

Nr 353

Av herr **Gustafson** i Göteborg m. fl., om anslag till byggnadsarbeten på Torslanda flygplats.

(Lika lydande med motion nr 291 i Första kammaren)

Kungl. luftfartsstyrelsen har i 1964 års petita bl. a. äskat medel för anläggandet av en särskild provisorisk ankomsthall på Torslanda flygplats vid Göteborg vid sidan av den befintliga byggnaden. För ändamålet skulle behövas ett investeringsanslag å 850 000 kr., varav 500 000 kr. för ankomstbyggnaden och 350 000 kr. för vägarbeten m. m. i anslutning till byggnaden. Om medel beviljas av riksdagen i vår skulle byggnadsarbetet kunna påbörjas utan dröjsmål. Departementschefen meddelar emellertid i statsverkspropositionen att han ej nu ansett sig böra förordna den föreslagna medeltilldelningen.

Stationsbyggnaden på Torslanda uppfördes av Göteborgs stad 1939. Sedan förvaltningen av flygplatsen övertogs av staten enligt ett avtal, som träffades mellan staten och Göteborgs stad år 1942, har staten i olika etapper utvidgat stationsbyggnaden. Senast 1942 beviljade riksdagen 400 000 kr. för ändringsarbeten och en mindre tillbyggnad. Dessa arbeten, som tjänade till att höja byggnadens trafikavvecklingskapacitet, utfördes 1962—1963.

Anledningen till att byggnaden så snart efter de senaste arbetena åter blivit otillräcklig är flerfaldig. Resandefrekvensen har kraftigt ökat. Nya reguljära flyglinjer har tillkommit och medfört ytterligare belastning. Dessutom har en successiv övergång skett till större flygplanstyper. Framför allt emellertid chartertrafikens tillväxt stor betydelse. Ännu 1962 var chartertrafiken på Torslanda helt obetydlig. Praktiskt taget all svensk chartertrafik utgick från Bulltofta. Under 1963 och 1964 har chartertrafiken på Torslanda ökat kraftigt. År 1962 uppgick antalet passagerare i denna trafik till 16 000, 1963 till 28 000 och 1964 till 50 000. Mellan 1963 och 1964 ökade alltså chartertrafiken med ca 80 %. För 1965 finns det anledning att räkna med en ytterligare ökning med ca 50 % till ca 75 000 passagerare. Chartertrafiken bedrivs regelmässigt med stort antal passagerare i varje flygplan, och de synnerligen knappa lokalutrymmena på flygplatsen innebär stora påfrestningar för såväl personal som passagerare. Det är mycket svårt att få till stånd en rationell handläggning av denna passagerartrafik, varför dröjsmål och förskjutningar uppkommit — bl. a. i samband med tullbe-

handlingen — och även den reguljära trafiken har haft svårigheter att kämpa med.

Totala antalet landningar på Torslanda ökade från 1963 till 1964 med ca 25 % till 61 880. Passagerarökningen mellan dessa två år var som framgår av nedanstående uppställning ca 19 % (mot beräknade 12 %). Därtill kommer transitpassagerarna. Flygfrakten har under senare år ökat avsevärt. Avsaktningen mellan 1963 och 1964 beror på bortfall av tidningsfrakt på grund av att Stockholms kvällstidningar nu trycks i Västsverige. Även för flygfrakten har man emellertid anledning att räkna med en snabbt fortgående ökning till gagn för näringslivet i Västsverige, under förutsättning att verksamheten kan få nödvändiga lokalutrymmen.

Utvecklingen av flygtrafiken på Torslanda under de senaste 10 åren framgår av följande

	1955	1960	1961	1962	1963	1964
Reguljär trafik avg. + ank. passagerare som börjar och slutar resan på Torslanda, 1 000-tal	73	197	215	243	245	273
Chartertrafik avg. + ank. passagerare, 1 000-tal	3	13	17	16	28	50
Transitpassagerare (övervägande i reguljär trafik) 1 000-tal	40	76	76	80	67	83
Frakt avg. + ank., ton	1 160	2 030	2 320	3 350	4 670	4 692

Den av luftfartsstyrelsen begärda byggnaden skulle användas som ankomsthall för såväl inrikes- som utrikestrafik och skulle avlasta den befintliga byggnaden, som därigenom skulle kunna användas på ett mera rationellt sätt. Om riksdagen ej skulle bevilja medel i år, skulle detta innebära att den ökade trafiken under hela 1965 och 1966 måste pressas igenom de lokaler som redan 1964 visade sig helt otillräckliga. Risk uppstår för att den naturliga utvecklingen av flygtrafiken i denna del av landet bromsas upp.

Det avtal, som träffades år 1942 mellan staten och Göteborgs stad i samband med att förvaltningen av flygplatsen överlämnades till staten såsom flygplats för allmänt bruk, är fortfarande i kraft. I § 5 av detta avtal sägs bl. a.:

Å den enligt § 1 upplåtna marken äger kronan efter inhämtande av stadens yttrande och med beaktande i all den utsträckning så befinnes möjligt och skäligen av från stadens sida framförda önskemål, uppföra byggnader samt verkställa de anläggningar och planeringsarbeten, vilka kronan finner erforderliga för den civila luftfartens bedrivande och tryggande.

I ett avtal av år 1963 har överenskommelse träffats mellan staten och staden beträffande finansiering av nu pågående förbättringar av bl. a. ban-

systemet. De medel som nu äskats av luftfartsstyrelsen avser emellertid byggnad av det slag som åberopas i ovannämnda § 5 i 1942 års avtal. Denna byggnad uppfyller i hög grad det i avtalet angivna kravet att vara »erforderlig för den civila luftfartens behöriga bedrivande och tryggande». Även om i nuvarande konjunkurläge en stor återhållsamhet med nya investeringar måste iaktas, framstår dock den i denna motion föreslagna byggnaden såsom oundgängligen nödvändig.

Med stöd av det ovan anförda får vi hemställa,

att investeringsanslaget till flygplatser m. m. för budgetåret 1965/66 ökas med 850 000 kr. för de av kungl. luftfartsstyrelsen begärda byggnadsarbetena på Torslanda flygplats.

Stockholm den 27 januari 1965

Sven Gustafson

i Göteborg

Valter Kristenson

Lennart Mattsson

Ove Nordstrandh

Carl E. Johansson

Olof Johansson

Gunnar Gustafsson

Gunnar Carlsson

Kaj Björk

Arne Persson

i Heden

Evert Svensson

Axel Gustafsson

i Borås

Gunvor Ryding

Sven Antby

Robert Johansson

i Dockered

B. Thylén

Tage Magnusson

Thorvald Källstad

i Borås

Henry Berndtsson

Brita Elmén