

Nr 173

Utlåtande i anledning av väckta motioner om färdigställande av flygfältet i Umeå.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Jacobsson m. fl.* (I: 64) och den andra inom andra kammaren av fru *Sandström m. fl.* (II: 63), har hemställts att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om en skyndsam översyn av de för tio år sedan gjorda beräkningarna och planeringarna för flygfältet i Umeå samt framlägga förslag till färdigställande av nämnda flygplats.

Till stöd för sitt yrkande ha motionärerna i huvudsak anfört följande.

1944 års flygplatsutredning, som avlämnade sitt betänkande i augusti 1946, ansåg att näst efter de flygplatser, som har direkt betydelse för flyglinjer till kontinenten, intog iordningställande av flygplatser för en inrikes flygtrafiklinje på Norrland den högsta angelägenhetsgraden. Flyglinjen från Stockholm och norrut, i första hand till Luleå, ansågs på grund av de långa avstånden från Norrland till södra och mellersta Sverige vara en viktig huvudlinje. Att statsmakterna på tidigt stadium delade denna mening framgår av att redan innan utredningen framlagt sitt betänkande hade i proposition föreslagits en flygplats utanför Umeå, för vilket ändamål utredningen kunde redovisa att i proposition föreslagits ett belopp av en miljon kronor till påbörjande av fältarbeten.

Enligt de principer, man uppdragit för flygfältsbyggen avsedda för civil trafik, borde mark för flygfältet tillhandahållas av de lokala myndigheterna. Umeå stad hade också enligt överenskommelse gått med på att tillhandahålla erforderlig mark. Staden har hållit sin del av överenskommelsen och sålunda för nära tio år sedan inlöst — delvis genom expropriation — ett lämpligt markområde, för vilket staden investerat omkring en miljon kronor. Markområdet, som ligger i omedelbar närhet av staden men inom Umeå landskommuns gränser, har i inlösen och vissa grundarbeten kostat ytterligare omkring en halv miljon, vilka medel tillskjutits dels av landskommunen, dels av landstinget.

Området har sedan legat helt outnyttjat, och det torde kunna anses som dålig ekonomi att investera en så stor summa pengar utan att investeringen sedan kunnat nyttiggöras på något sätt. Av de av statsmakterna anslagna medlen har endast en obetydlig del tagits i anspråk, varför 900 000 kronor, som fanns reserverade i budgeten, tydligen återgått till statskassan.

Den inrikes flygtrafiken har under åren efter kriget inte fått den omfattning, som man för tio år sedan allmänt räknade med. Orsakerna härtill skall här inte beröras. Men om en inrikes flyglinje skall kunna utvecklas, torde det i stor utsträckning bero på möjligheten att betjäna ett visst antal orter. En sådan service är självfallet omöjlig om det är brist på flygplatser, varför

exempelvis den omständigheten att flygfältet i Umeå, som planerats såsom i första hand nödvändigt för den norrländska huvudlinjen, inte kom till stånd torde ha inverkat.

Jämfört med andra länder torde vårt land i dag ligga på efterkälken i fråga om utvecklingen av det utomordentliga transportmedel, som flyget utgör. Under senaste tid har också frågan om upprustning av den inrikes flygtrafiken kommit i förgrunden, och alltjämt kvarstår samma förhållande, som flygplatsutredningen på sin tid var ense om, nämligen att det är den norrländska flyglinjen, vilken på grund av våra geografiska förhållanden är av högsta angelägenhetsgrad.

Över motionerna har, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttrande avgivits av *luftfartsstyrelsen*, som inledningsvis lämnat följande redogörelse för frågans hittillsvarande behandling.

