

Umeå Papers in Economic History  
No. 30 2007



## Framväxten av ett nationellt infrasystem för civilflyget

Staten, kommunerna och de svenska trafikflygplatserna 1921-1967

Martin Eriksson

### **Abstract**

This paper examines the relation between the government and the municipalities during the construction of the main airports in Sweden in the period 1921-1967. It is shown that after the initial phase, when the municipalities were assigned the responsibility for financing and constructing airports, a substantial government intervention occurred between 1935 and 1950. The introduction of a market-oriented transport policy in the 1950s, however, limited the government funds for investments in airports during the post-war period, forcing the municipalities to share the financial responsibilities for such infrastructure. In turn, this meant that the mode of regulating the infrastructure for civil aviation diverged from the common national regulatory pattern of infrastructure in Sweden.

Umeå Papers in Economic History No. 30 2007

ISSN: 1653-7378

© Martin Eriksson, 2007

<b>1. INLEDNING</b> .....	<b>3</b>
1.1 PROBLEMMRÅDE OCH ÖVERGRIPANDE FRÅGESTÄLLNINGAR.....	3
1.2 SYFTE OCH AVGRÄNSNINGAR .....	4
1.3 TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER .....	5
1.4 TIDIGARE FORSKNING OM STATEN OCH CIVILFLYGETS UTVECKLING I SVERIGE .....	8
1.5 METOD OCH MATERIAL.....	9
1.6 UPPSATSENS FORTSATTA DISPOSITION .....	10
<b>2. STATEN, TRANSPORTPOLITIKEN OCH CIVILFLYGET 1921-1967</b> .....	<b>11</b>
<b>3. ROLLFÖRDELNINGEN UNDER DE FÖRSTA TRAFIKFLYGPLATSERNAS TILLKOMST</b> .....	<b>13</b>
3.1 NÅGOT OM GRUNDERNA I DEN TIDIGA LUFTFARTSPOLITIKEN .....	13
3.2 ROLLFÖRDELNINGEN I DEN TIDIGA LUFTFARTSPOLITIKEN.....	13
3.3 SAMMANFATTNING .....	15
<b>4. ROLLFÖRDELNINGEN UNDER DEN INTERVENTIONISTISKA LUFTFARTSPOLITIKEN 1935-1950</b> ..	<b>17</b>
4.1 MOT EN NY ROLLFÖRDELNING UNDER EN INTERVENTIONISTISK LUFTFARTSPOLITIK .....	17
4.2 FÖRDJUPADE SKILJELINJER MELLAN STAT OCH ICKE-STATLIGA AKTÖRER.....	18
4.3 DEN INTERVENTIONISTISKA LUFTFARTSPOLITIKENS PRAXIS FRAM TILL 1946 .....	19
4.4 BEKRÄFTADE SKILJELINJER MELLAN STAT OCH KOMMUN I EFTERKRIGSTIDENS LUFTFARTSUTREDNINGAR.....	21
4.5 SAMMANFATTANDE DISKUSSION .....	24
<b>5. ROLLFÖRDELNINGEN UNDER EN MARKNADSORIENTERAD TRANSPORTPOLITIK 1950-1967</b> .....	<b>25</b>
5.1 ROLLFÖRDELNINGEN UNDER 1950-TALET'S FLYGPLATSINVESTERINGAR.....	25
5.2 ROLLFÖRDELNINGEN I 1967 ÅRS LUFTFARTSPOLITISKA BESLUT.....	26
5.3 SAMMANFATTANDE DISKUSSION .....	27
<b>6. ANALYS OCH SAMMANFATTNING</b> .....	<b>28</b>
6.1 LUFTFARTSPOLITIKEN UNDER EFTERKRIGSTIDEN: ANALYS OCH DISKUSSION.....	29
<b>7. KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING</b> .....	<b>32</b>

# 1. INLEDNING

## 1.1 Problemområde och övergripande frågeställningar

Den här uppsatsen kommer att behandla luftfartspolitikerna under perioden mellan 1921 och 1967 med avseende på rollfördelningen av ansvaret för de svenska trafikflygplatserna mellan staten och kommuner mot bakgrunden av att den transportpolitiska utvecklingen som kännetecknade denna period kunde ha förändrat förutsättningarna inom området flera gånger. Ett inslag i den transportpolitiska utvecklingen under perioden var den statliga interventionism som kännetecknade transportpolitiken från och med 1930-talet.<sup>1</sup> Samtidigt växte en massmarknad för transporter med kommersiellt civilflyg fram från och med 1950-talet som ett av de framträdande särdragen inom transportsektorns utveckling efter andra världskriget.<sup>2</sup> För Sveriges del kännetecknades denna utveckling av bildandet av det interskandinaviska flygbolaget SAS 1951 och inrikesbolaget Linjeflyg 1957, i vilka staten var delägare. Undertecknandet av Chicagokonventionen 1944, som i högre grad internationalliserade samarbetet inom civilflyget, var ytterligare en faktor som kan ha resulterat i ett större statligt ansvar för infrastrukturen inom luftfartsområdet.<sup>3</sup> Under perioden fram till 1967 kom denna tendens mot ett starkare statligt engagemang inom civilflyget dock även att exponeras för de marknadsorienterade idéer inom transportpolitiken under 1950-talet som befästes genom 1963 års trafikpolitiska beslut, vilket kan ha påverkat graden av statligt engagemang ännu en gång.

Inom ramen för den här uppsatsen kommer jag att besvara följande frågeställningar i anslutning till denna utveckling:

1, Hur utformades rollfördelningen mellan staten och icke-statliga aktörer i form av kommunerna beträffande anläggande och förvaltning av nationella trafikflygplatser (civilflygets nationella infrasystem) under perioden 1921-1967? I vilken utsträckning går det att tala om att statens ansvar har ökat inom området?

2, När har eventuella förändringar i rollfördelningen inträffat och vilka bakomliggande faktorer till förändringarna går det att urskilja?

3, I vilken mån går det att hävda att utformningen av civilflygets nationella infrasystem under perioden mellan 1921 och 1967 anslöt sig till den nationella regleringsmodell som övriga nationella infrasystem omfattades av?

---

<sup>1</sup> Wedin (1982), s. 30; Andersson-Skog (2002), s. 125.

<sup>2</sup> Lyth (1997), s. 178; Godlund (1961), s. 10.

<sup>3</sup> Se Lyth (1997), s. 175.

## 1.2 Syfte och avgränsningar

Uppsatsens syfte är att beskriva hur rollfördelningen mellan staten och kommunerna utvecklades beträffande anläggande och förvaltning av civilflygets nationella infrasystem under perioden 1921-1967 och att belysa de bakomliggande faktorerna till förändringarna i relationen mellan stat och kommun. Med utgångspunkt från detta syfte, blir det också möjligt att illustrera hur den statliga politiken inom luftfartsområdet har utvecklats i förhållande till den allmänna transportpolitiken.

Anledningen till uppsatsens tidsmässiga avgränsning till perioden 1921 och 1967 är att denna period utgör det svenska civilflygets utvecklings- och etableringsskede. Det antagande som ligger till grund för denna periodisering är inspirerat av den socio-tekniska LTS-ansatsen (*Large Technical Systems*), som också tillämpats i studier av luftbaserade trafiksystem och trafikflygplatser.<sup>4</sup> Enligt LTS-ansatsen utvecklas ett tekniskt system genom fyra faser. De första tre består av en uppfinnings- och innovationsfas, där systemet skapas och får en inledande praktisk tillämpning, följt en spridningsfas och en tillväxtfas då det tekniska systemet konsolideras och får en fast organisationsstruktur. År 1967, som utgör undersökningens slutpunkt genom att luftfartspolitiken då införlivades i den allmänna trafikpolitiken, befann sig civilflygets nationella infrasystem i den fjärde fasen. Denna fas karakteriseras av en stor inneboende tröghet hos systemet som en följd av de stora kapitalinvesteringar som gjorts, de professionella intressen och organisationer som skapats och de institutioner som växt fram.<sup>5</sup>

De flygplatser vars anläggning och förvaltning jag kommer att behandla inom ramen för uppsatsen är de som fram till 1967 kom att tillhöra den civila trafikflygplatsorganisationen och då tog emot regelbunden inrikes- och utrikestrafik. Dessa flygplatser, som redovisas i *Tabell 1.1*, får tillsammans med de militära flygplatser som även använts av aktörerna inom civilflyget anses bilda ett nationellt infrasystem inom civilflyget.<sup>6</sup> *Tabell 1.1* visar också att det finns en kontinuitet inom detta nationella infrasystem fram till idag. Trots att avregleringen av civilflyget i Sverige 1992 resulterade i att marknaden för flygtransporter förändrades genom exempelvis en förändrad pris- och utbudsstruktur på flygresor har alltså inte civilflygets infrastruktur eller linjenät förändrats i någon större utsträckning sedan 1960-talets senare hälft, vilket belyser värdet av historisk kunskap om civilflygets infrastruktur.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Hughes (1987), s. 51 och s. 75; La Porte (1988), s. 219.

<sup>5</sup> Hughes (1983), s. 14f. En utförlig introduktion till LTS-ansatsen lämnas i Blomkvist & Kaijser (red) (1998).

<sup>6</sup> Begreppet infrasystem har introducerats av teknikhistorikern Arne Kaijser (1994), s. 16, som menar att det är lämpligt att använda begreppet infrasystem som beteckning för olika delsystemen inom infrastrukturen, som då innebär summan av infrasystemen i ett samhälle. Ett infrasystem kan delas in i lokala, regionala och nationella delsystem. De militära flygplatser som öppnades för civilflyg fram till 1967 och därmed infogades i civilflygets nationella infrasystem var Luleå, Östersund, Hultsfred, Kalmar, Halmstad, Ängelholm, Ronneby och Kristianstad.

<sup>7</sup> Jämför SOU 1990:55, kapitel 3.

TABELL 1.1. De trafikflygplatser som uppsatsen behandlar och deras tillkomsthistoria.

Namn	Anläggandet påbörjat	Regelbunden trafik startades
Göteborg-Torslanda	1922	1925
Malmö-Bulltofta	1923	1924
Norrköping-Kungsågen	1932	1937
Stockholm-Bromma	1933	1936
Visby	1939	1942
Karlstad	1940	1945
Sundsvall-Härnösand	1941	1945
Stockholm-Arlanda	1947	1960
Kiruna	1958	1960
Jönköping (nya)	1959	1960
Umeå	1959	1960
Skellefteå	1960	1961
Örnsköldsvik	1960	1961

*Anm:* Även rollfördelningen vid anläggandet av de flygplatser, Sturup (1972) och Landvetter (1977), som ersatte Malmö-Bulltofta och Göteborg-Torslanda kommer att behandlas i denna uppsats eftersom de byggde på principer som formulerades före 1967.

*Källa:* SOU 1966:34, s. 23.

### 1.3 Teoretiska utgångspunkter

Det huvudsakliga område som uppsatsen behandlar är statligt agerande och relationen mellan staten och icke-statliga aktörer inom luftfartsområdet. Den teoretiska inriktningen lägger stor vikt vid statligt agerande och interaktionen mellan samhällets aktörer. Att tillämpa nyinstitutionell teori på transporthistoriska problem kan synliggöra hur politiska beslut om transportpolitik och infrastrukturutbyggnader har påverkats av historiska förutsättningar i form av strukturella faktorer som institutionella och ekonomiska restriktioner eller andra restriktioner som teknik och politiska eller ekonomiska preferenser.<sup>8</sup>

Den grundläggande analysmodellen inom nyinstitutionell teori fokuserar på den ömsesidiga relationen mellan institutioner och organisationer, det vill säga mellan struktur och aktör.<sup>9</sup> Institutioner är alltså att betrakta som någon form av struktur, som kan vara formell eller informell. Formella institutioner består av kodifierade lagar och regler, medan informella institutioner kan beskrivas som de normer och värderingar som existerar i samhället.

Organisationerna utgörs alltså av samhällets aktörer. Det centrala i relationen mellan organisationer och institutioner kan kortfattat sägas bestå i att samtidigt som aktörerna strävar mot att utveckla existerande institutioner, påverkar institutionerna också organisationernas handlingsförmåga.

<sup>8</sup> North (1993), s. 19; North (1981), s. 3; Andersson-Skog & Ottosson (1994), s. 1.

<sup>9</sup> I det här sammanhanget finns det alltså betydande likheter mellan nyinstitutionell teori och *embeddedness*-problematiken så som den behandlas i Granovetter (1985) och Taylor & Leonard (2002). Den relation mellan struktur och aktör som den nyinstitutionella teorin uppmärksammar har också kommit till uttryck i Anthony Giddens struktureringsteori, som redovisas i Giddens (1983), särskilt kapitel 1.

