

Nr 251.

Av herr **Olson** i Göteborg m. fl., om anslag till förbindelsebana och ny hangar på Göteborg-Torslanda flygplats.

Göteborg-Torslanda flygplats fyller en mycket viktig uppgift i flygnätet, och det är oundgängligen nödvändigt, att den får en sådan utrustning, att den motsvarar de krav, som lufttrafiken ställer. Med den utveckling, som ifrågasvarande trafik tagit och framför allt kan väntas få framgent, är det desto angelägnare, att intet eftersättes i detta avseende. Icke minst av hänsyn till trafiksäkerheten är det av vikt, att markorganisationen fyller alla berättigade anspråk på funktionsduglighet.

Luftfartsstyrelsen har i sina anslagsäskanden för budgetåret 1948/49 beaktat dessa synpunkter. Kungl. Maj:t har emellertid i sin proposition nr 1 till årets riksdag i ett par avseenden tyvärr icke ansett sig kunna tillmötesgå styrelsens anslagskrav. Detta gäller dels förslaget om 900 000 kr. för utförande av förbindelsebana till huvudbanan å Göteborg-Torslanda, dels förslaget om 1 500 000 kr. till uppförande av ny hangar vid flygplatsen.

I fråga om förbindelsebanan har luftfartsstyrelsen motiverat sin framställning genom att hänvisa till de ökade krav på flygplatsen, som måste ställas, därest den av Aktiebolaget Aerotransport planerade anskaffningen av Douglas DC 6-plan komme till stånd. Bolaget har medgivits att Torslanda flygplats får användas för högst sex flygplanrörelser om dagen med dylika flygplan.

Tillståndet hade givits med viss tvekan, beroende på att sprickbildning i banbeläggningen kunde väntas uppstå. Styrelsen framhöll emellertid, att risken för skadeverkningar skulle väsentligen minska, om flygplatsen, i likhet med vad som avsåges bliva fallet på Bromma, försåges med en bärkraftig förbindelsebana i anslutning till huvudbanan. Enär ifrågasvarande flygplan torde komma att insättas i trafik före utgången av innevarande budgetår, anser sig luftfartsstyrelsen därför böra återkomma med sin i medelsäskandena för budgetåren 1946/47 och 1947/48 gjorda hemställan angående erforderliga medel för en förbindelsebana till huvudbanan. Oavsett hur Göteborgs flygplatsfråga kommer att lösas på lång sikt, anser styrelsen att med byggandet av ifrågasvarande bana icke längre bör anstå. Därest en helt ny flygplats skulle komma att anläggas, torde det under alla förhållanden dröja avsevärd tid, innan arbetena ha fortskridit så långt att den nya flygplatsen kan tagas i bruk. Med hänsyn därtill bör enligt styrelsens mening ifrågasvarande bana snarast komma till utförande. Flygplatsens kapacitet skulle därigenom avsevärt ökas, vartill komme ökad trafiksäkerhet genom att flygplanen vid ut- och inrullning icke behöva använda huvudbanan.

Under åberopande av denna motivering hemställer luftfartsstyrelsen om att ett för arbetets utförande erforderligt belopp, 900 000 kr., inräknas i nästkommande budgetårs anslag. De skäl, som den ansvariga luftfartsmyndigheten anfört, synas till fullo motivera, att arbetet snarast kommer till utförande.

I fråga om äskandet om anslag till ny hangar på Torslanda erinrar luftfartsstyrelsen först om att den hangar, som är under uppförande vid flygplatsen, helt torde komma att tagas i anspråk av trafikbolagen, vilka avse att förhyra samtliga utrymmen per år. Därtill kommer att bland andra Aktiebolaget Aerotransport förklarat sig vara i behov av ytterligare hangarutrymmen. Behovet motiveras i följande ordalag:

Den äldsta hangaren vid flygplatsen uppfördes år 1923 i trä och är för närvarande den enda hangar, som kan upplåtas till privata flygplanägare. Hangaren i fråga saknar emellertid uppvärmningsanordningar och erbjuder jämväl i övrigt ett otillfredsställande skydd för den ömtåliga flygmaterielen. Med hänsyn till hangarens ålder och byggnadssätt synes det knappast ekonomiskt försvarbart att utföra några kostnadskrävande moderniseringsarbeten å densamma. Styrelsen anser det därför vara högeligen önskvärt att vid flygplatsen uppföra ytterligare en hangar av samma storlek som den nu påbörjade. Den gamla hangaren kan då komma till användning för mindre flygplan, vilka numera i allt större utsträckning stationerats vid Torslanda.

Det anslag, som skulle vara erforderligt för ett dylikt hangarbygge, har av luftfartsstyrelsen kostnadsberäknats till 1 500 000 kr., vilket anslag också äskats för nästa budgetår. Också i detta avseende synes luftfartsstyrelsen ha anfört tillräckligt vägande motiv.

På grund av vad vi sålunda anfört hemställas,

att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 1 måtte bevilja dels ett anslag på 900 000 kr. till utförande av förbindelsebanan på Göteborg-Torslanda flygplats, dels bevilja ett anslag på 1 500 000 kr. till uppförande av ny hangar på samma flygplats.

Stockholm den 21 januari 1948.

Erik Olson
i Göteborg.

Olof Nilsson,
Göteborg.

Abel Sundberg.
