

## Nr 115.

Ankom till riksdagens kansli den 12 maj 1942 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående stat  
för luftfartsfonden för budgetåret 1942/43.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t beträffande luftfartsfonden, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1942, föreslagit riksdagen att, i avvidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, för Luftfartsfonden å driftbudgeten för budgetåret 1942/43 beräkna ett underskott av 1,152,500 kronor.

Sedermåra har Kungl. Maj:t i propositionen nr 75, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 13 februari 1942, föreslagit riksdagen att *dels* godkänna av departementschefen framlagt förslag till stat för luftfartsfonden för budgetåret 1942/43, *dels* för Luftfartsfonden å driftbudgeten för budgetåret 1942/43 upptaga ett underskott av 1,118,800 kronor, *dels ock* medgiva, att den i luftfartsfondens stat för budgetåret 1941/42 upptagna utgiftsposten till ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten finge efter beslut av Kungl. Maj:t överskridas.

Å gällande stat för luftfartsfonden upptagas kostnader för underhåll och drift av luftfartslederna, kostnader för förvaltningen av Bulltofta flygplats, hyres- och arrendeavgifter för förhyrda lokaler och områden samt ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten. Slutligen är å fondens utgiftsida upptaget understöd åt aktiebolaget Aerotransport. Å statens inkomstsida upptagas hyror och arrenden för till enskilda upplåtna lokaler och områden, diverse inkomster, inkomster av Bulltofta flygplats, samt utdelning å aktier i aktiebolaget Aerotransport. Den brist som uppkommer å staten för luftfartsfonden avföres som underskott å riksstatens driftbudget under rubrik Utgifter för statens kapitalfonder.

Departementschefens i propositionen nr 75 framlagda förslag till stat för luftfartsfonden för nästa budgetår är grundat på en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjord framställning och har följande utseende.

**S t a t**  
**för luftfartsfonden för budgetåret 1942/43.**

<i>Inkomster</i>	Kronor.	<i>Utgifter</i>	Kronor.
1. Hyror och arrenden för till enskilda upplåtna lokaler och områden	10,000	1. Underhåll och drift av luftfartsleder, <i>förslagsvis</i> .....	260,000
2. Diverse inkomster ....	5,000	2. Förvaltningen av Bulltofta flygplats, <i>förslagsvis</i> .....	113,600
3. Inkomster av Bulltofta flygplats .....	120,000	3. Förvaltningen av Torslanda flygplats, <i>förslagsvis</i> .....	57,400
4. Inkomster av Torslanda flygplats .....	93,800	4. Hyres- och arrendeavgifter m. m. för förhyrda lokaler och områden, <i>förslagsvis</i> .....	7,500
5. Utdelning å aktier i aktiebolaget Aerotransport .....	114,100	5. Ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten, <i>förslagsvis</i> .....	360,000
Underskott att avföras å riksstatens driftbudget	1,118,800	6. Anordnande av reservradiostation å Bulltofta flygplats m. m.	25,700
		7. Understöd av regelbunden luftfart .....	637,500
		Summa kronor	1,461,700
Summa kronor	1,461,700		

Departementschefen har i statsverkspropositionen framhållit, bland annat, att den omständigheten att den civila luftfarten under nästa liksom under innevarande budgetår kunde upprätthållas endast i begränsad omfattning icke medförde att de löpande kostnaderna för markorganisationen kunde nedbringas. Dessa kostnader vore nämligen till stor del bundna. Vidare hade en viss utgiftsökning föranletts av ökningar i flygfältens antal och storlek samt av prisstegringen. De ökningar i förvaltningskostnaderna för Bulltofta flygplats som beräknades uppkomma efter färdigställandet av en ny stationsbyggnad därstädes ansåges bliva helt kompenserade genom ökade inkomster från flygplatsen.

