

## Nr 174

*Utlåtande i anledning av väckt motion om skyndsam utredning rörande behovet av och förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av inrikesflygets trafiknät särskilt i Norrland.*

(4:e avd.)

I en inom andra kammaren av herr Agerberg *m. fl.* väckt motion (II: 91) har hemställts, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla att luftfartsstyrelsen får i uppdrag att med beaktande av de i motionen angivna synpunkterna verkställa en skyndsam utredning rörande behovet av och förutsättningarna 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.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen.

Över densamma ha yttranden inhämtats från luftfartsstyrelsen, aktiebolaget Scandinavian Airlines System (SAS) och samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen, vilka yttranden som bilagor (bilagorna 1—3) fogats vid detta utlåtande.

*Utskottet.* Luftfartsstyrelsen har i sitt yttrande över förevarande motion bl. a. framhållit, att förutsättningarna för en utbyggnad av den svenska inrikes flygtrafiken av såväl praktiska som ekonomiska skäl måste knytas icke blott till statens möjligheter att medverka härutinnan utan även till de från olika landsändar dokumenterade trafikbehoven samt de trafikerande flygföretagens villighet att öppna och vidmakthålla nya flyglinjer. Styrelsen har vidare erinrat om att hela frågekomplexet kring den inrikes flygtrafiken är en uppgift, som ligger inom luftfartsstyrelsens normala verksamhet. Det vore också viktigt, att berörda trafik tillätes att utvecklas efter sunda ekonomiska linjer och att något slutgiltigt ställningstagande från statsmakternas sida till dessa frågor icke skedde, förrän tillräckligt underlag härför föreläge. Såväl luftfartsstyrelsen som aktiebolaget Scandinavian Airlines System ha i sina yttranden även erinrat om det s. k. tidningsflygets utveckling under senare år med dess ökade passagerarbefordran samt tillkomsten nyligen av aktiebolaget Linjeflyg med dess program för en betydligt utökad flygtrafik, avseende såväl de norra som södra delarna av landet. I ett till luftfartsstyrelsens yttrande fogat utlåtande från chefen för flygvapnet har dessutom erinrats om det samarbete i flygfältsfrågor som redan pågår mel-

lan luftfartsstyrelsen och de militära flygmyndigheterna och som förutsättes bliva bestående.

Mot bakgrund av vad sålunda anförts och med hänsyn jämväl till vad i övrigt i förenämnda remissyttranden framhållits kan utskottet för sin del icke finna den av motionärerna samt i remissyttrandet från samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen begärda särskilda utredningen vara av behovet påkallad. Än mindre synes skäl härför föreligga då, enligt vad utskottet under hand erfarit, vissa av de i motionen aktualiserade frågeställningarna torde bliva föremål för överväganden inom 1953 års trafikutredning, som enligt givna direktiv har att företaga en prövning av hela det trafikpolitiska problemet. Hänsyn skall därvid tagas till de skilda intressen som i sammanhanget anmäla sig såväl vad gäller transportapparatusens utbyggnad, standard, kostnader och kostnadsfördelning som önskemål och krav från olika grupper av trafikanter och trafikutövare.

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet,

att motionen II: 91 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 3 december 1957

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Gustaf Karlsson, Karl Andersson, Ohlon, Gillström, Näsström, Boman, fröken Andersson, herrar Gustaf Andersson, Ivar Johansson, Einar Persson, Axel Andersson, Pålsson, Holmqvist, Rikard Svensson och Mossberger; samt

från a n d r a kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Malmborg, Pettersson i Degerfors, Thapper, Ståhl, Persson i Växjö, Staxäng, fröken Elmén, herrar Svensson i Alingsås, Gustafsson i Stockholm, Widén, fru Wallin, herrar Heckscher, Svensson i Stenkyrka och Svensson i Kungälv.

### Reservation

av herrar *Näsström* och *Axel Andersson*.

## Bilaga 1

## Riksdagens statsutskott

Genom resolution den 13 mars 1957 har Kungl. Maj:t anbefallt luftfartsstyrelsen att till riksdagens statsutskott avgiva yttrande över en inom riksdagen väckt och till utskottet hänvisad motion nr II: 91 om skyndsamt utredning rörande behovet av och förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av inrikesflygets trafiknät, särskilt i Norrland. Med anledning härav får luftfartsstyrelsen anföra följande.

