

**Nr 444.**

Av herr **Bergh m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående understöd åt inrikes lufttrafik.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 175 angående understöd åt inrikes lufttrafik föreslås subventioneringen under 1950 i princip begränsad till visbylinjen, och för detta ändamål äskas ett anslag av 360 000 kronor. Till understöd åt den inrikes lufttrafiken under kalenderåret 1949 anvisades av fjolårets riksdag 2,1 milj. kronor. Sedan understödet åt trafiken år 1949 frånräknats, återstå av detta anslag 321 000 kronor. De av förenämnda anslag understödda linjerna ha varit linjen Stockholm—Göteborg, Stockholm—Malmö, Stockholm—Visby och Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå.

Beträffande linjerna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö framhåller nu föredragande departementschefen, att såvitt nu kan bedömas bör deras fortsatta uppehållande ses uteslutande ur kommersiell synpunkt och att det från statens sida ej finnes anledning att påkalla deras uppehållande.

Beträffande norrlandslinjen uppvisas i propositionen, att utnyttjandet minskat under 1949, i fråga om antalet passagerare med 8,6 procent, därvid dock även erinras om den ogynnsamma inverkan på trafiken, som föranletts av att densamma vissa tider både 1948 och 1949 måst inställas, i förra fallet på grund av strejk och i senare fallet på grund av en hangarbrand. Det framhålles vidare, att trots den av ABA beräknade förbättringen av trafikunderlaget år 1950 skulle kostnaden för den begärda subventionen för år 1950 bli så hög, att skäl enligt departementschefens mening föreligga för ett nedläggande av linjen. ABA hade räknat med en subventionskostnad av cirka 1 milj. kronor. Man bör därför enligt föredragande departementschefens uppfattning inrikta sig på ett successivt uppbyggande av den inrikes lufttrafiken i den ordningen, att början göres med understöd åt visbylinjen och att, sedan denna börjat visa ekonomisk bärkraft, återupptagande av lufttrafiken på Norrland göres till föremål för ny prövning. Utom att departementschefen räknar med att högst återstoden av årets anslag, 321 000 kronor, skall få användas till understöd åt malmö- och norrlandslinjerna under år 1950, förklarar han sig emellertid beredd att under viss förutsättning taga en omvärdering av subventionsbehovet i det hela för år 1951 under omprövning, nämligen därest verksamheten under 1950 skulle

ge anledning till ett ljusare bedömande av inrikestrafikens framtidsutsikter än vad f. n. anses vara fallet och på grund därav den vid förhandlingar (redovisade å s. 24 i propositionen) mellan kommunikationsdepartementet och ABA ifrågasatta sänkningen av subventionsbehovet för 1951 kan genomföras.

Även om propositionen sålunda i princip f. n. begränsar sig till nytt anslag endast åt visbylinjen, äro möjligheterna för återupptagande av frågan om understöd åt norrlandslinjen år 1951 från departementschefens sida icke uteslutna. ABA:s avsikt att under 1950 skaffa sig ytterligare erfarenheter av trafikunderlaget på norrlandslinjen genom uppehållande av trafiken till omkring den 1 oktober eller så länge täckning erhålles för de rörliga kostnaderna utgör tydligen också en förutsättning för att en sådan ny omprövning skall kunna ske.

Frågan om fortsatt uppehållande av norrlandslinjen är sålunda i väsentlig grad avhängig av trafikresultatet innevarande år. Vad som i nuvarande situation ter sig angeläget är därför, att också riksdagen liksom departementschefen och ABA icke utesluter den framtida möjligheten till trafikens framtida uppehållande.

En analys av de hittillsvarande erfarenheterna torde också få anses motivera, att beslut icke nu fattas om linjens nedläggande. Det är till en början angeläget att framhålla, att förutom de hinder som de ovan nämnda avbrotten i trafiken under 1948 och 1949 medfört ha också väderleksförhållandena de två sista vintrarna varit osedvanligt ogynnsamma. Flygningarna på luleålinjen ha särskilt denna vinter måst inställas i långt större utsträckning än under tidigare vintrar på grund av dimma, på sträckan Stockholm—Sundsvall/Härnösand i 12 procent och på sträckan till Luleå i nära 19 procent av tidtabellsbelagda flygningar. Denna dåliga regularitet är säkerligen den främsta orsaken till det förhållandevis svaga utnyttjandet av norrlandslinjen. Varje sådan inställd flygning skapar givetvis misstro hos allmänheten och särskilt hos dem som vilja anlita flyget i dess egenskap av snabbaste befordringsmedel, och det har sedan erfordrats en oavbruten serie av störningsfria flygningar för att den resande allmänhetens förtroende för linjen skall ha kunnat återvinnas.

