

**Nr 143.**

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående understöd åt inrikes lufttrafik jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 79, s. 92) föreslagit riksdagen att, i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till Understöd åt inrikes lufttrafik för budgetåret 1950/51 beräkna ett anslag av 2 100 000 kronor.

Därefter har Kungl. Maj:t i propositionen nr 175, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 mars 1950, föreslagit riksdagen dels att å riksstaten för budgetåret 1950/51 under sjätte huvudtiteln till Understöd åt inrikes lufttrafik anvisa ett anslag av 360 000 kronor, dels ock att medgiva att det för budgetåret 1949/50 anvisade anslaget till Understöd åt inrikes lufttrafik må användas för subventionering av sådan trafik under kalenderåret 1950 i enlighet med vad departementschefen förordat.

I anledning av Kungl. Maj:ts proposition den 24 mars 1949 (nr 126) angående anslag till teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport (ABA) m. m. har riksdagen (skr. nr 268) till Understöd åt inrikes lufttrafik under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1949/50 anvisat ett anslag av 2 100 000 kronor. I propositionen förutsattes, att frågan i vilken utsträckning inrikes lufttrafik borde upprätthållas genom subventionering samt de närmare villkoren härför skulle ytterligare utredas, innan slutlig ställning toges till storleken av subventionen.

Den i propositionen förutsatta utredningen har nu verkställts. Den har formen av en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria, över vilken ABA:s styrelse samt statskontoret och luftfartsstyrelsen yttrat sig.

Med skrivelse den 4 januari 1950 har styrelsen för ABA vidare överlämnat en framställning om statsunderstöd åt den reguljära inrikestrafiken under kalenderåret 1950 med 1 500 000 kronor alternativt 1 550 000 kronor för vissa närmare angivna trafikprogram. Efter ärendets remissbehandling har kommunikationsdepartementet upptagit överläggningar med ABA i subventionsfrågan, varefter bolaget den 2 mars 1950 inkommit med nya kalkyler rörande subventionsbehovet för upprätthållande av enbart linjen Stockholm—Visby. Över dessa kalkyler ha utlåtanden avgivits av statskontoret den 8 mars 1950 och av luftfartsstyrelsen den 10 i samma månad.

I propositionen nr 175 redogöres för nämnda departementspromemoria (s. 3—7) och de däröver avgivna yttrandena (s. 7—14) ävensom ABA:s framställning om subvention för inrikestrafiken under år 1950 (s. 14—17) och remissmyndigheternas utlåtanden (s. 17—20). I dessa delar får utskottet hänvisa till propositionen.

*Departementschefen* har anfört följande.

»Då riksdagen för budgetåret 1949/50 anvisade ett anslag av 2,1 miljoner kronor till understöd åt inrikes lufttrafik under kalenderåret 1949 förutsattes, att frågan i vilken utsträckning inrikes lufttrafik borde upprätthållas genom subventionering samt de närmare villkoren härför skulle ytterligare utredas, innan statsmakterna togo slutlig ställning härtill. Från riksdagens sida framhölls särskilt, att dess bifall till Kungl. Maj:ts förslag om medelsanvisning icke finge tolkas som ett för framtiden bindande principbeslut. Riksdagen vidtog också i anslutning härtill den formella ändringen i Kungl. Maj:ts förslag, att anslagsbeteckningen ändrades från reservationsanslag till obetecknat anslag.

Ifrågavarande utredning, för vilken riktlinjerna uppdragits i kommunikationsdepartementets promemoria angående subventionering av ABA:s inrikes lufttrafik, har lämnat det material som nu föreligger såsom grund för Kungl. Maj:ts bedömande av frågan.