De allmänna synpunkter på behovet av en utbyggnad av den svenska inrikes flygtrafiken, som i motionen framförts, delas i princip av luftfartsstyrelsen. Det har också under de gångna åren varit och är allt fortfarande en angelägen uppgift för styrelsen att verka för ett utvidgat svenskt inrikes flygtrafiknät. Förutsättningarna för en utbyggnad av detta måste emellertid av praktiska och ekonomiska skäl knytas icke blott till statens möjligheter att medverka härutinnan utan även till de från olika landsändar dokumenterade trafikbehoven samt de trafikerande flygföretagens villighet att öppna och vidmakthålla nya flyglinjer. Det torde nämligen icke vara förenligt med god hushållning att anlägga flygplatser utan att man dessförinnan konstaterat, huruvida ett faktiskt trafikbehov föreligger.

Det svenska inrikesflygnätet har hittills — såvitt fråga är om ren linjefart — trafikerats endast av Scandinavian Airlines System (SAS). Härtill kommer emellertid ett antal »tidningsflyglinjer», å vilka befordras tidningar i den ena riktningen och under senare tid passagerare i den andra. Det reguljära linjeflygets verksamhet har under senare år visat glädjande framsteg, och ett växande intresse för »tidningsflygets» möjligheter att befordra passagerare har även ledes förmärkts. »Tidningsflyget» har emellertid numera antagit sådana proportioner, att man i praktiken kan tala om ett reguljärt sekundärnät. Det är sålunda icke längre fråga om en försöksverksamhet, varför det har blivit nödvändigt att undersöka förutsättningarna för meddelande av linjetrafiktillstånd även för »tidningsflyget». Bedrivande av linjetrafik förutsätter emellertid en betydligt utökad och mera kostnadskrävande organisation hos flygföretaget än den, som hittills förelegat. Endast ett flygföretag, som förfogar över ganska avsevärda resurser, kan därför ekonomiskt bedriva sådan flygverksamhet.

SAS har av skilda skäl funnit det mest ändamålsenligt att för en utökad inrikestrafik taga i anspråk även utanför konsortiet befintliga resurser. På grund härav har förhandlingar upptagits om bildande av ett särskilt företag för inrikestrafikens bedrivande. I ett efter långvariga överläggningar bildat särskilt företag ingår SAS och tvänne tidningsföretag med vissa andelar. Detta företag, Linjeflyg aktieföretag, har genom Kungl. Maj:ts beslut den 12 april 1957 erhållit tillstånd att tills vidare intill den 1 oktober 1959 bedriva luftfart i regelbunden trafik på linjerna Stockholm—Kalmar—Malmö, Stockholm—Rinkaby—Malmö, Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Nordmaling, Stockholm—Jönköping, Stockholm—Karlstad, Stockholm—Visby, Stockholm—Norrköping—Visby, Stockholm—Lidköping och Stockholm—Kronobergs-  
hed.

På nuvarande stadium torde det ännu vara alltför tidigt att slutgiltigt fastställa vilka flygplatser, som behöver utbyggas för den kommande inrikes flygtrafiken. I den mån det nya inrikesflygföretaget konsolideras, dess trafik ökar och ytterligare erfarenheter vinnes bör möjligheter enligt luftfartssty-

relsens uppfattning föreligga för ett mera säkert bedömande rörande utbyggnaden av de svenska trafikflygplatserna. Tills vidare räknar styrelsen med att en sådan utbyggnad i huvudsak följer den av styrelsen till statsmakterna redovisade 10-årsplanen. Därest emellertid erfarenheten skulle visa, att denna plan bör modifieras, kommer luftfartsstyrelsen givetvis att upptaga denna fråga till behandling.

I fråga om samarbetet med de flygmilitära myndigheterna tillåter sig luftfartsstyrelsen att hänvisa till bifogade avskrift av skrivelse den 18 april 1957 från chefen för flygvapnet i detta ämne.<sup>1</sup>

Av det nu sagda torde framgå, att hela frågekomplexet kring den svenska inrikes flygtrafiken är en uppgift, som ligger inom luftfartsstyrelsens normala verksamhet. Det är viktigt, att inrikesflygtrafiken tillåtes att utvecklas efter sunda ekonomiska linjer och att något slutgiltigt ställningstagande från statsmakternas sida till dessa frågor icke göres förrän tillräckligt underlag härför föreligger. Luftfartsstyrelsen vill därför för sin del under hänvisning till det inom styrelsen pågående arbetet avstyrka, att en särskild utredning nu tillsättes för behandling av förevarande frågor. De resultat, till vilka styrelsen kommer, blir redovisade i vanlig ordning till Kungl. Maj:t och riksdagen i samband med de årliga medelsäskandena å investeringsstaten.

Beslut i detta ärende har fattats av överdirektören Winberg samt styrelseledamöterna Ljungdahl, Sundström, Wallenberg och Wirseen. Föredragande har varit byråchefen Sörenson, varjämte byråchefen Wessel deltagit i ärendets handläggning. Stockholm den 29 april 1957.