Av en i 1946 års statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 5, s. 166 o. f.) lämnad redogörelse rörande ett av 1944 års flygplatsutredning i september 1945 framlagt förslag till utbyggnader och kompletteringar av vårt lands flygplatser framgår, att utredningen av då trafikerade linjer funnit linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå i första hand böra utbyggas och förbättras, så att Norrlands luftfartsförbindelser med mellersta och södra Sverige kunde säkerställas. Särskilt framhölls angelägenheten av att höja trafiksäkerheten på delsträckan Sundsvall/Härnösand—Luleå genom anläggande förslagsvis i Umeå av en mellanlandningsstation, som jämväl skulle kunna tillgodose Umeå stad och kringliggande uppland. Departementschefen biträdde sistnämnda förslag under framhållande bland annat, att flygplatsen var motiverad av såväl trafiksäkerhetsskäl som en önskan att öka Norrlandslinjens värde för övre Norrland. På förslag av Kungl. Maj:t anvisade 1946 års riksdag 900 000 kronor för arbetenas påbörjande; totalkostnaderna uppskattades då till 5 675 000 kronor.

Genom beslut den 28 mars 1947 godkände Kungl. Maj:t ett mellan luftfartsstyrelsen och Umeå stad slutet, den 27 september och den 11 november 1946 dagtecknat avtal angående anläggande av flygplats vid Umeå, samt förordnade, att en flygplats för allmänt bruk genom Kungl. Maj:ts och kronans försorg skulle anläggas vid Umeå. Enligt avtalet har staden bland annat förbundit sig att dels förvärva vissa angivna områden att användas till flygplats samt efter verkställt förvärv utan ersättning till kronan överlåta nämnda områden, dels ock vidtaga vissa åtgärder inom området omgivningarna i syfte att undanröja fara eller hinder för flygplatsens användning för luftfart; kronan har förbundit sig att snarast möjligt efter det mark ställts till förfogande påbörja anläggandet av en flygplats på området och, sedan flygplatsen tagits i bruk, ansvara för underhållet och driften av densamma. Ifrågavarande markområden ha förvärvats av staden. I avvaktan på vidare åtgärder från kronans sida är marken fortfarande i stadens ägo; uppfyllandet av stadens övriga åtagande har uppskjutits tills vidare.

För budgetåret 1947/48 äskade luftfartsstyrelsen för fortsatta arbeten vid flygplatsen ett belopp av 1 500 000 kronor. I statsverkspropositionen till 1947 års riksdag (kapitalbudgeten, bil. 27, s. 174 f.) anförde departementschefen, att han redan i propositionen 1946: 379 angående byggande av en storflygplats m. m. framhållit såsom sannolikt, att på grund av ekonomiska skäl en del i flygplatsutredningens utbyggnadsplan upptagna anläggningsarbeten finge antingen ställas på framtiden eller göras mindre kostnadskrävande än utredningen förutsatt. Då härtill komme, att i dåvarande läge investeringarna på alla områden måste begränsas till det absolut nödvändiga, var det en-

ligt hans mening klart, att förutsättningar icke förelågo att genomföra luftfartsstyrelsens byggnadsprogram i den omfattning och i den takt, som styrelsen önskade. En rätt kraftig minskning av styrelsens anslagsäskanden för budgetåret 1947/48 vore därför nödvändig. Anläggandet av en flygplats vid Umeå kunde i angelägenhetsgrad icke mäta sig med åtskilliga andra byggnadsföretag som i föreliggande läge måste skjutas på framtiden. På grund härav ansåg departementschefen skäl icke föreligga för anvisande av ytterligare medel för flygplatsen vid Umeå. I en vid 1947 års riksdag väckt motion (I: 182) hemställdes, att riksdagen måtte uttala, att anläggandet av flygplatsen vid Umeå måtte påbörjas så snart Umeå stad ställt erforderlig mark till statens förfogande och Kungl. Maj:t funne läget på arbetsmarknaden och materielltillgången medgiva detta. Statsutskottet, som i utlåtande nr 31 uttalade sig för att ny medelsanvisning för ändamålet icke borde anvisas för budgetåret 1947/48, fann det emellertid motiverat, att en undersökning företoges, huruvida — såsom motionärerna framhållit — de arbeten, som närmast komme i fråga vid Umeå, skulle till största delen kunna utföras av den på orten bosatta befolkningen — småbrukare m. fl. — vilka eljest på vintern icke hade full sysselsättning. Skulle undersökningen giva vid handen, att möjligheter förelågo att — låt vara i mindre omfattning än ursprungligen planerats — igångsätta flygfältsbygget, förutsatte utskottet, att Kungl. Maj:t togo under övervägande att med utnyttjande av till förfogande stående medel medgiva, att förberedande åtgärder igångsattes. Riksdagen (skr. nr 77, p. 2) beslöt i enlighet med utskottets förslag.

