

Nr 135.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa investeringar i telegrafverkets fond och luftfartsfonden å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1944/45; given Stockholms slott den 2 mars 1945.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

G U S T A F.

Fritiof Domö.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 2 mars 1945.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Domö.

I statsverkspropositionen för budgetåret 1945/46 hava investeringsanslagen å luftfartsfonden samt investeringsanslaget å telegrafverkets fond till markradiostationer för luftfarten upptagits med allenast beräknade belopp.

Anledningen till att definitiva anslagsäskanden i dessa hänseenden icke framlades i statsverkspropositionen var 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.

Flygplatsutredningens förslag, som framlades med skrivelse den 25 november 1944, innebar i huvudsak,

att en storflygplats skulle anläggas vid Grillby i Västmanlands län,

att för arbetets påbörjande samt för markinköp medel skulle anvisas å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1944/45 samt å riksstaten för budgetåret 1945/46,

att för provisoriskt tillgodoseende av långdistanstrafikens behov av markorganisation under den tid storflygplatsen utbyggdes skulle anläggas två banor, en på Norrköpings flygplats samt en på den militära flygplatsen vid Uppsala,

samt att för sistnämnda ändamål skulle anvisas å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1944/45 3 100 000 kronor och å riksstaten för budgetåret 1945/46 4 000 000 kronor.

Två ledamöter av flygplatsutredningen voro så tillvida av skiljaktig mening, att de ansågo storflygplatsen böra anläggas vid Väsby i Stockholms län.

Sedan vissa yttranden avgivits över flygplatsutredningens förslag, anmodade jag genom remissbeslut den 23 december 1944 utredningen att med anledning av vad i ärendet förekommit efter förslaget ingivande skyndsamt *dels* verkställa utredning, om och i vad mån en begränsning av de av utredningen föreslagna banlängderna för storflygfält kunde ifrågakomma, *dels* i anslutning därtill uppgöra förnyad kostnadsberäkning för anläggning av storflygplats vid Väsby respektive Grillby, *dels ock* framlägga driftskalkyl för storflygplats. Samma dag anmodade jag järnvägsstyrelsen att skyndsamt avgiva yttrande över de järnvägstekniska och järnvägsekonomiska utredningar, som framlagts i ett av Aktiebolaget Aerotransport och Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag gemensamt avgivet yttrande över utredningens förslag.

De sålunda påkallade ytterligare utredningarna hava ännu icke avslutats.

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.

Provisoriska anordningar av nu avsett slag kunna även möjliggöra, att förberedelsearbeten för ett eventuellt storflygfält — vars konstruktion är förenad med ett flertal svårlösta tekniska problem av stor ekonomisk betydelse — kunna bedrivas utan onödig press.

Enligt vad jag inhämtat torde det vara möjligt att iordningställa ett ur nu angivna synpunkter tillfredsställande provisorium under innevarande år, därest byggnadsarbetena kunna påbörjas på våren.

Efter samråd med chefen för finansdepartementet har jag av nu angivna och i det följande utvecklade skäl funnit mig böra föreslå, att i särskild proposition medel äskas å tilläggsstat för innevarande budgetår för vissa i det följande närmare angivna ändamål, som sammanhännga med ordnandet av provisoriska rullbanor. I samband härmed har jag funnit mig böra förorda anvisande av medel för en del ändamål, vilkas tillgodoseende befunnits erforderligt för att säkerställa viss flygtrafik västerut ävensom för att förbättra flygsäkerheten å den flyglinje till övre Norrland, som med provisoriska anordningar försöksvis bedrivits under en del av hösten 1944.

Såsom motivering för sitt förslag om anläggande av rullbanor å Norrköpings och Uppsala flygplatser har 1944 års flygplatsutredning till en början framhållit att, på sätt inledningsvis antytts, den interkontinentala flygtrafiken kunde förväntas komma att beröra Sverige redan innan en storflygplats hunne färdigställas. Efter det ändrade utrikespolitiska läget hade förhållandena med avseende på bland annat luftfartsförbindelserna mellan västmakterna och Ryssland avsevärt förändrats. Från utländska luftfartsorganisationers sida hade förberedande undersökningar redan gjorts angående möjligheterna att över Stockholm framdraga vissa luftrafikförbindelser. Aktiebolaget Aerotransport och Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag disponerade redan nu över för långdistanstrafik lämpade flygplan, med vilka trafik kunde upptagas efter en relativt kort förberedelsetid. Behov av en för långdistanstrafik lämpad markorganisation syntes därför komma att föreligga redan innan den av utredningen föreslagna storflygplatsen kunde färdigställas i sådan utsträckning, att den kunde härför tagas i bruk.