Dessa ogynnsamma väderleksförhållanden ha fått ökad inverkan genom att flygfälten i Sundsvall/Härnösand och Luleå hittills saknat den radioutrustning för inflygning (ILS), som nu skulle kunna installeras åtminstone i Luleå, därest luftfartsstyrelsen för detta ändamål finge disponera de begärda landningsfyrarna. Härigenom skulle erhållas väsentligt ökade möjligheter att trots otjänligt väder hålla den uppgjorda tidtabellen. Att såsom föreslås i propositionen nr 176 genom försäljning av tillgängliga sådana anordningar beröva sig ett dylikt medel till åstadkommande av ökad regularitet kan knappast anses välbetänkt, i varje fall icke förrän det definitivt avgjorts, att linjen skall nedläggas. En sådan åtgärd skulle icke heller stäm-

ma överens med den avbidande hållning, som i övrigt iakttages. Därtill kommer ju, att behovet av dylika anordningar givetvis är förhållandevis stort på långa färdsträckor med varierande väderlek mellan start och mål. För att linjen skall kunna visa, vad den kan åstadkomma, böra erforderliga tekniska hjälpmedel stå till buds.

Under de förhållandevis få år norrlandslinjen varit i verksamhet ha försök gjorts att åstadkomma den lämpligaste tidtabellen, och beträffande särskilt övre Norrland med dess glesa bebyggelse och varierande intressen har det tagit tid att därvid finna den bästa lösningen. Den från och med den 15 maj i år planerade tidtabellen med direktflyg på Luleå och avgång på morgonen från Stockholm samt avresa från Luleå på kvällen har tillkommit med stöd av de senaste årens erfarenheter och blir avgjort lämpligare även med hänsyn till väderleksförhållandena, liksom den även erbjuder en god anpassning till tågtiderna. Genom att under sommaren även Sundsvall/Härnösand får en egen linje med väl avpassad tidtabell, har ej blott flygtiden till Luleå kunnat förkortas utan även möjlighet skapats att på ett mera rättvisande sätt än tidigare få ett bedömande av trafikbehovet på sträckan Stockholm—Sundsvall/Härnösand.

Dessa och liknande omständigheter kunna till en del förklara, varför linjen icke hittills blivit mera frekventerad. Varje nytt trafikmedel kräver sin uppbyggnadsperiod innan den bästa anpassningen skett, och de hittillsvarande erfarenheterna sträcka sig över för kort tidrymd, för att av dem några säkra slutsatser skola kunna dragas om de framtida möjligheterna. Det skulle följaktligen innebära ett allvarligt avbräck, om linjens uppbyggnadsperiod bleve avbruten, sedan ABA med ledning av hittillsvarande erfarenheter nått fram till en tidtabell, som icke blott ansluter sig bättre än förut till järnvägsförbindelserna med Riksgränsen, Nordnorge och Haparanda utan också med tåg- och flygförbindelser söder om Stockholm, och sedan bolaget dessutom åstadkommit förbilligande förenklingar i expeditionstjänsten och i övrigt med framgång sökt begränsa omkostnaderna. Ett nedläggande skulle ju också innebära icke obetydligt minskade intäkter för luftfartsstyrelsen i form av start- och landningsavgifter. Flygfältet vid Sundsvall/Härnösand och hangarbyggnaden vid Luleå måste ju i varje fall underhållas.

Det arbete som bolaget med statshjälp redan nedlagt på inrikestrafiken och då särskilt norrlandslinjen utgör en goodwill, som skulle gå förlorad med trafikens avbrytande. Det ligger i sakens natur, att om inom kort ett avbrott sker, ett återupptagande av trafiken komme att avsevärt försvåras. Det samarbete bolaget i inrikestrafiken upprätthåller med statens järnvägar, som för övrigt lett till en rad betydande expeditionslättnader för den resande allmänheten vid kombinerade resor järnväg/flyg, skulle också innan man nått stadga i samverkan förfalla.

