

Nr 170

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts skrivelse med överlämnande av redogörelse från Nordiska rådets svenska delegation, i vad skrivelsen hänvisats till statsutskottet, jämte i ämnet väckta motioner.

(1:a—5:e avd.)

I skrivelse den 9 april 1965, nr 67, har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över utrikesdepartementsärenden för samma dag, lämnat riksdagen redogörelse för Nordiska rådets trettonde session i Reykjavik den 13—18 februari 1965.

Skrivelsen har, såvitt den avser frågorna under II. i en av Nordiska rådets svenska delegation utarbetad redogörelse för rådets trettonde session, hänvisats till statsutskottet beträffande punkterna A 7, B 1—B 8, C 6 (utom i vad avsåge frågan om receipts giltighet), C 7, D 3—D 6, D 8, E 4, E 7 och E 9.

Till statsutskottet har även hänvisats i det följande redovisade motioner.

1:o) **Motverkande av oljeföreningar i havet.** Under A 7 behandlas frågan om motverkande av oljeföreningar i havet. Utskottet hänvisar till redogörelsen i Kungl. Maj:ts skrivelse, s. 12 och 13.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehäft en inom andra kammaren av herr *Tobé m. fl.* väckt motion (II: 887), i vilken hemställts att riksdagen måtte i sitt yttrande över Kungl. Maj:ts förevarande skrivelse uttala bestämda önskemål om skärpt övervakning av att 1954 års oljeskadekonvention strikt iakttages i svenska och nordiska farvatten.

Beträffande motiveringen för motionsyrkandet får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet finner det i likhet med motionärerna vara angeläget att alla krafter sättes in på att Nordiska rådets rekommendation om förbättrad övervakning av oljeskadekonventionens iakttagande verkställs. Då emellertid utskottet anser sig kunna utgå från att Kungl. Maj:t med uppmärksamhet följer utvecklingen på ifrågavarande område samt vidtager eventuellt erforderliga åtgärder synes någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida icke vara påkallad.

Utskottet hemställer,

- a) att motionen II: 887 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;
- b) att riksdagen må lägga Nordiska rådets redogörelse i förevarande del till handlingarna.

2:o) **Nordisk kulturfond.** Under B 2 behandlas frågan om en nordisk kulturfond. Utskottet hänvisar till redogörelsen i Kungl. Maj:ts skrivelse, s. 18 och 19.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft en inom första kammaren av fru *Segerstedt Wiberg* väckt motion (I: 754), i vilken hemställts att riksdagen ville i sitt yttrande över Kungl. Maj:ts skrivelse uttala sin anslutning till tanken på upprättande av en nordisk kulturfond fr. o. m. den 1 januari 1966.

Beträffande motiveringen för motionsyrkandet får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet. I anledning av det i motionen I: 754 framställda yrkandet rörande frågan om upprättande av en nordisk kulturfond fr. o. m. den 1 januari 1966 vill utskottet erinra om att Kungl. Maj:t genom beslut den 29 oktober 1965 dels förordnat svensk ledamot i ett nordiskt femmannautskott, som skall utgöra styrelse för en nordisk kulturfond fr. o. m. den 1 januari 1966, dels såsom bidrag till fonden för budgetåret 1965/66 anvisat 83 000 kronor. Sistnämnda belopp utgör hälften av det svenska bidraget för kalenderåret 1966 till fonden, vilken enligt överenskommelse mellan de nordiska undervisnings- och kulturministrarna för ifrågavarande kalenderår skall omfatta 600 000 d. kr.

Med hänsyn till vad ovan anförts har utskottet, som i förevarande sammanhang inte ansett sig böra taga ställning till storleken av en nordisk kulturfond, funnit någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av förevarande motion icke vara påkallad.

Utskottet hemställer,

- a) att motionen I: 754 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;
- b) att riksdagen må lägga Nordiska rådets redogörelse i förevarande del till handlingarna.