Samtidigt som institutionerna begränsar aktörernas beslutsfattande, kan de alltså ses som en förutsättning för beslutsfattandet.<sup>10</sup> En historisk process kan därmed kännetecknas både av situationer då institutionernas inverkan på aktörerna är relativt stark och av situationer då aktörerna använder institutionerna som en resurs för att förändra någon del av det övergripande ramverket. I det här sammanhanget betonas ofta att institutionerna är betydelsefulla för samhällets funktionssätt genom att de minskar osäkerhet och risk i situationer med informationsproblem.<sup>11</sup>

I det här sammanhanget betonar den nyinstitutionella teorin även, att det kan uppstå situationer då institutionell jämvikt uppkommer. Institutionell jämvikt är ett tillstånd där ingen aktör i samhället finner det fördelaktigt att förändra eller omstrukturera det institutionella ramverket.<sup>12</sup> Ett av de centrala begreppen i detta resonemang är ”spårbundenhet”. Enkelt uttryckt innebär spårbundenhet att när ett utvecklingsförlopp har letts in på ett spår kan det innebära, att de valda lösningarna på ett problem får övertaget över andra även om det efter hand skulle visa sig, att andra lösningar är mer effektiva.<sup>13</sup>

Exempelvis har den amerikanska historikern Colleen Dunlavy noterat att regleringslösningar ofta formuleras så, att staten söker en lämplig reglering för en sektor inom ett liknande politikområde, vilket hon kallar för *branch jumping*.<sup>14</sup> Denna form av enhetlig nationell regleringsmodell inom infrastrukturuområdet har alltså också växt fram i Sverige genom att de nationella systemen kopplade till nätverksindustrierna varit knutna till affärsverksformen.<sup>15</sup> För att förklara det faktum att exempelvis nätverksindustrier tenderar att regleras utifrån samma principer inom ramen för en nationalstat, samtidigt som regleringsmönstren skiljer sig mellan länder, har också Dunlavy presenterat en övergripande förklaringsmodell till varför nationella regleringsmodeller över huvud taget utvecklas. Den mekanism som framhålls är då att samhällets övergripande strukturer utgör förebilden för avgränsade politiska områdens och verksamheters politiska struktur. Dessa strukturer fungerar då som en

---

<sup>10</sup> Peters (1999), s. 18; North (1993), kapitel 1; March & Olsen (1995), s. 42.

<sup>11</sup> Grovt sammanfattat kan detta sägas vara grundtanken inom den historiska institutionalism som bygger på traditionen runt Douglas Norths arbeten om tillväxt och ekonomisk utveckling inom världsekonomin. Exempelvis framhåller han i North (1993) och North & Thomas (1993), att en starkt avgörande faktor som skiljer utvecklade industriländer från utvecklingsländer är framväxten av institutioner som är gynnsamma för ekonomisk utveckling.

<sup>12</sup> North (1993), s. 132.

<sup>13</sup> North (1993), s. 143.

<sup>14</sup> Dunlavy (2001), s. 49.

<sup>15</sup> Som en illustration av denna form av nationella regleringsmönster är ett gård att jämföra hur de svenska och brittiska nätverksindustrierna reglerades efter andra världskriget. I detta sammanhang påpekar Millward (1995) att även om en mängd nätverksindustrier förstatligades av Labourregeringen motiverades detta främst med marknadsorienterade argument som exempelvis att kapitalförsörjningen och effektiviteten borde förbättras. På samma sätt fick andra nätverksindustrier med betydligt större problem delvis som en konsekvens av den traditionellt marknadsliberala brittiska regleringskulturen en blandad ägarstruktur. Detta kan då ses i kontrast till de svenska regleringslösningarna under samma period med ett relativt enhetligt statligt ägerande inom nätverksindustrierna genom affärsverksformen.

ideologisk kodning som kan kopplas till statsmaktens övergripande funktion som mönsterskapande i samhället i stort.<sup>16</sup>

Utifrån de likheter som funnits i regleringsmönstren hos SJ och Telegrafverket har svensk transport-historisk forskning uppmärksammat, att det finns anledning att ställa frågan om det över tiden även också inte inom statliga regleringar uppstår en form av nationellt politiskt regleringsparadigm med inslag av spårbundenhet. Centralt i ett sådant resonemang är i enlighet med North och Dunlavy tanken att det kan finnas tendenser att spårbundenhet inom ett politikområde blir självförstärkande om en regleringslösning tillämpas flera gånger inom olika nätverksindustrier som järnvägar, telekommunikationer och kraftöverföring.<sup>17</sup> Värdet i ett sådant resonemang förstärks även av att den statliga förvaltningen under den här uppsatsens undersökningsperiod var begränsad till storleken och frågor inom olika transportområden då hanterades av samma person eller en begränsad grupp av personer, som i allmänhet hade betydande tidigare erfarenhet av att reglera andra transportområden.<sup>18</sup>

I den här frågan menar ekonomen Avinash Dixit att regleringslösningar historiskt kan enhetliggöras och implementeras genom upprättandet av så kallade *multitask agencies*, dvs. en byråkratisk arbetsfördelning som innebär att ärenden från flera olika områden handläggs av en gemensam huvudman och där införandet av nya funktioner och arbetsuppgifter ofta inkorporeras så att de passar in med den tidigare verksamheten.<sup>19</sup>

Även den brittiske statsvetaren Peter A. Hall har infogat en sådan social dimension i sin studie av hur övergripande politiska idéer, policyparadigm, implementeras i en byråkrati. Hall menar, att det är troligt att ett rådande policyparadigm har störst inverkan i en kontext där policyn kontrolleras av experter eller av administratörer med lång tjänstetid, vilket innebär att preferenserna i ett policyparadigm över tiden kan bli invädda i väl etablerade arbetsrutiner på berörda politiska nivåer. Detta innebär återigen att ett paradigm förmodligen blir mönsterskapande i takt med att allt fler beslut implementeras på den sakpolitiska sektornivån.<sup>20</sup>

---

<sup>16</sup> Dunlavy (1994), s. 42. Nationella regleringsmodeller diskuteras även av Whitley (1994) och Dobbin (1994).

<sup>17</sup> Ottosson (1997), s. 187; Magnusson (2001), s. 117; Andersson-Skog (1999), s. 247.

<sup>18</sup> Ett exempel på detta är när generaldirektörer i andra affärsverk har lett eller deltagit i statliga utredningar om förhållanden i liknande affärsverk. Exempelvis ledde Vattenfalls generaldirektör Gösta Malm den statliga utredning (SOU 1941:12) som resulterade i förstatligandet av vägväsendet. Andra exempel som kan nämnas är att Erik Upmark, som 1949 blev generaldirektör för SJ, fram till dess var ledamot av Elkraftutredningen av 1943 (SOU 1954:12) och att Vattenfalls generaldirektör Erik Grafström ledde såväl 1953 års trafikutredning (SOU 1961:23) som den affärsverksutredning (SOU 1968:45) som slutfördes 1968. Grafström var dessutom statssekreterare i Kommunikationsdepartementet mellan 1955 och 1958, då han ersatte den avgående generaldirektören i Vattenfall Åke Rusck som i sin tur blev VD för SAS.

<sup>19</sup> Dixit (1996), s. 95f.

<sup>20</sup> Hall (1993), s. 291; Hall (1986), s. 19.



#### 1.4 Tidigare forskning om staten och civilflygets utveckling i Sverige

Även i empirisk forskning om civilflygets historiska utveckling är det statliga agerandet en viktig forskningsfråga. Den brittiske transporthistorikern Peter Lyth anmärker i en historiografi om civilflyget, att en betydande del av forskningen i ämnet har ägnats åt att studera statligt agerande ur olika perspektiv. Lyth hävdar att detta förhållande inte är förvånande eftersom civilflyget i allmänhet är ett område som från första början exponerats för statlig intervention i form av regleringar och andra åtgärder som exempelvis subsidier och finansiella garantier.<sup>21</sup>

Den statliga regleringen av civilflyget i Skandinavien efter bildandet av SAS 1951 har studerats av den norska ekonomen Siri Pettersen Strandenes i två arbeten. Bägge utgår från neoklassisk teori, varav det ena - *Scandinavian Airline Industry. Market Structure and Competition* - behandlar situationen i alla SAS' medlemsländer medan den andra, *Market Power and Consumer Welfare. Economic Regulation of Domestic Air Transport in Sweden*, belyser utvecklingen i Sverige. Den svenska flygmarknaden här även studerats av ekonomen Nils Bruzelius i arbetet *Behövs en ny luftfartspolitik? En ekonomisk analys av flygtrafikens regleringar*, som diskuterar regleringen av det svenska civilflyget med en jämförande ambition, särskilt beträffande skillnader i regleringarnas effekter på marknadsfunktionssätt i Sverige och USA.

Eftersom litteraturen om civilflyg ofta är begränsad till påkostade utgåvor med omfattande bildmaterial som i första hand är riktade mot den flygintresserade allmänheten menar nämnde Lyth i sin forskningsöversikt att det i allmänhet finns ett behov av vetenskaplig historieskrivning om civilflyget.<sup>22</sup> Det finns dock ett antal arbeten om det svenska civilflygets historia med en sådan inriktning som anknyter till forskningsfrågorna i denna uppsats. Exempelvis har ekonomisk-historikern Jan Ottosson behandlat det svenska civilflygets utveckling och de statliga regleringarna inom området i tre artiklar utifrån ett transporthistoriskt perspektiv baserat på institutionell teori. Den första artikeln, "Entrepreneurs in Emerging Technology. The Case of Early Civil Aviation in Sweden", utgår från ett schumpeterianskt perspektiv och belyser agerandet hos risktagande entreprenörer under civilflygets tidiga utveckling under 1910- och 20-talen. Statens alltmer framträdande roll inom civilflyget under samma period redovisas närmare i arbetet "The State and Regulatory Orders in Early Civil European Aviation", som också jämför motsvarande utveckling i Tyskland, Frankrike och Storbritannien. Slutligen har Ottosson gjort en studie av det svenska flygbolaget AB Aerotransports (ABA) utveckling från grundandet 1924 fram till att det ingick som en del i SAS 1951 i artikeln "The Making of a Scandinavian Airline Company: Private Actors and Public Interests".

Den svenska civilflygets tidiga utveckling har också studerats i ytterligare några historiska arbeten. Bland dessa kan nämnas militärhistorikern Klaus-Richard Böhm's studier av flygindustrin i artikeln

---

<sup>21</sup> Lyth (1993), s. 166.

<sup>22</sup> Lyth (1993), s. 175. Representativa exempel på denna typ litteratur som saknar vetenskaplig ambition är Sanz (1996), som behandlar Bromma flygplats, och Sanz (2000), som behandlar Linjeflygs historia.

”AB Aerotransport, Junkers och Flygvapnet” och i boken *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin 1918-1945*. Vidare behandlas civilflygets tidiga utveckling i historikern Ulf Hamiltons avhandling *Teknik på bönders villkor. De tekniska och politiska aktörernas inflytande på den statsreglerade tekniska förändringen i Sverige 1806-1971*.

Det svenska civilflygets utveckling efter andra världskriget har varit föremål för större intresse bland historiker. Ekonomisk-historikern Lars Fälting har exempelvis behandlat det tekniska planeringsarbetet som föregick tillkomsten av Arlanda flygplats i sin studie *Högtflygande planer i debatten om Arlanda 1946*. Arlanda flygplats särställning inom svenskt civilflyg lyfts även fram i kulturgeografen Jan Strinnholms avhandling *Varutransporter med Flyg*, som behandlar det svenska fraktflygets utveckling. Det nordiska perspektivet lyfts även fram i några arbeten, exempelvis geografen Sven Godlunds komparativa studie av flygtrafiken i de nordiska länderna under tidsperioden 1951-1960 och Anders Buraas historik *Fly over fly - Historien om SAS* om det skandinaviska flygbolaget SAS utveckling under perioden 1946-1971. Slutligen har det svenska charterflygets framväxt mellan 1955 och 1968 studerats av Johan Holmér i en D-uppsats vid Ekonomisk-historiska institutionen vid Uppsala Universitet.

Som framgår, har tidigare forskning om civilflygets historiska utveckling endast i begränsad utsträckning studerat infrastrukturens historiska utveckling, utan har varit fokuserad på de aktörer som varit verksamma inom kommersiell flygverksamhet eller flygindustri. Föreliggande forskningsuppgift framstår även som angelägen och fruktbar genom att det är möjligt att använda både det teoretiska ramverk och övriga resultat från den transporthistoriska forskningstradition som studerat utvecklingen inom liknande politikområden.

## 1.5 Metod och material

Uppsatsen behandlar civilflygets nationella infrasytem som ett sociotekniskt system. Detta sociotekniska perspektiv innebär att det är möjligt att innefatta inte bara de aktörer som byggde och utnyttjade det tekniska infrasytemet (trafikflygplatserna), utan också de institutioner trafikflygplatserna omfattades av.<sup>23</sup>

Källmaterialet till undersökningen utgörs främst av statliga regleringsbeslut angående trafikflygplatsers anläggning och förvaltning. Dessa dokument kan enligt den institutionella teorin anses utgöra formella institutioner. Vid genomgången av materialet var därför en central utgångspunkt att studera hur rollfördelningen mellan stat och kommuner i frågan om anläggande och förvaltning av trafikflygplatser kom till uttryck inom civilflygets institutionella ramverk.

---

<sup>23</sup> Om det sociotekniska perspektivet och teknikdeterminism, se Hughes (1987), s. 51f och Hughes (1983), s. 465.

