

## Nr 159

*Utlåtande i anledning av motioner om dels en statlig transportorganisation för inrikesflyget, m. m., dels en översiktlig plan för inrikesflygets utbyggnad.*

(4:e avd.)

### Motionerna

I de likalydande motionerna I: 267 av herrar Arne Pettersson och Hansson samt II: 299 av herr Björk i Påarp m. fl. har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning i avsikt att dels tillskapa en av staten ägd flygtransportorganisation för inrikes godstransport, dels samordna inrikesflygets stam- och anslutningsnät för ett uppnående av största möjliga kapacitetsutnyttjande.

I de likalydande motionerna I: 633 av herrar Wååg och Svante Kristiansson samt II: 689 av herr Gustavsson i Ängelholm m. fl. har hemställts att riksdagen anhåller hos Kungl. Maj:t om att en översiktlig plan läggs till grund för inrikesflygets fortsatta utbyggnad.

### Remissyttrandena

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden över motionerna från luftfartsverket. Därjämte har på utskottets begäran Scandinavian Airlines System (SAS) och Linjeflyg Aktiebolag (LIN) samt, beträffande motionerna I: 633 och II: 689, Svenska kommunförbundet yttrat sig över de i motionerna upptagna frågorna.

*Luftfartsverket* anför i sitt yttrande över *de förstnämnda båda motionerna* följande.

Vidkommande motionärernas förslag om utredning beträffande utformningen av ett stamlinjenät och anslutningslinjesystem för inrikesflygets persontrafik må framhållas, att Linjeflyg AB (LIN) hösten 1968 igångsatt en undersökning av möjligheterna att med mindre flygplan (15—20 passagerare) utföra s. k. matartrafik på orter där underlag för reguljär trafik med större flygplan icke finnes. Denna undersökning beräknas kunna vara ge-

nomförd under innevarande år. Enligt luftfartsverkets mening bör resultatet härav avvaktas innan man kan uttala sig om behovet av en statlig utredning av detta slag. Helt allmänt är verket emellertid av den uppfattningen att den civila luftfarten, så länge den bedrivs av enskilda företag, bör tillåtas utveckla sig enligt företagsekonomiskt realistiska principer. Det må också framhållas att staten genom sitt engagemang i AB Aerotransport (ABA) kan utöva inflytande såväl på LIN:s verksamhet som på den inrikesflygverksamhet, som bedrivs av Scandinavian Airlines System (SAS).

Motionärerna önskar vidare en utredning i avsikt att tillskapa en av staten ägd flygtransportorganisation för inrikes godstransport. I detta hänseende vill luftfartsverket framhålla, att trafikunderlaget för person- och godsflygtrafiken i vårt land icke under överskådlig framtid torde komma att växa till sådana proportioner, att det kan bli lönsamt att uppdelas trafikerna på två transportorganisationer. Det av motionärerna förutspådda växande behovet av inrikes godsflygtransporter kan väl tillgodoses av SAS/LIN samt av de mindre flygföretagen inom ramen för dessa företags utveckling. Man bör icke heller bortse från, att förslaget genomförande skulle betyda tillkomsten av nya drift- och administrationskostnader, som måste täckas av trafikinkomsterna; ur samhällsekonomisk synpunkt vore en dylik utveckling mycket tveksam. Luftfartsverket anser för sin del, att den inrikes godstrafikens utveckling bäst tillgodoses genom det naturliga samspelet mellan efterfrågan och tillgång, och att ett fast flyggodstransportsystem — då ett sådant erfordras — i första hand bör uppbyggas på grundval av existerande transportföretag.

Under hänvisning härtill avstyrker verket den av motionärerna föreslagna utredningen.

Beträffande *motionerna I: 633 och II: 689* erinrar *luftfartsverket* om att inrikes linjefart för närvarande bedrivs vid 21 flygplatser i landet, därav 18 såsom primärflygplatser på luftfartsverkets ekonomiska ansvar och 3 såsom sekundärflygplatser på vederbörande lokala intressenters ekonomiska ansvar. Härjämte finns ett stort antal lokalflygplatser som betjänar olika former av bruksflyg samt privat- och skolflyg.

Verket framhåller vidare följande.

