålunda för sin del funnit huvudfrågan i ärendet vara, huruvida över huvud taget intresset att bibehålla området i stort sett obebyggt bör ha prioritet framför bolagets önskemål att förlägga en terminalstation därstädes. Med denna utgångspunkt torde — såvitt avser kronans möjligheter att utöva långtidskontroll — det sakna avgörande betydelse huruvida området upplåtes med tomträtt eller försäljes till bolaget med eller utan klausul om återköpsrätt. Skulle nämligen området framdeles befinnas böra användas för annat ändamål än det aktuella, vilket man med anledning av omfattningen av de investeringar, terminalen skulle representera, icke skäligen bör räkna med under nu överskådlig tid, torde äganderätten till området ej vara avgörande för dess vidare utnyttjande, enär användningen under alla förhållanden blir underkastad reglering genom blivande stadsplanebestämmelser.

Att såsom motionärerna föreslagit i avtalet införa en bestämmelse om indexreglering av köpeskillingen strider icke blott mot allmän praxis utan även mot de särskilda författningar, vilka reglera försäljning av kronoegendom.

Styrelsens ovan redovisade ställningstagande grundar sig på förutsättningen, att terminalen icke från lufttrafiksynpunkter befinnes böra förläggas till annan plats än den här avsedda. Prövningen av denna fråga torde dock icke ankomma på styrelsen. Ett provisoriskt nyttjande av ifrågavarande mark för ändamålet i enlighet med motionärernas förslag skulle enligt styrelsens mening bli alltför kostnadskrävande med hänsyn till ofrån-

komliga initialkostnader för väganläggningar, avloppsanordningar m. m. Ett provisorium kan dessutom ej komma till utförande utan att egendomens arrendator — AB Restaurant Stallmästaregården — lämnar sitt medgivande.

I sitt den 26 april 1960 avgivna yttrande har *länsstyrelsen i Stockholms län*, som förklarar sig icke vilja motsätta sig terminalens förläggning till Stallmästargården, anfört huvudsakligen följande.

Terminalens förläggning till Stallmästargården är enligt länsstyrelsens mening inte den mest idealiska lösningen. Av de alternativ som i dagarna framförts i den allmänna debatten framstår i och för sig — bortsett från kostnadskonsekvenserna — Centralstationen, Odenplan och ett läge i anslutning till tunnelbanestationen vid Rådmansgatan som tänkbara.

Emellertid måste man vid en avvägning mellan de olika alternativen allvarligt beakta, att en central förläggning enligt vad länsstyrelsen inhämtat skulle ställa sig mångdubbelt dyrbarare än den i och för sig relativt måttliga kostnaden för en terminal vid Stallmästargården. Länsstyrelsen har svårt att föreställa sig, att det skulle kunna åläggas ett kommersiellt trafikföretag som SAS att i det hårdnande konkurrensläget på luftfartens område lägga ned väldiga extrabelopp för en central terminal, därest trafikföretagets egen räntabilitetsmässiga bedömning starkt talar däremot. Det bör framhållas, att svenska staten i sista hand komme att beröras av de ökade kapitalbehov för SAS som härigenom skulle uppkomma. I nuvarande statsfinansiella läge kan länsstyrelsen icke förorda en lösning som direkt eller indirekt skulle kunna leda till en ökad belastning på statsverket.

En annan sak är, om ett kommunalt intresse finnes att påtaga sig de högst betydande extrakostnader som måste vara förenade med en central lokalisering av terminalen — utan krav på extra tilldelning av statsmedel för erforderliga trafikleder. Länsstyrelsen vill därför inte motsätta sig en skyndsamt snabbförhandling mellan SAS och de kommunala intressena i syfte att utröna förutsättningarna för en finansiell medverkan från kommunalt håll till en förläggning av terminalen inom Stockholm.

Även om den nu förordade snabbförhandlingen kommer till stånd, synes det angeläget att riksdagens beslut utformas på sådant sätt, att icke på det statliga planet en försening av terminalen förorsakas. Länsstyrelsen vill därför förorda, att riksdagen bemyndigar Kungl. Maj:t att upplåta erforderlig mark vid Stallmästargården, därest icke ett för SAS godtagbart resultat uppnås vid den föreslagna förhandlingen.

