

Nr 155

Utlåtande i anledning av väckt motion om en allsidig utredning rörande inrikesflygets framtida sträckning m. m.

(4:e avd.)

I en inom första kammaren av herr *Nils Elowsson* väckt motion (I: 1) har hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en allsidig och förutsättningslös utredning om inrikesflygets framtida sträckning i vårt land och i samband därmed förläggningen av de för detsamma behövlige flygplatserna.

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

Över motionen har efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning yttranden avgivits av luftfartsstyrelsen och 1953 års trafikutredning.

Luftfartsstyrelsen erinrar inledningsvis om att de nuvarande civila trafikflygplatserna är Stockholm-Bromma, Malmö-Bulltofta, Göteborg-Torslanda, Visby, Jönköpings, Karlstads och Sundsvall/Härnösands flygplatser. För trafiken på Norrland har Nordmalings flygplats temporärt utrustats med vissa anläggningar m. m. Trafiken på Kiruna äger för närvarande rum på en flygvapnet tillhörande flygplats; en ny civil flygplats vid Kiruna är under byggnad. Vid Kronobergshed har på vederbörande flygföretags bekostnad anordnats en flygplats för civilt bruk. Inom luftfartsverkets organisation finnes ävenledes ett tiotal s. k. småflygplatser, vilka dock icke användes för regelbunden luftfart. I 1959 års statsverksproposition har Kungl. Maj:t föreslagit anläggande av nya flygplatser vid Jönköping och Umeå. Enligt ett av Kungl. Maj:t nyligen lämnat uppdrag utreder luftfartsstyrelsen frågan om anläggande av flygplatser vid Skellefteå och Örnsköldsvik.

Med chefens för flygvapnet medgivande pågår också civilt trafikflyg på de militära flygplatserna vid Luleå, Kalmar, Ronneby, Halmstad, Östersund och Hultsfred. Chefen för flygvapnet har härjämte förklarat sig vilja välvilligt upptaga till behandling uppkommande frågor om civil trafik på andra flygvapnet tillhörande öppna flygfält. Härvid synes i första hand upptagande av trafik på Rommehed (invid Falun och Borlänge) komma att bli aktuellt efter en planerad ombyggnad av därvarande övningsflygfält.

Den av luftfartsstyrelsen år 1956 framlagda tioårsplanen för utbyggande av de svenska civila flygplatserna synes vidare enligt styrelsen i vad den-

samma avser objekt av betydelse för inrikesflyget komma att bli i allt väsentligt uppfylld före utgången av perioden.

Styrelsen anför vidare följande.

Från kommuners, andra samfälligheters och vissa enskilda intressenters sida ha från tid till annan ställts förfrågningar angående tillvägagångssättet m. m. beträffande inrättande och drift av mindre flygplatser, avsedda att drivas av annan än staten. Med anledning härav har luftfartsstyrelsen utarbetat och distribuerat ett informationscirkulär, innehållande tekniska normer för sådana flygplatser samt de övriga uppgifter, som kunna vara av intresse i sammanhanget. Luftfartsstyrelsen lämnar därjämte, enligt sin instruktion, på begäran råd och anvisningar m. m. i hithörande spörsmål mot en gottgörelse för styrelsens självkostnader.

Motionären föreslår en allsidig och förutsättningslös utredning om inrikesflygets framtida sträckning i vårt land och i samband därmed förläggningen av de för detsamma behövliga flygplatserna. Härtill vill luftfartsstyrelsen framhålla, att — så länge flygtrafikens bärlighet och utveckling skall vara betingad av huvudsakligen kommersiella synpunkter — någon tillförlitlig utredning om det inrikes flygnätet icke kan ävägbringas utan konkreta önskemål och prognoser från flygföretagens sida. Scandinavian Airlines System (SAS) har icke framfört några expansionsplaner, som kräva ombyggnad av befintliga eller anläggande av nya flygplatser utöver vad som innefattas i aktuella eller planerade arbetsprogram. Linjeflyg aktiebolag anser sig visserligen icke för närvarande i stånd att framlägga något konkret långtidsprogram för sin utveckling, men har å andra sidan icke anmält anspråk på andra objekt än dem som redan i en eller annan form äro under arbete eller planering.