Motionärernas uppfattning att det svenska inrikesflyget har utvecklats så att det nu omfattar i stort sett alla orter, där lönsamt inrikesflyg kan bedrivas, är riktig i vad avser den inrikes linjefarten med större flygplan (50 — 90 passagerare). Man får emellertid räkna med att detta linjenät i framtiden kommer att utsträckas till ett antal nya platser, där gynnsamma betingelser föreligger för inrikes linjefart antingen genom tillgång på redan utbyggd markorganisation i form av militära flygfält, som genom mindre kompletteringar av tekniska och personella resurser kan tas i anspråk för civil flygtrafik, eller genom att en på grund av befolkningsförflyttningar och industrialisering växande trafikpotential efter hand når upp till en lönsamhetsnivå.

Erfarenheterna under senare år har visat att nya möjligheter att utveckla den inrikes linjefarten har öppnat sig genom introduktion av mindre flygplantyper, som kan betjäna orter med lägre trafikpotential. Sådana linjer kan vara självständiga linjer eller tillförsellinjer till stamlinjenätet.

Ekonomi hos sådana former av inrikes linjefart bör bedömas för systemet flygtrafik-markorganisation såsom en helhet. I början av 1960-talet utförde Ingenjörsvetenskapsakademiens Transportforskningskommission vissa utredningar om sådana system för inrikes linjefart, vilka visade att en betydande expansion av den inrikes linjefarten var ekonomiskt försvarbar (TFK Meddelande 51/1962). Några praktiska försök med sådan verksamhet har dock ej igångsatts förrän under de allra senaste åren.

Vid sidan av linjefarten har under senare år taxi- och affärsflyget visat en kraftig utveckling. Denna verksamhet är baserad på de existerande flygplatserna för linjefart samt ett 15-tal smärre flygfält, som är godkända för allmänt eller enskilt bruk. Härutöver finns ett 100-tal icke godkända flygfält, vilka dock inte får användas vid yrkesmässig befordran av passagerare. De ekonomiska förutsättningarna för sådana flygfält torde av vederbörande intressenter bedömas icke enbart ur trafikalt synpunkt utan även med hänsyn till andra intressen, som respektive kommuner kan vilja tillgodose.

I den mån luftfartsverket kan komma att engageras i nya flygplatsprojekt måste en medverkan från verkets sida förutsätta, att de lönsamhetskriterier, som etablerats genom de av riksdagen år 1967 antagna trafikpolitiska riktlinjerna, kan antagas bli uppfyllda. Detta innebär ett krav på att de ifrågasatta investeringarna i markorganisationen kan beräknas bli lönsamma räknat över en period av 40 år, oavsett om förluster måste förutses under en första tidsperiod av upp till tio år. För att befrämja trafikflygets utveckling har vidare förutsatts en samverkan mellan stat och kommun i fråga om investeringskostnader, som innebär att kommunala bidrag skall utgå med 100 % av markkostnaden och 37,5 % av anläggningskostnaderna (med vissa undantag).

Även då det gäller andra flygplatser än sådana, som skall drivas i luftfartsverkets regi, är i princip de allmänna trafikpolitiska riktlinjerna om konkurrens på lika villkor mellan olika transportmedel tillämpliga. Intet hindrar emellertid att kommunerna inom ramen för den kommunala självbestämmanderätten därjämte söker tillgodose sådana kommunala intressen, varom kommunerna själva äger bestämma.

Av det sagda följer att lönsamheten och berättigandet i övrigt av nya flyglinjer och en utbyggnad av markorganisationen i första hand får bedömas för varje projekt för sig under beaktande av förekomsten av andra projekt inom samma influensområde. En översiktlig plan enligt motionärernas önskemål torde endast få en sekundär betydelse för bedömningen av dessa frågor.

Strävandena att bygga ut inrikesflyget på nya sträckningar torde under de närmaste åren komma att koncentreras till trafik med flygplan, som rymmer upp till 20 passagerare och som därför kräver mindre flygplatser och mindre utbyggd markorganisation än befintliga primärflygplatser. En banlängd om 900 m kommer sannolikt att vara tillfyllest. Ett flertal flygplatser av denna storleksordning anlägges årligen genom kommunala initiativ främst för att betjäna det snabbt tillväxande taxi- och affärsflyget. Dessa flygplatser, som sålunda dimensioneras av andra behov än reguljärt inrikesflyg, kan utan större utbyggnad av markorganisationen betjäna även denna flygverksamhet.

Luftfartsverket förklarar sig slutligen anse att upprättandet av dylika flygplatser i första hand är en kommunal angelägenhet, men att det med hänsyn till regionplanering, flygbuller- och luftrumsfrågor etc. är angeläget,

att flygplatsernas lokalisering sker genom regionala planeringsorgan. Av ovan nämnda samt av ekonomiska skäl bör dessa flygplatser så långt möjligt göras gemensamma för flera kommuner. Luftfartsverket finner det inte nödvändigt med en landsomfattande översiktlig plan för inrikesflygets fortsatta utbyggnad men anser, att regionala planer för lokalisering av små flygplatser, som kan utnyttjas av mindre trafikflygplan, bör upprättas under ledning av länsstyrelserna. Möjligen bör denna uppgift på lämpligt sätt formaliseras.