Då undersökningens källmaterial består av tryckta källor från Riksdagen och annat statstryck är det en materialtyp av konventionell art och vanlig i den här typen av undersökningar. För att fastställa att källmaterialet är lämpligt för ett historievetenskapligt arbete har jag emellertid ändå gjort en källkritisk genomgång av det utifrån de etablerade minimikraven på äkthet, närhet, beroende och tendens, men inte funnit anledning att ifrågasätta källmaterialets lämplighet.<sup>24</sup>

## 1.6 Uppsatsens fortsatta disposition

I Kapitel 2 presenteras de teoretiskt grundade utgångspunkter som uppsatsens empiriska undersökning har bedrivits efter. Uppsatsen har därefter i huvudsak en kronologisk uppläggningsstruktur. Med relativ tydlighet framkommer två delperioder med olika rollfördelning under tidsperioden mellan 1921 och 1967, vilka har utgjort grunden för dispositionen av uppsatsens disposition. Kapitel 3 behandlar rollfördelningen mellan stat och kommuner under perioden mellan 1921 och 1935. Därefter redovisar Kapitel 4 och 5 motsvarande utveckling under perioden 1935 och 1950 respektive 1950 och 1967. Uppsatsen avslutas i Kapitel 6 där uppsatsens frågeställningar besvaras och huvudresultaten diskuteras.

---

<sup>24</sup> För översikter av källkritisk metod, se Torstendahl (1971), ss. 89-103 och Dahlgren & Florén (1996), ss. 184-192.

## 2. STATEN, TRANSPORTPOLITIKEN OCH CIVILFLYGET 1921-1967

I enlighet med vad som behandlades i Kapitel 1, är den centrala utgångspunkten för den empiriska undersökningen att det existerade ett nära förhållande mellan de aktörer och de strukturella förutsättningar de verkade inom genom att behandla interaktionen mellan de samhällsekonomiska strukturerna, civilflygets roll inom dessa samt de samtida ekonomiska och politiska restriktioner som begränsade aktörernas handlingsförmåga.<sup>25</sup>

Staten var inledningsvis en passiv aktör inom civilflyget. Därmed uppstod en informell rollfördelning (en informell institution) inom civilflygets nationella infrasytem. Från och med mellankrigstiden förändrades emellertid förutsättningarna för rollfördelningen inom civilflygets infrasytem. En förutsättning som kan ha resulterat i ett ökat statligt engagemang är den förändrade institutionella kontexten för civilflyget som från och med 1930-talet kännetecknades av en omfattande statlig intervention i ekonomin för att styra den i enlighet med politiskt motiverade målsättningar.<sup>26</sup>

I det här avseendet går det också att notera, att socialdemokratin från slutet av 1930-talet och flera decennier framåt kombinerade sitt ideologiska paradig om det jämlika välfärdssamhället med en stark tilltro till rationalistisk vetenskaplighet och teknisk utveckling.<sup>27</sup> Genom att civilflygets betydelse som transportmedel växte under mellankrigstiden kan dessa idéer haft sakpolitiska utslag inom civilflyget i form av en mer interventionistisk politik och en ambition att genomföra statliga infrastrukturprojekt som en del av den övergripande ekonomiska politiken.<sup>28</sup>

En annan förutsättning som kan ha påverkat graden av statligt engagemang är den stora efterfrågan på inrikes flygtransporter som uppstod under 1950-talet då civilflyget fick sitt genombrott som transportmedel i samhället.<sup>29</sup> Denna utveckling borde då i kombination med det mellanstatliga samarbete som inleddes inom civilflyget efter andra världskriget ytterligare bekräfta behovet av statliga insatser inom området.

Under 1950-talet inträffade emellertid även betydande förändringar i trafikpolitikens allmänna inriktning då de idéer om statens roll som legat bakom det omfattande trafikpolitiska regleringssystem som utvecklats under 1930-talet kom att omprövas. Ett uttryck för denna ambition var det övergripande målet för trafikpolitiken som under 1950-talet var starkt marknadsorienterat och inriktat mot att trygga en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar till lägsta möjliga kostnader och under former som medgav företagsekonomisk effektivitet och en sund utveckling av transportapparaten.<sup>30</sup> Trafikpolitiken inriktades därför mot att en trafikverksamhet i princip inte fick göra

<sup>25</sup> Andersson-Skog & Ottosson (1994), s. 1; Andersson-Skog (1997), s. 139.

<sup>26</sup> Magnusson (2002), s. 461; Lewin (1967), kap. II-III; Benner (1997), s. 81.

<sup>27</sup> Skårfors (2001), s. 28f; Benner (1997), s. 82ff.

<sup>28</sup> Om civilflygets utveckling under denna period, se Lyth (1997), s. 174 och Strinnholm (1974), s. 3. För en kvantitativ översikt över flygresandet i Sverige under åren 1926-1945, se Kungl. Maj:ts proposition nr 379/1946: bil 2, s. 34.

<sup>29</sup> SOU 1966:34, s. 27. Enligt Pettersen Strandenes (1987), s. 51, var denna utveckling ett resultat av att Sverige både kännetecknas av stora avstånd mellan viktiga regioner och upplevde en stark ekonomisk tillväxt under efterkrigstiden.

<sup>30</sup> SOU 1961:23, s. 18.

anspråk på några bidrag från samhället, utan själv borde svara för de kostnader som den försakade det allmänna.<sup>31</sup>

Dessa förändringar kan naturligtvis även ha påverkat förhållandena inom civilflyget. Även om det utifrån den allmänna synen på den offentliga sektorn och övriga transportsektorers utveckling under perioden inte är rimligt att förutsätta att de förändringar som den nya transportpolitiken innebar var så övergripande att rollfördelningen helt förändrades till kommunernas fördel, är det dock väsentligt att studera i vilken mån det uppstod förändringar av hur kostnadsansvaret fördelades som ett resultat av denna nya transportpolitik.

Genom att studera den empiriska utvecklingen mellan 1921 och 1967 bör det alltså vara möjligt att följa hur ansvaret för trafikflygplatserna förändrades genom institutionella förändringar. Regleringslösningarna inom området borde vidare ha sådana likheter med övriga nationella infrasytem att det är möjligt att diskutera civilflygets nationella infrasytem i relation till den svenska regleringsmodell som övriga nationella infrasytem omfattades av.

---

<sup>31</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 191/1963, s. 114.

### 3. ROLLFÖRDELNINGEN UNDER DE FÖRSTA TRAFIKFLYGPLATSERNAS TILLKOMST

Även om civilflyget under 1920-talet kännetecknades av relativt primitiv teknik, utvecklades det snabbt till ett betydelsefullt transportmedel för transporter över långa sträckor. Riksdagens beslut 1921 att avstå från statlig intervention i luftfartsfrågor innebar därför att kommunerna i Stockholm, Göteborg och Malmö hamnade i en situation där investeringar i flygplatser var nödvändiga, samtidigt som deras resurser att genomföra de investeringar som krävdes var begränsade. Detta scenario hade också förutsetts av den riksdagskommitté, Lufttrafikkommittén av år 1921, vars rekommendationer utgjort grunden för den luftfartspolitiska propositionen i riksdagen 1921.<sup>32</sup>

#### 3.1 Något om grunderna i den tidiga luftfartspolitiken

För att förstå denna återhållsamma luftfartspolitik är det emellertid nödvändigt att ta hänsyn till att civilflyget vid den här tidpunkten hade begränsade användningsområden. Civilflygets funktioner var betydligt färre än idag och var begränsade till långa transporter med ett fåtal passagerare till utlandet samt transporter av begränsade mängder gods. Fram till mitten av 1930-talet var därför statens intresse inom luftfartsområdet begränsat och främst motiverat av argument med nationalistiska inslag. Sverige borde hålla jämna steg med den flygtekniska utvecklingen då flyget var ett idealiskt transportmedel för nationens elit att färdas långa sträckor och av stor betydelse för postbefordran och andra enstaka transporter som ambulansflygningar. Dessutom ansågs en civil luftfartspolitik även gynna militärflyget och den inhemska flygindustrin.<sup>33</sup> Den tidiga luftfartspolitikens utformning kom också i hög grad att influeras av särintressen med sådant intresse av civilflyget, exempelvis Generalpoststyrelsen och privata entreprenörer inom trafikflyget.<sup>34</sup>

#### 3.2 Rollfördelningen i den tidiga luftfartspolitiken

Mot bakgrund av att den svenska flygtrafiken under 1930-talets första hälft bestod av ett relativt stort antal utrikeslinjer, samtidigt som den reguljära inrikes trafiken enbart bestod av posttrafik mellan Stockholm och Malmö och sommartrafik mellan Stockholm och Tingstäde på Gotland samt Stockholm och Göteborg tillsattes 1933 en ny luftfartsutredning (1933 års luftfartsutredning).<sup>35</sup> Även om utredningens huvudsakliga arbete bestod i att undersöka de fortsatta möjligheterna att förbättra posttrafiken, gavs den också i uppdrag att undersöka vilken ställning civilflyget skulle ha i förhållande till andra transportmedel och hur markorganisationen då skulle inrättas.<sup>36</sup>

<sup>32</sup> Lufttrafikkommittén (1921), s. 128f.

<sup>33</sup> Lufttrafikkommittén (1921), s. 11; SOU 1929:21, s. 132f; SOU 1934:48, s. 89ff.

<sup>34</sup> För en utförlig diskussion i den här frågan, se Ottosson (2001,a), s. 213f.

<sup>35</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1935:6, s. 93. Som exempel på utrikeslinjer kan nämnas Stockholm - Helsingfors, Malmö - Köpenhamn - Hamburg - Amsterdam - London/Paris, Malmö - Berlin och Malmö - Köpenhamn - Göteborg.

<sup>36</sup> SOU 1934:48, s. 7f.

I den här frågan konstaterade 1933 års luftfartsutredning inledningsvis att någon enhetlig norm fram till dess inte hade följts med avseende på trafikflygplatsernas utbyggande, drift och underhåll.<sup>37</sup> De formella principer som utredningen ansåg borde gälla var i stor utsträckning en kodifiering av den praxis som tidigare tillämpats.<sup>38</sup> 1933 års luftfartsutredning menade att för att bedöma vems ansvar anläggningskostnaden för en flygplats, var det nödvändigt att göra en åtskillnad mellan de flygplatser, som uteslutande var avsedda för inrikestrafik och de flygplatser, som även förmedlade utrikestrafik. Även om flygplatserna som tog emot utrikes trafik, Bromma, Bulltofta och Torslanda, tillgodosåg ett rent lokalt trafikintresse, tjänade de även ett riksentresse. Det borde därför ske en fördelning mellan staten och vederbörande kommun av byggnadskostnaderna, och statens bidrag borde avvägas med hänsyn till flygplatsens betydelse ur rikssynpunkt.<sup>39</sup> Hur denna praxis hade kommit till uttryck vid investeringsbesluten gällande Bromma, Torslanda och Bulltofta framgår i *Tabell 3.1*.

**TABELL 3.1. Rollfördelningen mellan stat och kommuner vid finansiering av trafikflygplatser 1922-1936 (kronor, löpande priser).**

Arbetstyp	Bromma (1929-1936)		Torslanda (1922-1933)		Bulltofta (1924-1933)	
	Kommunen	Staten	Kommunen	Staten	Kommunen	Staten
Mark	1 840 000	--	757 434	--	48 000	702 000
Planeringsarbeten	487 985	1 051 015	337 863	579 800	242 600	790 000
Beräknade kostnader för 1933 års utvidgning	--	--	--	--	135 000	988 000
Byggnader m m	335 000	535 000	80 000	129 192	35 000	550 000
Belysningsanordningar	--	150 000	--	--	--	175 000
Radioutrustning	--	180 000	2 000	10 000	--	78 000
<b>Sammanlagt</b>	<b>2 662 985</b>	<b>1 916 015</b>	<b>1 177 297</b>	<b>718 992</b>	<b>460 600</b>	<b>3 283 000</b>
Arbetslöshetsmedel	487 985	1 251 015	382 863	708 992	135 000	1823 500

*Källa:* SOU 1934:48, s. 55ff; Egen bearbetning från Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1935:6, ss. 95-100.

Tabell 3.1 visar även att det redan från 1920-talets mitt fanns ett betydande statligt intresse för civilflyget och trafikflygplatserna. Särskilt gäller det Bulltofta, som från 1920-talet betraktades som den viktigaste utrikesflygplatsen och där kostnaderna därför hade fördelats så att staten svarat för 88 procent och kommunen för 12 procent av kostnaderna. Även Bromma flygplats betraktades som en viktig utrikesflygplats och staten hade därför svarat för 70 procent av anläggningskostnaderna. Bulltofta och Bromma hade även tilldelats stor betydelse i rollen som mottagare av postflygningar,

<sup>37</sup> SOU 1934:48, s. 109f.

<sup>38</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 162/1935, s. 76.