Av grundläggande betydelse härvidlag äro de uttalanden som framkommit i frågan, huruvida vissa inrikeslinjer kunna väntas bli affärsmässigt motiverade. Dessa uttalanden äro visserligen allmänt hållna, vilket är förklarligt med hänsyn till den ovisshet som måste prägla bedömningen av framtidsutsikterna för inrikesflyget, men de gå dock i huvudsak i samma riktning. ABA räknar med successivt förbättrat resultat av inrikestrafiken — såväl genom minskade kostnader som genom ökad frekvens — men anser det likväl icke möjligt att nu förutsäga, om inrikeslinjerna kunna bli affärsmässigt motiverade. Luftfartsstyrelsen anser försiktigheten bjuda, att man räknar med att inrikestrafiken allttjämt under överskådlig tid kräver ekonomiskt stöd från statens sida. Statskontoret uttalar, att förutsättningar ännu saknas för att inrikestrafiken skall kunna byggas på en fastare grund och därigenom kunna i ekonomiskt hänseende stabiliseras.

För att ytterligare klargöra den ekonomiska situationen har i departementspromemorian påkallats ett övervägande huruvida — därest ABA för närvarande ej anser sig kunna driva inrikeslinjerna utan subvention — eventuella subventioner böra lämnas såsom uppbyggnadsbidrag med villkor om återbetalningsskyldighet. I andra sammanhang har nämligen gjorts gällande, att den reguljära luftfarten kan vara av sådan natur, att densamma på rent affärsmässiga grunder kan under en viss uppbyggnadsperiod drivas med förlust, vilken avses senare skola täckas av uppkommande vinster. ABA har i sitt yttrande förklarat sig anse, att någon återbetalningsskyldighet ej bör ifrågakomma med hänsyn till att bolaget självt bär avsevärda administrations- och

försäljningskostnader för inrikestrafiken. Luftfartsstyrelsen anser, att subventioner åtminstone tills vidare böra lämnas utan villkor om återbetalningskyldighet. Statskontoret har med sin inställning till inrikestrafikens ekonomiska förutsättningar ej haft anledning ingå på detta spörsmål.

Av dessa uttalanden framgår, att såväl ABA som remissmyndigheterna icke äro beredda att ställa i utsikt, att inrikestrafiken i allmänhet ens på någon tids sikt skall bli affärsmässigt motiverad och icke heller kunna lämna bidrag till avskrivning av några uppbyggnadskostnader. I enlighet härmed skulle alltså frågan om inrikestrafikens fortsatta bedrivande vara att bedöma såsom en ren subventionsfråga, vilken i allt väsentligt bestämmes av andra synpunkter än de kommersiella.

Vid detta bedömande uppkommer först principfrågan, vilka linjer som — oavsett kostnaderna — överhuvudtaget skola ifrågakomma till subventionering. ABA har på denna punkt framhållit, att Luleå- och Visbylinjerna i viss mån ha karaktären av s. k. kulturlinjer och att speciella intressen tala för linjernas fortsatta upprätthållande. I fråga om Malmö-linjen framhåller bolaget, att den under det senaste året inträdda förbättringen kan motivera bibehållandet även av denna linje. Lokallinjen Stockholm—Göteborg har däremot utvisat så dåligt resultat att trafiken på linjen tills vidare bör nedläggas. Luftfartsstyrelsen har i princip anslutit sig till bolagets ståndpunkt men framhållit, att det — med hänsyn till de goda järnvägsförbindelser som finnas mellan Stockholm och Malmö — kan synas tveksamt om en särskild inrikes flyglinje mellan dessa städer är motiverad. Statskontoret har funnit det mycket tvivelaktigt, om uppehållande av de inrikes flyglinjerna — särskilt till Göteborg och Malmö — kan vara av större betydelse för landets näringsliv. Ämbetsverket anser det böra allvarligen övervägas, om ej inrikestrafiken bör helt nedläggas i avvidan på att förhållandena så ändras, att det blir möjligt att med bättre ekonomiskt utbyte återupptaga verksamheten.