Av det anförda torde framgå, att ett icke obetydligt antal flygplatser redan ställts till inrikestrafikens förfogande och att ytterligare ett antal flygplatser befinna sig i ett mer eller mindre framskridet byggnads- eller planeringsstadium. Härigenom torde i varje fall det reguljära inrikesflygets nu förutsebara behov av flygplatser bli i huvudsak tillgodosett.

Luftfartsstyrelsen har sig icke bekant att kommuner och landsting — såsom motionären antyder — nedlägga arbete och kostnader på mindre väl samordnade utredningar, vilka vid »inrikesflygets slutliga utformning visar sig vara till ingen eller ringa nytta». Bortsett från att ingen ännu torde kunna förutse inrikesflygets slutliga utformning, synes det luftfartsstyrelsen högst tvivelaktigt huruvida i dagens läge något väsentligt skulle stå att vinna genom den av motionären föreslagna, brett upplagda utredningen. Snarare synes en viss risk föreligga för att en sådan skulle kunna förkväva de lokala initiativ, som tid efter annan framkomma på olika håll i flygplatsfrågor. Luftfartsstyrelsen finner det vara mycket värdefullt, att dessa lokala och föga kostnadskrävande undersökningar rörande förefintligt trafikunderlag i olika områden företages av flygtrafikkommittéer i nära samarbete med SAS och Linjeflyg. I de fall, där placeringen av en civil flygplats för ett dylikt område icke är utan vidare given, bör också lokaliseringsundersökningar genomföras, exempelvis på sätt som för närvarande sker i Kronobergs län. Denna ordning ger de lokala representanterna en mycket värdefull inblick i flygtrafikens förutsättningar och kostnader.

Styrelsen verkar jämväl för, att planeringen och byggandet av militära flygfält i möjligaste mån koordineras med de civila flygplatsbehoven. Det har också i vissa fall visat sig möjligt att åstadkomma moderna flygfält för gemensamt civilt och militärt bruk, exempelvis i Visby. Det får ej anses uteslutet, att ytterligare dylika fall kunna aktualiseras i framtiden.

Enligt styrelsens mening är den planerings- och utredningsmetodik, som nu tillämpas, den ur praktiska synpunkter mest ändamålsenliga under de närmaste åren.

Styrelsen avstyrker slutligen bifall till motionen.

1953 års trafikutredning framhåller att det allmänna målet för de trafikpolitiska lösningar, som trafikutredningen skall söka anvisa, enligt utredningsdirektiven bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medge företagsekonomisk effektivitet och sund utveckling av transportapparaten.

Det nuvarande läget på det inrikes transportväsendets område karakteriseras enligt utredningen därav, att en påtaglig konkurrens råder mellan de olika trafikgrenarna. I fråga om den långväga persontrafiken har, vid sidan av privatbilismen, inrikesflyget särskilt under de senaste åren ryckt fram såsom en icke oväsentlig konkurrent till järnvägarna, huvudsakligen utefter sträckningar på det s. k. affärsbanenätet. Antalet passagerare i inrikes lufttrafik, som år 1950 utgjorde 67 500, uppgick år 1958 till ca 332 100.

Utredningen anför härefter beträffande förutsättningarna och villkoren för konkurrens mellan inrikesflyget och järnvägarna bl. a. följande.

Järnvägarnas från samhällets sida ålagda trafikförpliktelser kvarstå i stort sett oförändrade sådana de en gång betingats av järnvägarnas förutvarande monopolställning, bortsett från den temporära och partiella kompensation härför, som det från och med budgetåret 1958/59 utgående driftbidraget om 100 milj. kronor till statens järnvägar utgör. Det reguljära inrikesflyget har i sin nuvarande gestaltning monopol på sina flyglinjer och subventioneras i väsentlig grad genom lättnader i kostnadsbelastningen för användningen av civila och militära luftfartsanläggningar och för den på denna trafikgren belöpande delen av luftfartsverkets drift- och underhållskostnader. Preliminära uppskattningar ge vid handen att av luftfartsfondens underskott en avsevärd del belöper på den inrikes luftfarten.