Vid bedömande av de åtgärder, som borde vidtagas för att åstadkomma en markorganisation, vilken med tillräcklig trafiksäkerhet kunde betjäna en begynnande långdistanstrafik, har flygplatsutredningen såsom en förstahandsåtgärd angivit komplettering av huvudbanan å Bromma flygplats med banor av erforderlig längd i andra riktningar än nämnda bana.

Huvudbanan å Bromma flygplats har, enligt vad utredningen upplyser, en längd av 2 000 meter. Då, enligt vad utredningen vidare funnit, kompletteringsbanor av erforderlig längd icke kunde anläggas på Bromma, måste de enligt utredningens mening förläggas till andra flygplatser på icke alltför stort avstånd från Bromma.

Flygplatsutredningen har avsett att komplementbanorna skulle användas vid sådana tillfällen, då trafiken icke kunde använda den längsta banan å Bromma. Detta beräknades inträffa ej endast vid dålig sikt utan även vid

olämpliga vindsituationer. Med dylika avsåges fall, då vinden blåste vinkelrätt eller nära vinkelrätt mot vederbörande banas huvudlinje och vindstyrkan samtidigt vore stor. Avsikten vore att de flygplan, som landat på komplementbanorna, så snart förhållandena medgåve skulle överflygas till Bromma, varifrån start för långdistansflygning sedermera skulle ske.

Flygplatsutredningen upplyser i sin skrivelse i detta sammanhang, att antalet komplementbanor enligt en av Aktiebolaget Aerotransport företagen utredning borde vara tre för att jämte Brommas huvudbana täcka alla förekommande vindsituationer. Komplementbanorna borde vidare enligt bolagets utredning förläggas så, att största möjliga sannolikhet föreläge för att osiktbart väder icke rådde samtidigt på de fyra användbara banorna. Bolaget hade föreslagit, att komplementbana skulle utläggas på en var av flygplatserna vid Uppsala, Norrköping och Västerås.

Emellertid hade, enligt vad flygplatsutredningen fortsättningsvis upplyser, gjorda undersökningar visat, att antalet komplementbanor kunde begränsas till två. Dessa borde enligt utredningens mening lämpligen anläggas den ena på Norrköpings flygplats och den andra på den militära flygplatsen vid Uppsala.

Med beaktande av såväl huvudsyftet med komplementbanornas anläggande som önskvärdheten av att dessa komme att i möjligaste mån tillgodose den vanliga trafiken på flygplatserna föreslår utredningen, att komplementbanorna skulle erhålla, banan vid Norrköping öst-västlig och banan vid Uppsala nordost-sydvästlig riktning. Huvudbanan vid Bromma har nord-väst-sydöstlig riktning.

Flygplatsutredningen har funnit bredden på komplementbanorna böra vara 50 meter. Banornas längd har utredningen ansett kunna begränsas till 1 700 meter.

Såsom motivering för sålunda föreslagna normer har utredningen anfört följande.

Av de flygplanstyper, som för närvarande trafikera Atlanten, har Douglas DC-4 den största kommersiella betydelsen. Denna flygplanstyp har jämväl beställts av Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag. För start med maximal flygvikt av 32 ton fordrar denna flygplantyp en bana av 2 500 meters längd. Flygplanets tillåtna landningsvikt torde uppgå till cirka 26 ton, för vilken vikt banans längd normalt bör vara 1 700 meter. För att start med ett dylikt plan skall kunna ske från Brommas 2 000 meter långa huvudbana måste man sålunda räkna med att flygplanets startvikt tills vidare reduceras. Givetvis verkar en reducering av flygvikten försämrande på det ekonomiska trafikresultatet men dock icke i så hög grad, att flygplantypens ekonomiska användning kan anses utesluten. Då reservbanornas uppgift enligt vad förut nämnts skulle vara att mottaga flygplan, som på grund av väderleks- eller andra förhållanden icke kunna landa å Bromma flygplats, behöver banlängden för att möjliggöra landning icke överstiga 1 700 meter. Ej heller för start i anledning av överflygning till Bromma flygplats torde man behöva utbygga längre banor, enär dylik start beräknas företagas med tomt flygplan och flygvikten därför blir lägre än vid start för långdistansflygning.