I propositionen nr 75 har departementschefen anmält att avtal, under förutsättning av Kungl. Maj:ts och stadsfullmäktiges i Göteborg godkännande, träffats angående statens övertagande av förvaltningen av Torslanda flygplats. Ehuru avtalet icke ansetts böra underställas riksdagens prövning, har detsamma bilagts propositionen. I anledning av framställning från telegrafstyrelsen har departementschefen vidare förordat, att den i luftfartsfondens stat för innevarande budgetår upptagna posten till ersättning åt telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten finge till följd av den av de nuvarande förhållandena betingade utvidgningen av ifrågavarande radiotjänst överskridas med erforderligt belopp. Telegrafstyrelsen hade beräknat en tilläggsersättning av

31,000 kronor vara erforderlig. Departementschefen har emellertid funnit denna ersättning delvis böra bestridas från anslag av militär natur.

I den framställning, dagtecknad den 5 juli 1941, vari *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* hemställde om att förhandlingar måtte upptagas om Torslanda flygplats anförde styrelsen:

Göteborgs stad har visserligen i enlighet med av Kungl. Maj:t uppställda villkor förbundit sig att för framtiden underhålla de å flygplatsen utförda arbetena. Några särskilda villkor angående sättet för flygplatsens skötsel och drift äro emellertid icke lämnade. För närvarande har Göteborgs stad upplåtit flygplatsen till ett enskilt bolag, som under stadens kontroll ombesörjer flygplatsens drift, varvid staden bidrager till täckande av underskottet. Åtskilliga olägenheter åvila detta system, och styrelsen kan för sin del icke finna det ändamålsenligt för framtiden. I likhet med vad som skett med de flesta övriga kommunala flygplatser i landet synes det styrelsen, att staten bör påtaga sig underhåll och drift även av denna flygplats. Då Göteborgs stad redan åtagit sig vissa förpliktelser, synas emellertid utsikter finnas att kunna erhålla bidrag från stadens sida för flygplatsens skötsel. Det är dessutom att hoppas, att sedan flygplatsen färdigställts och ånyo öppnats för trafik, vilket beräknas kunna ske tidigast hösten 1942, förhållandena skola medgiva ett återupptagande av de fredliga flygförbindelserna, varigenom inkomster för flygplatsens begagnande även skola kunna påräknas.

För väg- och vattenbyggnadsstyrelsens del har det visat sig ogörligt att centralt administrera samtliga till luftfartslederna hänförliga flygplatser och flygfyrar m. fl. anläggningar. Sedan ett år tillbaka har därför under Bulltofta flygplatsförvaltning administrerats de i sydligaste Sverige belägna anläggningarna och denna anordning har visat sig ändamålsenlig. Behov föreligger att bilda ett »Göteborgs-distrikt» för administration av de i Bohuslän och norra Halland belägna civila flygplatserna och anläggningarna, vilket lämpligen bör ske från centralpunkten Torslanda. Med detta som bakgrund måste särskilda kvalifikationer ställas på den personal och den organisation, som skall efter eventuellt övertagande finnas vid Torslanda flygplats. Styrelsen förmenar, att behovet av denna distriktsorganisation ytterligare aktualiserar frågan angående övertagande i statlig förvaltning av Torslanda flygplats.

Beträffande Torslanda flygplats har *departementschefen* anfört bland annat följande:

Torslanda flygplats anlades år 1922 huvudsakligen såsom en sjöflygplats för Göteborgs stad. Genom successiva utbyggnader har sedermera även en landflygplats anordnats därstädes, användbar för reguljär lufttrafik. Till kostnaderna för utbyggnadsarbetena har staten bidragit med ett belopp av omkring 5.3 milj. kronor. Huvuddelen av detta belopp eller sammanlagt omkring 4 milj. kronor har anvisats till den nu pågående utbyggnaden, vilken påbörjades under år 1939 och beräknas bliva färdig hösten 1942.

Enligt den för flygplatsens utbyggnad uppgjorda planen skulle efter avslutandet av de nu pågående arbetena återstå arbeten att utföra, vilka beräknas draga en kostnad något överstigande en miljon kronor. Dessa arbeten beröra i huvudsak vattenområden, vilka numera indämts och igenfyllts med muddar, och avse bland annat dränering, gräsbesåning och permanentbeläggning av vissa delar. Arbetena avses skola i huvudsak utföras först när muddertutfyllningen hårdnat. Med hänsyn till önskvärdheten att få rullningsbana färdigställda tidigare har emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen

genom beslut den 30 januari 1942 bemyndigats att genom jord- och stenfyllning hårdgöra vissa delar av de invallade områdena. Sedan de återstående arbetena utförts, torde flygfältet, såvitt nu kan bedömas, vara ägnat att väl fylla de anspråk, som komma att ställas på detsamma.

