



Det var när Atlantflygningarna på allvar blev aktuella som Sverige måste bygga en internationell flygplats i Stockholmsområdet. Bilden visar en klassisk DC8, det första jetdrivna långdistansplanet i SAS flygflotta.

Flygplatsfrågan på 50-talet.

När regeringen i början på 50-talet hade att ta ställning till var Stockholms nya internationella flygplats skulle byggas var Jordbro ett av alternativen. Bromma Flygplats hade genom sin geografiska belägenhet inte förutsättningar att expanderas för att motsvara kraven för den internationella trafik som ansågs behövas.

Utöver Jordbro fanns förslagen Halmsjön i Husby-Ärtinghundra och Skå Edeby på Mälaren.

Även här var Haninge Hembygds-gille aktiva med att protestera, vi saxar här ur Haningebygden Nr 18 från 1984.

”Innan regeringen bestämde sig för att förlägga det första internationella flygfältet till Halmsjön, senare kallat Arlanda, diskuterades även andra alternativ. Ett av dem berörde oss i Haninge på ett sätt, som det hade förverkligats, skulle ha inneburit en allt annat än önskvärd utveckling.

Som framgår av kartan på nästa sida (ur Dagens Nyheter 15 januari 1956) skulle det bli nödvändigt att ändra sträckningen av såväl järnvägen som Nynäsvägen. Eftersom planeringen för den nya motorvägen redan var långt framskriden, var det väl endast järnvägen som vållade problem.

Luftfartsstyrelsen tänkte sig två möjliga lösningar, antingen en tunnel under flygfältet, eller en flyttning av järnvägen österut till ett läge parallellt med motorvägen. Som väl var föredrog regeringen alternativet Halmsjön, men dessförinnan hade känslorna svallat i Haningebygden.

Även Hembygds-gillet kände sig föranlåtet att protestera, vilket skedde i en skrivelse till Konungen i maj/juni 1956. Där framhölls, utöver de allmänna olägenheterna, att det stora gravfältet norr om Västerhaninge kyrka hotades av total förstörelse och att flora och fauna i Gullringskärret skulle påverkas i negativ riktning.

Tillkomsten av denna skrivelse har sina poänger. Frågan behandlades först på ett styrelsesammanträde efter förslag av Anton Sörlin. Styrelsen uppdrog då åt ordföranden (Åke V. Ström) och sekreteraren (Harry Runqvist) att utforma en skrivelse som skulle föreläggas det stundande årsmötet.

Vid årsmötet kom två förslag att ställas mot varandra, dels Sörlins ursprungliga utkast, dels styrelsens förslag, som innebar en viss moderering av detta. Efter diskussion och omröstning segrade Sörlins förslag med 16 röster mot 11.

Det är väl tveksamt om våra synpunkter tillmättes någon större vikt på det slutliga beslutet. Kanske betydde ekonomisk och militära synpunkter mer.

Resultatet blev i varje fall det önskade.”

Redaktionen från 1984, som refererade Gillets insatser i flygplatsfrågan, har säkert rätt i de avslutande raderna om ev. påverkan av beslutet.

Men hur var det med det kommentaren om resultatet?

Hur hade Haninge sett ut om vi fått flygplatsen?

Som vi kan se på kartan härintill skulle de första banorna ligga på malmen mellan Västerhaninge och Jordbro. Den öst-västliga huvudbanan skulle korsa järnvägen norr om vägviadukten i Jordbro. Den nord-sydliga banan hade sin tänkta norra ände inne i nuvarande Jordbro Industriområde, sydväst om Coca-Cola och sluta i den vackra skogsbacken norr om vägen mellan kyrkorna, strax väster om den nya motorvägen. Terminalbyggnader, hangarer och andra servicebyggnader skulle koncentreras till banornas knutpunkter men hela Jordbromalm öster om järnvägen reserverades.

Den tänkta tunneln började söder om Nedre Rudan och mynnade vid infarten till Västerhaninge ungefär där Hanvedens Idrottsplats nu ligger.

Motorvägen mot Nynäshamn (som invigdes 1996) hade fått en östligare dragnig från Söderby Gärd, betydligt närmare Österhaninge Kyrka för att ansluta vid Fors.

Naturligtvis hade varken Jordbro som bostadsområde eller industriområde kunna bebyggas såsom skett om Jordbro blivit Stockholms Internationella Flygplats.

Men hur hade resten av kommunen sett ut?

Att det uppstår olika nivåer av bullerstörning och andra miljöproblem runt en storflygplats är naturligt. När 50-talets flygplats planerades hade flygplanstillverkarna och myndigheterna ännu inte stött på den organiserade miljörelsen även om naturligtvis stora grupper i samhället gjorde sin stämma hörd. Buller och utsläpp diskuterades men de lokala opinionerna agerade mot planerna med betydligt mera konkreta bakgrunder som ex.vis Haningegillet's ganska marginella åsikter här ovan.

På 50-talet var ju fortfarande vår nuvarande kommun delad i två delar, Öster- och Västerhaninge men båda var lika "drabbade" av planerna och stora motståndare till flygplatsen.