För egen del har jag kommit till den uppfattningen i principfrågan, att såvitt nu kan bedömas, såväl Göteborgslinjen som Malmölinjen äro av den karaktär att flygtrafikens fortsatta bedrivande bör bedömas uteslutande ur kommersiella synpunkter och att från statens sida anledning ej föreligger att påkalla att ABA där upprätthåller särskild inrikestrafik. I konsekvens härmed bör, enligt min mening, någon subventionering av sådan trafik ej ifrågakomma.

Med den ståndpunkt jag sålunda intager i subventionsfrågan, har jag ej anledning nu upptaga det under punkten c) i departementspromemorian behandlade spörsmålet, om hänsyn skall tagas till inrikestrafiken på utrikeslinjerna, då det gäller att bedöma bolagets subventionsbehov. Det bör ankomma på ABA:s styrelse att avgöra, vilken vikt som bör tillmätas luftfartsstyrelsens påpekande att inrikeslinjerna äro av visst värde för bolaget såsom komplement till utrikeslinjerna samt för att på längre sikt bredda trafikunderlaget.

Om min uppfattning godtages, kommer statsmakternas prövning av subven-

tionsfrågan att kunna inskränkas till spørsmålet huruvida Visby- och Luleå-linjerna skola subventioneras. Till belysande härav har jag i följande tablå sammanställt vissa uppgifter om beläggning, passagerarantal och subventionsbehov åren 1948—1950 för de ifrågakvarande linjerna. I tablån ha såsom jämförelse även medtagits uppgifter om Göteborgs- och Malmölinjerna.

**Sammanställning av last- och kabinfaktorer, passagerarantal samt subventionsbelopp för de inrikes flyglinjerna.<sup>1</sup>**

Linje	År	Lastfaktor	Kabinfaktor	Antal passagerare	Subvention	Subvention per passagerare
Stockholm—Göteborg ..	1948	43	47	10 407	—	—
	1949	38	48	2 633	180 000	68
	1950	44	55	2 772	180 000	65
Stockholm—Malmö ....	1948	52	50	5 213	—	—
	1949	47	47	6 466	390 000	60
	1950	53	53	7 502	251 000	33
Stockholm—Norrköping Visby	1948	54	61	16 566	—	—
	1949	54	64	30 064	454 000	15
	1950	62	70	24 137	229 000	9
Stockholm—Sundsvall/ Härnösand—Luleå	1948	50	50	6 211	—	—
	1949	41	45	5 676	755 000	133
	1950	39	42	8 000	1 028 000	129

De i tablån angivna, beräknade subventionsbeloppen avse kostnaderna för varje särskild linje om hela trafikprogrammet flyges. Inskränkningar i programmet medföra minskning av subventionsbehovet men icke med hela det belopp som i tablån anges som subvention för bortfallande linjer utan med ett lägre belopp. Enligt ABA:s beräkningar bli subventionsbeloppen för de tre ifrågakommande trafikprogrammen följande:

Alt. I: Visby-, Luleå- och Malmölinjerna ...	1 508 000 kronor
Alt. II: Visby- och Luleålinjerna .....	1 452 000 »
Alt. III: Visbylinjen .....	360 000 »

Uppgifterna om subvention per passagerare bygga på förutsättningen att endast passagerartrafiken belastas med subventionerna.

En närmare granskning av uppgifterna i sammanställningen visar, att Malmö- och Visbylinjerna utvecklats relativt gynnsamt. På Luleålinjen har — liksom på Göteborgslinjen — såväl beläggningen som passagerarantalet

<sup>1</sup> Lastfaktor = förhållandet mellan antalet betalda och antalet offererade tonkm.

Kabinfaktor = förhållandet mellan antalet betalda och antalet offererade personkm. Lastfaktorn är beräknad på vid varje tidpunkt för flygplan DC-3 gällande lastkapacitet. Efter ombyggnad av flygplan DC-3 erhöles således omkring årsskiftet 1948—49 tillstånd att tillämpa högre vikter för dessa flygplan. På grund härav kan lastfaktorn visa lägre värde 1949 jämfört med 1948 trots ökad passagerar- och lastmängd per tur. Vidare må beaktas, att någon vintertrafik icke förekom under första halvåret 1948 på grund av strejken vid bolagets verkstäder.