I sammanhanget vill länsstyrelsen förorda, att berörda markområde, av skäl som motionärerna angivit, upplåtes med tomträtt och alltså icke försäljes.

Vad därefter angår utformningen av en terminal vid Stallmästargården förutsätter länsstyrelsen, att anläggningen erhåller en sådan utformning, att den låter sig väl inpassa i den känsliga miljön. Behovet av en eventuell framtida utvidgning måste härvid närmare klarläggas. Vidare måste såsom villkor uppställas, att stadsplan för området snarast upprättas. Länsstyrelsen kommer härvid att, inom ramen för sin befogenhet, söka medverka till att ett parkområde av tillräcklig bredd utlägges utmed Brunnsviken, så att sammanhanget med Hagaområdet icke avskäres. Vägmark måste också reserveras härför. Frågan om bilparkering bör vidare lösas så, att uppställningen av bilar inte kommer för nära strandområdet.

Länsstyrelsen vill sålunda inte motsätta sig terminalens förläggning till Stallmästargården, men skulle hälsa med tillfredsställelse, därest alternativet Centralstationen, Odenplan eller särskilt Rådmansgatan kunde komma

i fråga med stöd av kommunal finansiell medverkan och utan att tidsschemat för terminalens färdigställande rubbas.

I yttrande den 27 april 1960 har *stadskollegiet i Stockholm*, under åberopande av vad föredragande borgarrådet Garpe anfört, förordat en skyndsamt utredning av terminalfrågan, i vilken utredning vederbörande statliga organ, flygföretagen och Stockholms stad beredes tillfälle att deltaga.

Av borgarrådets anförande återgives här följande sammandrag.

Stockholms flygterminalfråga har aldrig blivit sammanfattande prövad i ansvariga instanser med hänsyn till å ena sidan flygtrafikens kortsiktiga och långsiktiga behov, å andra sidan de stadsbyggnadsmässiga förutsättningar, som Stockholms innerstad i framtiden kan komma att erbjuda. Den näringspolitiska utvecklingens beroende av internationella förbindelser växer utomordentligt snabbt och flyget övertar alltmer huvudrollen när det gäller affärsresorna. Turismens betydelse växer i samma snabba takt. En effektiv flygorganisation är därför av betydelse för näringslivet, för vars framgångsrika utveckling också huvudstadens kommunalstyrelse känner sitt ansvar. För Sveriges möjligheter att hävda sig i den framtida internationella konkurrensen kan det alltså få stor betydelse vilken service för långdistans-trafiken, som flyganläggningarna i Stockholm erbjuder. SAS har vid sin bedömning av terminalfrågan av allt att döma lagt avgörande vikt på de goda försäljningsargument, som en relativt kort restid mellan flygplats och terminal och ett ur estetiska synpunkter attraktivt terminalläge obestridligen innebär. Det förefaller dock som om bolaget undervärderat betydelsen av ett ur andra synpunkter representativt och lättillgängligt terminalläge.

Mot förslaget att förlägga terminalen till området vid Stallmästaregården har motionärerna i första hand riktat invändningar ur naturvårdssynpunkt. Denna kritik synes inte kunna frikännas från motsägelser och överord. Det aktuella området, som sedan länge brukat upplåtas till cirkustält och varierande utställningar, har måhända inte så stort värde, och den invändning som kan göras hänger mera ihop med en framtida eventuell utvidgning av terminalen.

