

Nr 54.

Ankom till riksdagens kansli den 11 april 1945 kl. 4 em.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa investeringar i telegrafverkets fond och luftfartsfonden å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1944/45.

(4:e avd.)

I propositionen nr 135 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 2 mars 1945, föreslagit riksdagen att å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1944/45 anvisa följande investeringsanslag, nämligen *dels*, under Statens affärsverksfonder, Telegrafverket, till Markradiostationer för luftfarten 800 000 kronor, *dels ock*, under Luftfartsfonden, till Belysningsanläggningar för luftfartsleder 790 000 kronor, till Radiofyrar för luftfarten 215 000 kronor samt till Byggnad och förbättring av flygplatser 7 100 000 kronor.

Anledningen till att definitiva anslagsäskanden i förevarande hänseenden icke framlades i statsverkspropositionen var enligt vad departementschefen framhållit närmast den, att remissbehandlingen av ett av 1944 års flygplatsutredning avgivet förslag om anordnande av ett flygfält för interkontinental flygtrafik, vilket förslag väntades kunna påverka kapitalbehovet å vissa av ifrågavarande investeringsanslag, icke avslutats vid tidpunkten för statsverkspropositionens framläggande.

Sedan Kungl. Maj:t i anledning av inkomna remissvar anmodat flygplatsutredningen att företaga förnyade utredningar, har utredningen den 10 mars 1945 förordat anläggande av storflygplats vid Väsby i Stockholms län mot tidigare vid Grillby i Västmanlands län. I förevarande proposition har departementschefen uttalat förhoppning om proposition i ämnet till årets riksdag.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i skrivelser den 27 december 1944 och den 1 februari 1945 anhållit om anvisande av anslag å tilläggsstat till de i propositionen nr 135 angivna ändamålen.

Departementschefen har anfört bland annat följande.

Byggnadstiden för en storflygplats har av utredningen uppskattats till omkring fem år. Det har av utredningen och i avgivna yttranden framhållits, att Sverige avsevärd tid före den tidpunkt, då en eventuell storflygplats kan vara färdig att öppnas för trafik, måste hava möjlighet att, låt vara provisoriskt, bereda landningsmöjlighet för sådana tunga flygplan, som kunna beräknas bli använda för transatlantisk flygtrafik. I annat fall föreläge

nämligen risk för att den transatlantiska trafik, som kunde förväntas bli öppnad efter det pågående krigets slut, komme att från början söka sig andra vägar än över vårt land, varigenom Sverige måhända för framtiden kunde komma att gå miste om sådan trafik.

Ehuruval flygtrafik med tämligen tunga flygplan för närvarande i viss omfattning bedrivs västerut med utnyttjande av den kommunala flygplatsen vid Bromma i Stockholm, äro de svenska resurserna med avseende å markorganisation m. m. icke tillräckliga för att ens i begränsad utsträckning möjliggöra reguljär transkontinental flygtrafik. Vad som närmast erfordras för uppnående av en någorlunda tillfredsställande säkerhet i sådan trafik är att två alternativa möjligheter till landning finnas för den händelse vindförhållandena göra användning av huvudrullbanan å Bromma riskfylld eller omöjlig. Den flygtekniska sakkunskapen är ense därom, att flygplatsutredningens förslag om anläggande av en hårdgjord, 1 700 meter lång rullbana på vardera av Norrköpings flygplats och den militära flygplatsen vid Uppsala skulle utgöra den lämpligaste lösningen av detta problem. De nya banorna föreslås skola anläggas på sådant sätt, att de bli till god nytta icke endast såsom reserver för Bromma utan även för den reguljäre flygningen på de båda flygplatserna.

Även om en särskild storflygplats anlägges, torde de föreslagna komplementbanorna komma att fylla ett behov såsom reservlandningsplatser, när dålig sikt råder på andra ifrågakommande landningsplatser.

Komplementbanorna torde emellertid för den närmaste tiden hava sin huvudsakliga betydelse såsom en provisorisk lösning av uppgiften att redan från upptagandet av en reguljär civil flygtrafik över Atlanten i Sverige skapa en för denna trafik ur säkerhetssynpunkt godtagbar markorganisation.

