

Nr 669

Av herr andre vice talmannen **Cassel m. fl.**, *angående luftfartsförhållandena i Öresundsområdet.*

(Lika lydande med motion nr 536 i Första kammaren)

Öresundsregionen är redan nu ett av de ur näringslivssynpunkt mest betydelsefulla centra i Nordeuropa. Utvecklingen pekar tydligt i den riktningen att dess betydelse kommer att öka i rask takt. En av de frågor som i detta sammanhang kräver alldeles speciell uppmärksamhet och framsynt planering är regionens trafikförbindelser, av vilka luftförbindelserna med varje år växer i vikt.

All planering i regionen försvåras av att mitt genom Öresund går en riksgrens med olika nationella myndigheter som bestämmande på ömse sidor av denna. På många punkter har en sådan gräns mindre betydelse, då olikheter av skilda slag kan tolereras på båda sidorna av gränslinjen. Vad gäller luftfarten är förhållandet det motsatta. Det trånga luftrummet över regionen måste betraktas som en enhet, vilket nödvändiggör att alla frågor som rör flygförbindelserna måste lösas i samråd. Nordiska rådet har också uttalat sig för denna närmast självklara mening i en rekommendation nr 34/1965, vari regeringarna uppmanas undersöka möjligheterna för en gemensam lösning av flygplatsproblemen i Öresundsregionen, (rådet uppmanade därvid regeringarna att i första hand undersöka möjligheterna att lägga en storflygplats på ön Saltholm i Öresund).

Denna rekommendation synes ännu icke lett till någon gemensam planläggning av flygplatsfrågorna i regionen, oaktat flygplatsfrågorna är brännande på båda sidor av Öresund. Fastmera fortsätter en ensidigt nationell planering. I Danmark arbetar alltfört en rent dansk utredning, som är sysselsatt med att planera för en ny storflygplats, vilken skall ersätta Kastруп på längre sikt. Sverige har avvisat tanken att medverka i denna utredning. Vidare har man nu i Danmark tagit upp frågan om att anslå medel för tillfällig utbyggnad av Kastrup i avvaktan på en mera permanent lösning, som tros komma att taga kanske ett decennium att realisera. Under tiden har man i Sverige fattat preliminära beslut om att ersätta Bulltofta med en flygplats vid Holmeja. Planläggningen av denna flygplats bedrivs också rent nationellt inom den svenska luftfartsstyrelsen.

Nordiska rådet antog vid sin session i januari/februari 1966 i anledning av vad sålunda förevarit en rekommendation (rek. nr 27/1966) till regeringarna i Danmark och Sverige om att inpassa planläggningen av lokala

flygplatser inom Öresundsområdet i den generella plan som rådet i sin ovannämnda rekommendation påyrkat. Icke heller av denna rekommendation har man hittills sett några mera märkbara resultat. Planläggningen fortsätter alltjämt nationellt på ömse sidor om Öresund, om än enligt tidningsnotiser viss kontakt synes förefinnas mellan kommunikationsdepartementet i Sverige och motsvarande ministerium i Danmark.

Ett betydelsefullt samarbetsorgan finns dock på området nämligen den s. k. SveDa-gruppen, som har hand om flygsäkerhetsproblemen. Den håller bl. a. på med undersökningar rörande trafikledningsproblemen vid olika flygplatsalternativ, vilka undersökningar beräknas vara slutförda under våren 1967.

För kommunerna å ömse sidor av Öresund har planeringsfrågorna visat sig vara av stort intresse. I ett yttrande den 14 januari 1966 avgivet av Öresundsrådet, som är det kommunala samarbetsorganet i regionen, uttalar bl. a.:

För kommunerna i Öresundsregionen framstår den nuvarande oklarheten och bristen på information som ett allvarligt hinder för en rationell samhällsplanering. En mera aktiv svensk-dansk samplanering av flygplatsfrågan med kommunal insyn framstår också därför som synnerligen angelägen.

Uppenbart är att varje planering av flygplatsfrågorna i regionen måste börja med att fastslå var den interkontinentala storflygplatsen skall vara belägen. Dess placering måste vara det primära. Först sedan dess läge fastlagts — oavsett om det blir Saltholm eller någon annanstans — kan nästa etapp i planeringen ta vid. I denna blir uppgiften att klarlägga var de avlastningsflygplatser, som troligen kommer att erfordras såväl i Danmark som i Skåne, kan placeras. Frångås denna ordningsföljd i arbetet, kan det orimliga förhållandet uppkomma, att man fixerar läget för en avlastningsflygplats på sådant sätt att det hindrar beslutet rörande placeringen av det interkontinentala storflygfältet.

De nu diskuterade problemen berör i första hand den danska och den svenska regeringen. Vad gäller den interkontinentala storflygplatsens placering kan även andra nordiska regeringar ha ett visst intresse därav, då denna kommer att betjäna hela Norden. Uppenbart är att det icke är möjligt att uppnå snabba resultat i den omfattande gemensamma planering som här är erforderlig endast med de sporadiska kontakter som enligt vad som uppgives förefinnes mellan de berörda departementen och ministerierna i Sverige och Danmark. Det gäller här frågor om investeringar, som måhända får räknas i miljarder kronor. Det synes då självklart att allt bör göras för att finna den mest effektiva samarbetsformen till undvikande av felinvesteringar.

I den fortsatta planeringen bör plats beredas även för medinflytande av de kommunala instanserna inom regionen. De representerar invånarna

inom området som har utomordentligt stort intresse av hur hithörande problem löses. Även för regionala statliga organ bör plats beredas i de planeringsorgan, som måste komma till stånd för flygplatsfrågornas lösning på längre sikt.

Saken är av brådskande natur, vilket bl. a. framgår av SAS' yttrande till statsutskottet 1965, där det heter:

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.

Kommunikationsministern, statsrådet Palme, har uppenbarligen också fullt klart för sig att tidsnöd föreligger. Han yttrade sålunda vid Nordiska rådets möte i Köpenhamn den 1 februari 1966 följande:

Det betyder emellertid inte att vi har lång tid på oss. Svårigheten att få underlag för ett klokt och rationellt beslut får inte bli ett hinder för att över huvud taget bestämma sig. Från svensk sida är vi helt på det klara med att Öresundsfrågan måste få en lösning utan onödigt uppskov. Så mycket av planeringen inom Öresundsregionen är beroende av besked om den fasta förbindelsen och om flygplatsfrågorna i regionen att ett längre uppskov kan bli kostsamt.

De nordiska statsministrarna har i samråd med Nordiska rådets presidium upptagit frågan om planläggningen av Öresundsområdet som ett speciellt intressant överläggningssämne vid Nordiska rådets sammankomst i Helsingfors i april 1967.

Under hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen hemställer att Kungl. Maj:t tar initiativet till en dansk-svensk arbetsgrupp med uppgift att snarast och med ledning av de specialundersökningar, som på danskt och svenskt håll redan företagits eller kan komma att företagas, pröva hela frågan om luftfartsförhållandena i Öresundsområdet avseende byggande av storflygfält och sekundära flygfält, luftrumets utnyttjande, trafikledernas utformning m. m. från såväl ekonomiska, trafikmässiga som tekniska synpunkter och att i en sådan arbetsgrupp de regionala och kommunala myndigheterna beredes tillbörlig representation.

Stockholm den 26 januari 1967

Leif Cassel (h)

Bengt Bengtson (h)
i Solna

Folke Björkman (h)

Ingrid Sundberg (h)