Kungl. Luftfartsstyrelsen

För överdirektören

SVEN SÖRENSON

S. Östlund

Bilaga 2

*Till herr Ordföranden i riksdagens statsutskott*

I skrivelse den 12 mars 1957 har hemställts om vårt utlåtande över en inom riksdagens andra kammare väckt motion (II: 91) om skyndsamt utredning rörande behovet av och förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av inrikesflygets trafiknät, särskilt i Norrland. SAS får i anledning härav anföra följande.

Efter hemställan från kungl. kommunikationsdepartementet framförde SAS i en skrivelse den 28 februari 1955 till departementet sina synpunkter på utvecklingen av den svenska, danska och norska inrikes flygtrafiken. Skrivelsen innehöll även en plan över den för de närmaste två åren förutsedda utbyggnaden av det s. k. stamlinjenätet. Trafiken på detta nät har i själva verket ökat i snabbare takt än som antogs i den utredning som låg till grund för skrivelsen. Produktionen ökade för Sveriges del från verksamhetsåret 1953/54, vilket som jämförelseår togs till utgångspunkt i utredningen, till 1955/56 från cirka 41 milj. till cirka 76 milj. offererade passkm

<sup>1</sup> Här ej avtryckt.

eller med 86 % i stället för 68 % såsom i utredningen förutsetts. Antalet turer har på en del linjer kunnat ökas utöver vad som antogs i utredningen. Detta gäller bl. a. Norrlands-linjen, på vilken turerna redan sommaren 1956 ökades till två i vardera riktningen mot förutsedd en. I utredningen förutsågs linjen ej komma att förlängas till Kiruna vintertid under 1955 eller 1956. Så blev emellertid fallet redan från början av vintersäsongen 1955/56. I övrigt kan nämnas, att linjerna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö under sommarperioden 1957 beflygas med tre dagliga turer i vardera riktningen samt att Visby-trafiken undergått en kraftig produktionsökning. I inrikestrafiken har successivt i icke ringa utsträckning insatts det större flygplanet Convair 440 Metropolitan i utbyte mot Douglas DC-3 eller Skandia.

I enlighet med vad SAS i skrivelsen framhöll har SAS företagit utredningar om möjligheterna att öppna trafik på ytterligare linjer. I anslutning här till har det befunnits lämpligt att söka etablera ett särskilt företag för bedrivande av trafik på vissa delar av inrikesnätet. Det har därvid kommit att framstå såsom ett betydande intresse ur ekonomisk synpunkt för ett sådant företag och utvecklingen av dess trafiknät att i företaget kunna inlemma den hittills bedrivna s. k. tidningsflygtrafiken. Denna trafik har nämligen under årens lopp fått en avsevärd omfattning och skulle därigenom komma att tillförsäkra det nya företaget icke obetydliga intäkter, samtidigt som den flygmateriel och organisation i övrigt, varmed denna trafik upprätthållits, skulle — överförd till det nya företaget — kunna få en avsevärt bättre utnyttjning genom att användas på nya reguljära flyglinjer vid sidan av den speciella tidningsflygtrafiken.

Förhandlingarna om ett nytt företags igångsättande har numera lett till positivt resultat genom bildande av Linjeflyg Aktiebolag, vilket får till sin disposition flygplan och personal från det hittillsvarande tidningsflygföretaget Airtaco AB och flygmateriel från SAS.

I samband med tillkomsten av Linjeflyg sker ytterligare utbyggnad av det inrikes flygnätet såväl i södra som i norra Sverige. Sälunda öppnade bolaget en ny daglig reguljär passagerarlinje Stockholm—Kalmar—Malmö den 14 innevarande månad. Ytterligare kommer daglig reguljär passagerartrafik att igångsättas på en linje Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Nordmaling (Örnsköldsvik/Umeå) omkring den 15 nästkommande maj och på en linje Stockholm—Jönköping omkring den 15 juni i år. Linjeflyg har erhållit Kungl. Maj:ts koncession för upprätthållande av dessa linjer. Linjeflyg skall dessutom fortsättningsvis utföra den av Airtaco AB hittills bedrivna tidningsflygtrafiken från Stockholm till Sundsvall/Härnösand—Nordmaling (Örnsköldsvik/Umeå), Karlstad, Lidköping, Kronobergshed, Jönköping och Rinkaby—Malmö. På returflygningarna till Stockholm befordras passagerare och frakt i vanlig ordning liksom eventuellt ledig kapacitet på flygningarna från Stockholm står till allmänhetens disposition för frakttransporter. Genom startandet av Linjeflyg synes det finnas anledning räkna med att förefintliga och framtida trafikbehov på platser, som tidigare ej haft flygförbindelser, skall kunna i rimlig utsträckning tillgodoses.

