

## Nr 1360

av herr Håkansson m. fl.  
angående flygverksamheten på Bromma flygplats.

Flygets växande betydelse för transportförsörjningen har gjort det naturligt att flygtrafikens negativa miljöeffekter kommit att bli föremål för uppmärksamhet. Det är det buller som de stora flygplanen åstadkommer särskilt i samband med starter och landningar som stått i centrum för debatten. Det kan givetvis inte accepteras att människor utsätts för bullerstörningar som menligt påverkar deras miljö. Mot den bakgrunden är det i hög grad motiverat att såsom man gjort under de senaste årtiondena förlägga flygplatserna utanför tätbebyggda områden. Arlanda och Sturup är exempel på detta.

Man får emellertid ta med i beräkningen att tekniken förändras och att det blir möjligt att konstruera flygplan med betydligt lägre bullernivå än som varit fallet med dem som man hittills haft att utgå från vid planering av lufthamnar. Forskningen tycks redan ha kommit långt och enligt vissa bedömningar kan man med stor säkerhet utgå från att man fram till 1980 kommer att kunna utveckla så tysta plan för inrikestrafik att bullerfrågorna inte blir några stora problem.

Flera projekt med syfte att åstadkomma tystare flygplan håller på att bearbetas.

Flertalet av dessa passagerarplan erfordrar en begränsad start- och landningsbana. De plan som endast har mycket små krav på banlängd brukar allmänt kallas STOL-flygplan (Short Take-Off and Landing). Någon entydig definition av detta begrepp finns inte. Ursprungligen menades därmed flygplan som har ett banbehov understigande 600 meter. Numera har emellertid denna gräns utsträckts till uppemot 1 000 meter.

de Havilland Aircraft of Canada Ltd har i en skrift från 1971 närmare redovisat ett flygtransportsystem avsett för STOL-flygplan (STOL Transportation, System Planning, May 1971). Detta företag utvecklade en prototyp till ett STOL-flygplan som för första gången provflögs i maj 1965. Planet, som heter Twin Otter, tar 20 passagerare och har en räckvidd på 1 255 kilometer. Fyra flygplan av denna typ sattes den 30 juni 1971 in i reguljär trafik i Norges norra delar.

Genom ett nyligen ingånget avtal med den canadensiska regeringen har de Havilland säkerställt utvecklingsarbetet med två prototyper av ett

lågt bullrande flygplan med litet banbehov, som skall kunna ta 48 passagerare. Den nya flygplanstypen kommer att kallas DHC-7, och företaget räknar med att kunna sälja minst 150 exemplar mellan 1975 och 1980.

Short Brothers & Harland i Dublin har utvecklat ett annat STOL-plan, kallat Skyliner, som kan ta 22 passagerare. Inom företaget projekterar man nu ett något större plan som skall kunna medföra 30 passagerare.

I samarbete med British Aircraft Corporation (BAC) och Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) har SAAB-Scania bildat ett särskilt bolag för utveckling av ett större tystgående flygplan med begränsade krav på banstorlek. Bolaget, som kallas Europlane Ltd, presenterade sommaren 1972 en skiss på hur det fortsatta arbetet skulle bedrivas. Enligt utkastet skall man för att kunna tillgodose flygbolagens behov på 1980-talet inrikta sig på fyra olika flygplanskategorier med en passagerarkapacitet på respektive 60, 80, 115 och 180 platser. Banlängdsbehovet beräknas bli respektive 700, 1 003, 1 040 och 1 090 meter.

Enligt vår mening är det angeläget att man vid planeringen av flygtrafiken tar med i bedömningen att det inom en inte alltför avlägsen framtid kan komma att finnas plan som inte medför några bullerproblem och att det då kan bli möjligt att utan bullerstörningar för inrikesflyget använda flygplatser lokaliserade intill tätbebyggda områden. Att detta har stora fördelar för kommunikationerna till och från flygplatserna torde det inte råda några delade meningar om.

Hösten 1972 tillkallade kommunikationsministern tio sakkunniga med uppgift att utreda den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats. De sakkunniga skall göra utredningen med sikte på en avveckling av flygverksamheten på Bromma på några års sikt. Vi anser att man i utredningen skall utgå även från de möjligheter som mera tystgående flygplan erbjuder och eventuellt räkna med att Bromma kan bibehållas som inrikesflygplats. Det finns i detta sammanhang anledning att erinra om att också Bulltofta i Malmö åter skulle kunna komma i fråga som flygplats.

Med hänvisning till det anförda hemställes

att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller att de sakkunniga med uppdrag att utreda den fortsatta lokaliseringen av flygverksamheten på Bromma flygplats ges sådana tilläggsdirektiv att

de får möjligheter att pröva frågan om lokalisering av flygplatser även med beaktande av möjligheterna att utveckla flygplan som inte åstadkommer problem från bullersynpunkt.

Stockholm den 26 januari 1973

**ALFRED HAKANSSON (c)**

**CLAES ELMSTEDT (c)**

**ANNA-LISA NILSSON (c)**  
i Kristianstad

**MARTIN OLSSON (c)**  
i Sundsvall

**FRITZ BÖRJESSON (c)**  
i Glömminge

**ROLF SELLGREN (fp)**

**EINAR LARSSON (c)**  
i Borrby

**JAN-IVAN NILSSON (c)**  
i Tvärålund