Med hänsyn till flygterminalens uppgift och till det trafikmässiga sammanhanget bör dock ett centralare läge av terminalen eftersträvas. En nära anknäpning till järnvägs- och tunnelbanenäten synes därvid också innebära odiskutabla fördelar — även om tunnelbaneanknytningen torde vara av större betydelse för inrikesflyget på Bromma än för det på Arlanda baserade långdistansflyget. I betraktande av den hårda belastningen på gatunätet i innerstaden torde det vara lägen i cityområdets utkanter, som kan ifrågakomma som goda terminallägen, och tidtabellssäkra resor mellan terminal och flygplats vågar man ställa i utsikt endast om terminalen får direktanknytning till någon av de båda s. k. tangentleder till city, som föreslås i den nu föreliggande trafikledsplanen, d. v. s. Klara Strandleden eller Rådmanleden. För en terminal i innerstadsläge torde tunnelbaneanknytningen ha särskild betydelse, eftersom en sådan terminal även kan betjäna Brommatrafiken. Mot en förläggning i innerstaden talar å andra sidan svårigheten att trygga en eventuell framtida uthyggnad av terminalen. Ovissheten om det framtida utrymmesbehovet utgör ett skäl mot överlåtelse med äganderätt. En upplåtelse vid Stallmästaregården bör därför ske i form av tomträtt.

De olika bedömningsgrunderna ger vid handen att flertalet av innerstadsalternativen ej fyller kraven på en långsiktig lösning av terminalfrågan. Ett närmare övervägande förtjänar endast läget vid Klara Strandleden med anknäpning till centralstationen samt läget vid Rådmanleden, där stadens



markinnehav öster om Sveavägen är vad som närmast kommer i fråga. Anknytningen till Klara Strandleden förefaller dock att kräva så dyrbara anordningar och föranleda så stora trafiktekniska svårigheter att en lokalisering dit ej kan anses särskilt gynnsam. Läget vid Rådmanleden—Sveavägen är däremot i främsta rummet beroende av en aktiv samverkan mellan flygbolaget och staden. De uppenbara företräden som detta innerstadsläge principiellt sett obestriddligen har framför läget vid Stallmästargården skulle kunna vara en anledning för flygbolaget att nu allvarligt ompröva sin ståndpunkt i terminalfrågan. Den första förutsättningen för stadens medverkan i en innerstadslösning måste vara, att flygbolaget självt aktivt engagerar sig och är berett att mobilisera erforderliga resurser för projektets realiserande, eventuellt i samverkan med andra intressenter. Planläggning och byggande av trafikled och terminal förutsätter vidare statligt stöd även i den formen att erforderliga stadsplaneändringar och därmed eventuellt sammanhängande tvångsförvärv av mark blir godkända och fastställda. Ett avgörande i flygterminalfrågan synes böra föregås av kompletterande utredningar, som bättre klarlägger terminalanläggningens betydelse i sitt sammanhang med övriga anordningar för Stockholms framtida flygtrafikförsörjning, utrymmesbehoven för terminalanläggningen och de övriga krav, som bör ställas på terminalen i fråga om läge och trafikförbindelser.

*Utskottet.* Såsom framgår av utredningen i ärendet har Kungl. Maj:t föreslagit att ett kronomarksområde om drygt 2 ha vid Stallmästaregården skall säljas för 2 000 000 kronor till Aktiebolaget Aerotransport (ABA), som där skall anlägga en terminal för trafiken till och från Arlanda. I motionen II: 672 har gjorts gällande att en förläggning av en terminal intill Hagaparken skulle innebära ett allvarligt ingrepp ur natursynpunkt. En placering på avsedd plats skulle enligt motionärernas mening dessutom vara olämplig ur kommunikationstekniska synpunkter. Anmärkning har i motionen vidare riktats mot de grunder enligt vilka överlåtelsen av området skett. Motionärernas framställning utmynnar i ett yrkande om avslag på försäljningsförslaget. Alternativt har hemställts, att området upplåtes med tomträtt eller, om området anses böra överlåtas med äganderätt, att försäljningen i så fall sker under förbehåll om återköpsrätt för kronan. Vidare har i motionen yrkats att byggnadsstyrelsen tillförsäkras avgörande inflytande på utformningen av terminalanläggningen.

I vissa av de yttranden som avgivits över motionen har frågan om placeringen av terminalen upptagits till diskussion. Som det ej tillkommer statsmakterna att avgöra var terminaler för flygbolag bör vara förlagda, har utskottet ej ingått på någon bedömning härav.