Beträffande särskilt den föreslagna komplementbanan på Norrköpings flygplats anför flygplatsutredningen.

Norrköpings flygplats ligger på luftfartsleden Stockholm—Malmö samt är utrustad med radiostation och har goda inflygningsförhållanden. Flygplatsen är däremot icke försedd med permanentbelagda banor. Gräsfältet är emellertid mindre motståndskraftigt särskilt vid tjällossning och längre regnperioder. Detta förhållande medför, att flygmateriel, som kommer att användas i trafiken på Stockholm, icke kommer att med betryggande säkerhet kunna landa på Norrköpings flygplats under alla förhållanden. Det är därför nödvändigt, att Norrköpings flygplats förses med permanentbelagda banor, så att flygplanen med full säkerhet kunna landa. Tillkomsten av en dylik bana kommer sålunda att fylla ej blott behovet under en övergångstid tills storflygplatsen blir färdig utan även ett framtida behov, som med säkerhet kan förutses. Den föreslagna banan, som skulle förläggas i öst-västlig riktning, är den för flygplatsen ur vindsynpunkt lämpligaste.

För att den ifrågasatta banan skall kunna erhålla den avsedda längden av 1 700 meter måste fältet utvidgas i östlig riktning. De markområden, som beröras av utvidgningen, omfatta en areal av omkring 30 hektar. I samband med utvidgningsarbetena måste de kulvertledningarna, som genomsläppa vattenflöden från nederbördsområden sydost om fältet, förlängas omkring 400 meter. Marken utgöres av övervägande åker bestående av en fast torrskorpa med 0,5—1 meters tjocklek samt därunder liggande lösare lera. Då banan bör beräknas för ett hjultryck av 15 ton, hava särskilda markförstärkningsåtgärder upptagits i förslaget.

För utbyggnaden måste tagas i anspråk mark utöver den, som för närvarande disponeras för flygplatsens behov. Då flygplatsen förvaltas av staten men äges av Norrköpings stad, förutsätter utredningen, att sådan överenskommelse, som kan godkännas av Kungl. Maj:t, träffas mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och staden angående upplåtelse av erforderlig mark. Skulle härvid någon kostnad påkomma staten, bör den kunna bestridas från de allmänna anslagen till luftfartsväsendet.

Beträffande den militära flygplatsen vid Uppsala har flygplatsutredningen erinrat om att flygförvaltningen såsom lämpligt investeringsobjekt till investeringsutredningen anmält två rullbanor å detta fält. Utredningen har även såsom sin mening uttalat, att Uppsala flygplats militära användbarhet skulle komma att ökas i icke oväsentlig omfattning genom tillkomsten av den av utredningen föreslagna komplementbanan. Med hänsyn till att några mera omfattande utredningsarbeten ej bleve erforderliga samt att fältet vid Uppsala redan vore dränerat bleve kostnaderna något lägre än för motsvarande bana å Norrköpings flygplats.

Flygplatsutredningen har särskilt understrukit önskvärdheten av att arbetena med de båda av utredningen föreslagna komplementbanorna så bedreves, att banorna kunde tagas i anspråk under loppet av år 1945. Vidare har utredningen förklarat, att utredningen fäst stort avseende vid att banorna komme att i en framtid utgöra en värdefull reserv icke endast för Bromma flygplats utan även för den av utredningen föreslagna storflygplatsen.

Flygplatsutredningen har även ingått på frågan om en eventuell förbättring av Bromma flygplats, som för närvarande äges och drives av Stockholms stad.

Utredningen upplyser i detta hänseende, att Stockholms stads flygplatsförvaltning till utredningen anmält åtskilliga arbeten för en beräknad kostnad av

12 000 000 kronor, vilka arbeten enligt förvaltningens mening vore behövlige för att flygplatsen skulle på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt kunna betjäna den trafik, för vilken flygplatsen närmast vore avsedd. Härutöver hade föreslagits en del åtgärder beträffande viss till fältet angränsande bebyggelse i syfte att åstadkomma bättre inflygningsförhållanden.