<sup>39</sup> SOU 1934:48, s. 110.

varför staten ansvarat för inrättandet av flygplatsernas radioanläggningar och belysningsanläggningar.<sup>40</sup>

I frågan om flygplatsernas förvaltning var 1933 års luftfartsutredning mer exakt i sin bedömning. Utredningen menade att även om både stat och kommun kunde komma ifråga, var kommunerna mest lämpade för uppgiften. Som motivation angavs att de redan hade liknande förvaltningsuppgifter beträffande sina hamnar, att staten saknade ett organ för uppgiften och att en statlig förvaltning av flygplatserna befarades bli dyrbar.<sup>41</sup> Även detta förslag till rollfördelning var en kodifiering av tidigare praxis. Torslanda flygplats förvaltades av ett kommunalt bolag, Göteborg flyghamns aktiebolag, medan Bromma förvaltades av Stockholm stads flyghamnsstyrelse. Slutligen hade Malmö stad överlåtit förvaltningen av storflygplatsen Bulltofta till ABA.<sup>42</sup>

Dessa förslag från 1933 års luftfartsutredning om rollfördelningen av ansvaret för trafikflygplatserna fastslogs av Riksdagen.<sup>43</sup> Det fanns dock möjlighet att göra avsteg från principen att det var kommunernas uppgift att ansvara för anläggandet av flygplatser som inte förmedlade någon utlands- trafik när statens bidrag bestod av arbetslöshetsmedel. Ett projekt som finansierades med arbetslöshetsmedel var de hjälpflygfält för nödlandning som anlades på nattflyglederna för postflygning på sträckorna Stockholm - Malmö och Malmö - Göteborg - norska gränsen. En av dessa till en början primitiva flygplatser var Norrköping-Kungsängen, som färdigställdes 1934 genom statskommunalt nödhjälpsarbete.<sup>44</sup> Även vid övriga flygplatsers tillkomst och utbyggnad hade statliga sysselsättningsåtgärder stor betydelse. En särskild arbetslöshetskommission tillsattes 1914 med uppgift att genom offentliga arbeten ge nödhjälp åt de arbetslösa. Eftersom anläggandet av flygplatser krävde stora schaktningsarbeten och andra relativt enkla men tidskrävande arbetsuppgifter var det naturligt att dessa skulle utföras av projekt inom AK-systemet eller i statskommunal och kommunal regi. Genom att staten inte kompenserade utgifterna för sysselsättningsåtgärderna på flygplatserna med några avgifter för civilflygets aktörer i likhet med vad som gällde för bilskatterna, kan detta även ses i analogi med den statliga verksamheten inom vägbyggnadsområdet före bilbeskattningens införande 1923 som underlättade den tidiga bilismens utveckling.<sup>45</sup>

### 3.3 Sammanfattning

Rollfördelningen mellan stat och kommun under mellankrigstiden bestämdes i stor utsträckning av uppfattningen om vilket transportarbete civilflyget borde utföra. Ansvaret för trafikflygplatserna,

---

<sup>40</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 93/1925, s. 40ff; SOU 1929:21, s. 18ff; Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1935:6, s. 95ff; Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1931:6, s. 129ff; Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1936:6, s. 101.

<sup>41</sup> SOU 1934:48, s. 111.

<sup>42</sup> SOU 1934:48, s. 55ff.

<sup>43</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 162/1935, s. 76.

<sup>44</sup> SOU 1934:48, s. 110.

<sup>45</sup> Se Krantz (1972), s. 57ff. Som jämförelse med den statliga hållningen till bilismens behov under perioden går det att i enlighet med Liljegen (1999), s. 25, påpeka att kostnaderna för vägarbeten som arbetslöshetsåtgärder mellan 1925 och 1934 uppgick till minst 200 miljoner kronor, vilket kan jämföras med de kostnader staten ålade bilismen som var cirka 450 miljoner kronor under samma period.



både vad gäller anläggning och förvaltning, delades därför mellan staten och kommunerna. Statliga insatser motiverades främst genom behovet av utrikes- och posttrafik samt som sysselsättningsåtgärder.

Rollfördelningen under perioden påverkades även av den allmänna synen på hur staten borde förhålla sig till olika intressen i samhället. Av den anledningen kunde olika icke-statliga särintressen påverka luftfartspolitikens inriktning. Det fanns inte heller någon statlig myndighet med övergripande ansvar för flygplatsernas anläggning och förvaltning, samtidigt som kommunernas organisationer inom luftfartsområdet var relativt omfattande.

#### 4. ROLLFÖRDELNINGEN UNDER DEN INTERVENTIONISTISKA LUFTFARTSPOLITIKEN 1935-1950

Med en inledande generalisering är det möjligt att säga, att luftfartspolitiken från och med 1930-talets senare hälft påverkades starkt av framväxten av en ny ekonomisk-politisk doktrin i frågan om synen på statens roll i ekonomin och det positiva i att ge staten ökade möjligheter att styra marknader genom regleringsåtgärder.<sup>46</sup> I Sverige har dessa idéer om ekonomisk politik främst representerats av Socialdemokraterna, som efter valsegern 1932 började inrikta den ekonomiska politiken så att staten blev mer interventionistisk i förhållande till marknaden än tidigare.

Detta aktualiserade bland annat samhällsprojekt som ledde till stora infrastrukturinvesteringar, vilket gav ökat utrymme för offentlig planering - exempelvis inom trafikpolitiken - samt möjligheter till styrning av investeringar. Den socialdemokratiska planeringstraditionen karakteriserades i det här avseendet av en form av social ingenjörskonst, som kännetecknades av en stark tilltro till möjligheten att hitta snabba rationella och vetenskapliga lösningar på samhällsproblemen. Genom att utnyttja tekniska och vetenskapliga idéer och framsteg i den praktiska ekonomiska politiken ansåg man att statens handlingskraft på olika områden borde öka avsevärt.<sup>47</sup>

Som framgår kom den generella och kraftfulla tekniska utveckling civilflyget upplevde under 1930-talets senare hälft att sammanfalla med en omvandling av de samhällsekonomiska strukturerna, där civilflygets utveckling kan sägas passa de samtida idéerna om statens roll i ekonomin relativt bra.<sup>48</sup> Det här kapitlet syftar till att redovisa hur en aktiv statlig luftfartspolitik uppstod och hur denna påverkade rollfördelningen mellan stat och kommuner med avseende på anläggning och förvaltning av trafikflygplatser under perioden mellan 1935 och 1950. Kapitlet inleds med en redogörelse för utvecklingen under mellankrigstidens sista år.

##### 4.1 Mot en ny rollfördelning under en interventionistisk luftfartspolitik

Under 1930-talet inträffade en förändring av industrisamhällets behov av transporter i kombination med tekniska, ekonomiska och organisatoriska förändringar inom nätverksindustrierna och andra transportområden. Det fanns därför en spridd uppfattning att transportapparaten i samhället måste dimensioneras om, och uppfattningen att det var statens uppgift att garantera att transportsystemet upprätthölls förstärktes.<sup>49</sup>

---

<sup>46</sup> Millward (2005), s. 171.

<sup>47</sup> Magnusson (1997), s. 2f; Hirdman (2000), s. 99f.

<sup>48</sup> Se Fälting (1995), s. 1 och Svensson (2001), s. 12f.

<sup>49</sup> Följande framställning bygger på Andersson-Skog (1993), s. 130f och s. 136, Wedin (1982), s. 36f och Kritz (1976), s. 42.

Inom luftfartsområdet kom denna uppfattning till uttryck 1935 när ABA omstrukturerades genom att staten övertog 50 procent av aktierna.<sup>50</sup> Samtidigt ökade också det statliga engagemanget i civilflygets infrastruktur efter ett förslag från 1933 års luftfartsutredning att den myndighet som handlade frågor om civilflyget, Luftfartsmyndigheten, som efter bildandet 1922 varit en del av Kommunikationsdepartementet borde överflyttas till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen (VoV). Detta inträffade 1936 då Luftfartsmyndigheten samordnades med järnvägsbyrån inom VoV. Som motivering angavs, att Luftfartsmyndighetens arbetsuppgifter över tiden hade ökat i omfattning och att en omorganisation var nödvändig för att staten skulle kunna leda det uppbyggnads- och organisationsarbete som pågick inom civilflyget.<sup>51</sup> Genom 1938 års statsverksproposition inrättades också en särskild kapitalfond för luftfartsfrågor i statsbudgeten i syfte att effektivisera och underlätta statens arbete på luftfartsområdet. Denna fick namnet Luftfartsfonden och var en konstruktion i analogi med tidigare affärsverksfonders.<sup>52</sup>

#### 4.2 Fördjupade skiljelinjer mellan stat och icke-statliga aktörer

I de målsättningar som lämnades som budgetunderlag till riksdagen 1938 och 1939 påpekade VoV, att en fortsatt utbyggnad av flygplatser blivit aktuell genom att de nattflygleder Statens arbetslöshetskommission ansvarat för var avslutade. VoV menade i det här läget att utvecklingen inom luftfartsområdet var så expansiv, att ett fortsatt flygfältsbyggande inte kunde skjutas upp till en kommande arbetslöshetsperiod. Av den anledningen borde det inrättas ett särskilt budgetanslag i statsbudgeten, avsett för utbyggnad av flygplatser. Detta skulle användas dels för förbättringar av befintliga flygplatser och dels för utbyggande av nya flygplatser.<sup>53</sup>

I frågan om riktlinjerna för anslaget användning ansåg VoV 1938 att det var nödvändigt att statens insatser ökade vid anläggandet av de flygplatser som var belägna intill större städer och samhällen, där kommunerna kunde tillhandahålla erforderlig mark och helt eller delvis bekosta flygplatsernas förvaltning och underhåll. Den föreslagna rollfördelningen bestod i att kommunen ställde erforderlig mark till förfogande och att staten bidrog med kostnaderna för flygplatsens utbyggande med lägst 50 procent och högst 90 procent av kostnaden.<sup>54</sup> VoV menade vidare, att en sådan rollfördelning skulle resultera i en förändring av styrelsens arbetsuppgifter och ett större behov av tekniskt utbildad personal. Eftersom de förhållanden som påverkade hur flygplatserna skulle utbyggas var underkastade en snabb utveckling var det nödvändigt att planläggningen av flygplatser kunde ske på ett framsynt

---

<sup>50</sup> Relationen mellan ABA och staten under mellankrigstiden behandlas utförligt i Ottosson (1999). Ett resultat av detta ökade statliga engagemang var att ABA:s trafik utsträcktes till att också omfatta sträckorna Stockholm - Malmö och Oslo - Göteborg - Malmö.

<sup>51</sup> SOU 1934:48, s. 124; Kungl. Maj:ts proposition nr 162/1935, s. 82; SOU 1945:2, s. 5f

<sup>52</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1938: fristående bilaga "Luftfartsfonden", s. 16f och s. 19; Kungl. Maj:ts proposition nr 2/1938, s. 82f; Kungl. Maj:ts proposition nr 194/1947, s. 21.

<sup>53</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 275/1938, s. 217.

<sup>54</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 275/1938, s. 217f.

sätt. I det här avseendet påpekade VoV även, att Generalpoststyrelsen och Statens arbetslöshetskommission inte längre var delaktiga i det direkta utformandet av luftfartspolitikerna.<sup>55</sup>

När det gäller flygplatsernas förvaltning menade VoV 1939 att det inte fanns förutsättningar för kommunal drift av flygplatserna annat än vid de största städerna (exempelvis Stockholm och Göteborg). Då det ansågs vara ett statsintresse att de flygplatser som kom till stånd genom statens medverkan inte bara blev fullgott utförda utan även tillfredsställande och likformigt underhållna, förordade styrelsen att de nya flygplatser som kom till stånd genom statens medverkan skulle läggas under statlig förvaltning.<sup>56</sup> Staten hade för övrigt i mars 1938 beslutat att överta förvaltningen av Bulltofta från ABA, vilket skedde i juni 1939 efter en övergångsperiod om ett år då ABA fortsatt ansvarade för förvaltningen.<sup>57</sup> En annan åtgärd som vidtogs i förvaltningshänseende 1939 var att den flygledning som tidigare utövats i kommunal regi förstatligades. Argumenten för ett förstatligande var att flygledningen hade blivit alltmer avancerad, och snarare än att den avancerade distriktsflygledningen omhändertogs av staten och den regionala flygledningen av de kommunala flygplatsernas egen personal borde staten ansvara för all flygledning.<sup>58</sup>

Som framgår av ovanstående inträffade ett antal betydelsefulla förändringar under en kort tidsperiod som gör det möjligt att säga, att den förändrade synen på statens roll i ekonomin också slagit igenom inom luftfartsområdet. En aktiv luftfartspolitik hade vuxit fram som tycktes placera civilflyget i samma transportkategori som järnvägen och bilismen, vilka också var utsatta för kraftiga statliga regleringsåtgärder under den här perioden.

#### 4.3 Den interventionistiska luftfartspolitikens praxis fram till 1946

Investeringarna i de svenska trafikflygplatserna mellan 1935 och 1946 uppvisar dock två skilda utvecklingsmönster. En utvecklingslinje i utbyggnaden som följde de principer som fastlades i 1935 års luftfartspolitiska beslut (jämför stycke 3.2), medan en annan utvecklingslinje följde de riktlinjer VoV lade fram 1938. Dessa bägge utvecklingslinjer illustreras i *Tabell 4.1*.

---

<sup>55</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 275/1938, s. 219f.

<sup>56</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1939: bil 4, s. 150.

<sup>57</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 264/1938, ss. 5-11.

<sup>57</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1939: bil 4, ss. 5-11.

<sup>58</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1939: bil 4, ss. 5-11.