Vad angår den av Stockholms stads vederbörande myndigheter väckta frågan om ytterligare utbyggnad av Bromma flygplats, synes det mig icke vara erforderligt eller möjligt att nu taga ståndpunkt till denna fråga. Först torde närmare övervägande böra ske rörande de utbyggnader, som lämpligen böra vidtagas å flygplatsen, och om fördelningen av kostnaderna härför, ett spörsmål som i sin tur sammanhänger med frågan om den framtida förvaltningen av flygplatsen.

För lufttrafik på mycket långa sträckor fordras bland annat en mera omfattande radioteknisk utrustning än den, varöfver Sverige för närvarande förfogar. Närmast av behovet påkallat är att erhålla tillgång till en speciell radiofyr vid Bromma för de västerifrån kommande flygplanens angöring av flygplatsen, en radiofyr på Norrköpings flygplats samt ett antal radiotelegrafi- och telefonianläggningar av olika storlek för utväxling av meddelanden med flygplatser bland annat på Island och med flygplan i luften. Jag vill förorda, att åtgärder vidtagas för att utnyttja en i det föregående berörd möjlighet, vilken yppat sig att i Sverige uppställa erforderlig materiel av den typ, som användes i Amerikas Förenta Stater. Härigenom kan trafiksäkerheten i den flygtrafik, som för närvarande bedrivs, väsentligen förbättras redan inom en nära framtid. En fördel, vilken även måste tillmätas en viss vikt, är den möjlighet som erhålles för svenska piloter och telegrafister att redan nu erhålla kännedom om och vana vid användningen av sådana tekniska hjälmedel, vilka kunna beräknas komma att begagnas å en svensk transatlantisk flyglinje.

För att de föreslagna nya banorna skola erhålla åsyftat värde såsom reservlandningsplatser kräves, förutom radioanordningar, att flygplatserna äro utrustade med belysningsanläggningar. Jag förordar bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om utrustning av Norrköpings flygplats med fältbelysning. Jag har icke heller något att erinra mot att medel nu be-

räknas för flygfältsbelysning å den militära flygplatsen vid Kallax, ändpunkten för den s. k. rikslinjen Malmö—Luleå. Sedan så skett — vilket i och för sig icke har omedelbart samband med nu förevarande spörsmål i övrigt — kan rikslinjen, i motsats till vad för närvarande är fallet, trafikeras året runt.

Ehuru det är tydligt, att de båda komplementbanorna på flygplatserna vid Norrköping och Uppsala icke hinna färdigställas före utgången av innevarande budgetår, synes det mig lämpligt att hela det för arbetet erforderliga beloppet anvisas å tilläggsstat för detta budgetår såsom förstärkning av anslaget till byggande och förbättring av flygplatser. I anslagsförstärkningen bör lämpligen inräknas även det belopp av 350 000 kronor, som Kungl. Maj:t för vissa förberedande arbeten å Norrköpings flygfält anvisat från anslaget.

Med avseende å landningsfält och övriga tekniska anläggningar är Sverige ännu ej rustat för att kunna deltaga i den transkontinentala flygtrafik, som kan väntas komma i gång efter kriget. I avvaktan på utbyggnaden av en storflygplats erfordras såsom komplement till Bromma flygplats anläggande vid Norrköpings flygplats av en 1 700 m lång, tillika hårdgjord rullbana och en liknande rullbana vid den militära flygplatsen intill Uppsala. Därutöver behöves viss ytterligare radioteknisk utrustning m. m.

Även om beslut om anläggning av en svensk storflygplats skulle komma att fattas inom den allra närmaste tiden, torde denna flygplats ej kunna tagas i bruk förrän omkring år 1950. I avvaktan härpå torde ovan angivna flygfältsarbeten och övriga erforderliga tekniska kompletteringar böra skyndsamt genomföras.

Med tillstyrkande av propositionens förslag, vilket därjämte innefattar anvisning av ett belopp av 200 000 kronor för belysningsanordningar, erforderliga för att rikslinjen upp till Norrbotten skall kunna trafikeras året om, hemställer utskottet,

att riksdagen må å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1944/45 anvisa

a) under statens affärsverksfonder, telegrafverket, till *Markradiostationer för luftfarten* ett investeringsanslag av 800 000 kronor;

b) under luftfartsfonden följande investeringsanslag, nämligen

1) till *Belysningsanläggningar för luftfartsleder* 790 000 kronor;

2) till *Radiofyrrar för luftfarten* 215 000 kronor;

3) till *Byggande och förbättring av flygplatser* 7 100 000 kronor.

Stockholm den 10 april 1945.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 56.

Utskottet.