3:o) **Radio-, televisions- och filmfrågor.** Under B 6 behandlas vissa radio-, televisions- och filmfrågor. Utskottet hänvisar till redogörelsen i Kungl. Maj:ts skrivelse, s. 22 och 23.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft en inom andra kammaren av herrar *Lassinantti* och *Mundebo* väckt motion (II: 885), i vilken hemställts att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts skrivelse nr 67 måtte uttala sig för ingående av en nordisk överenskommelse om utbyte av radio- och TV-sändningar.

Beträffande motiveringen för motionärernas yrkande får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet. Såsom under förevarande punkt framhållits måste det vara en uppgift för de nordiska regeringarna att i samverkan med teleförvaltningarna och rundradioföretagen följa den tekniska utvecklingen och pröva de möjligheter till förbättringar för direktmottagning av de nordiska ländernas rundradiosändningar, som successivt kan erbjuda sig. Med den av motionärerna aktualiserade frågan om ingående av en överenskommelse om utbyte av radio- och TV-sändningar sammanhänger emellertid såväl tekniska som juridiska problem av vittutseende karaktär. Icke minst de upphovsrättsliga frågorna måste därvid ingående prövas.

Med hänsyn till bl. a. anförda förhållanden har utskottet icke funnit sig berett att enbart på de av motionärerna anförda skälen tillstyrka motionerna. Utskottet anser sig dock kunna förutsätta att utvecklingen på här ifrågavarande område uppmärksam följes av vederbörande myndigheter och förvaltningar samt att de åtgärder som därvid befinns påkallade vidtas.

I enlighet med det anförda hemställer utskottet,

- a) att motionen II: 885 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;
- b) att riksdagen må lägga Nordiska rådets redogörelse i förevarande del till handlingarna.

4:o) **Öresundsfrågor.** Under D 5 behandlas vissa öresundsfrågor. Utskottet hänvisar till redogörelsen i Kungl. Maj:ts skrivelse, s. 35—39.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Schött m. fl.* (I: 441) och den andra inom andra kammaren av herr *Bengtson* i Solna *m. fl.* (II: 529). En i första kammaren av herr *Lundström m. fl.* väckt motion (I: 606) är likalydande med de båda förenämnda motionerna. I motionerna har yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att Kungl. Maj:t måtte skyndsamt tillsammans med Danmark börja utreda förläggningen av en gemensam blivande storflygplats i öresundsregionen och att därvid saltholmsalternativet i första hand bör undersökas.

Beträffande motiveringen för motionärernas yrkande får utskottet hänvisa till motionen I: 441.

Yttranden över motionerna har inhämtats från luftfartsstyrelsen, Scandinavian Airlines System (SAS), länsstyrelsen i Malmöhus län, Sveriges industriförbund, Landsorganisationen, Sveriges lantbruksförbund och Tjänstemännens centralorganisation.

Luftfartsstyrelsen framhåller bl. a. att den anser det angeläget, att en utredning verkställs i nära samverkan mellan de svenska och danska myndigheterna beträffande de trafikala, organisatoriska och tekniska förutsättningarna för en utbyggnad av markorganisationen för civilflyget i Malmö-Köpenhamns-området. Utredningen bör i första hand klarlägga trafikutvecklingen på längre sikt genom utarbetande av prognoser för civilflygets omfattning och sammansättning i framtiden samt militärflygets behov. På grundval härav bör en långtidsplan utarbetas för utbyggnaden av flygplatser och trafikledningsorganisation. Härvid bör särskilt klarläggas huru många flygplatser som på längre sikt erfordras, om dessa flygplatser böra specialiseras för olika ändamål samt huru tillkomsten av en bro Malmö—Köpenhamn påverkar markorganisationens utbyggnad.

Utredningarna böra i övrigt bedrivas på sådant sätt, att det blir möjligt att överblicka storleksordningen av såväl investerings- som driftkostnader för markorganisationen i området.

