

## Nr 756

Av herrar **Rubin** och **Regnéll**, om en storflygplats på Saltholm.

Flygplatsproblemen för öresundsregionen är i behov av en snabb lösning. Hittills har dessa frågor inom regionen behandlats som två skilda problem, ett avseende Köpenhamn och det andra gällande Malmö. Någon samordnad planering av regionens flygplatsproblem har trots rekommendationer från Nordiska rådet (se rådets rekommendation nr 27/1966) ännu icke kommit till stånd. I Sverige fortsätter man att planera flygplatsen vid Sturup utan att över huvud någon utredning gjorts om hur denna flygplats skall inpassas i regionens system av flygplatser och vilka uppgifter en sådan flygplats tre mil öster om Malmö skall ha i förhållande till de stora och attraktiva Malmö mera närbelägna flygplatserna på den danska sidan av Öresund. I statsverkspropositionen beräknas kostnaderna för statens del av för den nya flygplatsen vid Malmö (Sturup) uppgå till 0,8 miljon kronor under nästa budgetår.

Samtidigt med att man på detta sätt från svensk sida låtsas som vad som försiggår på danska sidan av Öresund är utan större intresse för Sveriges del, har nu i Danmark det av regeringen tillsatta Saltholmsutskottet avslutat första delen av sitt arbete och avgivit en preliminär rapport (Nordisk Utredningsserie 1963-3). En fullständig plan för anläggningen av en storflygplats för öresundsregionen, som ur svensk synpunkt är av långt större intresse än Sturup-flygplatsen, föreligger alltså nu. Den kan, om de statliga besluten fattas i år, stå färdig att avlösa Kastrup 1976. Kan denna tidtabell hållas, undvikes en lång rad eljest meningslösa nyinvesteringar på Kastrup, investeringar som Sverige via sin andel i SAS får betala i flygplatsavgifter till cirka 35 %.

Planen går ut på att Saltholm utvidgas genom indämningar. Enligt den ursprungliga konsortieplanen skulle man på Saltholm kunna skapa ett flygplatsområde som vid indämningsalternativet, fullt utbyggt med alla erforderliga anläggningar, skulle kosta 285 à 300 miljoner danska kronor och vid det dyrbaraste utfyllnadsalternativet cirka 460 miljoner danska kronor. Den första utbyggnadsetappen skulle gå på 195 miljoner danska kronor vid dämningensalternativet och kräva fem års byggnadstid, medan en motsvarande utfyllnadslösning skulle kosta 260 miljoner danska kronor och ta 7—8 år i anspråk. Beloppen kan jämföras med de beräknade kostnaderna för Sturup, cirka 70 miljoner svenska kronor, d. v. s. 100 miljoner danska kronor — av statsrådet Palme betecknade som felräkningspengar. Konklusionen blir med andra ord att det under loppet av fem år är möjligt att på Saltholm utföra de för en flygplats nödvändiga planerings- och

muddringsarbetena och skapa ett bansystem samt bygga vägar och övriga landförbindelser till Amager. En fullständig bullerutredning har också gjorts, som visar att bullerproblemen kan lösas.

Vidare har öresundsdelegationerna avgivit sina betänkanden om fasta broförbindelser över Öresund. De pekar på att det är möjligt att snabbt iordningställa en förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Denna förbindelse tänks få formen av en tunnel mellan Saltholm och Danmark, passerande under Drogden, d. v. s. vattenleden mellan Saltholm och Amager. Från Limhamn till Saltholm blir det däremot en övervattensbro enligt förslaget.

Dessa två trafikföretag kan inte ses som isolerade danska projekt. Det gäller i själva verket att skapa den nödvändiga infrastrukturen för utbyggnaden av öresundsregionen. Som den allmänna europeiska utvecklingen tecknar sig i dag kommer uppenbarligen industrin att i ökad grad lokaliseras till kusttrakterna, där goda kommunikationer till sjöss finns. Industrin söker sig nu till sådana platser där det finns en kombination av goda kommunikationer till världshaven och tillgång till arbetskraft samt annat som kan bidra till en produktionsförbättring. Öresundsregionen är troligen det område i Norden som ligger bäst till i detta hänseende och som kan bjuda motsvarande uppåtgående centra ute på kontinenten en framgångsrik konkurrens.

Då det gäller luftfarten har det nuvarande Kastrup lyckats skaffa sig en förstaplansroll. Kastrup är nummer fyra i storlek på den europeiska flygplatsskalan efter flygplatserna i London, Paris och Rom. Det är känt att man från tysk sida med all makt vill få till stånd en storflygplats norr om Hamburg. Denna skulle överta Kastrups roll som Nordeuropas ledande flygplats. Om inte Norden gör någonting härvidlag och håller sig framme i planeringen, kommer den nordiska regionen att luftfartsmässigt bli distanserad utan möjlighet att delta i den vidare utvecklingen.

Vad det nu gäller är inte bara att skaffa en konkurrenskraftig nordisk lufthamn. Det gäller också att rädda SAS. För att SAS skall kunna fortsätta sin utveckling och hålla sin ställning ute i världen måste det på nordiskt territorium finnas en flygplats som tillhör de internationellt ledande. Utan en sådan bas kan SAS ej hålla sin position

Man har att ta i betraktande både det lokala skånska intresset av att få bästa möjliga flygförbindelser med omvärlden och det allmänt nordiska intresset att skapa underlag för SAS' fortsatta existens, för en vidare expansion av ett nordiskt flygsamarbete och för en fri utveckling av öresundsregionen.

Ekonomiska skäl kan inte anföras för en negativ attityd. Det hör till bilden att det både beträffande storflygplatsen och öresundsförbindelsen visserligen krävs stora investeringar, men å andra sidan är det fråga om

trafikföretag som på sikt är avsedda att göras självbärande. Man räknar med att öresundsbron skall kunna betalas inom en relativt kort tid genom avgifter. Beträffande en storflygplats på Saltholm går också alla kalkyler ut på att det kapital som investeras skall täckas. En jämförelse med Kast-rups flygfält är ganska belysande. De första åren efter det de nya stations-byggnaderna på Kastrup blev klara gick flygplatsen med underskott. Sedan flera år bär sig däremot flyghamnen och ger t. o. m. ett visst över-skott. Vad nu krävs enligt Saltholmsutskottet är allenast statlig kredit-garanti för de lån som måste upptagas för anläggningsarbeten.

Saltholmsutskottets betänkande skall nu ut på remiss. Vad därvid in-hämtas kan tjäna som underlag för blivande regeringsförhandlingar med Danmarks regering om flygplatsen. Sedan dessa avslutats och uppgörelse träffats bör denna uppgörelse föreläggas de två ländernas parlament för slutligt avgörande. Detta bör ske inom 1968 för att felinvesteringar skall kunna undvikas.

Mot bakgrund av det anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t redan under innevarande vårriksdag måtte anhålla om att under 1968 få sig förelagt förslag om byggande av en storflygplats på Saltholm och om anläggande av en fast förbindelse över Öresund i Malmö—Köpenhamnsleden.

Stockholm den 26 januari 1968

*Bertil Rubin (mbs)*

*C. G. Regnéll (h)*

---

## Nr 757

Av herr **Sjönell m. fl.**, om ytterligare prov med färg-TV.

(Lika lydande med motion nr 591 i Första kammaren)

Stockholm den 26 januari 1968

*Bengt Sjönell (cp)*

*Karl Gust. H. Boo (cp)*

*Einar Rimmerfors (fp)*

*Ola Ullsten (fp)*