Även om en mindre restriktiv hållning från departementschefens sida

sålunda kunnat väl motiveras, måste man finna det välbetänkt, att han åtminstone funnit frågan om norrlandsflygets framtida uppehållande under viss förutsättning kunna återupptagas 1951. Uteblivandet av verksamt understöd för år 1950 är emellertid ur antydda synpunkter så allvarligt, att något längre dröjsmål vore mycket beklagligt, och helst borde anslag redan nu ha begärts.

Det har i olika sammanhang framhållits, att norrlandslinjen och särskilt linjen till övre Norrland liksom visbylinjen i viss mån äro att betrakta som kulturlinjer och att redan för den skull strängt affärsmässiga synpunkter ej finge bli helt avgörande. För dem som bo i rikets perifera delar, framför allt för söderifrån ditflyttade, är det dessutom med hänsyn till trivseln av stort värde, att snabb förbindelse med rikets centrala delar är möjlig. Fördelen för affärslivet är dessutom påtaglig. Likaså måste det vara av värde för vår allmänna beredskap, att den flygande personalen erhåller kontinuerlig erfarenhet av flygning under typiskt nordiska klimatförhållanden. För övrigt kan det ekonomiska utfallet av flygverksamheten icke bedömas uteslutande med hänsyn till omkostnaderna för trafikflyget som sådant. Goda kommunikationer över huvud innebära i och för sig ett incitament till ekonomisk utveckling. Bland annat har vid flera tillfällen omvittnats, hur värdefull norrlandslinjen är för den utländska turistström, som söker sig till Nordsverige för att med utnyttjande av olika rundtursarrangemang uppleva de speciella turistattraktionerna däruppe. Även härigenom tillföres landet ekonomiska värden. Skulle linjen nedläggas, kan man befara ökade svårigheter för norra Sverige att dra till sig utländsk turisttrafik, eftersom regelbunden flygtrafik inom respektive länder uppehålls både till Nordnorge och Nordfinland. För en utlänning, som från sitt hemland tagit flyg till Stockholm, skulle det te sig egendomligt och för vår turistreklam föga rekommenderande, om motsvarande kommunikationsmedel skulle saknas norr om Stockholm.

Det torde för övrigt vara uppenbart, att ett inrikesflyg i Sverige, som inom riket kan förbinda orter i Norrbotten med t. ex. Malmö, avstånd som äro ungefär jämförliga med sträckan Göteborg—Zürich, Malmö—Paris eller Stockholm—London, efter hand måste bli ett viktigt kommunikationsmedel, som landet efter måttet av sina ekonomiska resurser bör stödja. Den snabba utvecklingen inom flygtekniken gör det också tydligt, att i fråga om biljettpriserna en liknande utveckling är att motse som den järnvägstrafiken genomlöpt, så att detta nya trafikmedel efter hand som det vinner stadga blir tillgängligt också för personer med förhållandevis begränsade inkomster.

Det framgår av redogörelsen i propositionen för underhandlingarna med ABA, att bolaget under förutsättning av inrikesflygets kontinuerliga fortsättande räknar med successivt minskat subventionsbehov, ehuru bolaget givetvis icke nu kunnat göra några utfästelser för tiden efter 1951. Före-

dragande departementschefens uttalande, att han vid sådant förhållande är beredd att pröva förslag härom, ger vid handen, att även norrlandsflyget därvid kommer under ny omprövning. Det är icke mer än rimligt, att flygföretaget i nuvarande läge genom en bekräftelse på statsmakternas önskan att i sakens intresse välvilligt pröva eventuella framställningar erhåller en uppmuntran att även fortsättningsvis upparbeta underlaget för den inrikes lufttrafiken. Bolagets avsikt att även i nuvarande situation söka uppehålla trafiken till omkring den 1 oktober i år måste betraktas som ett klart uttryck för dess önskan att för sin del göra sitt yttersta.

Under återopande av vad ovan anförts hemställes,

att därest anslag icke kan beviljas redan i år, riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 175 måtte uttala, att frågan om fortsatt uppehållande av lufttrafik på linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå bör upptagas till förnyad prövning vid 1951 års riksdag.

Stockholm den 13 april 1950.

*Ragn. Bergh.*

*Lars E. Andersson.*

*Emil Petersson.*

*J. F. Grym.*

---