Luftfartsstyrelsen säger sig vidare vid överläggningarna med den danska luftfartsmyndigheten ha erhållit uppfattningen att denna har en med den svenska överensstämmande syn på frågan om de i detta sammanhang erforderliga utredningarna och deras bedrivande.

Den skisserade utredningen bör enligt styrelsen bedrivas av de danska och svenska luftfartsmyndigheterna i samarbete. Styrelsen avser att i annat sammanhang återkomma till frågan om medelsanvisning för sin del av utredningsarbetet.

SAS erinrar om att antalet passagerare för Kastrups vidkommande för närvarande är cirka 4,5 milj. per år, och antalet flygplanrörelser cirka 100 000. År 1980 beräknas passagerarantalet för Köpenhamns flygplats ha ökat till över 8 milj. och antalet flygplanrörelser till omkring 150 000. Omkring år 2000 uppgår sannolikt antalet passagerare till cirka 16 milj. och antalet flygplanrörelser till väsentligt över 200 000.

Den väntade utvecklingen för Köpenhamns flygplats skulle innebära, att Kastrup når sin mättnadspunkt omkring år 1980. Kastrups utbyggnadsmöjligheter är begränsade. Två parallella banor som kan användas samtidigt kan åstadkommas på Kastrup, men med den efter hand ökande trafiken blir denna utbyggnad ej tillräcklig, och bullerstörningarna är en väsentlig olägenhet. En ny flygplats måste därför byggas för Köpenhamns vidkommande på ett område, som ger möjlighet till tre och senare fyra eller fler parallella banor, som kan användas samtidigt och där bullerproblemen är högst väsentligt reducerade.

SAS anför vidare följande.

Förutsatt att antalet parallella banor kan utökas och andra anordningar tillföres i takt med den växande trafiken kan antalet operationer på en flygplats ökas väsentligt. På en del flygplatser i Förenta staterna har antalet operationer per år redan överskridit 300 000, och Chicagos flygplats O'Hara hade redan 1963 över 400 000 operationer. Där planlägges för övrigt ett tredje system av parallella banor.

I Danmark har man sedan några år tillbaka sökt lämpliga områden för en ny flygplats för Köpenhamn. Ett flertal alternativ har undersökts och diskuterats, men efter hand har det utkristaliserats två huvudalternativ, nämligen Saltholm och ett område på södra Amager. Med hänsyn till nordiska, trafikala och tekniskt/operativa aspekter synes dock Saltholm vara det mest lämpliga alternativet.

Det måste anses som mest naturligt, att man söker lokalisera den önskade nordiska huvudflygplatsen i centrum av det område, som har den största befolkningskoncentrationen, och där man samtidigt kan undgå besvärande bullerstörningar. Saltholm ligger cirka 15 km från såväl Köpenhamns som Malmös centrala delar och på grund av flygplatsens belägenhet på en ö, och de banriktningar som kan åstadkommas, blir bullerstörningarna minimala. Saltholm har tillräcklig areal för framtida expansion, och de geologiska betingelserna torde vara sådana, att inga svårigheter föreligger att uppnå den banbärighet, som kräves av kommande stora interkontinentala flygplantyper, inklusive överljudplan.

Inflygningsförhållandena är idealiska och några svårigheter att placera inflygningsbelysningen i sjön, liksom nu är fallet vid en mångfald andra flygplatser runt om i världen, föreligger inte. Enligt de meteorologiska undersökningarna (5 000 observationer) som utförts av den danska flygväderlektjänsten, är siktförhållandena generellt likartade de som förekommer vid Kastrup och Bulltofta, men frekvensen dimma (synvidd mindre än 1 km) är lägre på Saltholm än på såväl Kastrup som Bulltofta. Det skall även framhållas, att med en lämplig placering av bansystemet på Saltholm, kan Bulltofta fortfarande användas för en lokal flygverksamhet, och även, om så skulle vara lämpligt, för inrikestrafik.

