

Nr 610

Av herrar Carlsson i Stockholm och Rimmerfors, *angående förflyttning av den propellerdrivna inomnordiska luftfarten från Arlanda till Bromma.*

Planerna på att anordna Halmsjöfältet som Stockholms storflygplats rönt från många håll skarp kritik. I motionen nr 711 till 1957 års höstriktdag framhöll t. ex. ett flertal motionärer riskerna för att en storflygplats belägen 42 km från den egentliga destinationsorten skulle visa sig vara en felinvestering.

Reservanter, som i statsutskottet stödde denna motion (SU utl. 183/57), påtalade särskilt farhågorna för att en överföring av den nordiska trafiken till Halmsjöfältet skulle visa sig trafikekonomiskt oförsvarlig. Man anförde bl. a.:

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 vara till allvarligt men för denna trafik.

Utvecklingen hittills synes i väsentliga stycken ha besannat de farhågor och den kritik som riktades mot storflygplatsprojektet vid 1957 års beslut. Trafikintensiteten på det nuvarande Arlanda motsvarar i själva verket ej alls trafikintensiteten för en modern internationell storflyghamn. Det stora kapital som här nedlagts har således med all sannolikhet ej disponerats på ett ändamålsenligt sätt.

I all synnerhet har emellertid invändningarna mot Arlanda från de internordiska flygförbindelsernas synpunkt visat sig bärande. Flygresorna till våra nordiska grannländer varar mindre än en timme. Men landsvägs-transporterna från Stockholm till Haga-terminalen och därifrån till Arlanda tar 1 à 2 timmar i anspråk. Särskilt under rusningstid är landsvägs-transporterna mycket besvärande. Det kan inte vara rimligt att ett modernt transportmedel med snabbheten som främsta attraktion på detta sätt skall hindras fullgöra sin väsentligaste uppgift: tidsbesparande och bekväma transporter. Här föreligger uppenbarligen ett ineffektivt och irrationellt utnyttjande av den moderna transportteknikens hjälpmedel. I själva verket har det redan gått så långt, att många resenärer, t. ex. till Oslo, föredrar att begagna järnvägstransporter i stället för flyg även vid korta visiter och

affärsresor, alltså i sammanhang då flyget eljest framstår som det normalt sett främst efterfrågade kommunikationsmedlet.

De missförhållanden för det inomnordiska flygets del som ombaseringen från Bromma till Arlanda redan medfört har som bekant också uppmärksamrats inom Nordiska rådet. Den flygservice som vi i dag lämnar nordiska resande till stockholmsområdet måste betecknas som klart otillfredsställande. Trafikanterna bör ej genom besvär, obekvämlighet och ökade kostnader bli lidande för missgrepp som företagits på planeringsområdet, så länge som någon möjlighet finnes att med överkomliga åtgärder lägga förhållandena till rätta igen. Detta kan för den propellerdrivna trafiken säkerligen utan större besvär ske genom att återgå till en basering på Bromma av det inomnordiska flyget och lämna Arlanda som en uthamn för långväga interkontinentala direktförbindelser.

Under hänvisning till det anförda får vi därför hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära, att erforderliga åtgärder vidtas för att enligt tidigare ordning medge en destinering av den inomnordiska propellerdrivna lufttrafiken till Bromma i stället för som nu till Arlanda samt att en resvaneundersökning och trafikteknisk utredning måtte företas i fråga om transportererna från stockholmsområdet till Arlanda i syfte att bereda underlag för en bedömning av möjliga utvägar att bereda en någorlunda godtagbar trafikservice även för den övriga flygtrafiken på Arlanda, så att flygfältets användbarhet för modern flygtransportservice i möjligaste mån förbättras.

Stockholm den 26 januari 1963

C. W. Carlsson

Einär Rimmerfors