**TABELL 4.1. Fördelningen av trafikflygplatsernas anläggningskostnader mellan stat och kommun fram till 1 januari 1946 (kronor, löpande priser).**

Flygplats	Fältarbeten		Byggnader		Radio		Belysning	
	Stat	Kommun	Stat	Kommun	Stat	Kommun	Stat	Kommun
Bromma	12 533 000	7 199 000	935 000	1 044 000	367 000	--	920 000	9 000
Bulltofta	2 065 000	378 000	1 168 000	120 000	275 000	--	347 000	--
Torslanda	7 778 000	1 501 000	779 000	518 000	192 000	--	649 000	--
Norrköping-Kungsängen	5 590 000	88 000	15 000	17 000	92 000	--	719 000	--
Karlstad	3 260 000	--	185 000	--	50 000	--	258 000	--
Sundsvall/Härnösand	3 290 000	--	4 000	--	73 000	--	310 000	--
Visby	619 000	--	334 000	--	99 000	--	130 000	--

*Anm:* Värdet av flygplatsernas mark finns inte inräknat under "fältarbeten".

*Källa:* SOU 1946:58: bil 1, s. 116f.

De flygplatser som redovisas i Tabell 4.1 kan delas upp i tre grupper efter graden av statligt engagemang.<sup>59</sup> Tabell 4.1 visar då att rollfördelningen inom den första gruppen, Bromma, Bulltofta och Torslanda, i nära överensstämmelse följde de riktlinjer som föreslogs av 1933 års luftfartsutredning. Staten hade emellertid övertagit förvaltningen inte bara av Bulltofta utan också av Torslanda (1942).

Eftersom begränsade arbeten hade genomförts i överensstämmelse med förslagen i 1933 års luftfartsutredning kan Norrköping-Kungsängen placeras i en mellangrupp bland de flygplatser som redovisas i Tabell 4.1. Flygplatsens utbyggnad från 1940 hade emellertid skett i enlighet med den nya luftfartspolitik som växte fram under mellankrigstidens sista år. Rollfördelningen mellan stat och kommun hade utformats så, att kommunen upplät marken till staten och även bidrog till flygplatsernas anläggningskostnader i form av framdragning av vägar och ledningar för elektrisk kraft, vatten och avlopp. Kommunens bidrag omfattade även att införa flygplatsen i stadsplaneringen och kostnaderna för tjänster som den annars också svarade för, exempelvis tull och polis. Staten genom VoV ansvarade därefter för flygplatsens anläggning (flygplatsen förvaltades sedan 1936 av staten). Rollfördelningen vid anläggandet av den tredje gruppen flygplatser i Tabell 4.1, Karlstad, Sundsvall/Härnösand och Visby, hade utformats i likhet med avtalet mellan staten och Norrköpings kommun 1940.

Genom att dessa flygplatser även förvaltades av staten kan de ses som ett resultat av det politikbyte som ägde rum inom luftfartsområdet under 1930-talet. Tillkomsten av nya trafikflygplatser innebar också en utökning av inrikestrafiken. I september 1944 inledde ABA trafik på en rikslinje med sträckningen Malmö - Göteborg - Stockholm - Sundsvall/Härnösand - Luleå, som 1945 kompletterades med linjerna Stockholm - Visby, Stockholm - Malmö och Stockholm - Karlstad.<sup>60</sup> Även om

<sup>59</sup> Uppgifterna om flygplatserna är hämtade från SOU 1946:58, stycke 12, SOU 1945:2, s. 55 och Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1946: bil 5, s. 176.

<sup>60</sup> SOU 1946:58, s. 41.

staten därmed garanterade ett relativt omfattande flygtransportnät, hade några långsiktiga institutionella ramar för statens roll inom luftfartsområdet dock inte fastlagts.

Den här frågan kom att avgöras under andra världskrigets sista år när staten inledde sin luftfartsplanering inför krigsslutet. Denna planering bestod bland annat i att Sverige gjorde stora ansträngningar för att etablera kontakter med USA till krigsslutet, där flygkommunikationerna var en viktig del av transportmarknaden. Den socialdemokratiske statsministern Per Albin Hansson gav under hösten 1942 Marcus Wallenberg Jr. uppdraget att bilda ett nytt svenskt flygbolag avsett för interkontinental flygtrafik, i första hand till Nord- och Sydamerika. Detta bolag, Svensk Interkontinental Lufttrafik (SILA), bildades under våren 1943.<sup>61</sup> En ambition att delta i de mellanstatliga samarbetsorgan som de västallierade tänkte inrätta efter kriget innebar även att Sverige deltog vid Chicagokonferensen 1944, där efterkrigstidens internationella luftfartssamarbete utarbetades under ledning av USA och Storbritannien.<sup>62</sup>

#### 4.4 Bekräftade skiljelinjer mellan stat och kommun i efterkrigstidens luftfartsutredningar

Arbetet med att överväga hur luftfartspolitikerna skulle utformas under efterkrigstiden kom i första hand att bedrivas inom ramen för två statliga utredningar. En utredning skulle studera möjligheten att inrätta en särskild luftfartsstyrelse som ersättning för järnvägs- och luftfartsbyrån inom VoV. Den andra utredningen, 1944 års flygplatsutredning, skulle presentera förslag rörande utbyggnad av civila flygplatser med särskild tonvikt på hur en ny storflygplats vid Stockholm skulle utformas. Då utredningen om organiserandet av en ny luftfartsmyndighet avslutades före 1944 års flygplatsutredning, kommer resultatet av denna utredning att behandlas i den inledande delen av det här stycket, innan det redogör för utfallet av 1944 års flygplatsutredning.

I enlighet med det förslag utredningen om inrättande av en ny luftfartsmyndighet lade fram, bröts luftfartsärendena ut från VoV för att istället förvaltas av ett nyinrättat ämbetsverk som fick namnet Luftfartsstyrelsen (VoV gavs emellertid det fortsatta ansvaret för det rent tekniska arbetet med byggandet av flygplatserna). Denna åtgärd motiverades med argumentet att civilflygets tekniska utveckling och den luftfartspolitik som infördes under 1930-talets andra hälft hade inneburit att järnvägs- och luftfartsbyråns arbetsuppgifter blivit så avancerade, att de skilde sig från övriga uppgifter inom VoV. Utredningen konstaterade i den här frågan, att staten genom VoV hade svarat för anläggningsverksamheten inom den civila luftfarten i betydligt större utsträckning än tidigare, samtidigt som förvaltningsuppgifterna också hade ökat med övertagandet av den civila flygledarorganisationen och förvaltningen av Bulltofta och Torslanda. Det påpekades också, att den tekniska utvecklingen av såväl flygmaterielen som mark- och flygsäkerhetstjänsten hade tilltagit under andra världskriget, vilket

---

<sup>61</sup> Fältling (1995), s. 20. Se även Olsson (2000), s. 299f.

<sup>62</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 379/1946, s. 35. Se även Ahlström & Carlson (2006), s. 29.

medförde att större krav ställdes på VoV:s luftfartsavdelning i fråga om sakkunnighet och förutseende.<sup>63</sup> Värdet av att staten skulle omhänderta denna utveckling förstärktes även av den allmänna uppfattningen att det efter krigsslutet befarades uppstå ett starkt uppsving för den internationella flygtrafiken. Av den anledningen var det nödvändigt att inrätta en myndighet som kunde bevaka Sveriges intresse i det internationella luftfartssamarbetet.<sup>64</sup>

Denna betoning av betydelsen av en statlig intervention inom luftfartsområdet kännetecknade även 1944 års flygplatsutrednings betänkande. Utredningen gjorde i det här avseendet en tydlig markering gentemot de som förespråkade en mer marknadsorienterad transportpolitik. Till dessa förespråkare hörde den kommunikationsminister i samlingsregeringen som 1943 tillsatte utredningen, Gustaf Andersson i Rasjön, som sedan 1930-talet uttryckt ett kraftfullt motstånd gentemot de socialdemokratiska planhushållningsidéerna och även aktivt motsatt sig socialdemokraternas transportpolitiska regleringar under 1930-talet.<sup>65</sup> Av den anledningen kännetecknades utredningens kommittédirektiv av en återhållsamhet i frågan om hur omfattande ett statligt engagemang borde vara.<sup>66</sup>

Efter att Socialdemokraterna bildat regering på hösten 1945 sedan samlingsregeringen upplöstes efter andra världskrigets slut kom utredningen emellertid att bedrivas under väsentligt annorlunda förutsättningar, vilket innebar att förslagen i betänkandet hade stora likheter med den övriga efterkrigsplaneringen inom transportområdet. I centrum för efterkrigstidens trafikpolitik stod den statliga utredning (1944 års Trafikutredning) som tillsatts för att som ett led i statens efterkrigsplanering diskutera vilka effekter olika typer av trafikpolitik kunde väntas ha för sysselsättningen efter krigets slut. 1944 års trafikutredning diskuterade bland annat vilken trafikpolitik som bäst skulle ge näringslivet i sin helhet en gynnsam utveckling. En av utredningens grundläggande förutsättningar var att transportsektorn genom sin karaktär av ”hjälporgan” till andra näringsgrenar var av stor betydelse för samhällsekonomin. Målen för trafikpolitiken måste därför vara delvis bestämda utifrån dess näringspolitiska effekter eftersom det rådde ett ömsesidigt samband mellan trafikpolitiken och andra avsnitt av den ekonomiska politiken, såväl konjunkturpolitiken som den strukturella politiken. Utredningen konstaterade att detta samband till en viss grad alltid hade förelegat eftersom trafikpolitiken ytterst bestämts av staten, som därigenom sökt förverkliga sina allmänpolitiska intentioner. Det betonades emellertid att behovet av koordinering hade tilltagit på senare år, och en orsak till detta var statens alltmer ökade befattning med olika sidor av det ekonomiska livet.<sup>67</sup>

---

<sup>63</sup> SOU 1945:2, s. 7ff; Kungl. Maj:ts proposition nr 262/1945, s. 15ff och s. 64.

<sup>64</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 262/1945, s. 15ff.

<sup>65</sup> Lewin (1967), s. 193; Wedin (1982), s. 37f.

<sup>66</sup> SOU 1946:58, s. 9.

<sup>67</sup> SOU 1947:15, s. 39.

I sitt betänkande rekommenderade 1944 års flygplatsutredning därför en fortsatt tillämpning av den rollfördelning som utarbetats i samband med anläggandet av flygplatserna i Visby, Karlstad och Sundsvall/Härnösand.<sup>68</sup> Eftersom den föreslagna flygplatsen för interkontinental trafik i Stockholm som sedermera blev Arlanda flygplats i så övervägande grad tjänade ett riksintresse föreslog utredningen även, att staten borde svara för hela denna investering.<sup>69</sup>

Den rollfördelning vid anläggande och förvaltning av flygplatser mellan stat och kommuner som utredningen föreslog kom i praktiken att införas före det att utredningen lagt fram sitt betänkande. Eftersom ett tidigare ställningstagande till vissa utbyggnader och kompletteringar av flygplatser avsedda för den inrikes trafiken var angeläget för att säkerställa och förbättra trafiken till och från dessa begärde den socialdemokratiska kommunikationsministern Torsten Nilsson i september 1945 in underlag från utredningen till arbetet med 1946 års statsverksproposition.<sup>70</sup> I en skrivelse föreslog 1944 års flygplatsutredning i den här frågan, att staten fattade beslut om en utbyggnad av ett statligt stamlinjenät av trafikflygplatser där bland annat en flygplats i Umeå var planerad att ingå.<sup>71</sup> I 1946 års statsverksproposition biföll kommunikationsministern utredningens förslag och fastslog även, att den föreslagna rollfördelningsprincipen mellan stat och kommun borde börja gälla i samband med anläggandet av Umeå flygplats.<sup>72</sup> Staten fastslog även utredningens förslag att trafikflygplatser av större betydelse borde förvaltas av staten, vilket resulterade i att staten övertog förvaltningen av Bromma från Stockholms stad den 1 januari 1947.<sup>73</sup> Eftersom det ansågs angeläget att Sverige medverkade i den internationella flygtrafiken som förutsågs under efterkrigstiden beslutade riksdagen slutligen i december 1946 att anlägga den storflygplats vid Halmsjön i Stockholm som sedermera skulle bli Arlanda flygplats i enlighet med de principer som 1944 års flygplatsutredning rekommenderat.<sup>74</sup>

Uppfattningen att staten borde överta ansvaret för civilflygets nationella infrasystem uttrycktes även i att Luftfartsstyrelsen omvandlades till affärsverk 1947 med namnet Luftfartsverket. Den affärsdrivande verksamhetens syfte blev att genom god planläggning av investeringar i flygfält och rationell drift av markorganisationen hålla kostnaderna för verksamheten så låga som det var möjligt, med hänsyn till trafiksäkerhetens krav och skäligen anspråk på en i övrigt god service. Taxesättningen inriktades därför så, att täckning för kostnaderna jämte skälig förräntning av till luftfartsverkets för-

---

<sup>68</sup> SOU 1946:58, s. 109.

<sup>69</sup> SOU 1946:58, s. 109f.

<sup>70</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1946: bil 5, s. 184.

<sup>71</sup> SOU 1946:58, s. 76 och s. 112.

<sup>72</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1946: bil 5, s. 191.

<sup>73</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 378/1946.