Anläggningen av en storflygplats på Saltholm förutsätter en bro- eller tunnelförbindelse till både de danska och svenska sidorna av sundet. Härvidlag måste dock självfallet vissa hänsyn tagas till de flygsäkerhetsmässiga aspekterna. SAS önskar här hänvisa till sitt uttalande till kungl. kommunikationsdepartementet av den 4 februari 1964, och citerar:

»... det (är) väsentligt att en eventuell fast förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn utformas på sådant sätt, att hinder eller svårigheter icke uppkommer för att . . . förlägga en storflygplats till Saltholm. Detta innebär bland annat att vid en sådan vägförbindelses anläggande hänsyn måste tagas till att en eventuell flygplats på Saltholm skall flygoperationellt kunna utnyttjas på mest rationella sätt, dvs. att en vägförbindelse, i den mån den lägges ovanför vattenytan, icke anlägges så att den kommer att innebära några hinder ur flygsäkerhetssynpunkt.»

Med välplanerad placering av bansystemet samt lämplig utformning av den fasta förbindelsen är det således ur flygsäkerhetssynpunkt ej några som helst hinder för ett förord för Saltholm.

Saltholms-projektet skulle innebära många organisatoriska och drift-ekonomiska fördelar för SAS, men framför allt skulle det innebära högst

väsentliga förbättringar i den tjänst, som kan ges till den resande allmänheten, speciellt i södra Sverige. Södra Sverige skulle komma väsentligt närmare en stor internationell flygplats, en flygplats som för malmöbornas del skulle ligga på ett avstånd på endast något mer än 1/3 av avståndet mellan Stockholms centrala delar och Arlanda. Detta skulle innebära en närhet till en storflygplats, som är sällsynt i andra delar av världen. Ett annat läge än Saltholm skulle självfallet innebära en försämring i detta avseende.

Den s. k. pendeln mellan Malmö och Köpenhamn, en av de mest orationella transportuppgifter för ett flygplan, skulle bli överflödig. Täta turer med jetplan kommer att betjäna trafiken från Stockholm, Oslo och Göteborg, och även andra skandinaviska städer blir direkt förbundna med öresundsbasen. Den gemensamma flygplatsen för Malmö och Köpenhamn skulle i trafiken till och från Stockholm få såväl nuvarande köpenhamnsförbindelse som Malmös lokaltrafik och därmed säkerställa en mycket stor turtäthet. Norge och Sydsverige blir närmare knutna till varandra och även för Finlands internationella luftfartsförbindelser torde en så centralt belägen skandinavisk storflygplats och trafikpunkt bli av betydande värde.

De utredningar och överläggningar, som är nödvändiga innan ett principbeslut kan fattas om en nordisk storflygplats, planläggningsarbetet, och till slut själva genomförandet av projektet, kan komma att ta omkring tio år. Med de trafikökningsprognoser som tidigare nämnts är det ej mycket tid, som står till förfogande för en lösning av denna fråga.

SAS säger sig därför helt vilja instämma i motionernas syften och ansluta sig till den i motionerna framförda uppfattningen, att Kungl. Maj:t skyndsamt måtte vidtaga åtgärder för att utreda möjligheterna och förutsättningarna för en förläggning av en storflygplats för Norden i öresundsregionen.

Länsstyrelsen i Malmöhus län framhåller bl. a. att de av länsstyrelsen tidigare framförda synpunkterna om angelägenheten av en lösning på flygplatsfrågan i öresundsregionen har fått ytterligare ökad aktualitet genom att en regionplanering för viktiga delar av öresundsområdet är förestående. Länsstyrelsen vill framhålla de svårigheter som uppstår vid regionplaneringen i framför allt Malmö-Lund-området, så länge lokaliseringsfrågan för flygfältet är olöst. Lokaliseringen av såväl bostäder, fritidsområden som kommunikationsleder är sålunda i hög grad beroende av ett avgörande. Utredningar avsedda att belysa lämplig lokalisering för ny flygplats bör enligt länsstyrelsens bedömning ofördröjligen komma till stånd.

