

## Nr 91

Av herr **Agerberg m. fl.**, om skyndsamt utredning rörande behovet av och förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av inrikesflygets trafiknät särskilt i Norrland.

Vid ett bedömande av inrikesflygets ställning i vårt land gör sig en märkbar skillnad gällande mellan landets södra och norra del. Som så ofta i andra sammanhang verkar en gränslinje vara dragen vid Dalälven. Ehuru inrikesflyget inte heller i södra Sverige fått den utbredning man kunnat förvänta, är förhållandena i Norrland än mindre tillfredsställande.

Luftfartsstyrelsen upptager i tioårsplanen en utbyggnad av den s. k. norrlandslinjen, vilken utgör en betydelsefull del av inrikestrafikens stamlinjenät. Planen omfattar utbyggnad av tre flygplatser, nämligen Sundsvall, Umeå samt Kiruna. I dagens läge är det enligt luftfartsstyrelsen icke möjligt att förutsäga, i vilken ordning de i planen upptagna projekten bör komma till utförande. Flera av företagen torde ej heller ännu vara så bearbetade, att deras slutliga omfattning och tekniska utformning kan närmare angivas. Detta förhållande måste inverka menligt på planens fullföljande. Det torde i förevarande sammanhang vara nödvändigt att närmare studera den inverkan det norska inrikesflygets utbyggnad kan komma att utöva på fullföljandet av våra egna planer.

De lösa konturer, som kännetecknar planerna för framtiden, är ägnade att väcka en viss osäkerhet. Flera av de problem, som i dagens läge kan sägas vara typiskt norrländska företeelser, såsom t. ex. bristen på kvalificerad arbetskraft, hör intimt samman med frågan om förbättrade kommunikationer. Därmed är icke sagt att detta problems lösande skulle normalisera arbetskraftssituationen. Därtill fordras även andra åtgärder. Vi är dock övertygade om att dylika svårigheter i viss utsträckning kan avhjälpas medelst en förbättring av kommunikationerna. Då turistnäringen spelar en icke föraktlig roll, bör man lägga stor vikt vid det sätt på vilket ett utbyggt inrikesflygnät kan inverka på utvecklingen av denna näringsgren. Det är också angeläget att landsdelens internationella affärsumgänge stimuleras av möjligheten till förenklade och snabba resor. På grund av de vida avstånden samt de glesa förbindelserna kan inrikesflygets möjligheter här verkligen utnyttjas i full utsträckning. Utvecklingen utomlands — och man behöver då icke söka exempel på längre avstånd än Finland — visar klart vilka fördelar flygkommunikationer medför för glesområden av norrländsk typ.

De senaste årens utveckling på den civila luftfartens område låter oss skymta något av den framtida omfattningen. Under 1951—1955 har sålunda antalet landningar ökat med 51 %, antalet passagerare med 73 %, mängden fraktgods med 103 % och postmängden med 63 %. För att inrikesflyget skall kunna utvecklas på det sätt, som det under vissa förutsättningar lovar att göra, fordras tillgång till ett ökat antal flygplatser som kan utstå de påfrestningar som reguljär linjetrafik medför. Dessa förutsättningar är i nuläget icke för handen. Antalet fält som nu finns tillgängliga, i varje fall om man tar hänsyn till sådana som uteslutande är avsedda för civilt bruk, är för få och otillräckliga. Betydligt gynnsammare torde betingelserna bli om militära fält kunde, åtminstone i ett övergångsskede, ställas till den civila lufttrafikens förfogande. Tanken att förfara på detta sätt är icke ny. Den har framförts i samband med den pågående planeringen av reguljär trafik på Kiruna. Kontakt har tagits med flygmilitära myndigheter, och man synes på detta sätt kunna skapa underlag för en hållbar lösning av flygplatsproblemet.