<sup>74</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 379/1946, s. 33ff; Kungl. Maj:ts proposition nr 185/1957. De olika stegen i beslutsprocessen om den internationella flygplatsen i Stockholm behandlas utförligt av Fälting (1995).



fogande ställda kapitaltillgångar erhöles. Under dessa förutsättningar var Luftfartsverket i behov av större rörelsefrihet och kom därför att omfattas av samma regler som gällde för övriga affärsverks driftkostnads-, investerings- och personalstater.<sup>75</sup>

#### 4.5 Sammanfattande diskussion

Den interventionistiska luftfartspolitik som inleddes under 1930-talets senare hälft hade därmed resulterat i att det institutionella ramverk som reglerade civilflygets nationella infrasystem i stor utsträckning hade utformats i enlighet med den svenska regleringsmodell för de nationella infrasystemen som redovisades i kapitel 1. Inriktningen hos de statliga besluten om flygplatserna i Karlstad, Sundsvall-Härnösand, Visby och Arlanda återspeglade utvecklingen inom andra transportområden i så stor utsträckning att de går att koppla till de resonemang som betonar att det över tiden kan uppkomma typiska nationella regleringsparadigm, med inslag av spårbundenhet, inom transport- och kommunikationsområdet.

Med en komparativ utblick går det därför att identifiera betydande likheter mellan luftfartspolitiken och de statliga regleringar vägväsendet och de enskilda järnvägarna omfattades av under samma period. I förarbetena till de förstatliganden - av vägväsendet (1944) och de enskilda järnvägarna (1939) - som var samtida med den aktiva luftfartspolitikens framväxt finns liknande argument som inom luftfartsområdet till varför staten borde överta de uppgifter som tidigare utfördes av icke-statliga aktörer. Det intryck som förmedlas i dessa förarbeten är att industrialiseringen hade inneburit en sådan teknisk och transportmässig utveckling att kommunikationsmedlen i första hand tjänade ett allmänt och offentligt intresse, vars utvecklingsmöjligheter borde garanteras av staten.<sup>76</sup> Detta kom bland annat till uttryck i att de statliga sektorsmyndigheter inom vägsektorn och luftfartssektorn som expanderade under 1930-talet upplevde en likartad organisatorisk utveckling.<sup>77</sup>

---

<sup>75</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 194/1947, s. 22f. För en redogörelse om affärsverksformen, se Berg (1999), s. 50f.

<sup>76</sup> SOU 1938:28, s. 116ff; SOU 1941:12, s. 169.

<sup>77</sup> Den organisatoriska utvecklingen inom vägsektorn under denna period behandlas av Pettersson (1988) och Boge (2006). Även en nätverksindustri som kraftöverföring upplevde en liknande utveckling under denna period genom beslutet i 1946 Statsverksproposition att den nationella kraftöverföringen i framtiden enbart skulle genomföras av staten genom affärsverket Vattenfall. Se vidare Eriksson (2002), kapitel 4.

## 5. ROLLFÖRDELNINGEN UNDER EN MARKNADSORIENTERAD TRANSPORTPOLITIK 1950-1967

Utbyggnaden av den statliga infrastruktur som skulle omhänderta den tilltänkta massmarknaden för civilflyg efter krigsslutet påverkades emellertid till en början av en nergång inom såväl den inhemska som den internationella flygtrafiken som varade fram till mitten av 1950-talet.

### 5.1 Rollfördelningen under 1950-talets flygplatsinvesteringar

Av den anledningen var det inte möjligt att genomföra planerna för att anlägga en flygplats i Umeå. I början av 1950-talet genomfördes emellertid en betydande utvidgning av Bulltofta, som är särskilt intressant eftersom den innebar att den rollfördelningsprincip som fastlades 1946 inte tillämpades. Bakgrunden var att Bulltofta egentligen var tänkt att ersättas av en framtida skånsk storflygplats. Eftersom dessa planer var ovissa och för att införliva Bulltofta i den moderna flygtrafiken tillsatte drätselkammaren i Malmö en flygplatskommitté, som i samråd med Luftfartsverket utarbetade ett förslag till utbyggnad av Bulltofta 1951. Avtalet innebar att Malmö stad bidrog med 1 miljon av de 5,3 miljoner kronor som utbyggnaden kostade.<sup>78</sup>

I mitten av 1950-talet inleddes en expansionsperiod för inrikesflyget. Vid den här tidpunkten trafikerades inrikeslinjerna inte bara av SAS, i vilket ABA ingick sedan 1951, utan också av ett antal tidningsflygbolag. Ett av dessa flygbolag var Airtaco, vars samgående med SAS 1957 innebar att inrikesbolaget Linjeflyg bildades.<sup>79</sup> Mot den här bakgrunden lade Luftfartsverket hösten 1956 fram en långsiktig plan för upprustning av de civila flygplatserna under perioden 1956-1965. Denna plan omfattade inrikesflygplatser i Umeå, Kiruna och Jönköping.<sup>80</sup> Eftersom det fanns en tanke om att statens verksamhet på luftfartsområdet inte gav det önskade ekonomiska resultatet, kännetecknades denna utbyggnadsplan delvis av de principresonemang om kostnadstäckning som dominerade 1950-talets trafikpolitik. En viss modifiering av de företagsekonomiska kraven för Luftfartsverket gjordes dock då det inte var möjligt att i inrikesflygets uppbyggnadsskede fordra full kostnadstäckning eftersom detta kunde motverka den önskvärda uppbyggnaden av inrikesflyget.<sup>81</sup>

Det praktiska resultatet av denna princip blev en kompromiss, där berörda kommuner förutom med de bidrag som fastslagits i 1944 års flygplatsutredning även bidrog till övriga anläggningskostnader. När staten 1958 fattade beslut om att påbörja anläggandet av en flygplats i Kiruna innebar avtalet att kommunen bidrog med 3,75 av de 10,5 miljoner kronor anläggandet av flygplatsen kostade. Kommunen bekostade även stations- och förvaltningsbyggnaden och en hangarbyggnad eftersom

<sup>78</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1951: bil 27, s. 93ff.

<sup>79</sup> SOU 1981:103, s. 66f. För en mer utförlig redogörelse om det svenska inrikesflygets uppbyggnad och utveckling under 1950-talet, se Buraas (1972), s. 238ff.

<sup>80</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1961: bil 28, s. 128.

<sup>81</sup> SOU 1966:34, s. 17f; Kungl. Maj:ts proposition nr 191/1963, s. 114.

staten i det här fallet svarade för markkostnaderna.<sup>82</sup> Vidare skrevs ett nytt avtal med Umeå kommun 1958 som innebar att kommunen bidrog med 1,9 miljoner av den totala anläggningskostnaden på 8 miljoner kronor.<sup>83</sup> Samma år slöt staten ett avtal med Jönköpings kommun som innebar, att kommunen bidrog med 4 miljoner av de totala anläggningskostnaderna på 8 miljoner kronor.<sup>84</sup>

När det gäller flygplatserna i Örnsköldsvik och Skellefteå hade dessa investeringar föregåtts av vissa påtryckningar från regionala särintressen.<sup>85</sup> Staten hävdade därför under förhandlingarna, att de kommunala intressena med hänsyn till flygplatsernas lokala karaktär borde bidra till anläggningskostnaderna i större utsträckning än vad som varit fallet i Kiruna och Umeå eftersom dessa flygplatser ingick i civilflygets stamlinjenät. De kommunala intressena bidrog därför med 65 procent av anläggningskostnaderna. Eftersom passagerarantalet befarades att vara begränsat till en början, lämnade kommunerna också bidrag till driftskostnaderna under de fem första åren.<sup>86</sup>

Utvecklingen under 1960-talets första hälft innebar att det utvecklades en praxis för överenskommelser mellan stat och kommun. Denna praxis bestod i att kommunerna förutom markanskaffningen vid flygplatser för inrikestrafik svarade för 50 procent och vid flygplatser för utrikes trafik 25 procent av kostnaderna för byggnader och anläggningar. Denna princip tillämpades vid utbyggnaderna av Torslanda flygplats 1963, Örnsköldsviks och Skellefteå flygplatser 1966 och Karlstads flygplats 1967. Kommunala bidrag lämnades dock inte till Bromma eller Arlanda.<sup>87</sup> Hur det kommunala bidraget skulle fördelas på längre sikt studerades av 1963 års luftfartsutredning, som tillsattes för att lämna underlag till 1967 års luftfartspolitiska beslut.

## 5.2 Rollfördelningen i 1967 års luftfartspolitiska beslut

1963 års luftfartsutredning tillsattes mot bakgrund av att 1963 års trafikpolitiska beslut hade förordat ett trafikgrensvist kostnadsansvar och att det över tiden växt fram en målsättning att Luftfartsverket, i likhet med övriga affärsverk, borde eftersträva full kostnadstäckning. Utredningen fick därför bland annat i uppdrag att utreda den fortsatta omfattningen av Luftfartsverkets verksamhet och riktlinjerna för investeringspolitiken. I det här avseendet skulle då utredningen ta ställning till i vilken utsträckning staten respektive kommuner och andra lokala intressenter skulle ta ansvar för anordnade och förbättring samt drivande av flygplatser.<sup>88</sup>

I sina överväganden om kommunala investeringsbidrag utgick utredningen från principen, att ett visst utrymme av medinflytande och medansvar måste lämnas till det kommunala intresset. Storleken

<sup>82</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1958: bil 27, s. 136.

<sup>83</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1959: bil 27, s. 135.

<sup>84</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1959: bil 27, s. 134.

<sup>85</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 1/1959: bil 27, s. 134; Riksdagens motioner i andra kammaren nr 76/1959.

<sup>86</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 174/1959, s. 4.

<sup>87</sup> SOU 1966:34, s. 61f.

<sup>88</sup> SOU 1966:34, s. 18f.

av en kommuns investeringsbidrag borde därför utgöra en viss i förväg fastställd del av anläggningskostnaderna som borde vara halva investeringskostnaden. Så länge Arlanda flygplats enbart var avsedd för internationell trafik ansåg utredningen dock, att kommunala bidrag borde lämnas med hälften av detta bidrag. Trafikflygplatserna borde dock i framtiden endast förvaltas av staten.<sup>89</sup>

I den efterföljande riksdagspropositionen fastställde kommunikationsministern Olof Palme utredningens förslag. Grunden för den framtida rollfördelningen borde vara de överenskommelser som träffats om utbyggnad av flygplatser med blandad inrikes och utrikes trafik, i vilka kommunerna svarade för markkostnaderna och 37,5 procent av kostnaderna för byggnader och anläggningar. Dessa normer borde gälla för alla trafikflygplatser, även Arlanda. Staten borde dock svara för förvaltningen av trafikflygplatserna.<sup>90</sup>

### 5.3 Sammanfattande diskussion

Det här kapitlet har emellertid visat, att de idéer om transportpolitikens utformning som låg till grund för 1963 års trafikpolitiska beslut tillämpades på civilflygets nationella infrsystem redan från och med 1950-talets senare hälft. Genom att det var det yngsta av de transportmedel som växte fram i industrisamhället, var civilflyget inte så utvecklat att dess nationella infrsystem som i fallet med järnvägarna, telekommunikationerna och kraftöverföringen ännu var etablerat när de nya trafikpolitiska idéerna började tillämpas under 1950-talet. Detta innebar att civilflygets nationella infrsystem kom att avvika från den svenska regleringsmodell som övriga nationella infrsystem omfattades av.

Det går dock att hävda, att det även efter 1950 fanns betydande likheter mellan rollfördelningen av ansvaret för civilflygets nationella infrsystem och övriga nationella infrsystem. Likheterna låg främst i att de centrala funktionerna för ansvar och ledning inom flygplatsområdet låg samlade i ett affärsverk, Luftfartsverket, vars verksamhet finansierades och reglerades av staten. Det särskiljande för civilflygets nationella infrsystem var emellertid att Luftfartsverket delade ansvaret för finansiering och planering med berörda kommuner.

---

<sup>89</sup> SOU 1966:34, s. 11 och s. 62f.

<sup>90</sup> Kungl. Maj:ts proposition nr 57/1967, s. 43ff.

## 6. ANALYS OCH SAMMANFATTNING

Perioden mellan 1921 och 1967 var det svenska civilflygets uppbyggnads- och etableringsfas. Ett av de viktigaste uttrycken för denna utveckling var framväxten av ett nationellt infrasystem kring civilflyget. Den här uppsatsen besvarar tre frågeställningar i relation till framväxten av detta nationella infrasystem.

Den första frågan bestod i att identifiera hur rollfördelningen mellan staten och kommunerna beträffande anläggande och förvaltning av trafikflygplatserna utformades mellan 1921 och 1967 och om det då inträffade någon förskjutning till statens fördel. Den andra frågan innebar att identifiera när eventuella förändringar i rollfördelningen inträffade och att urskilja de bakomliggande faktorerna till förändringarna. Den tredje frågan bestod i att undersöka i vilken mån de eventuella förändringar i rollfördelningen som kunde ha inträffat innebar att utformningen av civilflygets nationella infrasystem anslöt sig till den särpräglade svenska regleringsmodell som övriga nationella infrasystem omfattades av.