Länsstyrelsen understryker slutligen starkt betydelsen av att flygplatsfrågan löses med hänsyn tagen till dess regionala sammanhang och att frågan rörande fältets lokalisering snabbt föres fram till ett avgörande.

Industriförbundet anser att de i motionerna diskuterade spörsmålen är av stor betydelse och att de bör närmare utredas i dansk-norsk-svensk samverkan. Med hänsyn till att behovet av en ny storflygplats kan bli aktuellt relativt snart och till den betydelse en sådan kan få för samhällsplaneringen inom öresundsregionen, bör utredningen bedrivas skyndsamt. Enligt

förbundets uppfattning måste därvid även frågan om fast förbindelse över Öresund beaktas.

Landsorganisationen säger sig helt allmänt vilja framhålla betydelsen av goda kommunikationer för ett expanderande näringsliv. Utbyggnaden av trafiklederna hör också i de fall så är möjligt ske i samarbete med andra länder. Landsorganisationen anser sig dock sakna möjligheter att avgöra angelägenhetsgraden av det projekt, som avses i dessa motioner i jämförelse med andra investeringar och avstår därför från yttrande i frågan.

Lantbruksförbundet tillstyrker att de i motionerna angivna problemen närmare utredes, så att underlag erhålles för en mer ingående bedömning av frågekomplexet. För närvarande saknas tillräckligt material för ett ställningstagande, bl. a. i vad avser de samhällsekonomiska aspekterna.

Enär flygplatsfrågan nära sammanhänger med frågan om fasta förbindelser över Öresund, synes det förbundet naturligt att i detta sammanhang även beaktas den samverkan, som redan inletts mellan svenska och danska myndigheter för att lösa gemensamma kommunikationsproblem.

Tjänstemännens centralorganisation anför följande.

Den ökning i flygtrafiken som redan nu kan förutses medför att ersättningsflygplatser för såväl Bulltofta som Kastrup måste skapas. Det synes för närvarande icke vara klarlagt huruvida en gemensam flygplats kan få sådan kapacitet, att den under en icke alltför kort tidsperiod kan tillgodose både de sydsvenska och danska behoven. Först sedan denna fråga utretts, kan det vara ändamålsenligt att gå in på problemet om förläggningen av en eventuell storflygplats. Det förefaller TCO naturligt att man vid undersökningarna angående förläggningsplats även utreder saltholmsalternativet.

I sitt yttrande 1963 över de svenska och danska öresundsdelegationernas betänkande framhöll TCO önskvärdheten av att en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark kommer till stånd. En förutsättning för anläggande av en gemensam storflygplats måste vara att en vägförbindelse mellan Danmark och Sverige tillskapas. Ett eventuellt beslut om gemensam storflygplats som ersättning för Bulltofta och Kastrup skulle således i praktiken innefatta också ett ställningstagande till frågan om den fasta öresundsförbindelsens placering.

Med hänvisning till vad som här anförts, får TCO uttala att organisationen icke har några invändningar mot en utredning av det slag som förordas i motionerna. En förutsättning för TCO:s ställningstagande är dock att utredningsarbetet beträffande storflygplats kan bedrivas med sådan skyndsamt, att anläggandet av en fast öresundsförbindelse icke allvarligt försenas genom utredning av storflygplatsfrågan.

Utskottet. Det ligger enligt utskottets uppfattning i sakens natur att de till följd av trafik- och befolkningsutvecklingen m. m. inom öresundsområdet

alltmer angelägna och komplicerade trafikfrågorna måste handläggas i nära kontakt mellan statsmakterna i de båda närmast berörda länderna, Danmark och Sverige. Detta torde gälla beträffande såväl de planerade bro- respektive tunnelförbindelserna mellan Själland och Skåne som den inom berörda område aktualiserade frågan om en nordisk storflygplats. Dessa var för sig både tekniskt och ekonomiskt svårbedömda spörsmål kompliceras ytterligare därav att de i olika avseenden ingriper i och är beroende av varandra.