Antalet passagerare å Visbylinjen anges 1950 exklusive extra flygningar på kommersiell bas.

gått ned från 1948 till 1949 och detta trots de ansträngningar som från bolagets sida gjorts för att stimulera trafikintresset. Härvid måste dock hållas i minnet, att bolaget haft stora svårigheter att kämpa med; sålunda var trafiken på Luleålinjen helt nedlagd 1 januari—11 maj 1948 på grund av strejk vid bolagets verkstäder och 22 januari—15 maj 1949 på grund av hangarbranden i Luleå. För år 1950 förutses förbättringar av trafikunderlaget på samtliga linjer. Det oaktat beräknas subventionen å Luleålinjen för år 1950 till 129 kronor per passagerare mot 33 på Malmölinjen och 9 på Visbylinjen. Detta innebär för Luleålinjens del en obetydlig minskning jämfört med 1949, medan betydande sänkningar av subventionsbeloppen per passagerare beräknas inträda på Malmö- och Visbylinjerna. Till jämförelse kan nämnas att en enkel flygresor Stockholm—Luleå kostar passageraren 125 kronor och en 2:a klass tågresor med sovvagn 93:60 kronor.

Det förhållandevis ringa utnyttjandet av Luleålinjen och de höga subventionskostnaderna samt den i jämförelse med övriga linjer mindre gynnsamma utvecklingen av dessa faktorer utgöra starka skäl för ett nedläggande av denna linje. Visbylinjens fortsatta upprätthållande synes lättare kunna ur statsfinansiell synpunkt försvaras, särskilt som fog synes föreligga för remissmyndigheternas uppfattning, att det ej är uteslutet, att linjen i framtiden kan komma att bära sig ekonomiskt. Genom denna förbindelse erhålles även värdefull förbättring av kommunikationerna mellan Gotland och fastlandet dels därigenom att trafikanterna ej uteslutande bli hänvisade till båtförbindelserna, dels genom den avsevärda tidsvinst som uppkommer vid användandet av flyget. Om det subventionerade inrikes trafikprogrammet begränsas till Visbylinjen, beräknas kostnaderna till 360 000 kronor. Detta trafikalternativ bör ställas mot alternativet att fortsättningsvis upprätthålla inrikestrafiken — med eller utan Malmölinjen — i nuvarande omfattning, vilket beräknas kosta 1,5 miljoner kronor.

Vid valet mellan dessa alternativ bör först beaktas, att man nu måste träffa ett avgörande, på vilket man kan bygga under flera år framåt. Några plötsliga omkastningar i luftfartspolitikerna böra, såsom ABA och luftfartsstyrelsen framhållit, ej ske under denna tid. Enligt min mening äro icke-affärsmässiga subventioner till inrikestrafiken av den storleksordning som förutsatts för hela trafikprogrammet ur statsfinansiell synpunkt ej försvarbara. Endast under förutsättning att ett fortsatt bedrivande av inrikestrafiken i nuvarande omfattning kan förväntas snabbt medföra en kraftig sänkning av subventionerna bör en sådan lösning kunna övervägas. Bolaget har i sin framställning ej ingått på något bedömande av möjligheterna i detta hänseende. Vid förhandlingar mellan bolaget och departementet, varvid bolaget tillfrågats om subventionsbehovet för hela trafikprogrammet kan nedbringas till högst 1 miljon kronor 1951 och högst 0,5 miljon kronor 1952, har bolaget förklarat sig berett att gå ned till 1 miljon kronor nästa år men har ej kunnat lämna några utfästelser för tiden därefter. Jag har under sådana förhållanden ej ansett mig kunna tillstyrka, att statsmakterna nu binda sig för en anordning, som medför

så stora utgifter för statsverket och vars framtida finansiella utveckling vilar på en så osäker grund.