Ett av de ifrågasatta arbetena, nämligen breddning av flygplatsens huvudbana, bedrivs, enligt vad utredningen upplyser, för närvarande såsom beredskapsarbete. Enligt utredningens mening finge det anses angeläget, att detta arbete utan dröjsmål slutfördes. Till övriga av flygplatsförvaltningen föreslagna arbeten vore utredningen icke beredd att taga ställning med hänsyn till att desamma knappast för närvarande kunde anses oundgängligen nödvändiga för att säkerställa användningen av Brommas huvudbana.

Utredningen framhåller i detta sammanhang, att spørsmålet om ytterligare utbyggnad av Bromma flygplats nära sammanhänge med frågan, huruvida staten eller Stockholms stad skulle handhava förvaltningen av flygplatsen. Innan denna fråga kommit till sin lösning, syntes staten icke böra ikläda sig några ytterligare kostnader för förbättring av Bromma flygplats.

Flygplatsutredningen, som beräknat kostnaderna för de av utredningen föreslagna komplementbanorna vid Norrköping och Uppsala till respektive 3 800 000 kronor och 3 300 000 kronor, hemställer, att för arbetena erforderliga medel, sammanlagt 7 100 000 kronor, måtte anvisas med 4 000 000 kronor å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1944/45 samt med 3 100 000 kronor å riksstaten för budgetåret 1945/46.

Över flygplatsutredningens förslag till storflygplats samt till anläggning såsom ett provisorium av permanentbelagda komplementbanor till Bromma flygplats huvudbana hava yttranden avgivits den 7 december 1944 av statskontoret, den 14 december 1944 av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, t. f. chefen för försvarsstaben, chefen för flygvapnet, statens väginstitut, statens geotekniska institut samt stadskollegiet i Stockholm, den 15 december 1944 av generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, Aktiebolaget Aerotransport och Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag samt den 16 december 1944 av kommerskollegium.

Flygplatsutredningens förslag om anläggande snarast möjligt av komplementbanor till huvudbanan på Bromma flygplats har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga hörda myndigheter, institutioner och företag. Utredningens uttalanden om den fortsatta utbyggnaden av Bromma har mött gensaga endast av stadskollegiet i Stockholm samt av Aktiebolaget Aerotransport och Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag.

Stadskollegiet i Stockholm har såsom eget utlåtande åberopat en skrivelse från Stockholms flyghamnsstyrelse, vari rörande nu ifrågavarande spørsmål anförts bland annat följande.

I nuvarande läge, då en mycket betydande interkontinental trafik snart är att förvänta, måste ett färdigställande av Bromma flygplats vara ett första-

handskrav för att så snabbt som möjligt förbättra det svenska trafikflygets markorganisation. Från statsmakternas sida har också vid flera tillfällen uttalats, att utbyggnaden av Bromma flygplats representerade ett väsentligt kommunikationsintresse, och staden och staten ha gemensamt nedlagt betydande kostnader på flygplatsens fortsatta utbyggnad.

Med undantag av vissa pågående arbeten för breddning av Bromma långbana böra enligt flygplatsutredningens mening de vidare planerade arbetena för flygplatsens förbättring anstå »med hänsyn till att desamma knappast kunna anses oundgängligen nödvändiga för att säkerställa användningen av Brommas huvudbana». Enligt flygplatsutredningen bör frågan om flygplatsens fortsatta utbyggnad vara beroende av vem som är flygplatsens huvudman, medan däremot de trafikintressen, som motiverat ett färdigställande av platsen, överhuvudtaget icke beröras. Det statsägda flygtrafikbolaget AB Aerotransport har dock i sin utbyggnadspolitik uppenbarligen ansett sig hava skäl räkna med att dessa trafikintressen äga den tyngd, att ett avbrott av flygfältsarbetena på de skäl, som angivas av flygplatsutredningen, rimligen icke bör komma i fråga.