I sina petita för budgetåret 1948/49 anmälde luftfartsstyrelsen, att den av riksdagen förordade utredningen visserligen icke slutförts, men att styrelsen hyste den förhoppningen, att arbetena skulle kunna igångsättas budgetåret 1947/48. Medelsbehovet för budgetåret 1948/49 kunde — enär arbetena med hänsyn till läget på arbetsmarknaden syntes böra bedrivas i långsammare takt än ursprungligen avsetts — begränsas till ett belopp av 600 000 kronor; för beställningar av elektriska anläggningar äskades härjämte ett belopp av 150 000 kronor. Framställningen föranledde icke någon åtgärd från statsmakternas sida.

I underdånig skrivelse den 2 oktober 1947 anmälde luftfartsstyrelsen, att styrelsen — till åttlydnad av berörda uppdrag — i samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt dåvarande statens arbetsmarknadskommission verkställt förenämnda särskilda undersökning. Luftfartsstyrelsen hemställde i samband därmed, att från de redan anvisade medlen ett belopp av 500 000 kronor måtte ställas till förfogande att användas för framställning av makadam till asfaltbetong för permanenta rullbanor. Med ändring härutinnan föreslog styrelsen sedermera i skrivelse den 16 mars 1948, att ett belopp av 300 000 kronor skulle ställas till förfogande för dräneringsarbeten. Framställningen föranledde icke någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Vid anmälan av 1950 års statsverksproposition förutsatte departementschefen (kapitalbudgeten, bil. 26, s. 111), att Kungl. Maj:t i fortsättningen skulle äga att omdisponera medel, som tidigare anvisats under anslag under luftfartsfonden, för att — om och i den mån de med medelsanvisningarna ursprungligen avsedda ändamålen saknade aktualitet — använda medlen för sedermera aktuella ändamål. Någon erinran häremot framställdes icke av riksdagen. I anslutning härtill har genom beslut av Kungl. Maj:t bl. a. de för anläggandet av Umeå flygplats ursprungligen anslagna medlen använts för andra, såsom angelägnare bedömda ändamål. Några medel för anläggande av en flygplats vid Umeå finnas sålunda icke längre tillgängliga. Detta förhållande har för övrigt anmälts i luftfartsstyrelsens utlåtande den

29 januari 1952 över riksdagens år 1951 församlade revisorers förslag rörande luftfartsfondens outnyttjade investeringsmedel.

I anslutning härtill har luftfartsstyrelsen framhållit följande.

Av det ovan anförda framgår, att den år 1947 rådande situationen på arbets- och materielmarknaden i första hand var orsaken till att arbetena å Umeå flygplats icke omedelbart påbörjades. Under de efterföljande åren ha olika överväganden från statsmakternas sida rörande behovet av investeringsbegränsningar föranlett ett uppskjutande av projektets utförande. På grund av en av statsmakterna anbefalld långtgående indragning av luftfartsverkets outnyttjade investeringsanslag saknar också anslaget till Flygfältsbyggen numera täckning för den ursprungligen beslutade, första arbets-etappen. Å andra sidan torde denna åtgärd icke få anses innebära, att statsmakterna upphävt sitt principbeslut att anlägga en civil flygplats vid Umeå.

En civil flygplats vid Umeå bör enligt styrelsens uppfattning förr eller senare komma till utförande. Tidpunkten för påbörjandet av anläggningsarbetena vid Umeå flygplats har under de år, som förflutit sedan flygplatsutredningen avgav sitt betänkande, måst vägas mot å ena sidan angelägenhetsgraden av andra investeringsobjekt inom en mycket snäv investeringsram och å andra sidan förefintligheten av konkreta planer på upptagandet av en mera permanent och icke alltför obetydlig trafik på flygplatsen. Behovet av ett dylikt övervägande är även i dagens läge ofrånkomligt.

