

Nr 184.

Av herr **Sjödahl m. fl.**, om anslag till nybyggnader m. m. för Torslanda flygplats.

Enligt den av 1935 års riksdag godkända planen för svensk lufttrafik skall bland annat sådan utföras av aktiebolaget Aetrotransport som helårstrafik å linjerna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen från den 1 januari 1937. I anslutning härtill har arbetet med iordningställandet av erforderliga landningsplatser utefter ifrågavarande »luftstambanor» fortgått. Redan 1935 beviljades bland annat anslag av staten för iordningställandet av Stockholms flygplats vid Bromma. För Göteborgs del har staden företagit expropriation och bekostat förvärvandet av den mark, som enligt det av statens och Göteborgs stads förhandlingsdelegerade med »Torslanda C» betecknade alternativ skulle erfordras för utbyggandet av Göteborgs flygplats till en sådan av klass I enligt luftfartsmyndighetens bestämmelse. Arbetet för fältets planering har därjämte pågått i gatu- och vägförvaltningens regi, och väntas fältet vara fullt trafikfärdigt innevarande vår.

För att Göteborgs flygplats skall bli funktionsduglig även under andra delar av året än under sommarmånaderna påkallas emellertid vissa kompletterande anordningar, såsom uppförandet av en uppvärmningsbar förvaltningsbyggnad samt, med hänsyn till flygning även under den mörkare delen av dygnet, belysning av fältet. Enligt uppdrag av stadskollegiet i Göteborg har Göteborgs flyghamnsaktiebolag gjort framställning till staten om bidrag till dessa anordningar i så god tid, att anslag härför skulle kunnat föreslås i årets statsverksproposition, och därest erforderliga medel beviljades, anordningarna i fråga skulle kunna vara utförda före hösten 1936.

När statsverkspropositionen blev känd, framgick emellertid av denna, att framställningen från Göteborg endast såtillvida tillmötesgåts, att chefen för kommunikationsdepartementet upptagit ett belopp på 21,300 kronor för iståndsättandet av staten tillhöriga hangar- och andra anläggningar på Torslanda, som därefter föreslås överlätna på Göteborgs stad.

Denna departementets inställning till flygtrafiken på Göteborg har icke kunnat undgå att såväl i orten som på många andra håll i landet väcka förvåning. Det ingick ju nämligen redan i planen för de båda

huvudflyglinjerna genom landet att belysning av dessa skulle bekostas av staten, och i anslutning härtill har också erforderliga anslag lämnats för belysningsanläggningar i såväl Stockholm som Malmö. För Göteborgs vidkommande hade luftfartsmyndigheten beräknat kostnaderna för belysningsanläggningen å därvarande flygplats till 160,000 kronor, vilket belopp föreslogs att på vissa villkor beviljas, jämte ett bidrag på minst 40,000 kronor för övriga anordningar. Kommerskollegium har jämväl tillstyrkt båda dessa anslagsposter. Därtill kom att statsanslag för dessa ändamål och av minst denna storleksordning måste anses vara i bästa överensstämmelse med 1934 års luftsakkunnigas förslag till fördelning av kostnaderna för kommunala flygplatser och att riksdagen upprepade gånger i samband med anslag till lufttrafiken framhållit det angelägna i, att jämväl luftfarten å rikets andra stad bleve tillfredsställande ordnad.

Den svenska lufttrafiken på Göteborg kommer att under de närmaste åren begränsas till linjen Malmö—Göteborg—Oslo. Icke heller denna, som är av största betydelse för att leda trafiken på Norge söderut och vice versa genom Sverige, kan emellertid ordnas som helårstrafik med mindre än de planerade kompletteringsanordningarna på Göteborgs flygplats bliva utförda.

Man må hava vilken mening som helst i fråga om det tempo, i vilket det svenska lufttrafiksnätet bör utbyggas. Om en sak borde man väl ändock kunna enas, nämligen att de linjer, som staten redan beslutat skola anordnas och för vars trafikering medel redan anslagits, böra göras funktionsdugliga.

Vad Göteborgs flygplats angår, må också erinras om det stora intresse, som visats, och de avsevärda uppoffringar, som gjorts av Göteborgs stad under de senare tio åren för lufttrafikens utveckling i denna del av landet. Stadens utgifter för nämnda ändamål uppgå således till icke mindre än cirka 1,100,000 kronor.

De byggnader och andra kompletteringsanordningar, som nu påkallas för att göra flygplatsen i Göteborg funktionsduglig, beräknas gå till betydande belopp. Den del av dessa kostnader, som luftfartsmyndigheten och kommerskollegium tillstyrkt skulle gäldas av staten, utgörande 40,000 kronor, respektive 60,000 kronor, var ju också så blygsam, att beviljandet härav icke i någon mån kunde verka förryckande på kommunikationsdepartementets budget.

Det ifrågasatta anslaget för belysning, som närmast påkallas för posttrafiken, kronor 160,000, är ju större men innebär intet annat åtagande från statens sida än som motsvaras av liknande tidigare bidrag till flygplatserna i Stockholm och Malmö, och skulle, om de av luftfartsmyndigheten fastställda villkoren för dessa anslag vidhölls, medföra än

ytterligare utgift för Göteborgs stad på 53,000 kronor för belysningens anslutning till statens kraftnät.

Då det — för upptagande av den trafik, till vilken aktiebolaget Aero-transport förbundet sig och vilken även generalpoststyrelsen livligt önskar, från och med 1937 års ingång — är nödvändigt att bevilja ovan nämnda anslag, tillåta vi oss härmed hemställa,

att riksdagen å sjätte huvudtiteln måtte bevilja:

1. Såsom bidrag till nybyggnader m. m. för Torslanda flygplats 40,000 kronor;

2. För belysningsanläggning å Torslanda flygplats 160,000 kronor.

Stockholm den 23 januari 1936.

Edg. Sjödahl.

Gösta Rahmn.

Knut Petersson.