Enligt flyghamnsstyrelsens mening är frågan om utbyggnaden av Bromma flygplats till största möjliga kapacitet — oberoende av vem som är huvudman för platsen — väl så viktig och minst lika aktuell som den blivande storflygplatsens läge och utformning. Bromma kommer nämligen att få mottaga, ej blott den inhemska utan även den europeiska trafiken, sannolikt jämväl huvudparten av den långväga, under åtskilliga år. Bland de förbättringsarbeten å Bromma, som med hänsyn till dess dominerande betydelse för svensk flygtrafik böra övervägas, må nämnas anläggandet av en ny långbana om 1 800 meter i vinkel mot den nuvarande, vidare en förlängning av huvudbanan från 2 000 till 2 200 eller 2 500 meter, samt en förlängning av nordsydbanan, varigenom ytterligare ett långt flygstråk om 1 800 meter erhålles. Vidare har hittills enighet rått därom, att flygplatsens nuvarande expeditionbyggnad är helt otillräcklig och att den snarast bör ersättas med en rymligare. I omedelbar anslutning härtill måste expeditionsplattformarna väsentligt utvidgas.

Aktiebolaget Aerotransport och Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag hava i gemensamt utlåtande tillstyrkt förslaget om anordnande av komplementbanor till Bromma flygplats men förklarat sig anse utredningens uppskov — i avbidan på förhandlingar med Stockholms stad — med ståndpunkts-tagandet till frågan om fortsatt utbyggnad av Bromma flygplats olyckligt. Situationen krävde snabba åtgärder, och frågan om den lämpligaste förvaltningen vore helt ovidkommande för frågan om trafiksäkerheten på flygplatsen. Enligt bolagens mening kunde emellertid en i stort sett tillfredsställande trafiksäkerhet uppnås för den begynnande interkontinentala trafiken på Stockholm genom anläggning enbart av komplementbanorna. Det häri-genom erhållna bansystemet kunde dock under inga förhållanden anses tillfredsställande på längre sikt. Bolagen vitsorda, att de av flygplatsutredningen föreslagna komplementbanorna komma att på ett fullt ändamålsenligt sätt ingå i de bansystem, som med luftfartens fortskridande utveckling kunde förutses i en framtid bliva erforderliga på Norrköpings och Uppsala flygplatser.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt utlåtande föreslagit, att de av flygplatsutredningen förordade arbetena å Uppsala militära flygplats skulle

utföras av flygförvaltningen i samråd med styrelsen. Beträffande anvisande och fördelning av erforderliga medel för genomförande av flygplatsutredningens förslag i nu ifrågakvarande delar, har styrelsen i sitt utlåtande förklarat sig skola senare efter ytterligare utredning avgiva slutligt förslag.

Sådant förslag har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framlagt i skrivelser den 27 december 1944 och den 1 februari 1945. Vidare har styrelsen i skrivelse den 4 december 1944 avgivit särskilt, partiellt yttrande över flygplatsutredningens förslag i vad angår påbörjande av en komplementbana å Norrköpings flygplats och därvid hemställt om anvisande av medel för vissa förberedande arbeten å flygplatsen. Ytterligare har styrelsen i särskilda skrivelser den 29 november 1944 hemställt, bland annat, om anvisande av medel å tilläggsstat för innevarande budgetår till vissa radioanläggningar för luftfarten m. m. Närmare upplysningar om innebörden av styrelsens förslag i sistnämnda hänseende innehållas i tre särskilda den 1 februari 1945 dagtecknade promemorior, upprättade en inom utrikesdepartementet och de två övriga av chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå. Nämnda promemorior komma att tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

Genom beslut den 15 december 1944 har Kungl. Maj:t i anledning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nyssnämnda framställning den 29 november 1944 ställt ett belopp av 350 000 kronor av anslaget till byggande och förbättring av flygplatser till styrelsens förfogande för utförande av dräneringsarbeten å Norrköpings flygplats m. m. Sistnämnda arbeten ingå i de av flygplatsutredningen föreslagna åtgärderna för anläggning av en komplementbana å Norrköpings flygplats.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställningar, i vad de avse anvisande av medel för ett förverkligande i övrigt av flygplatsutredningens förslag om anläggande av komplementbanor å Norrköpings och Uppsala flygplatser, innefatta, sådana de slutligen utformats, hemställan om anvisande å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1944/45 av hela det återstående, av flygplatsutredningen beräknade beloppet (3 800 000—350 000+3 300 000) 6 750 000 kronor under anslaget till byggande och förbättring av flygplatser.

Styrelsen har härjämte hemställt om förstärkning å tilläggsstat för innevarande budgetår av de under luftfartsfonden uppförda anslagen till radiofyrar för luftfarten och till belysningsanläggningar för luftfartsleder samt om uppförande, likaledes å tilläggsstat, under telegrafverkets fond av ett anslag till markradiostationer för luftfarten.