Olikheten i fråga om de skilda trafikgrenarnas konkurrensbetingelser har gjort och gör, att önskvärd balans inom trafikapparaten icke föreligger. Transportuppdragen fördela sig ej på de olika trafikmedlen i enlighet med deras reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar. Det torde stå klart att det ovan angivna trafikpolitiska målet icke kan nås vid en dylik, på konstlad grund vilande trafikuppdelning. För att åstadkomma en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad är det därför enligt trafikutredningens uppfattning angeläget att ett system av sund konkurrens mellan de olika trafikmedlen etableras, vilket innebär att konkurrensen bedrivs på i möjligaste mån lika villkor och att den inom ramen för dessa villkor gestaltas så fritt som möjligt.

Ett grundläggande principkrav vid ett dylikt trafikpolitiskt system är från rent ekonomisk synpunkt, att priset på den efterfrågade transporttjänsten täcker den samhällsekonomiska kostnaden för densamma och att angelägenhetsgraderingen i fall, där endast begränsade investeringsresurser stå till buds för att tillgodose efterfrågan, sker efter lönsamhetsgrad.

Utredningen erinrar i fortsättningen om att vårt järnvägsnät på sin tid i fråga om stambanorna utbyggts efter en generalplan, medan samtliga sekundära banor — med undantag av dem som redan från början haft karak-

tären av s. k. kulturbanor — tillkommit under en långvarig uppbyggnadstid för att tillgodose skiftande regionala och lokala kommersiella intressen.

I fråga om det inrikes flyglinjenätet finnes redan ett stamlinjenät etablerat. Vad angår de sekundära flyglinjerna måste enligt utredningen, innan en verklighetsbetonad planläggning kan ske, klarhet skapas om de kostnadsförsättningar med avseende å ersättning till statsverket, under vilka de sekundära flyglinjerna kommer att kunna drivas. Sedan så skett, torde — så länge icke staten själv omhändertager den inrikes flygtrafiken i analogi med vad som skett i fråga om järnvägstrafiken — det närmast få ankomma på vederbörande flygföretag och trafikantgrupper att väcka förslag om utvidgning av det inrikes flyglinjenätet och till stöd härför framlägga driftkalkyler, vilka eventuellt utvisar en lönsamhet och en angelägenhetsgrad som kan motivera statens medverkan vid ifrågakommande flygplatsanläggningar.

Utredningen förklarar sig slutligen ha sin uppmärksamhet riktad på spörsmålet om en planläggning av flyglinjenätet samt avstyrker på anförda skäl att en särskild utredning härom tillsättes.

Utskottet. Ett icke obetydligt antal flygplatser har, såsom luftfartsstyrelsen i sitt yttrande över förevarande motion framhållit, redan ställts till inrikestrafikens förfogande, varjämte ytterligare ett antal flygplatser befinner sig i ett mer eller mindre framskridet byggnads- eller planeringsstadium. Härigenom anses i varje fall det reguljära inrikesflygets nu förutsebara behov av flygplatser bli i huvudsak tillgodosett. Styrelsen som vidare förklarar sig verka för att planeringen och byggandet av militära flygfält i möjligaste mån samordnas med de civila flygplatsbehoven anser för sin del den planerings- och utredningsmetodik som nu tillämpas vara den ur praktiska synpunkter mest ändamålsenliga under de närmaste åren. Även 1953 års trafikutredning har förklarat sig ha sin uppmärksamhet riktad på spörsmålet om planläggningen av det inrikes flyglinjenätet och avstyrker därför förslaget om tillsättandet av en särskild utredning i frågan. Med hänsyn bl. a. härtill har icke heller utskottet vid sin prövning av frågan funnit någon sådan utredning erforderlig. Med beaktande jämväl av övriga av remissmyndigheterna åberopade förhållanden avstyrker utskottet därför bifall till motionärens yrkanden.

Utskottet hemställer,

att motionen I: 1 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 17 november 1959

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, Boman, Einar Persson, fröken Andersson, herrar Thun, Pålsson, Axel Johannes Andersson, fru Wallentheim, herrar Söderberg, Mårtensson, Mossberger, Herbert Larsson, Edström och Thorsten Larsson; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Åkerström, Petterson i Degerfors, Malmborg, Thapper, Rubbestad, Jansson i Kalix, Staxäng, Persson i Växjö, Gustafsson i Stockholm, Nilsson i Göingegården, fröken Elmén, fröken Olsson, herrar Wedén och Gustafsson i Kårby.

Reservation

av herr Åkerström.