SAS och LIN framhåller i ett gemensamt yttrande över motionerna I: 267 och II: 299 att de tagit del av luftfartsverkets yttrande över motionerna och därvid funnit att företagen helt kan ansluta sig därtill samt anför därutöver följande.

SAS och LIN bedriver svensk inrikes linjefart avseende såväl person- som godsbefordran. För denna trafik har företagen meddelats koncessioner av Kungl. Maj:t och innehar dessutom övriga erforderliga tillstånd. Staten har som intressent i AB Aerotransport insyn i och inflytande över såväl SAS' som LIN's verksamhet.

SAS och LIN har successivt utvecklat ett nät av tidtabellsbundna flyglinjer över landet grundat på gjorda trafikekonomiska bedömanden.

Beträffande persontrafiken och den i samband därmed bedrivna godstrafiken igångsatte LIN i november 1968 undersökningar för att utröna möjligheterna och intresset för trafik med mindre flygplan (15—20 passagerare) på orter där underlag för trafik med större flygplan saknas. Undersökningen har visat ett så påtagligt intresse att LIN's planer nu omfattar start av den inledande trafiken redan till årsskiftet 1969/70. Trafiken är avsedd att bedrivas som tidtabellsbunden anslutnings- och komplementtrafik till det befintliga konventionella linjenätet.

Vad gäller speciella godstransportflyglinjer inom landet har vid SAS's och LIN's kontinuerliga marknadsbedömningar intet framkommit som i nuläget tyder på ett godstransportbehov av en storleksordning som trafikekonomiskt skulle motivera särskilda inrikes flyglinjer för fraktgods. Den dag då ett sådant trafikekonomiskt försvarbart trafikbehov föreligger avser SAS och LIN att avdela transportkapacitet härför.

Genom den kapacitetsanpassning till trafikbehovet som SAS och LIN kontinuerligt bedriver, nu senast genom insättande av jetflygplan på SAS stamlinjenät och genom det förestående insättandet av mindre flygplan för lokal- och anslutningstrafik på orter med låg trafikpotential samt företagets ständiga marknadsbevakning, synes transportkapaciteten och flygtransportutvecklingen vara väl tillgodosedd för överskådlig framtid.

Mot denna bakgrund avstyrker SAS och LIN den av motionärerna föreslagna utredningen.

I gemensamt yttrande över motionerna I: 633 och II: 689 framhåller de båda företagen att den inrikes linjefarten genom företagen har utvecklat ett nät av flyglinjer anknutna till 22 civila och militära flygplatser. Genom de stora krav på trafikunderlag och ekonomiska engagemang, som ställs på såväl flygplatshållare som flygföretag har trafiken hittills koncentrerats till större befolknings- och industricentra.

Den fortsatta utvecklingen kan förutsättas kräva ett ökat behov av re-

guljära flygförbindelser. Goda kommunikationer med utnyttjande av flyg har intresse även för mindre städer och orter, som inte haft trafikunderlag för att ingå i det hittillsvarande konventionella inrikes flyglinjenätet.

Möjlighet finns emellertid enligt de båda företagen nu till skillnad mot enbart för några år sedan, att tillgodose detta flygbehov. Man avser då trafik med mindre flygplan för ca 15 passagerare, som inte ställer större krav på flygplatsstorlek än rullbanelängder på ca 900 m. Såväl flygdriftskostnader som flygplatskostnader blir då av en sådan storleksordning, att det synes bli möjligt att med till det konventionella linjenätet kompletterande flyglinjer, trafikera även mindre städer och orter. Flygplatsinvesteringarna i dessa mindre flygplatser torde röra sig om 3—5 mkr. exklusive marklösen, jämfört med mångdubbelt större belopp för en konventionell inrikes trafikflygplats med rullbanelängd på ca 1 800 m. Utvecklingen synes dessutom leda till, att det i mitten av 70-talet blir möjligt att trafikera sådana mindre, sekundära flygplatser med flygplan som har kapacitet för 30—50 passagerare, vilket sedan torde vara tillräckligt för behovet fram till början av 80-talet.

