



Bromma

Få frågor är så präglade av konflikten mellan brutal egoism och solidaritet som den om Bromma flygfälts framtid. Voteringen i riksdagen den 17 december i följ blev stilenlig. Politikerföraktets redan friskt flammande brasa fick mängder av nytt bränsle. Vid oppositionsbänkarna var luften skämd av småskurenhetens avgaser.

Med röstsiffrorna 168–167 beslöt riksdagen att inrikesflyget skall förflyttas från Bromma till Arlanda senast andra delen av 1982. Beslutet blev möjligt endast på grund av en kvittningsmiss. En socialdemokratisk ledamot kvittades ut mot en moderat och en folktopartist. Då är det inte så svårt att vinna jämna voteringar. Utan den lapsusen hade det blivit oavgjort, och ärendet återförvisats till trafikutskottet.

Ställd inför risken av nederlag lät Olof Palme partipiskan vina över några socialdemokratiska Brommavänner tills armen domnade. De förmodades slutligen rösta mot sin övertygelse och mot sina regioners intressen. Visserligen fanns det även några borgerliga riksdagsmän som tvekade om hur de skulle ställa sig. De brukar dock sällan moralisera över blockpolitiken. Olof Palme, dess främste vedersakare, var den som hårdast drev blockpolitik. När far super är det nämligen rätt.

Oppositionens förmenta ansvar för Sveriges ekonomi tar sig uttryck i beslut som leder till nya utgifter i mångmiljardklassen. Olof Palme har förmodligen fortfarande "ingen ananing om" var pengarna till Linjeflygs förpassning från Bromma till Arlanda skall tas. För han tänker väl inte bidra med intäkterna från socialdemokraternas eget nya mångmiljonlotteri? Inte ens det skulle vara mer än en droppe i havet.

En del hävdar att Brommafrågan främst angår Stockholm och i övrigt bara berör dem som flyger. Sanningen är att tanken på ett folkflyg värt namnet lidit ett allvarligt nederlag med riksdagens Brommabeslut. Sverige blir inte rundare utan kantigare och mera avlångt. Flera flygfält i landsorten måste uppenbarligen lägga ner sin förbindelse med Stockholm. På andra kommer turtätheten att minska.

Stagnationen i flera områden i Sverige beror på dåligt utvecklade kommunikationer. Snabba förbindelser med huvudstaden är ofta en förutsättning för att företag skall lockas att etablera sig på en ort eller för att utlokalisering av statlig verksamhet skall bli möjlig. Hela den utvecklingen hämmas nu. Omfattande regionalpolitiska satsningar blir ofrånkomliga som kompensation. Notan blir inte billig.

På många håll i landet är järnvägssträckor hotade. Ändå kan de vara betydelsefulla — en Orts fortbestånd kan hänga på dem. SJ:s möjligheter att hålla olönsamma bandelar under armarna är trots allt begränsade. Hur vämjeligt är då inte socialdemokraternas krav att en

järnväg som inte behövs skall byggas mellan Arlanda och Stockholm, dvs i det kommunikationsmässigt mest gynnade området i Sverige. Kan hånet mot landsorten och mot tanken på solidaritet mellan olika regioner bli mera utmanande?

Om Linjeflyg tillåtits vara kvar på Bromma hade tystare flygplanstyper fått införas. Det hade varit bra för Brommaborna men också för dem som bor i närheten av landsortens flygfält. De får nu vackert finna sig i fortsatt oväsen på nuvarande nivå, eftersom mindre bullrande plan inte behöver anskaffas. Även det priset får landsorten betala för att miljön i Bromma skall bli ännu behagligare och för att tomtpriserna där — redan bland de högsta i hela Storstockholmsområdet — skall bli ytterligare något högre.

Riksdagens beslut om Bromma var ingenting mindre än en skandal. Men sista ordet är inte sagt. Frågan återkommer i riksdagen i vår. Kampen fortsätter.

Matti Häggström