

## Nr 369.

Av herr **Nilsson** i Göteborg, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 126, angående anslag till teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport m. m.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 126 angående anslag till teckning av aktier i AB Aerotransport m. m. föreslås bland annat anvisandet av ett reservationsanslag å driftbudgeten av 2 100 000 kr. till Understöd åt inrikes lufttrafik.

I direktiven för luftfartsutredningen har framhållits, att det ur allmänna synpunkter kan vara önskvärt att upprätthålla trafik även å linjer vilka tagna var för sig icke äro ekonomiskt motiverade. I sitt betänkande har sedermera luftfartsutredningen uttalat, att statsmakterna böra äga möjlighet att påfordra upprättandet av inrikes flygförbindelser, som icke äro ekonomiskt bärkraftiga, men att det bör också vara det allmännas sak att svara för underskott som uppkomma å sådana linjer.

I proposition nr 176 till 1948 års riksdag angående organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart har departementschefen i huvudsak anslutit sig till vad utredningen anfört.

I yttrandet till propositionen nr 176 anför statsutskottet bl. a., att det finner i likhet med departementschefen det vara tydligt att ett trafikföretag med bibehållande av en affärsmessig uppläggning av sin verksamhet endast i begränsad omfattning kan under en längre tid driva sådan av statsmakterna påfordrad trafik. Subventionering av trafikleder vilka icke äro ekonomiskt bärkraftiga förekommer redan, i vad det gäller landtrafiken, men inskränker sig därvidlag till orter och områden vilka sakna andra trafikförbindelser och för vilka områden det ur sociala och allmänna synpunkter visat sig angeläget att isoleringen brytes för denna befolkning. En del järnvägslinjer ha tillkommit och utlagts med hänsyn tagen till dessa skäl och utan att statsmakterna räknat med något ekonomiskt utbyte av trafiken på dessa linjer. Beträffande den inrikes lufttrafiken är förhållandet annorlunda. Åtminstone en del av dessa flyglinjer äga en sträckning som helt sammanfaller med statsbanelinjer som åtminstone delvis äro ganska väl utrustade både i fråga om antalet tåglägenheter och resehastighet, och där sålunda tidsvinsten för begagnande av flyget numera inte är avsevärd. I dessa fall av jämförelser av fördelar mellan tåg- och flygtrafiken är, i vad det gäller flyget, mera fråga om bekvämlighet än trafikekonomi. Att under sådana förhållanden och i nuvarande statsfinansiella läge subventionera

ett kommunikationsmedel vars trafikkapacitet i inrikestrafiken är till ytterlighet begränsad är ganska betänkligt.

Statskontoret har i sitt yttrande över propositionen anfört betänkligheter över subventionering av den inrikes flygtrafiken och ifrågasätter i varje fall lämpligheten att *samtliga* inrikes flyglinjer böra drivas med understöd. I övrigt avstyrkes framställningen av ämbetsverket.

Huruvida den inrikes flygtrafiken i framtiden kan bliva ekonomiskt lönsam är givetvis svårt att bedöma, men de gångna årens erfarenhet härutinnan ingiver inte stora förhoppningar på att så skall bli fallet. I den mån den inrikes flygtrafiken anses fylla ett behov inom landets kommunikationsväsen böra i så fall taxorna avvägas så att de motsvara kostnaderna för driften. Detta gäller i synnerhet de flyglinjer, vars sträckning sammanfaller med statsbanelinjerna.

Av vad ovan anförts får jag hemställa,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 126  
i vad den avser Understöd till inrikes lufttrafik.

Stockholm den 6 april 1949.

Olof Nilsson,  
Göteborg.