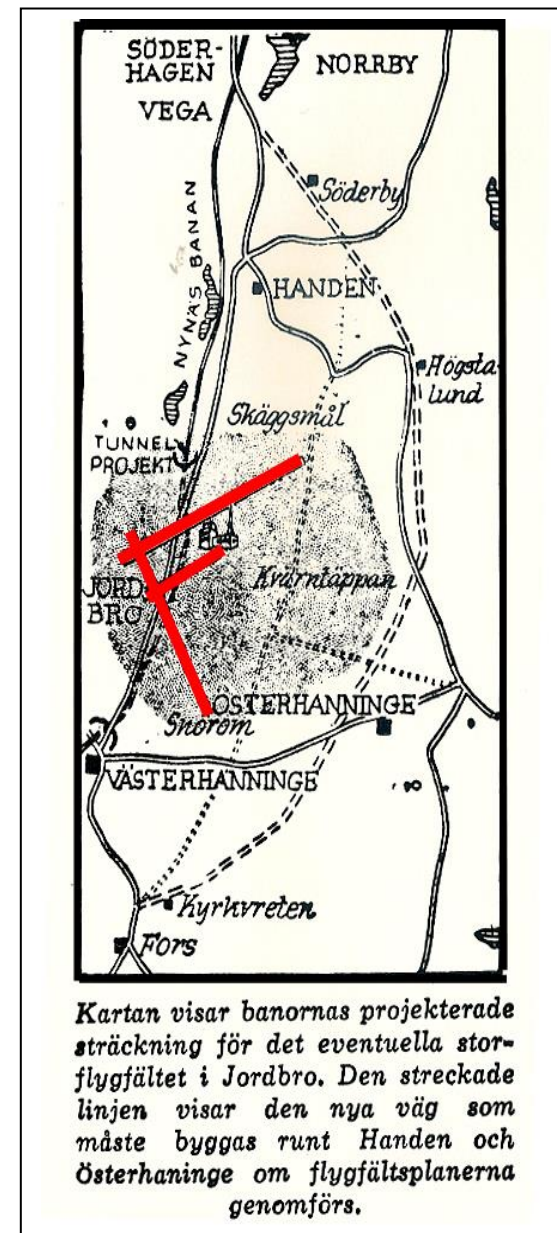
Ett fenomen som vi känner igen i både stort och smått, bygg men inte här!

Länsstyrelsen och framförallt de militära myndigheterna var också emot Jordbro men av betydligt tyngre skäl än kultur och botanik.

De båda Södertörnskommunerna hade tillgång till stora arealer, om beslutet blivit Jordbro så fanns utrymme för nya kommundelar framförallt österut mot kusten.

Kanske hade Högsta-Hammarby-Småhamra och Årsta-Lännåker varit utbyggda bostadsområden och Fors och Berga varit blomstrande industri- och företagarmråden?

Hade kanske Tungelsta varit centralort i Södra Haninge?



Närmare Stockholm

Ett av de tunga argumenten för Jordbroalternativet var närheten till Stockholm, en jämförelse mellan Halmsjön och Jordbro visade i sammanhanget att det var bara 24 km från Jordbro till Sthlm City medan det norra alternativet pekade på 42 km. När man nu åker E3/E4 mellan Arlanda och Stockholm finner man en total utbyggnad intill europavägen, en salig blandning av nya industribyar, köpcentra och bostadsområden.

Ur den synpunkten blev beslutet Halmsjön/Arlanda olyckligt, de södra regionerna, framförallt Södertörn, hamnade ohjälplig på efterkälken när det gällde infrastrukturen och kommer aldrig att komma ifatt norra regionen.

Men å andra sidan har vi kvar betydligt mer av vår lantliga idyll än de flesta av kommunerna efter vägen mot Arlanda.

Halmsjön blir Arlanda

Det var troligen militärstrategiska skäl som gjorde att regeringen 1957 slutligen valde Halmsjön för flygplatsen. Vi måste komma ihåg 50-talets bistra verklighet med det kalla kriget och Sovjetmaktens starka påverkan på den svenska säkerhetspolitiken.

Södertörns Flygflottilj i Tullinge och Marinbasen vid Berga/Horsfjärden var viktiga försvarsanläggningar som skulle ha påverkats av en civil storflygplats på Södertörn.

Ett ofta förbisett faktum är ju också att det redan fanns ett embryo till storflygplats i Halmsjön. Redan 1946 hade Riksdagen fattat ett beslut att bygga Halmsjöfältet efter en utredning där alternativen varit bl.a. Grillby och Upplands Väsby. På grund av dåliga konjunkturer blev inte byggnationen klar förrän 1954 och kvaliteten på den enda banan var katastrofal och den kallades i folkmun "Puckelbanan".

Invigningsflygningen från Bromma till Halmsjön med prominenta gäster höll på att sluta illa, SAS chefpilot lär ha uttalat efter landningen "detta gör jag aldrig om frivilligt"

Efter beslutet 1957 skedde allt i rasande fart och den 5 januari 1960 kunde det nu nydöpta Arlanda öppnas för allmän trafik och i juni samma år inleddes Atlantflygningarna. En ny huvudbana på 3300 meter hade byggts och "Puckeln" hade hjälpligt rättats till och fungerade som tvärbana.

Den officiella invigningen sker först 1962 då all utrikestrafik flyttas från Bromma.

Arlanda är en av Europas största flygplatser med en årlig genomströmning av drygt 17 miljoner passagerare och med 234 000 starter/landningar via 3 huvudbanor.



Flygbild över terminalområdet på Arlanda, tänk er detta scenario på Jordbromalm tillsammans med 1,2 mil asfalterade landningsbanor!

Kanske bäst som skedde på 50-talet – eller?