Jag anser försiktigheten bjuda, att man i stället nu försöker successivt bygga upp inrikestrafiken genom att till en början understödja Visbylinjen och sedan denna börjat visa ekonomisk bärkraft upptaga frågan om Norrlands-linjens återupptagande till förnyad prövning. På grund härav förordar jag, att subventioneringen av den inrikes lufttrafiken tills vidare begränsas till Visbylinjen.

Vid de förutnämnda förhandlingarna mellan ABA och departementet har från bolagets sida anförts, att man icke får helt utesluta möjligheten, att bolagets bedömning av framtidsutsikterna för inrikestrafiken kan förändras. Bolaget anser det vara tänkbart, att bolaget i sin subventionsansökan för nästa års trafik kan anmäla sådan omvärdering av subventionsbehovet för inrikes- trafik, att den ifrågasatta sänkningen av subventionerna blir möjlig att genomföra. För egen del är jag beredd att framdeles pröva de förslag i sådan riktning som eventuellt komma att framläggas av ABA. Jag vill emellertid samtidigt framhålla, att de åtgärder bolaget kan komma att vidtaga, innan 1951 års riksdag fattat beslut i ämnet, icke få binda riksdagen för ökade utgifter.

Jag övergår nu till anslagsberäkningen.

ABA har hemställt, att subvention fortsättningsvis får utgå för upprätthållande av Malmö- och Luleålinjerna till och med den 30 april 1950 och för Visbylinjen till årets slut. Bolaget avser dock att fortsätta Malmö- och Luleå- trafik, så länge täckning för de rörliga kostnaderna erhållas, vilket beräknas kunna ske till omkring den 1 oktober 1950. Denna lösning skulle enligt vad bolaget underhand upplyst vara den för statsverket förmånligaste. Subventionsbehovet beräknas uppgå till högst 710 000 kronor. Då subventionen för upprätthållande av enbart Visbylinjen under 1950 beräknats till 360 000 kronor, skulle subventionen för trafiken i övrigt stanna vid högst 350 000 kronor. Härjämte äskar bolaget ett belopp av 210 000 kronor, avseende avvecklingskostnader för Malmö- och Luleålinjerna.

Vad först angår subventionen till Visbylinjen avser denna kalenderåret 1950. Anslag för ändamålet torde bära äskas såsom ett obetecknat anslag för budgetåret 1950/51, att utbetalas under budgetåret. Med hänsyn till svårigheterna att redan nu erhålla tillförlitliga beräkningar rörande subventionsbehovet för 1951 års trafik anser jag mig icke lämpligen bära nu göra någon anmälan om anslagsbehovet för tiden efter innevarande års utgång, ehuru det ur vissa synpunkter varit av värde, om så kunnat ske. Olägenheterna härav synas dock mildras av att dels ABA:s subventionsansökan för nästa års trafik enligt vad jag inhämtat bör kunna föreligga å sådan tid att förslag i ämnet kan framläggas redan i statsverkspropositionen 1951, dels ABA upplyst, att subventionsbehovet för Visbylinjen nästa år i varje fall ej kommer att bli högre än i år och att följaktligen någon ökning av anslaget för detta ändamål ej behöver ifrågakomma

Från remissmyndigheternas sida har framhållits, att subventionsbeloppet för 1950 års trafik på Visbylinjen bör kunna nedbringas. Denna fråga sammanhänger nära med spørsmålet huru subventionen bör beräknas och torde slutligt få avgöras av Kungl. Maj:t i samband med att ABA lämnar redogörelse för utfallet av årets trafik. Därvid böra remissmyndigheternas uttalanden beaktas. I avbidan härpå bör anslaget beräknas i enlighet med bolagets förslag. Enligt vad bolaget under hand meddelat, skulle någon minskning av subventionsbehovet ej uppkomma, därest extraturerna under sommaren skulle inställas. Dessa drivas nämligen på fullt kommersiell bas och kunna i stället förväntas lämna bidrag till minskning av subventionsbehovet. Jag tillstyrker alltså, att anslaget till understöd åt inrikes lufttrafik för nästa budgetår anvisas med 360 000 kronor.