Torslanda flygplats hade före krigsutbrottet regelbunden passagerartrafik och nattposttrafik med såväl Oslo som Köpenhamn, varjämte trafik försöksvis upprätthållits med Stockholm. Under nuvarande utrikespolitiska förhållanden är det givetvis vanskligt att bedöma förutsättningarna för ett återupptagande av reguljär lufttrafik. Det måste emellertid anses naturligt, att Göteborg såsom rikets andra stad och kommersiellt centrum för västkusten i framtiden, efter återgång till fredliga förhållanden, åter erhåller flygförbindelser såväl med landet i övrigt som med utlandet.

Med hänsyn till de stora värden, som ifrågavarande trafikflygplats numera representerar, är det angeläget, att förvaltningen av flygplatsen ordnas på ändamålsenligaste sätt. Det nu framlagda avtalet innebär, att staden ställer flygplatsen jämte dess anläggningar till statens förfogande mot det att staten åtager sig att svara för flygplatsens drift och underhåll.

Flygplatsförvaltningarnas statliga karaktär är särskilt framträdande beträffande de uppgifter, som äro knutna till flygsäkerhetstjänsten. Dessa uppgifter handhavas för närvarande vid Torslanda liksom vid Bromma, Bulltofta och Norrköpings flygplatser av flygledningen med hjälp av radio- och väderlekstjänsten, vilka samtliga äro statliga organ. Därest jämväl den övriga delen av förvaltningsorganisationen vid Torslanda flygplats övertages av staten, erhålles en enhetlig organisation, och oklarhet i fördelningen av befogenheter och ansvar undvikes. Vidare kan antagas, att genom en statlig förvaltning största garantier erhållas för att flygplatsens skötsel och underhåll ske så, att flygplatsens användbarhet på bästa sätt främjas. Genom upprättandet av en statlig förvaltningsorganisation i Göteborg kunna därjämte förutsättningar skapas för en önskvärd decentralisering av den hittills direkt från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ledda förvaltningen av flygplatserna i Bohuslän och norra Halland på samma sätt som tidigare skett beträffande flygplatserna i Skåne och södra Småland. Dessa förvaltas nämligen av den statliga flygplatsförvaltningen vid Malmö-Bulltofta. Slutligen må här erinras, att under de senare åren väg- och vattenbyggnadsstyrelsen träffat avtal om övertagande av förvaltningen av landets övriga kommunala flygplatser med undantag av flygplatserna vid Stockholm och Eskilstuna.

På grund av i huvudsak här anförda synpunkter anser jag lämpligt, att förvaltningen av Torslanda flygplats omhänderhaves av staten. Ekonomiskt sett kan emellertid ett övertagande antagas medföra vissa uppoffringar från statens sida. Sålunda uppgingo för åren 1937—1940 de årliga förlusterna å förvaltningen till i runda tal respektive 4,000, 16,000, 46,000 och 46,000 kronor. De två senare årens höga förlustsiffror sammanhånga med de av kriget föranledda inskränkningarna i flygtrafiken och med de hinder för flygplatsens användning, som de pågående utbyggnadsarbetena medfört. Det kan emellertid förväntas, att driftresultatet framdeles, då normala förhållanden åter inträtt, blir gynnsammare än vad nu är fallet. Härtill kommer, att Göteborgs stad enligt avtalet förbundit sig att bidra med dels ett engångsbelopp av 75,000 kronor till driftkostnadernas bestridande, dels 145,000 kronor till flygplatsens slutliga iordningställande enligt den uppgjorda utbyggnadsplanen, dels 14,000 kronor till utförande av en permanentbeläggning för en förbindelsebana från uppställningsplatsen till rullningsbanorna och dels högst 10,000 kronor till kostnaderna för ordnandet av flygplatsens vattenförsörjningsfråga. Genom avtalet torde också markbe-