Vad angår motionärernas invändning att en terminalanläggning intill Hagaparken skulle medföra ett förstörande av naturvärden har utskottet funnit, att så icke skulle bli fallet. Utskottet vill vidare erinra, att försäljningsavtalet innebär flera ur miljösynpunkt betydelsefulla åtgärder, ägnade att sanera ifrågavarande nu ovärdade område. Genom avtalet tillskapas sålunda en nu ej befintlig förbindelseväg till Hagaparken utmed stranden av Brunnsviken och det kloakvattenutsläpp, som nu finnes, elimineras. Härtill kommer att enligt föreskrift i försäljningsavtalet och överenskommelse mellan domänstyrelsen och byggnadsstyrelsen terminalbyggnaden och plane-

ringen av området är avsedda att utföras under medinflytande av byggnadsstyrelsen. Motionärernas yrkande att byggnadsstyrelsen skall tillförsäkras tillräckligt inflytande på anläggningens utformning är härigenom redan tillgodosett och anledning saknas därför att, såsom motionärerna synes avse, föra in även byggnadsstyrelsen i avtalet såsom bevakare av kronans inflytande på terminalens utformning.

I anledning av den i motionen gjorda anmärkningen att det till försäljning föreslagna området överlåtits med äganderätt i stället för att upplåtas med tomträtt vill utskottet framhålla, att frågan härom övervägts i samband med de förhandlingar som förts mellan å ena sidan ABA och å andra sidan bl. a. domänstyrelsen och djurgårdsnämnden såsom representanter för kronan. I likhet med nyssnämnda myndigheter har utskottet funnit att en upplåtelse med tomträtt skulle innebära betydande olägenheter för kronan bl. a. därigenom att det torde leda till krav på att domänstyrelsen skall engagera sig såsom exploatör och iordningställa för områdets ianspråktagande erforderliga väg- och avloppsanläggningar samt svara för övriga initialkostnader. Beträffande formen för områdets överlåtelse får utskottet vidare påpeka att områdets användning och bebyggande regleras av bestämmelserna i byggnadslagen, och möjligheten att framdeles utnyttja området för annat ändamål blir därigenom beroende av den vid tidpunkten i fråga gällande stadsplanen. I samband med utarbetande av sådan plan avses att taga hänsyn till områdets speciella miljö.

Av motionärerna framfört yrkande att en återköpsklausul skulle införas i försäljningsavtalet avstyrkes ävenledes av utskottet, enär ett återköp skulle innebära att staten tvingas att inlösa ej endast marken utan även därå befintliga anläggningar efter fulla värdet.

De i motionen framförda yrkandena kan utskottet sålunda ej biträda.

Vad angår Kungl. Maj:ts försäljningsförslag har utskottet alltså funnit att överlåtelsen av ifrågavarande område icke innebär något intrång ur naturvårdssynpunkt. Då området ej heller erfordras för något annat statligt ändamål biträder utskottet den av Kungl. Maj:t föreslagna försäljningen. De villkor och grunder, som avses skola gälla i samband med försäljningen och planeringen av området, har utskottet intet att invända mot.

Under återopande av det anförda hemställer utskottet,

att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionen II: 672, medgiva, att ett område om cirka 20 700 m<sup>2</sup> av stadsägan 1534 i Solna stad, Stockholms län, må säljas till Aktiebolaget Aerotransport för en köpeskilling av 2 000 000 kronor samt enligt i huvudsak de grunder, vilka angivits i det föregående.

Stockholm den 5 maj 1960

På jordbruksutskottets vägnar:

ANDERS PETTERSSON

---

*Vid detta ärendets slutbehandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Anderberg, Lage Svedberg, Nord, Sigfrid Larsson, Bertil Andersson\*, Eskilsson, Hjalmar Nilsson, Hermansson\*, Hedström och Uno Olofsson; samt

från andra kammaren: herrar Pettersson i Dahl, Andersson i Hyssna, Antby, Sköld, Lindström, Östlund, fru Lindskog, herrar Rimås, Eliasson i Mohölm och Johanson i Västervik.

\*Ej närvarande vid justeringen.