

Nr 339

Av herrar **Ahlmark** och **Wiklund** i Stockholm, *angående forskningen rörande det civila överljudsflyget.*

(Lika lydande med motion nr 308 i Första kammaren)

Frågorna om det civila överljudsflyget blir viktigare för varje år. Redan har det första exemplaret av ett civilt överljudsplan, det sovjetiska Tu-144, kommit i luften. I Frankrike-England, Förenta staterna och Sovjetunionen bedrivs arbete på tre konkurrerande och ytterst dyrbara överljudsprojekt.

Samtidigt har kritiken mot det civila överljudsprogrammet skärpts i flera länder, däribland Sverige. I USA har opinionsbildningen mot SST-planen (Super Sonic Transport) intensifierats under 1967 och 1968. Flera inflytelserika medlemmar av senat och representanthus har instämt i kritiken.

Debatten har först och främst gällt bullerriskerna. Om överljudsplan av den storlek som nu planeras tillåts passera befolkat territorium, är det möjligt att SST-planen i framtiden lägger ut drygt 100 kilometer breda band av fruktansvärt oväsen över kontinenterna. Det är beklämmande att dessa risker inte har undersökts noggrannare innan man beslutat satsa väldiga belopp på projekten.

I Sverige har flygtekniska försöksanstalten tidigare bedrivit mycket avancerade studier om överljudsflyget och dess verkningar. Dess förre chef, generaldirektör Bo Lundberg, har under hela 1960-talet gjort ingående analyser av och bedrivit upplysning om SST-planens tekniska, ekonomiska och miljöhotande effekter. Hans skrifter i ämnet har blivit föremål för stor internationell uppmärksamhet. Vid den senaste ICAO-konferensen i Buenos Aires deltog Lundberg som svensk expert i frågan. Det är knappast överord att påstå att Lundberg genom sina ingående analyser blivit den mest uppmärksammade kritikern i världen av planerna på civil överljudstrafik. Han har gjort avgörande insatser för att fästa uppmärksamheten på de bullermattor som blir följderna av denna trafik.

Under Lundbergs tid som verkschef var flera personer vid flygtekniska försöksanstalten inkopplade på dessa studier. Men i och med att Bo Lundberg i mitten av 1967 lämnade flygtekniska försöksanstalten har detta arbete i huvudsak avstannat. Samtal med den nuvarande verkschefen

leder oss till slutsatsen att inte på många år har SST-frågan ägnats så litet studium vid försöksanstalten som just nu.

Det är allvarligt av flera skäl. Det som skett är att ett forskningslag på FFA för de här frågorna har splittrats upp och att det lagarbete och det samlade vetande som en sådan grupp utgör inte längre kan nyttiggöras forskningen på samma sätt som tidigare. Det är förluster för oss och för andra länder som varit så starkt beroende av deras tidigare arbete.

Det finns också en hel rad problem som måste undersökas vidare. Det gäller t. ex. bangförstärkningen i det hästskoformade bullerområde som formas när ett SST-plan går in i överljudsfart. Det gäller problem förknippade med flygning över hav med SST-plan och farorna för fartyg. Men framför allt gäller det en del mycket utförliga undersökningar som gjorts främst i USA och redovisats med stor öppenhet men där *utvärderingen* av resultaten inte har varit tillfredsställande. Det fordras mycket ingående och tidskrävande analyser för att överföra sådana undersökningar till praktiska slutsatser.

Studier av det slaget bedrivs alltså inte längre på FFA. Men ingen skall tro att vi lugnt kan vänta på motsvarande analyser i andra länder eller genom mellanstatlig samverkan. Det är visserligen utomordentligt glädjande att t. ex. ICAO och OECD avser att göra egna undersökningar och att saken har aktualiserats i Europarådet. Men detta arbete avancerar inte särskilt snabbt, och vill man påverka den internationella mellanfolkliga forskningen, som här befinner sig i sin linda, är det bra att vara väl rustad själv. Vi får inte heller glömma att flera stora nationer är direkt inblandade i SST-projekten. De har satsat hundatals miljoner på dem och är inte särskilt intresserade av att deras framtida bullerstörningar blir belysta inför världsoptionen. Sverige behöver därför kunna handla på grundval av färsk fakta och nya undersökningar om vi skall kunna vara aktiva och effektiva i internationella överläggningar om överljudstrafikens framtid.

Därför är det beklagligt att de svenska studierna och analyserna av civilt överljudsflyg radikalt minskats samtidigt som problemen förknippade med SST-trafik blivit alltmer akuta. Det är viktigt att dessa studier återupptas på flygtekniska försöksanstalten, i samverkan med denna anstalt eller på annat sätt. Ingenting nämns dock om denna verksamhet i statsverkspropositionens avsnitt om FFA (bil. 6, s. 183). Riksdagen bör därför uttala att den svenska forskningen om SST-trafik återupptas och att nödvändiga medel anslås för detta ändamål.

Med hänvisning till vad som ovan anförts yrkar vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer

1) att den svenska, självständiga forskningen om vissa problem kring det civila överljudsflyget återupptas på flyg-

tekniska försöksanstalten eller i samverkan med denna anstalt eller på annat sätt; samt

2) att medel anslås för att möjliggöra sådan forskning.

Stockholm den 24 januari 1969

Per Ahlmark (fp)

Daniel Wiklund (fp)
i Stockholm