Äskandet om anvisande av anslag till markradiostationer för luftfarten har avgivits i samråd med telegrafstyrelsen och avser ett belopp av 800 000 kronor. Detta äskande har såtillvida samband med förslaget om anläggandet av de båda komplementbanorna, att den radiomateriel, som avsetts skola uppsättas med anlåtande av anslaget, av ämbetsverket bedömts såsom erforderlig, då komplementbanorna färdigställts och reguljär interkontinental lufttrafik på Sverige upptagits. Anledningen till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens hemställan om anslagets anvisande på tilläggsstat för

innevarande budgetår är emellertid angelägenheten av att, redan innan komplementbanorna kunna tagas i bruk, underlätta flygtrafik västerut, bland annat provflygningar mellan Sverige och Island. Särskild vikt har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillmätt den möjlighet, som genom anslagets anvisande och accepterande av ett amerikanskt erbjudande om utlåning eller uthyrning av viss radiomateriel, skulle erbjuda sig att bereda svenska piloter träning i användningen av den radiomaterieltyp, som användes överallt i Amerika men som hittills saknats i Europa.

Närmare redogörelse för innebörden av förslaget om uppsättande av vissa radioanläggningar lärer med hänsyn till ämnets natur icke böra lämnas till statsrådsprotokollet utan torde få inhämtas av de handlingar i ämnet, vilka komma att överlämnas till riksdagens vederbörande utskott.

Av samma skäl, som anförts till stöd för förslaget om komplettering av utrustningen vid markradiostationer, hemställer väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidare om anvisande under anslaget till radiofyrrar för luftfarten av ett belopp av 215 000 kronor å tilläggsstat för innevarande budgetår. Av beloppet avses 165 000 kronor för uppsättning av vissa radiofyrrar, som beräknats komma att ställas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förfogande, ävensom för viss i samband därmed tillfälligt erforderlig personalförstärkning samt för expenser m. m. Återstoden av det för radiofyrrar äskade beloppet är avsett för en landningsradiofyranläggning å Norrköpings flygplats.

Slutligen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskat ett anslag av 790 000 kronor å tilläggsstat till belysningsanläggningar för luftfartsleder. Härav är ett belopp av 590 000 kronor avsett för utbyggnad av belysningsanläggningen å Norrköpings flygplats i syfte att, närmast med hänsyn till flygplatsens avsedda uppgift i den interkontinentala flygtrafikens tjänst, göra denna användbar under alla tider av året. Återstoden av det begärda anslaget eller 200 000 kronor utgör den beräknade kostnaden för utrustning av den militära flygplatsen Kallax med fältbelysning.

Kallax är slutpunkten för den s. k. rikslinjen Malmö—Luleå, och fasta belysningsanläggningar därstädes bedömas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen såsom erforderliga för att trafiken på linjen skall kunna uppehållas året runt. Militära anslag finnas icke anvisade eller beräknade för ändamålet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har med hänsyn till att belysningsanläggningarna främst avsetts för den civila flygtrafiken funnit dem böra utföras med anlitande av medel anvisade under luftfartsfonden.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställer om anvisande å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1944/45 av följande anslag, nämligen under telegrafverkets fond till markradiostationer för luftfarten 800 000 kronor samt under luftfartsfonden dels till byggande och förbättring av flygplatser 6 750 000 kronor, dels till radiofyrrar för luftfarten 215 000 kronor, dels ock till belysningsanläggningar för luftfartsleder 790 000 kronor.

Det vittutseende projekt till anläggande av en storflygplats, som fram- *Departements-*
lagts av 1944 års flygplatsutredning, är ännu föremål för remissbehandling. *chefen.*

Även om, vilket är min förhoppning, det kan visa sig möjligt att taga slutlig ställning till huvudfrågorna, om och i så fall var en dylik flygplats skall anläggas i Sverige, i så god tid att eventuellt förslag i ämnet kan föreläggas årets riksdag, är det redan nu tydligt, att en sådan flygplats icke kan tagas i bruk förrän efter flera år. Ehuru väl 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 hårdjord, 1700 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 bliva till god nytta icke endast såsom reserver för Bromma utan även för den reguljära 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. Denna uppgift är enligt min mening angelägen främst därför, att en dylik markorganisation torde utgöra förutsättningen för att vårt land icke skall gå miste om de fördelar, som deltagandet i en atlanttrafik kan medföra.