I anslutning till frågan om hur rollfördelningen mellan stat och kommun utvecklades har det varit möjligt att identifiera tre faser i utvecklingen, varav de två senare visar stora likheter. Under den första fasen mellan 1921 och 1935 var rollfördelningen mellan stat och kommun inte fastställd, utan var till stor del baserad på vilken betydelse en flygplats hade för utrikestrafik och postflygning. Statens begränsade ambitioner under den här perioden återspeglades också i det faktum att kommunerna ansågs vara den lämpliga aktören att förvalta flygplatserna.

Under 1930-talets senare hälft inleddes en andra fas i utvecklingen. Rollfördelningen under denna period bestod i att staten i väsentligt högre grad finansierade anläggningen av trafikflygplatserna och ansvarade för förvaltningen. Denna rollfördelning tillämpades vid tillkomsten av flygplatserna i Norrköping, Visby, Karlstad och Sundsvall/Härnösand, även om ett visst kommunalt ansvar fanns kvar för Bromma, Torslanda och Bulltofta. Statens inflytande över kommunerna inom civilflyget kom dock att förstärkas efter förslagen från efterkrigstidens två utredningar om civilflygets framtida utveckling. Detta ökade statliga engagemang reflekterades i det stora åtagande staten gjorde vid byggandet av Arlanda. Även i fråga om flygplatsernas förvaltning skedde en förskjutning under den här perioden, så att staten förvaltade alla trafikflygplatser.

En tredje fas av rollfördelningen mellan stat och kommun inleddes emellertid under 1950-talet som innebar att kommunernas medverkan ökade i fråga om investeringsansvaret. Den här förändringen kan illustreras av att bidraget från Umeå kommun när flygplatsen slutligen beslutades blev avsevärt större än om flygplatsen hade anlagts i enlighet med de principer som 1944 års flygplatsutredning föreslagit. De organisationer inom luftfartsområdet som etablerades efter andra världskriget kom emellertid inte att förändras under den tredje fasen. Staten behöll därmed den centrala kontrollen över trafikflygplatsernas anläggande och förvaltning genom Luftfartsverket.

När det gäller den andra frågeställningen identifierades ett antal bakomliggande faktorer till dessa förändringar i det statliga ansvaret för anläggande och förvaltning av trafikflygplatser. Den interventionistiska luftfartspolitikerna under 1930-talets senare hälft kan betraktas som ett transportpolitiskt uttryck för den förändring i den ekonomiska politiken som ägde rum under perioden i riktning mot ökad statlig interventionism i ekonomin. Även den förändring i graden av statligt engagemang som ägde rum från och med 1950-talet kan härledas till en förändring i transportpolitiken i riktning mot en större marknadsorientering.

I fråga om den tredje frågeställningen är det mot bakgrund av att civilflyget efter 1935 infogades i den allmänna transportpolitiken möjligt att i betrakta de likheter i regleringsmönstren som fanns mellan civilflyget, vägväsendet och de enskilda järnvägarna i enlighet med Collen Dunlavys tankar om *branch jumping*. Utvecklingen under 1950-talet innebar emellertid att civilflygets nationella infra-system kom att avvika från det nationella regleringsmönster som övriga nationella infrasytem omfattades av. Avvikelsen låg främst i att staten delegerade delar av ansvaret för finansiering och planering av trafikflygplatserna till icke-statliga aktörer. Det fanns dock fortfarande betydande likheter med övriga nationella infrasytem genom att Luftfartsverket behöll sin ställning som sektorsmyndighet inom luftfartsområdet.

Dessa förändringar inträffade vid en tidpunkt då civilflygets betydelse i samhället ökade, samtidigt som de transportpolitiska idéerna i 1963 års trafikpolitiska beslut ännu inte hade implementerats på något annat trafikområde i motsvarande utsträckning. Efter det att den praxis som inledningsvis tillämpats hade formaliserats genom 1967 års luftfartspolitiska beslut kom dessa principer att få stort genomslag också på den efterföljande utvecklingen genom att de låg till grund för rollfördelningen av investeringarna i de nya flygplatserna i Malmö och Göteborg, Sturup och Landvetter, som ersatte Bulltofta och Torslanda som huvudflygplatser i Öresunds- och Göteborgsregionerna under 1970-talet. Detta innebär att den historiska utvecklingen under efterkrigstidens första decennier blev vägledande för hur framtida regleringslösningar inom civilflygets infrastruktur skulle utformas. Avslutningsvis kommer därför några aspekter av denna utveckling att diskuteras mer ingående.

## 6.1 Luftfartspolitikerna under efterkrigstiden: analys och diskussion

De luftfartspolitiska övervägandena under 1950-talet reflekterade en allt tydligare tendens att delar av det statligt garanterade transportsystemet fick lönsamhetsproblem. De strukturella lönsamhetsproblemen hos affärsverken innebar att det växte fram en ambition under 1950-talet att effektivisera statsföretagandet. Affärsverkens resultat befarades belasta staten i framtiden och det mest framträdande exemplet på en sådan belastning för staten var SJ: s trafiksvaga regionala bandelar.<sup>91</sup> Efter som den svenska transportpolitiken i stor utsträckning fram till affärsverkens bolagisering under 1990-talets första hälft var sammanlänkad med ambitionen att affärsverkens kapital skulle ge avkastning åt staten förefaller utfallet ha blivit, att staten inte ville att SJ: s negativa resultat skulle upprepas

inom luftfartsområdet. Istället valde staten alltså trots att civilflyget befann sig i snabb expansion och hade blivit ett viktigt transportmedel i samhället att undvika förluster inom Luftfartsverkets ansvarsområde i så stor utsträckning som möjligt genom att dela investeringarna med kommunerna.

Trafikflygplatserna exponerades också för den förändrade synen på delegeringen av samhällsplaneringen mellan staten och kommunerna under efterkrigstiden, särskilt under 1960-talet.<sup>92</sup> Under denna period delegerades samhällsplaneringen delegerades nedåt från central till en regional/lokal nivå (det fördelaktiga i en sådan delegering inom luftfartsområdet framhölls också tydligt i 1967 års luftfartspolitiska beslut). Inom ramen för den tätortsfavoriserande och tillväxtinriktade näringspolitik som fördes under 1950- och 60-talen framstod det förmodligen också som rationellt för vissa expanderande kommuner att bidra finansiellt till tillkomsten av trafikflygplatser. Särskilt gällde detta de kuststäder i Norrland vars utvecklingsmöjligheter begränsades av både regionens perifera läge och av att det inte fanns någon kustjärnväg.<sup>93</sup>

Det är möjligt att betrakta den här utvecklingen i ett större sammanhang i anslutning till utvecklingen av den svenska modellen och välfärdsstaten efter andra världskriget.<sup>94</sup> I det här sammanhanget går det att ta fasta på att begreppet den svenska modellen kan innefatta den höga grad av samförstånd och kompromiss som var en förutsättning för byggandet av välfärdsstaten under efterkrigstiden.<sup>95</sup> Tillkomsten av de flygplatser som anlades under 1950-talets andra hälft föregicks av ett nära samarbete och en ömsesidig dialog mellan företrädare för kommunerna och Luftfartsverket.<sup>96</sup> Det går att diskutera det här samarbetet i termer av en systembyggarkultur. De som då skulle ha delat dessa kulturella värderingar var tjänstemän och beslutsfattare på Luftfartsverket och Kommunikationsdepartementet, kommunalpolitiker och företrädare för näringslivet i kommunerna. Dessa aktörer såg förmodligen anläggande och utbyggnader av flygplatser som något på rationella grunder tillväxt- och välståndsbefrämjande, vilket var ett generellt drag inom systembyggarkulturen.<sup>97</sup>

I anslutning till ett sådant resonemang om beslutsfattande och infrastruktur är det möjligt att föra in resonemanget om de politiska s.k. ”järntriangelarna” i diskussionen. Den politiska beslutsprocessen under den studerade perioden kan generellt betraktas som ett arrangemang där staten tillsammans med fria organisationer förhandlade fram gemensamma lösningar. Besluten kan då sägas vara tagna i så kallade järntrianglar där även myndigheter har fungerat som intresseorganisationer och påverkat

---

<sup>91</sup> Se SOU 1960:32, s. 12 och SOU 1968:45, s. 129f.

<sup>92</sup> Följande framställning bygger på Pettersson (1988), s. 130 och s. 154f.

<sup>93</sup> Pettersson (1995), s. 7ff; Andersson (2004).

<sup>94</sup> Se Andersson-Skog & Krantz (1999), s. 220.

<sup>95</sup> Magnusson (2002), s. 446.

<sup>96</sup> Winberg (1959), s. 24.

<sup>97</sup> Efter Skårfors (2001), s. 253. I den här frågan kan det i enlighet med Andersson-Skog (2001) finnas särskild anledning att framhålla relationen mellan regionala särintressen i de norrländska kuststäderna och staten i syfte att åstadkomma ökad tillväxt och snabbare ekonomisk omvandling genom infrastrukturinvesteringar under efterkrigstiden. Nyström (1982), s. 109, påvisar exempelvis den nära förbindelse som fanns mellan å ena sidan Gösta Skoglund, som var kommunikationsminister mellan 1957 och 1965, och det socialdemokratiska partidistriktet i Västerbotten å andra sidan.

besluten. I järntrianglarna var det tre grupper som formade besluten. Inom luftfartsområdet omfattades dessa järntrianglar förmodligen av specialiserade politiker (främst inom Kommunikationsdepartementet), berörda intressegrupper (kommuner och företrädare för det lokala näringslivet) och specialiserade myndigheter (Luftfartsverket, AMS och Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen).<sup>98</sup>

Som denna uppsats har visat, hade staten dock det avgörande inflytandet när investeringsbesluten om trafikflygplatserna fattades. Förutom kommunerna har det inte varit möjligt att hitta några exempel på att intresseorganisationer deltog i utvecklingen. I det här avseendet är det också värt att påpeka att det under den studerade perioden inte fanns någon intresseorganisation i likhet med Svenska vägföreningen och motororganisationerna som representerade privata särintressen inom civilflyget och som hade möjligheter att påverka utvecklingen.<sup>99</sup> Utbyggnaden av civilflygets nationella infrastruktur fram till 1960-talets senare hälft gav alltså upphov till en struktur med betydande kontinuitet fram till idag. Investeringar i de flygplatser som tillkommit efter denna uppsats undersökningsperiod har därför skett inom ramarna för lokala och regionala infrasystem, då staten har överlämnat ansvaret för dessa flygplatser till icke-statliga aktörer.<sup>100</sup>

---

<sup>98</sup> För en diskussion om förekomsten av järntrianglar vid samhällsplanering och beslutsprocesser, se Hermansson (1993), s. 37ff.

<sup>99</sup> Hermansson, Lund, Svensson & Öberg (1999), s. 210, påpekar att en sådan intresseorganisation, "Svenskt Flyg", tillkom först 1994 i samband med att marknaden för inrikesflyg avreglerades.

<sup>100</sup> Se vidare SOU 1990:55, ss. 64-72.



## 7. KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

### Tryckta källor

#### *Riksdagstryck*

Riksdagstryck med bihang 1921-1967.

#### *Statens Offentliga Utredningar (SOU)*

SOU 1929:21, *Betänkande och förslag rörande understöd åt den civila luftfarten* Stockholm.

SOU 1934:48, *Utredning rörande reguljär luftfart samt luftfartsmyndighetens organisation.* Stockholm.

SOU 1938:28, *1936 års järnvägskommitté – Betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet.* Stockholm.

SOU 1941:12, *Betänkande med förslag till förstatligande av den allmänna väghållningen på landet m.m.* Stockholm.

SOU 1945:2, *Betänkande angående förslag till organisation av en luftfartsstyrelse m.m.* Stockholm.

SOU 1946:58, *Betänkande med förslag rörande utbyggnad av civila flygplatser m.m. avgivet av 1944 års flygplatsutredning.* Stockholm.

SOU 1947:58, *Betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende inrikes trafikväsendet avgivet av 1944 års trafikutredning.* Stockholm.

SOU 1960:32, *Statliga företagsformer V, Betänkande med förslag till reformering av de nuvarande statliga företagsformerna mm.* Stockholm.

SOU 1961:23, *Svensk trafikpolitik I – Riktlinjer och handlingsprogram,* betänkande avgivet 1953 års trafikutredning. Stockholm.

SOU 1966:34, *Luftfartsverkets ekonomi och organisation,* betänkande avgivet av 1963 års luftfartsutredning. Stockholm.

SOU 1968:12, *Affärsverken. Ekonomi, konkurrens och effektivitet. Del 1,* betänkande avgivet av affärsverksutredningen. Stockholm.

SOU 1981:12, *Inrikesflyget under 1980-talet.* Stockholm.

SOU 1990:55, *Flygplats 2000. De svenska trafikflygplatserna i framtiden.* Stockholm.

## Övrigt tryck från statliga aktörer

Lufttrafikkommittén (1921), *Betänkande och förslag angående reguljär lufttrafik och åtgärder från statens sida för dess främjande*. Stockholm.

Winberg, H. (1959), "Inrikesflygets förutsättningar efter kriget", *Balans* 1959:2.

## Otryckt litteratur

Eriksson, M. (2002), "Samarbete eller konkurrens? Staten, Vattenfall och de icke-statliga elproducenterna under den norrländska vattenkraftutbyggnaden 1936-1970" (Stencil. Ekonomisk-historiska institutionen, Uppsala Universitet). Uppsala.