Det är ett önskemål att fler betydande orter i Norrland inlemmas i ett reguljärt inrikesnät. Det ligger i sakens natur att icke alla kan innefattas i ett stamlinjenät. Detta bör i nödig utsträckning kompletteras med ett sekundärnät, vilket torde ankomma på en eventuell utredning att närmare överväga. För närvarande synes Sundsvall—Härnösandflygfältet ensamt i Norrland äga nödiga förutsättningar för att tåla trafik av större omfattning. Vissa mindre fält finnes på andra håll, men dessa verkar i allmänhet icke vara ägnade att i nuvarande utformning tjäna ett utvecklat inrikesflyg. Flygplatsen i Nordmaling torde i detta sammanhang kunna tjäna som ett typexempel såvitt gäller dess otjänliga läge. Resande till städerna Umeå och Örnsköldsvik måste för att nå sina bestämmelseorter resa ca 60 kilometer i resp. nordlig eller sydlig riktning. Det bör tilläggas att icke heller Sundsvallsfältet erhållit en idealisk placering. Flygplatsen är förlagd till en ö norr om själva staden med vilken förbindelsen uppehålls per färja.

Enligt vår mening vore det synnerligen värdefullt om Jämtland genom anordandet av reguljär flygtrafik gavs ett tillskott till sina kommunikationsmöjligheter. Såvitt nu kan bedömas torde goda förutsättningar finnas för att Östersund inlemmas i ett inrikes trafikflygnät, bl. a. genom en samverkan mellan luftfartsstyrelsen och flygmilitära myndigheter. Huruvida ytterligare orter i Norrland lämpar sig för att inordnas i ett system för reguljär flygtrafik undandrar sig vårt bedömande. Vi håller emellertid icke för otroligt att, utöver de redan nämnda, flera orter kan äga de nödiga förutsättningarna för att komma i fråga.

Utvecklingen utomlands har visat sig gå med stora steg allt under det den här i landet betänkligt sackat efter. Liksom på andra håll finnes säkert även i vårt land behov av utbyggda flygförbindelser. Vissa planer för framtiden har skisserats, men de synes oss till konturerna vara alltför obestämda, vilket förhindrar att de tjänar som någon fast grundval.

Vi anser det följaktligen vara av stort värde om de frågor som kan äga samband med inrikesflygets ordnande, särskilt i Norrland, kunde klargöras. I syfte att realisera ett dylikt önskemål synes det oss lämpligt att luftfartsstyrelsen erhöi i uppdrag att snabbt utreda behovet av och förutsättningar för en utbyggnad av det inrikes trafikflygnätet med tonvikten lagd på en utvidgning av den norrländska verksamheten. Därvid bör företagas en angelägenhetsgradering av de åtgärder som kan synas utredningen nödiga för utbyggnaden. Det torde vara värdefullt att i detta sammanhang särskilt beakta de möjligheter som ett samarbete med flygförvaltningen kan skapa, dels för utnyttjande av redan befintliga flygfält, dels för samordning av intressena vid planering av nya militärflygfält. Utredningen bör syfta till att framlägga ett hållbart förslag till en intensifiering av inrikesflygets utbyggnad.

Med stöd av ovanstående hemställas,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla, att luftfartsstyrelsen får i uppdrag att med beaktande av de i motionen angivna synpunkterna verkställa en skyndsamt utredning rörande behovet av och förutsättningar för en snabbare utbyggnad av inrikesflygets trafiknät, särskilt i Norrland, samt att inkomma med förslag till en sådan utbyggnad med angivande av angelägenheten av de olika etapperna i en sådan utbyggnad.

Stockholm den 22 januari 1957

*Nils Agerberg*

*Märta Boman*

*Nils G. Fröding*

*Carl Östlund*

## Nr 92

Av herrar **Carlsson** i Stockholm och **Staxäng**, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till avlöningar vid statens bilinspektion.

(Lika lydande med motion nr 64 i Första kammaren)

Stockholm den 23 januari 1957

*C. W. Carlsson*

*Ernst V. Staxäng*