Även med de lägre anläggnings- och driftkostnaderna för trafiken på dessa sekundärflygplatser anses det dock, ur allmän trafikekonomisk synpunkt, vara önskvärt få till stånd sådana samråd mellan berörda parter att en planerings- och anläggningsamordning kan ske.

Mot denna bakgrund tillstyrker de båda företagen motionerna om en översiktlig plan för inrikesflygets utbyggnad.

*Svenska kommunförbundet* slutligen framhåller i sitt yttrande över *motionerna I: 633 och II: 689* att den långsiktiga planeringen för utbyggnad av primärflygplatser inom riket enligt uppgift från luftfartsverket f. n. inte omfattar några nya flygplatser förutom ersättningsflygplatsen för nuvarande Torslanda. Enligt styrelsens mening borde också frågan om inrikesflygplats för stockholmsområdet ha varit aktuell i den statliga långtidsplaneringen.

En omfattande kommunal planering, utbyggnad och standardhöjning av allmänflygfält på olika håll i landet pågår emellertid, sedan både näringsliv och allmänhet visat ett stort intresse för att vederbörande ort eller region förses med ett lämpligt fält för allmänflyget. Förbundet framhåller vidare att den förväntade ökade inrikes linjetrafiken dock inte kan beräknas få en sådan omfattning att alla orter och regioner, som är beredda att göra de ekonomiska satsningarna kan erhålla reguljär linjetrafik. Det framhålls också att kommunernas ekonomiska garantier för att få till stånd en reguljär trafik hittills inte kunnat begränsas till ett kort inledningsskede utan blivit fortlöpande, i vissa fall mycket stora bidrag.

Med hänsyn till att någon plan för det reguljära inrikesflygets utbyggnad inte finns, är det enligt förbundet risk för en mera slumpmässig vidareut-

veckling av linjenätet beroende av kommunernas vilja att bygga tekniskt tillfredsställande flygplatser och ge ekonomiska garantier för trafikunderlaget. Kommunernas handlande på detta område skulle underlättas om man hade tillgång till en statlig långsiktig planering för det reguljära inrikesflyget. Styrelsen tillstyrker därför förslaget om en översiktlig plan för inrikesflygets utbyggnad. Styrelsen förutsätter att därvid även behandlas frågan om anslutningsflyg till och från större flygplatser för in- och utrikes trafik.

### Utskottet

I motionerna I: 267 och II: 299 har föreslagits att ett statligt bolag skapas för att ombesörja de luftburna inrikes godstransporterna. Såsom i remissyttrandena framhållits bedrivs dock redan verksamhet av detta slag genom SAS och LIN, i vilka företag staten som intressent i Aktiebolaget Aerotransport har insyn och inflytande. De nämnda företagen har av Kungl. Maj:t meddelade koncessioner för sin trafik och innehar även i övrigt erforderliga tillstånd samt följer genom kontinuerliga undersökningar utvecklingen i fråga om transportbehovets karaktär och storleksordning. Företagen har också förklarat sig beredda att vid uppstående behov avdela erforderlig transportkapacitet för transporter av här ifrågavarande slag. Något behov av ytterligare ett företag på området anses bl. a. därför inte föreligga.

Med beaktande av det anförda ävensom till vad av remissinstanserna i övrigt anförts kan inte heller utskottet finna det motiverat att skapa en särskild statlig organisation för ändamålet. Utskottet avstyrker därför motionerna i denna del.

I nämnda motioner har vidare yrkats utredning rörande samordning av inrikesflygets stam- och anslutningslinjenät för uppnående av största möjliga kapacitetsutnyttjande. Härjämte har i motionerna I: 633 och II: 689 föreslagits att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att en översiktlig plan läggs till grund för inrikesflygets fortsatta utbyggnad.

Vad beträffar den föreslagna samordningen av inrikesflygets stam- och anslutningsnät finner utskottet en sådan i och för sig angelägen. Ett intensivt arbete härför pågår dock redan. I SAS' och LIN:s yttrande över motionerna har bl. a. framhållits att undersökningar igångsatts för att utröna möjligheterna och intresset för trafik med mindre flygplan (för 15—20 passagerare) på orter där underlag för trafik med större flygplan saknas. LIN planerar redan till årsskiftet 1969/70 start av sådan trafik, vilken är avsedd att bedrivas som tidtabellsbunden anslutnings- och komplementtrafik till det befintliga konventionella nätet. Att tillsätta en särskild utredning för det angivna ändamålet synes med hänsyn härtill och i avvaktan på närmare erfarenheter av verksamheten ej erforderligt.