Holmér, J. (1995), "Charterflyget i Sverige 1955-1968. En odysse genom svensk luftfartspolitik och dess konsekvenser" (Stencil. Ekonomisk-historiska institutionen, Uppsala Universitet). Uppsala.

## Tryckt litteratur

Ahlström, G. & Carlson, B. (2006), *Sweden and Bretton Woods 1943-1951* (Lund Papers in Economic History No. 100, 2006). Lund.

Andersson, F. (2004), *Mot framtiden på gamla spår? Regionala intressegrupper och beslutsprocesser kring kustjärnvägarna i Norrland under 1900-talet* (Umeå Studies in Economic History Nr 28/2004). Umeå.

Andersson-Skog, L. (1993), "Såsom allmänna inrättningar till gagnet, men affärsföretag till namnet". *SJ, järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920* (Umeå Studies in Economic History Nr 17). Umeå.

Andersson-Skog, L. (1997), "The Making of National Telephone Networks in Scandinavia. The State and the Emergence of National Regulatory Patterns 1880-1920". I Magnusson, L. & Ottosson, J. (eds), *Evolutionary Economics and Path Dependence*. Cheltenham.

Andersson-Skog, L. (1999), "Political Economy and Institutional Diffusion: The Case of Swedish Railways and Telecommunications up to 1950". I Andersson-Skog, L. & Krantz, O. (eds), *Institutions in the Transport and Communications Industries. State and Private Actors in the Making of Institutional Patterns, 1850-1990*. Canton.

Andersson-Skog, L. (2001), "Compensating the Periphery: Railway Policy and Regional Interest Groups in Northern Sweden". I Magnusson, L. & Ottosson, J. (eds), *The State, Regulation and the Economy – An Historical Perspective*. Cheltenham.

Andersson-Skog, L. (2002), "Från normalspår till bredband. Svensk kommunikationspolitik i framtidens tjänst". I Andersson-Skog, L. & Krantz, O. (red), *Omvandlingens sekel. Perspektiv på ekonomi och samhälle i 1900-talets Sverige*. Lund.

Andersson-Skog, L. & Ottosson, J. (1994), *Institutionell teori och den svenska kommunikationspolitikens utformning – Betydelsen av ett historiskt perspektiv* (Working Papers in Transport and Communication History 1994:1). Uppsala.

Andersson-Skog, L. & Krantz, O. (1999), "Transport Institutions Used as Politics: The Swedish Case". I Andersson-Skog, L. & Krantz, O. (eds), *Institutions in the Transport and Communications Industries. State and Private Actors in the Making of Institutional Patterns, 1850-1990*. Canton.

Benner, M. (1997), *The Politics of Growth. Economic Regulation in Sweden 1930-1994*. Lund.

Berg, A. (1999), *Staten som kapitalist. Marknadsanpassningen av de affärsdrivande verken 1976-1994* (Skrifter utgivna av Statsvetenskapliga föreningen i Uppsala 134). Uppsala.

Blomkvist, P. & Kaijser, A. (red) (1998), *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*. Stockholm.

- Boge, K. (2006), *Votes Count but the Number of Seats Decides. A comparative historical study of 20<sup>th</sup> century Danish, Swedish and Norwegian Road Policy*. Bergen.
- Bruzelius, N. (1988), *Behövs en ny luftfartspolitik? En ekonomisk analys av flygtrafikens regleringar*. Stockholm.
- Buraas, A. (1972), *Fly over fly - Historien om SAS*. Oslo.
- Böhme, K-R. (1980), "AB Aerotransport, Junkers och flygvapnet", *Militärhistorisk Tidskrift* 1980.
- Böhme, K-R. (1982), *Svenska vingar växer. Flygvapnet och flygindustrin 1918-1945*. Stockholm.
- Dahlgren, S. & Florén, A. (1996), *Fråga det förflutna - En introduktion till den moderna historieforskningen*. Lund.
- Dixit, A.K. (1996), *The Making of Economic Policy: A Transaction-Cost Politics Perspective*. Cambridge.
- Dobbin, F. (1994), *Forging Industrial Policy. The United States, Britain and France in the Railway Age*. Cambridge.
- Dunlavy, C.A. (2001), "Bursting through State Limits. Lessons from American Railroad History". I Magnusson, L. & Ottosson, J. (eds), *The State, Regulation and the Economy – An Historical Perspective*. Cheltenham.
- Dunlavy, C.A. (1994), *Politics and Industrialisation. Early Railroads in the United States and Prussia*. Princeton.
- Fälting, L. (1995), *Högtflygande planer i debatten om Arlanda 1946* (Working Papers in Transport and Communication History 1995:4). Uppsala.
- Giddens, A. (1983), *The Constitution of Society. Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge.
- Godlund, S. (1961), *Några utvecklingsdrag rörande den regelbundna luftfarten för passagerarbefordran i och mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige* (Meddelanden från Geografiska institutionen vid Stockholms Universitet nr 132). Stockholm.
- Granovetter, M. (1985), "Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness", *American Journal of Sociology*, Vol. 91, No. 3: ss. 481-510.
- Hall, P.A. (1986), *Governing the Economy. The Politics of State Intervention in Britain and France*. Oxford.
- Hall, P.A. (1993), "Policy Paradigms, Social Learning and the State: The Case of Economic Policymaking in Britain", *Comparative Politics*, Vol. 25, No. 3: ss. 275-296.
- Hamilton, U (1997), *Teknik på bönders villkor. De tekniska och politiska aktörernas inflytande på den statsreglerade tekniska förändringen i Sverige 1806-1971* (Stockholm Studies in History 54). Stockholm.
- Hermansson, J. (1993), *Politik som intressekamp. Parlamentariskt beslutsfattande och organiserade intressen i Sverige*. Stockholm.
- Hermansson, J., Lund, A., Svensson, T. & Öberg, P-O. (1999), *Avkorporatisering och lobbyism* (SOU 1999:121). Stockholm.
- Hirdman, Y. (2000), *Att lägga livet tillrätta. Studier i svensk folkhemspolitik*, andra upplagan. Stockholm.
- Hughes, T. P. (1983), *Networks of Power: Electrification of Western Societies*. Baltimore.
- Hughes, T. P. (1987), "The Evolution of Large Technical Systems". I Bijker, W.E., Hughes, T.P. & Pinch, T.J. (eds), *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge.
- Johansson, J. (1997), *Demokrati och rationalitet vid trafiksatsningar. En fallstudie av beslutsprocessen för en ny trafikflygplats i Värmland* (TRITA-IP AR 97-52). Stockholm.
- Kaijser, A. (1994), *I fädrens spår... Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*. Stockholm.
- Krantz, O. (1972), *Studier i svensk godstransportutveckling med särskild hänsyn till lastbilismens expansion efter 1920* (Skrifter utgivna av Ekonomisk-Historiska Föreningen i Lund XII). Lund.
- Kritz, L. (1976), *Transportpolitiken och lastbilarna. En studie av regleringar och dess effekter*. Stockholm.
- La Porte, T. (1988), "The United States Air Traffic System: Increasing Reliability in the Midst of Rapid Growth". I Mayntz, R. & Hughes, T.P. (eds), *The Development of Large Technical Systems*. Boulder.
- Lewin, L. (1967), *Planhushållningsdebatten* (Skrifter utgivna av Statsvetenskapliga föreningen i Uppsala 46). Uppsala.
- Liljegren, E. (1999), *Den stora förvirringen. Partipolitik och bilintressen i riksdagsbehandlingen av bilskattnas utformning 1922-1939* (Working Papers in Transport and Communication History 1999:5). Uppsala.
- Lyth, P.J. (1993), "The History of Commercial Air Transport. A Progress Report, 1953-1993", *The Journal of Transport History*, Vol. 14, No. 2: ss. 166-180.

- Lyth, P.J. (1997), "Institutional Change and European Air Transport, 1910-1985". I Magnusson, L. & Ottosson, J. (eds), *Evolutionary Economics and Path Dependence*. Cheltenham.
- Magnusson, L. (1997), *Vem och vad formulerar problemen?* (Working Papers in Transport and Communication History 1997:1). Uppsala.
- Magnusson, L. (2001), "The Role of Path Dependence in the History of Regulation". I Magnusson, L. & Ottosson, J. (eds), *The State, Regulation and the Economy – An Historical Perspective*. Cheltenham.
- Magnusson, L. (2002), *Sveriges ekonomiska historia*, tredje upplagan. Stockholm.
- March, J.G. & Olsen, J.P. (1995), *Democratic Governance*. New York.
- Millward, R. (1995), "Industrial Organization and Economic Factors in Nationalisation". I Millward, R. & Singleton, J., *The Political Economy of Nationalisation in Britain 1920-1950*. Cambridge.
- Millward, R. (2005), *Private and Public Enterprise in Europe. Energy, telecommunications and transport 1830-1990*. Cambridge.
- North, D.C. (1981), *Structure and Change in Economic History*. London.
- North, D.C. (1993), *Institutionerna, tillväxten och välståndet*. Stockholm.
- North, D.C. & Thomas, R.P. (1993), *Västerlandets uppgång. Europas ekonomiska historia 900-1700*. Stockholm.
- Nyström, M. (1982), *Socialdemokratin i Västerbotten – Uppkomst och utveckling*. Umeå.
- Olsson, U. (2000), *Att förvalta sitt pund. Marcus Wallenberg 1899-1982*. Stockholm.
- Ottosson, J. (1997), "Path Dependence and Institutional Evolution. The Case of the Nationalisation of Private Railroads in Interwar Sweden". I Magnusson, L. & Ottosson, J. (eds), *Evolutionary Economics and Path Dependence*. Cheltenham.
- Ottosson, J. (1999), "The Making of a Scandinavian Airline Company: Private Actors and Public Interests". I Andersson-Skog, L. & Krantz, O. (eds), *Institutions in the Transport and Communications Industries. State and Private Actors in the Making of Institutional Patterns, 1850-1990*. Canton.
- Ottosson, J. (2001,a), "Entrepreneurs in Emerging Technology. The Case of Early Civil Aviation in Sweden". I Henrekson, M., Larsson, M. & Sjögren, H. (eds), *Entrepreneurship in Business and Research – Essays in Honour of Håkan Lindgren*. Stockholm.
- Ottosson, J. (2001,b), "The State and Regulatory Orders in Early European Civil Aviation". I Magnusson, L. & Ottosson, J. (eds), *The State, Regulation and the Economy – An Historical Perspective*. Cheltenham.
- Peters, G. (1999), *Institutional Theory in Political Science: the "new institutionalism"*. London.
- Petersen Strandenes, S. (1987), *Scandinavian Airline Industry. Market Structure and Competition*. Bergen.
- Petersen Strandenes, S. (1989), *Market Power and Consumer Welfare. Economic Regulation of Domestic Air Transport in Sweden* (The Study of Power and Democracy in Sweden, English Series Report no 35). Uppsala.
- Petersson, O. (1988), *Byråkratisering eller avbyråkratisering? Administrativ och samhällsorganisatorisk struktur-omvandling inom svenskt vägväsende 1885-1985* (Studia Historica Upsaliensia 150). Uppsala.
- Petersson, T. (1995), *Regionalpolitik och regional utveckling – med fallstudie för Arvidsjaur flygplats* (Working Papers in Transport and Communication History 1995:2). Uppsala.
- Petersson, T. (1999), *Att kompensera för avstånd? Transportstödet 1970-1995 – ideologi, ekonomi och stigberoende* (Umeå Studies in Economic History Nr 23). Umeå.
- Sanz, M. (1996), *Bromma flygplats – Flyg, folk och händelser 1936-1996*. Stockholm.
- Sanz, M. (2000), *Linjeflyg – Från start till landning*. Stockholm.
- Schön, L. (2000), *En modern svensk ekonomisk historia. Tillväxt och omvandling under två sekler*. Stockholm.
- Skårfors, R. (2001), *Stockholms trafikledsutbyggnad. Förändrade förutsättningar för beslut och implementering 1960-1975* (Uppsala Studies in Economic History 58). Uppsala.
- Strinnholm, J. (1974), *Varutransporter med flyg. Flygfraktstudier med empirisk belysning av flygfrakt i Sveriges utrikeshandel samt flygfrakt över Arlanda*, (Geografiska regionstudier utgivna av Kulturgeografiska institutionen vid Uppsala Universitet, Nr 11). Uppsala.
- Svensson, T. (2001), *Marknadsanpassningens politik. Den svenska modellens förändring 1980-2000* (Skrifter utgivna av Statsvetenskapliga föreningen i Uppsala 144). Uppsala.
- Taylor, M. & Leonard, S. (2002), "Approaching 'Embeddedness'". I Taylor, M. & Leonard, S. (eds), *Embedded Enterprise and Social Capital*. Aldershot.

- Torstendahl, R. (1971), *Introduktion till historieforskningen: historia som vetenskap*, andra upplagan. Stockholm.
- Waara, L. (1980), *Den statliga företagssektorns expansion. Orsaker till förstatliganden i ett historiskt och internationellt perspektiv*. Uppsala.
- Wedin, J. (1982), *Spelet om trafikpolitiken*. Uppsala.
- Whitley, R. (1994), "Dominant Forms of Economic Organization in Market Economics Organization", *Organization Studies*, Vol. 15, No. 2: ss. 153-182.