I sistnämnda hänseende har Scandinavian Airlines System (SAS) i skrivelse till luftfartsstyrelsen den 2 mars 1955 meddelat, att konsortiets planer för utvecklingen av den svenska inrikestrafiken för tiden t. o. m. sommartrafikperioden 1956 främst avser det nuvarande stamlinjenätet. SAS avser att ytterligare utbygga inrikestrafiken allteftersom de trafikala behoven och förbättrade tekniska och driftsmässiga förutsättningar göra detta motiverat och ekonomiskt möjligt. SAS kommer att företaga utredningar rörande möjligheterna att öppna trafik på ytterligare linjer. Det förutses, att i samband härmed möjligheterna att framdeles kunna förse bl. a. Umeå med flygförbindelser komma att bli föremål för utredning.

Planer på upptagande av inrikestrafik på andra linjer än de som för närvarande beflygas av SAS ha även framförts från andra mindre flygföretags sida. Några konkreta planer berörande Umeå ha dock hittills ej anmålts.

Innan den av SAS förebådade utredningen om flygförbindelserna med Umeå genomförts samt ståndpunkt jämväl tagits till övriga flygbolags ställning i förhållande till SAS och till de trafikprogram, som kunna komma att framläggas av dem, anser luftfartsstyrelsen det vara för tidigt att framlägga förslag till färdigställande av en flygplats i Umeå för enbart civilflygets behov. Styrelsen är emellertid medveten om, att den ursprungliga planeringen av flygplatsen numera behöver överses och en sådan åtgärd har upptagits på arbetsprogrammet för styrelsens marktjänstbyrå.

Styrelsen vill slutligen rikta uppmärksamheten på att det inom flygvapnet pågår en översyn över dess flygfältsorganisation. Om det därvid skulle visa sig att ett flygfält för militärt bruk samtidigt skulle kunna tillgodose den civila luftfartens intressen, kan Umeå flygplatsfråga komma i ett annat läge.

Utskottet. I sitt över förevarande motioner avgivna remissyttrande har luftfartsstyrelsen upplyst, att SAS förklarar sig ha för avsikt att ytterligare utbygga den svenska inrikestrafiken allteftersom trafikbehoven samt förbättrade tekniska och driftsmässiga förutsättningar gjorde detta motiverat

och ekonomiskt möjligt. Från konsortiets sida har därvid förutsatts, att möjligheterna att framdeles kunna förse bl. a. Umeå med flygförbindelser komme att bli föremål för undersökning i samband med de utredningar som därigenom aktualiserades. För egen del har luftfartsstyrelsen framhållit, att en civil flygplats vid Umeå förr eller senare bör komma till utförande. Innan den av SAS förebådade utredningen om flygförbindelserna med Umeå genomförts samt ståndpunkt jämväl tagits till övriga flygbolags ställning och till de trafikprogram som kunna komma att framläggas av dem, är det enligt styrelsens mening för tidigt att framlägga förslag till färdigställande av en flygplats i Umeå för enbart civilflygets behov. Styrelsen har emellertid samtidigt sagt sig vara medveten om att den ursprungliga planeringen av flygplatsen numera behöver överses, varför en sådan åtgärd upptagits på arbetsprogrammet för styrelsens marktjänstbyrå.

Utskottet är av den uppfattningen, att färdigställandet av flygfältet i Umeå skulle innebära en väsentlig förbättring av de norrländska kommunikationsförhållandena och därför synes angeläget. Av det föregående framgår emellertid, att frågan redan är föremål för luftfartsstyrelsens uppmärksamhet och att styrelsen kan väntas framlägga förslag i ämnet, sedan vissa utredningar slutförts. Utskottet, som finner önskvärt att möjligheten att tillgodose behovet av en flygplats i Umeå genom samordning av de militära och de civila intressena särskilt prövas, anser med hänsyn till vad i ärendet sålunda upplysts icke erforderligt med någon framställning i ämnet från riksdagens sida.

Utskottet hemställer,

att motionerna I: 64 och II: 63 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 november 1955

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Närvarande: se under utlåtandet nr 174.

Reservation

av herr *Jacobsson*.