Vidkommande den större frågan om den fortsatta utbyggnaden av inrikesflyget i dess helhet har av Kommunförbundet framhållits att frånvaron av en plan för en sådan utbyggnad innebär risk för en slumpmässig vidareutveckling av linjenätet beroende av kommunernas vilja att bygga tekniskt tillfredsställande flygplatser och ge ekonomiska garantier för trafikunderlaget. Kommunernas handlande på detta område skulle enligt förbundet underlättas om man hade tillgång till en statlig långsiktig planering för det reguljära inrikesflyget. Förbundet, som därför tillstyrker motionerna i denna del, förutsätter att i samband därmed även behandlas frågan om anslutningsflyg till och från större flygplatser för in- och utrikestrafik. Också SAS och LIN finner det ur allmänna trafikpolitiska synpunkter vara önskvärt att få till stånd sådana samråd med berörda parter att en planerings- och anläggningssamordning kan ske. Luftfartsverket däremot finner det inte nödvändigt med en landsomfattande översiktlig plan för inrikesflygets fortsatta utbyggnad men anser att regionala planer för lokalisering av små flygplatser, som kan utnyttjas av mindre trafikflygplan, bör upprättas under ledning av länsstyrelserna samt att denna uppgift möjligen bör formaliseras på lämpligt sätt.

Utskottet, som vill erinra om att riksdagen genom beslut 1967 (prop. 57, SU 107, rskr. 267) fastlagt riktlinjerna för luftfartsverkets verksamhet och organisation m. m., finner det — icke minst av samhällsekonomiska skäl — angeläget att de av motionärerna aktualiserade frågorna får en tillfredsställande lösning. Enligt förenämnda riktlinjer skall luftfartsverket driva och förvalta statliga flygplatser för linjefart, s. k. primärflygplatser. Uppkommer fråga om anläggande av ny sådan flygplats får denna prövas av statsmakterna på grundval av föreliggande lönsamhetskalkyler. Under förutsättning av att vissa krav uppfylls kan även landsting, kommun eller enskild intressent anlägga, driva och förvalta flygplats för linjefart, därvid benämnd sekundärflygplats. Dessa krav är att flygplatsen är lämpligt belägen från allmän transportförsörjningssynpunkt, att en varaktig trafik kan beräknas uppkomma, att trafiken kan bedrivas utan direkta subventioner från det allmänna och att flygplatsen fyller de tekniska krav som luftfartsverket föreskriver. Dessa frågor prövas av Kungl. Maj:t i samband med framställningar om godkännande av att allmän flygplats inrättas.

Vidare må erinras om att en översiktlig bedömning av behovet av statliga civila flygplatser för linjefart gjordes så sent som år 1966 av dåvarande luftfartsutredningen. Det torde få anses ligga inom ramen för luftfartsverkets löpande planering att under beaktande av trafikförutsättningar m. m. successivt följa upp de bedömningar som luftfartsutredningen sålunda gjorde.

Frågan om flygtrafikens ordnande inom de skilda regionerna måste naturligen ingå som en viktig del i de regionala och kommunala organens planeringsarbete och därvid behandlas som en del av samhällsplaneringen, bl. a. med tanke på bullerstörningar och andra miljösynpunkter. Den översikt-

liga markanvändningsplaneringen samt trafikfrågorna torde också vara huvuduppgifter för de kommunala och regionala planeringsorganen. Men till ledning för arbetet härmed och för den fysiska riksplanering som f. n. pågår synes behov föreligga av en mera översiktlig planering. Utskottet finner det därför angeläget att Kungl. Maj:t prövar möjligheterna att få till stånd en sådan under medverkan av luftfartsverket, som med sin överblick över den tekniska, trafikala och trafikekonomiska utvecklingen inom luftfartsområdet därvid även bör kunna ge regionerna och kommunerna ett samlat underlag för deras långsiktiga planering i frågor rörande flygplatsutbyggnaden. I sammanhanget synes också de med allmänflyget och dess utveckling sammanhängande frågorna böra uppmärksammas.

Vad utskottet i förevarande fråga anfört bör av riksdagen ges Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen avslår motionerna I: 267 och II: 299 i vad de avser utredning rörande en statlig flygorganisation för inrikes godstransporter,

2. att riksdagen i anledning av motionerna I: 267 och II: 299, i vad de avser samordning av inrikesflygets stam- och anslutningsnät, samt motionerna I: 633 och II: 689 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande en översiktlig plan för inrikesflygets fortsatta utbyggnad.

Stockholm den 18 november 1969

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

---

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 160.