

Nr 299

Av herr Björk i Påarp m. fl., om en statlig transportorganisation för inrikesflyget, m. m.

(Lika lydande med motion nr 267 i Första kammaren)

Enligt 7 kap. luftfartslagen får luftfart i regelbunden trafik (linjefart) i förvärvssyfte ej utövas i Sverige utan tillstånd av Konungen. Formellt har ett bolag, AB Aerotransport (ABA), koncession på det svenska inrikeslinjeflyget fram till år 1985. I och med bildande av SAS år 1950, som till 3/7 ägs av ABA, överläts rättigheterna på detta företag. De linjer som då trafikerades var Stockholm—Luleå, Stockholm—Göteborg, Stockholm—Malmö, Stockholm—Norrköping—Visby och Stockholm—Visby.

I samband med bildandet av Linjeflyg AB (LIN) år 1957, som ägs gemensamt av ABA och SAS, förklarade sig ABA/SAS inte ha något att erinra mot att LIN övertog trafiken på linjerna Stockholm—Norrköping—Visby och Stockholm—Visby. LIN erhöll sålunda trafik tillstånd på dessa och på ett antal nya linjesträckningar. Övriga tre s. k. stamlinjer skulle även i fortsättningen trafikeras av SAS.

Ansökan om tillstånd till luftfart kan icke bifallas utan att fullgoda ekonomiska och tekniska förutsättningar är för handen. Vid meddelande av tillstånd skall vidare beaktas att det trafikunderlag, som kan beräknas föreligga, har tillfredsställande omfattning.

Förutom det reguljära inrikesflyget förekommer även passagerarbefordran av icke reguljär natur, s. k. taxiflyg. Taxiflyget inordnas under begreppet bruksflyg och kan därför utövas utan tillstånd trots att flygningen sker i förvärvssyfte.

Något särskilt civilt flyggodstransportnät finns icke i Sverige. Godstransporterna sker dels i anslutning till det ordinarie passagerarflyget, dels genom specialbeställda godstransporter som utförs av SAS, LIN och övriga i Sverige verksamma flygbolag med koncession för flygning i förvärvssyfte.

Det måste vara en strävan att alla kommunikationsmedel utnyttjas optimalt och till lägsta möjliga kostnad för såväl den enskilde som det allmänna. Särskilt måste man ägna det nyaste kommunikationsmedlet — flyget — särskild uppmärksamhet från statens sida för att uppnå detta mål. Flygtrafikföretagen öppnar inrikeslinjer och så kallad taxiflygtrafik mellan olika orter i den utsträckning man ansett det lönsamt ur resp. bolags syn-

punkt. Någon samordning mellan dessa system och olika flygtrafikföretag har inte skett. Det har visat sig att det större inrikesflygbolaget — Linjeflyg — begärt och fått linjetrafiktillstånd på linjer som har ett ca 60 % belägningsunderlag med flygplan för omkring 50 passagerare. Taxiflygföretagen har bedrivit mer eller mindre kontinuerlig trafik mellan ett flertal platser i landet och Bromma. Enligt tidningsuppgifter har nu taxiflygbolagen gjort framställning om att få tillstånd att bedriva linjeflygtrafik reguljärt mellan ett flertal orter i landet och då med flygplan för 10—15 passagerare.

Taxibolagens trafikkapacitet är än av relativt ringa omfattning, vilket innebär att dess mark- och administrationskostnader blir onormalt höga med hänsyn till deras belägningskapacitet. Sålunda blir båda trafiksystemen var för sig inte helt utnyttjade, och därigenom kan inte den resande allmänheten få tillgång till detta kommunikationsmedel till lägsta möjliga kostnad.

För att uppnå ett bättre resultat både trafikmässigt och kostnadsmässigt måste en samordning mellan alla företag som bedriver inrikesflygtrafik ske. Ett företag bör utgöra stommen i inrikesflyget och övriga flygföretags persontrafik vara ett komplement till detta — låt oss kalla det stomlinjenät med matarlinjer.

En utredning beträffande utformningen av stamlinjenät och anslutningslinjesystem för inrikesflygets persontrafik bör därför tillsättas, som i sig rymmer förutsättningarna att i princip täcka hela landet.

Vad som här ovan har berörts gäller personflygtrafik och den smågodstransport som sker i anslutning till denna. I allt hastigare takt kommer flyget att utnyttjas för inrikes godstransporter. I dagens läge är det främst ömtåliga färskvaror som transporteras med flyg. Inom en snar framtid kommer vår produktion ävensom förvaltningen att kräva allt snabbare godstransporter. Våra industriers maskiner och annan utrustning blir mer och mer tekniska, och automatiken behärskar snart hela samhället. Enbart service- och reservdelsbehovet kräver centraler på ett fåtal platser i landet, och transporter av reservdelar o. d. måste ske snabbt för att inte förorsaka driftstopp och leveransförseningar. Ett alltmer ökat antal basindustrier med underleverantörsföretag innebär ett framtida krav på ett fast godstransportsystem med flygplan. För att i tid möta detta nya transportbehov bör man från statens sida utreda hur en sådan organisation bör vara utformad och planlagd. På det området av inrikesflyget bör det ifrågasättas om inte ett statligt bolag vore den lämpligaste företagsformen för att samordna och utnyttja en statligt ägd flygtransportorganisation.

Med hänsyn till det här ovan anförda hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en utredning i avsikt att

a) tillskapa en av staten ägd flygtransportorganisation för inrikes godstransport,

b) samordna inrikesflygets stam- och anslutningslinjenät för ett uppnående av största möjliga kapacitetsutnyttjande.

Stockholm den 23 januari 1969

Villiam Björk (s)

i Påarp

Hugo Bengtsson (s)

i Landskrona

Einar Henningsson (s)

Eric Svenning (s)

Gusti Gustavsson (s)

i Ängelholm