hovet för flygplatsen kunna anses tillgodosett för den närmaste framtiden utan kostnader för staten. På grund av dessa förhållanden anser jag de med övertagandet förenade ekonomiska förpliktelserna icke böra utgöra hinder för avtalets godtagande. Då avtalets villkor i övrigt ej heller givit mig anledning till erinran, tillstyrker jag, att avtalet godkännes från statens sida. Tidpunkten för flygplatsens övertagande har i avtalet bestämts till den 1 oktober 1942 eller den tidpunkt, då de nu pågående arbetena å flygfältet beräknas vara avslutade.

*Utskottet.*

Trots att krigsförhållandena medfört starka begränsningar i den civila lufttrafiken har man dock i förevarande förslag till stat för luftfartsfonden måst räkna med stegringar av vissa poster. Detta beror, såsom departementschefen framhållit, på att kostnaderna för lufttrafikens av staten bekostade markorganisationer äro till stor del bundna, vartill kommer, förutom den allmänna prisstegringens inverkan, den efterhand skeende ökningen i flygfältens antal och storlek.

En helt ny utgiftspost i nästa budgetårs stat är emellertid förvaltningen av Torslanda flygplats. Enligt ett med Göteborgs stad preliminärt ingånget avtal är det nämligen avsett att förvaltningen av denna flygplats skall övertagas av kronan. Beträffande detta avtal har departementschefen anfört, att ehuru avtalet icke torde behöva underställas riksdagens prövning detsamma dock torde såsom bilaga få åtfölja propositionen. I propositionen ägnas också avtalet en ganska ingående behandling.

För egen del har utskottet ej kunnat undgå att uppmärksamma, att kronan genom den sålunda med Göteborgs stad träffade överenskommelsen skulle ikläda sig att för framtiden helt svara för flygplatsens förvaltning till allmänt bruk, varmed följer — förutom omedelbart förestående engångsutlägg på omkring en miljon kronor för flygplatsens utbyggnad — täckningen av de sannolika årliga driftunderskott, som väl under åtminstone de närmaste åren lära bli oundvikliga. Torslandas inordning i den statliga flygorganisationen kan visserligen, såsom av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmare utvecklats, medföra vissa fördelar för de vid Göteborg sammanlöpande flygledernas enhetliga förvaltning, men häremot bör ställas den stora förmån det innebär för Göteborgs stad, att kronan övertager ansvaret för flygplatsens framtida underhåll och drift och därmed också omsorgen om att staden för framtiden har tillgång till en flygplats för sin lufttrafik.

Det är särskilt på en punkt, som utskottet funnit avtalet kunna inge betänkligheter, nämligen i fråga om den i § 2 intagna bestämmelsen, att markupplåtelsen skall gälla endast »tills vidare, så länge och i den mån den upplåtna marken erfordras och utnyttjas» som allmän flygplats. Denna utformning av avtalsbestämmelserna har visserligen skett efter förebild från liknande tidigare avtal. I betraktande av de vittutseende förpliktelser, som kronan sålunda åtager sig, måste dock utskottet finna det skäligen kunna påfordras, att villkoren om kronans framtida rätt till flygfältet ges en rättsligen mera betryggande utformning än som § 2 i avtalet erbjuder, och det synes utskottet böra övervägas huruvida ej en ändring i avtalet kan åvägabringas på nu anmärkta punkt.

I övriga delar har Kungl. Maj:ts proposition ej givit utskottet anledning till erinran.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må

a) godkänna i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 13 februari 1942 framlagt förslag till stat för luftfartsfonden för budgetåret 1942/43;

b) för *Luftfartsfonden* å driftbudgeten för budgetåret 1942/43 upptaga ett underskott av 1,118,800 kronor;

c) medgiva, att den i luftfartsfondens stat för budgetåret 1941/42 upptagna utgiftsposten till ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten må efter beslut av Kungl. Maj:t överskridas.

Stockholm den 12 maj 1942.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

Närvarande: se under utlåtandet nr 112.

---