

Nr 450

Av herr Sundin, *angående utbyggnaden av allmänflygfälten.*

(Lika lydande med motion nr 547 i Andra kammaren)

Vårt lands geografiska läge och struktur kräver snabba kommunikationer. Näringslivet utvecklas alltmer mot specialisering och spridning över större marknadsområden. Detta ställer ökade krav på snabba transportmöjligheter. En av förutsättningarna för att en aktiv lokaliseringspolitik skall kunna genomföras i enlighet med de riktlinjer som riksdagen godtagit är att kommunikationsmöjligheterna utbyggs.

Strömmen av människor till våra turistorter har ständigt ökat. Man har skäl att räkna med att mellan- och sydeuropas folk genom stigande standard kommer att söka sig semesternål i de nordliga delarna av Europa för att finna rekreation i den orörda vildmark och den säregna natur som finns där. Även detta ställer stora krav på ökad tillgång till snabba kommunikationer.

Allmänflygplanen har utvecklats till driftsäkra transportmedel för affärs- och privatresor. Samtidigt har belastningen på vår markbundna trafikapparat ständigt ökat. Alla tecken tyder på att denna ökning kommer att fortsätta i takt med ökningen av motorfordonsparken. Den markbundna trafikens relativa långsamhet gör att man kan räkna med en hastig utveckling av allmänflyget. Detta är bl. a. den erfarenhet man gjort i USA, där man räknar med att det finns ca 15 aktiva flygare på 10 000 innevånare. Motsvarande siffra i vårt land är ca 4 aktiva flygare på 10 000 innevånare. Antalet nya certifikat i vårt land har under de senaste åren ökat kraftigt, och man räknar med att vi i dag har ca 600 flygplan för affärs-, utbildnings- och nyttoflyg. Även antalet privata flygplan har under de senaste åren kraftigt ökat, och man kan räkna med en än kraftigare ökning under de närmaste åren.

Bristen på flygplatser — och då främst mindre flygplatser s. k. flygstråk — är stor i vårt land. Även om man under senare år har kunnat konstatera ett ökat intresse från kommunernas sida att anlägga flygstråk är behovet långt ifrån täckt. I vårt land finns i dag 13 civila trafikflygplatser och ca 100 allmänflygplatser av varierande storlek och standard.

För att uppfylla de krav som inledningsvis nämnts behövs en kraftig utbyggnad av allmänflygfälten. Vill man förverkliga en aktiv lokaliseringspolitik måste man ta hänsyn till det kommunikationsmedel som i allt högre grad får betydelse för industrien.

Ett stort antal företag, som har omfattande reseverksamhet och dyr re-

Bihang till riksdagens protokoll 1966. 3 saml. Nr 450—462

sande personal, skaffar sig egna flygplan. Det moderna allmänflyget har relativt stor räckvidd. Detta innebär att tidsödande mellanlandningar blir överflödiga. Incheckningar och anpassning till bestämda avgångstider behöver heller inte ske. Detta gör allmänflyget i många avseenden tidsmässigt överlägset andra kommunikationsmedel.

Men det är inte bara industriens folk som använder sig av allmänflyg. Privatpersoner hyr eller köper välutrustade flygplan för resor och rekreation. Möjligheten att utnyttja allmänflyget gör avlägsna turistorter mera attraktiva. Man kan redan konstatera en sådan utveckling då det gäller fiske-resor till de nordliga delarna av vårt land. Man kan också räkna med att en utökning av antalet flygstråk skapar nya och bättre möjligheter för anslutningsflyg till de reguljära flyglinjerna. Sådana former av kombinations-resor kräver inte så stort garanterat passagerarunderlag för att bli ekonomiskt bärkraftiga. Möjligheten för nya orter att utnyttja de reguljära flyglinjerna kommer att utöka passagerarunderlaget för dessa och därigenom skapa möjligheter till ökad service.

Ett flygstråk för allmänflyget kan ha relativt blygsamma dimensioner. Ett flygstråk på 800×100 meter ger tillräckligt utrymme för allmänflygplanen och de flygplan av s. k. STOL (Short Take Off and Landing)-typ, som man räknar med skall komma till användning inom inrikesflyget.

Kostnaderna för anläggningen av ett flygstråk varierar givetvis med markförhållandena och den standard man vill att stråket skall ha. Även om man, för att undvika störningar i trafiken höst och vår, räknar med permanentad bana, rör det sig om förhållandevis ringa kostnader. Efter hand som verksamheten ökar kan man bygga ut stråket med relativt måttliga investeringar.

Vid anläggning av flygstråk i USA svarar i regel de federala myndigheterna för 50 % av kostnaderna medan staten och den lokala kommunen svarar för vardera 25 %.

Enligt min mening är det angeläget att söka finna olika former för stimulans av en planmässig utbyggnad av de s. k. allmänflygfälten. Frågan bör bli föremål för utredning.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning av frågan om olika åtgärder som kan stimulera en planmässig och snabb utbyggnad av allmänflygfälten enligt i motionen anförda riktlinjer.

Stockholm den 26 januari 1966

Sven E. Sundin