I vad mån ytterligare linjer skola kunna igångsättas inom nu överskådlig tid måste helt naturligt bli beroende av trafikekonomiska och trafiktekniska utredningar. En förutsättning är självfallet bland annat förefintligheten av lämpliga trafikflygplatser. Huruvida nu bedriven eller planerad trafik skulle kunna förbättras till fördel för både den trafikerande allmänheten och trafikföretagen är också i hög grad avhängigt av flygplatsorganisationens effektivitet.

För trafikflygplatsernas utbyggande har luftfartsstyrelsen till statsmakterna redovisat en 10-årsplan, som är avsedd att tillgodose trafikflygets be-

hov av nya och förbättrade flygplatser i landet. SAS förutsätter att planens uppföljning sker under samverkan med flygföretagen och att nödvändiga ändringar av planen komma att göras, så att denna alltid kommer att motsvara trafikflygets aktuella behov av flygplatser.

Med hänsyn till vad ovan anförts synes det oss ej föreligga skäl för en sådan särskild utredning som den av motionärerna föreslagna. Stockholm den 27 april 1957.

### Scandinavian Airlines System

SVEN ÖSTLING

Vice verkst. direktör

*Bilaga 3*

#### *Till riksdagens statsutskott*

Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen, som för yttrande erhållit en av herr Agerberg m. fl. i riksdagens andra kammare väckt motion (II: 91) om skyndsamt utredning rörande behovet av och förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av inrikesflygets trafiknät särskilt i Norrland, får härmed anföra följande.

En jämförelse mellan omfattningen av trafikflyget i Finland, Norge och Sverige utfaller knappast till Sveriges fördel. Må vara, att man i vårt land eventuellt ställer större fordringar på komfort, har strängare säkerhetsföreskrifter etc., vilka förhållanden kan ha inverkat på utvecklingstakten, det måste i alla fall framstå som anmärkningsvärt att flygnätet i Norrland, i vad avser det reguljära passagerarflyget, under de senaste åren i stort sett inskränkt sig till en enda linje, Stockholm—Luleå—Kiruna. Under den senaste tiden har visserligen planerna på att ordna vissa förbindelser Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Nordmaling i någon omfattning förverkligats, men även medräknat en dylik reguljär linje kan med fog göras gällande, att det svenska trafikflygnätet företer allvarliga brister i sin norrländska del. Bristfälligheterna blir så mycket tydligare, som linjenätet utomlands under det senaste årtiondet utvecklats väsentligt, samtidigt som det i Norrland varit mer eller mindre status quo.

En utbyggnad av flygförbindelserna Norrland—Stockholm skulle med hänsyn till de långa avstånden få en synnerligen stor betydelse för Norrland och dess näringsliv, därom behöver ej råda någon tvekan. I det långa loppet torde emellertid en utbyggnad av norrlandsflyget kanske få sin största och mest betydelsefulla uppgift i underlättandet av trafiken bortom Stockholm och framför allt då med utlandet. Det må ej förglömmas, att Norrland är ungefär 2,5 gånger så mycket exportbetonat som det övriga Sverige, och för de utländska affärsförbindelserna och deras vidmakthållande har reguljär flygtrafik tvivelsutan långt större betydelse än lekmannen vanligtvis föreställer sig.

Förutsättningen för att trafikflyget skall få den betydelse det otvivelaktigt kan ha för det norrländska näringslivet är emellertid dels att flera norrländska orter inlemmas i ett reguljärt flygnät, i stamlinjer och sekundär-linjer, dels att goda landsvägsförbindelser ordnas mellan flygfält och när-

liggande befolkningscentra. Ett flertal lokala initiativ har tagits och avsevärda kostnader har mångenstädes nedlagts från kommunalt håll, men de kompletterande insatserna från statsmakternas sida har ej blivit av erforderlig omfattning eller har helt uteblivit.

Det är synnerligen angeläget, att frågan om förutsättningarna för en utbyggnad av det inrikes trafikflyget, särskilt i Norrland blir föremål för en utredning, och med tanke på flygtrafikens allmänna utveckling måste denna utredning göras skyndsammast. Samarbetsdelegationen får emellertid som sin mening uttala, att utredningen ej bör göras genom luftfartsstyrelsen utan genom en särskild kommitté, till vilken kan knytas behövlig expertis från luftfartsstyrelsen och trafikflyget. Östersund och Stockholm den 25 maj 1957.

För Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen

ANDERS TOTTIE

Ordf.

*Harald Wik*

Sekr.