Sedan ett antal år är dessa frågor föremål för preliminära överväganden inom olika för ändamålet tillsatta arbetsgrupper, i vissa fall med representanter jämväl för svenska intressen. Redan under det förarbete som ledde fram till dessa gruppers tillsättande förekom kontakter mellan de båda ländernas regeringar, och dessa kontakter har fortsättningsvis uppehållits. Frågan om ny och utökad regionflygplats för Skåne har därvid behandlats som en särskild fråga medan utredningsarbetet rörande Köpenhamns lufthamns framtid ankommer på de danska instanserna. Beträffande den förstnämnda frågan föreligger som bekant numera ett preliminärt avtal mellan svenska staten och berörda lokala intressenter. Utredningsarbetet beträffande den planerade flygplatsen i köpenhamnsområdet pågår, enligt vad utskottet erfarit, under kontinuerlig kontakt mellan vederbörande danska och svenska instanser, varvid en rad faktorer av olika art grundligt måste prövas. Mot denna bakgrund anser sig utskottet kunna utgå från att den svenska regeringen även framdeles i nära kontakt med den danska kommer att följa detta arbete och därvid vidtager de åtgärder som från dess sida kan befinnas påkallade för en lämplig lösning av dessa viktiga spörsmål. Under sådana förhållanden finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida i enlighet med motionärernas yrkande f. n. ej erforderlig.

Vad i rådets berättelse under förevarande punkt i övrigt anförts har icke givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Utskottet hemställer,

- a) att motionerna I: 441, I: 606 och II: 529 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;
- b) att riksdagen må lägga Nordiska rådets redogörelse i förevarande del till handlingarna.

5:o) **Övriga till statsutskottet hänvisade frågor.** Beträffande följande frågor i redogörelsen för Nordiska rådets trettonde session, nämligen

- B 1 Samarbete beträffande högre utbildning och forskning (s. 14—18),
- B 3 Skolfrågor (s. 20—21),
- B 4 Nordisk litteraturhistoria (s. 21—22),
- B 5 Namnlista för växter och djur (s. 22),
- B 7 Utlandsupplysning m. m. (s. 23),
- B 8 Övriga av kulturutskottet behandlade frågor (s. 23—24),

C 6 Hälso- och sjukvårdsfrågor, utom frågan om receipts giltighet (s. 30—31),

C 7 Näringsforskning (s. 31—32),

D 3 Gemensam luftfartsmyndighet (s. 34—35),

D 4 Post- och telefrågor (s. 35),

D 6 Vägfrågor m. m. (s. 39),

D 8 Övriga av trafikutskottet behandlade frågor (s. 40),

E 4 Vattenkraftsamarbete (s. 44—45),

E 7 Statistiskt samarbete (s. 46) och

E 9 Utlandshjälp

har utskottet funnit vad redogörelsen innehåller icke föranleda något utskottets uttalande.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må lägga Nordiska rådets redogörelse i förevarande delar till handlingarna.

Stockholm den 30 november 1965

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Boman, Einar Persson, Birger Andersson, Fritz Persson, Axel Andersson, Virgin, fru Wallentheim, herrar Söderberg, Mårtensson, Bertil Petersson, Thorsten Larsson, Åkerlund, Nyman och Johan Olsson; samt

från andra kammaren: herrar Bohman, Karlsson i Olofström, Ståhl, Blidfors, Eliasson i Sundborn, Almgren, Mellqvist, Larsson i Hedenäset, Turesson, Bergman, fröken Olsson, herrar Arvidson, Blomkvist, Källstad och Tobé.

Reservation

vid punkten 1 (Motverkande av oljeföreningar i havet) av herr Tobé.