De föreslagna anordningarna synas även, så vitt nu kan bedömas, bliva av sådan beskaffenhet att rådrum vinnes för att vid ett fortsatt flygplatsutbyggande tillgodogöra sig de erfarenheter, som under kriget vunnits eller inom den närmaste framtiden kunna vinnas på skilda håll i världen. Ehuru det såväl för planeringsarbetet som med hänsyn till ett framgångsrikt förande av förhandlingar med främmande makter och utländska flygtrafikföretag om flygtrafiken på vårt land efter kriget är angeläget, att principbeslut utan dröjsmål fattas i huvudfrågan om ordnandet av en permanent och högklassig markorganisation för transatlantisk flygtrafik, synes mig ett sådant rådrum med beslutets verkställande önskvärt. Enligt sakens natur måste nämligen bland den svenska expertisen ännu råda en viss osäkerhet rörande de lämpligaste normerna för banlängder, banantal och tekniskt utförande av flygplatser av den storleksordning, som avses med flygplatsutredningens huvudförslag.

Av vad jag här anfört framgår, att enligt min mening goda skäl föreligga för att de ifrågavarande komplementbanorna anläggas. Jag anser mig därför

böra förorda, att medel äskas för ändamålet. Med hänsyn till angelägenheten av att banorna färdigställas redan under innevarande år torde anslag böra anvisas på tilläggsstat för budgetåret 1944/45.

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.

Innan ytterligare medel nedläggas på arbeten å Norrköpings flygplats, måste uppgörelse hava träffats mellan kronan och Norrköpings stad rörande mark för flygplatsens utvidgning. Förhandlingar i denna fråga pågå för närvarande. Enligt vad jag inhämtat synes anledning föreligga att antaga, att en för båda parter tillfredsställande överenskommelse i ämnet skall kunna träffas utan tidsutdräkt. Jag förutsätter emellertid, att Kungl. Maj:t skall äga möjlighet att, om så mot förmodan icke skulle bliva fallet, föranstalta om att den ena komplementbanan anlägges på annan lämplig flygplats.

För lufttrafik på mycket långa sträckor fordras bland annat en mera omfattande radioteknisk utrustning än den, varöver 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 trafik-säkerheten i den flygtrafik, som för närvarande bedrives, 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 kunnedom om och vana vid användningen av sådana tekniska hjälmedel, vilka kunna beräknas komma att begagnas å en svensk transatlantisk flyglinje. Mot storleken av det för radioanordningar beräknade beloppet (800 000 + 215 000) 1 015 000 kronor har jag icke något att erinra. Det ligger emellertid i sakens natur, att denna kostnadsberäkning endast är ungefärlig. Beloppet har ej heller avsetts att täcka alla framtida kostnader, som kunna uppkomma om Sverige i en framtid skall förvärva äganderätten till viss materiel, som nu avses skola förhyras och uppsättas för att tagas i anspråk för ifrågavarande trafik.

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. Medel för de ändamål, vilkas tillgodoseende jag i övrigt tillstyrkt, torde, på sätt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, böra med av styrelsen äskade belopp anvisas såsom förstärkning av vederbörliga anslag under luftfartsfonden med undantag dock för det tidigare omnämnda beloppet av 800 000 kronor. Detta belopp bör, likaledes i enlighet med styrelsens förslag, anvisas under telegrafverkets fond. Sistnämnda belopp torde böra upptagas under rubriken Markradiostationer för luftfarten.

Anslagen under luftfartsfonden böra i sin helhet omedelbart avskrivas. Frågan härom anmäles i annat sammanhang av chefen för finansdepartementet.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1944/45 anvisa följande investeringsanslag, nämligen	
<i>dels</i> , under Statens affärsverksfonder, Telegrafverket, till <i>Markradiostationer för luftfarten</i>	kronor 800 000;
<i>dels ock</i> , under Luftfartsfonden,	
till <i>Belysningsanläggningar för luftfartsleder</i> »	790 000,
till <i>Radiofyrrar för luftfarten</i> »	215 000,
till <i>Byggande och förbättring av flygplatser</i> »	7 100 000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Fredric Hawerman.