Beträffande subventioneringen av övriga inrikeslinjer under 1950 kunna, med hänsyn till vad jag förut anför, principiella erinringar riktas mot att subvention utgår för upprätthållande av Malmölinjen. Jag anser dock skälighetshänsyn tala för att subvention får utgå i huvudsaklig överensstämmelse med bolagets förslag. Subventionen bör dock begränsas till högst det belopp, som kan komma att kvarstå outnyttjat å det för innevarande budgetår anvisade anslaget å 2,1 miljoner kronor. Enligt bolagets beräkningar skulle subventionsbehovet för 1949 års trafik utgöra 1 779 000 kronor och anslagsresten följaktligen 321 000 kronor. Riksdagens bemyndigande bör inhämtas att använda ifrågakvarnande anslag för subventionering av Malmö- och Luleålinjerna under 1950 i enlighet med vad jag här förordat.

Vad slutligen angår bolagets framställning om ersättning jämväl för vissa avvecklingskostnader, beräknade till 210 000 kronor, ha principiella invändningar riktats häremot av såväl luftfartsstyrelsen som statskontoret. Med hänsyn härtill och då även det sakliga underlaget för bedömning om och i vilken utsträckning sådana kostnader kunna uppkomma är otillräckligt, är jag icke beredd att på grundval av nu föreliggande material taga ståndpunkt härtill. Denna fråga torde framdeles, om förhållandena giva anledning därtill, ånyo få aktualiseras av ABA, varefter densamma i förekommande fall torde få slutligt anmälas för Kungl. Maj:t.»

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehått

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Bergh m. fl.* (I: 444) och den andra inom andra kammaren av herrar *Edberg* och *Hedlund* i Rådomb (II: 546), i vilka hemställts, att, därest anslag icke kan beviljas redan i år, riksdagen vid behandlingen av förevarande proposition måtte uttala, att frågan om fortsatt uppehållande av lufttrafik på linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå bör upptagas till förnyad prövning vid 1951 års riksdag,

*dels ock* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Wehtje m. fl.* (I: 445) och den andra inom andra kammaren av herr *Braconier m. fl.* (II: 547), i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta *dels*

att fortsatt subvention skall utgå för flyglinjen Malmö—Stockholm även efter den 30 april 1950, dels ock att å riksstaten för budgetåret 1950/51 under sjätte huvudtiteln till understöd åt inrikes lufttrafik anvisa ett anslag med till 610 000 kronor förhöjt belopp.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna I: 444 och I: 445.

*Utskottet.* Innebörden av de ekonomiska kalkyler som framlagts vid den nu verkställda utredningen rörande de med den inrikes lufttrafiken sammanhängande problemen har bibragt departementschefen den uppfattningen, att spørsmålet om inrikestrafikens fortsatta bedrivande vore att bedöma såsom en ren subventionsfråga, vilken i allt väsentligt måste bestämmas av andra synpunkter än de kommersiella. På grundval av de i anslutning härtill gjorda övervägandena har departementschefen förordat, att under år 1950 det statliga understödet åt inrikes luftfart i princip begränsas till visbylinjen. Det härför erforderliga anslaget för nästa budgetår har beräknats till 360 000 kronor. Enligt departementschefens mening borde dock det belopp, som kan komma att kvarstå outnyttjat å innevarande budgetårs motsvarande anslag, få övergångsvis tagas i anspråk för subventionering av övriga inrikeslinjer, vilket av i propositionen närmare angivna skäl skulle möjliggöra, att malmö- och luleålinjerna upprätthölls till omkring den 1 oktober 1950. Departementschefen har vidare förklarat sig beredd att framdeles, i den mån framtidsutsikterna för inrikestrafiken förändrades, taga frågan om subventionsbehovet under förnyat övervägande.

Delvis under hänvisning härtill har i de båda likalydande motionerna I: 444 och II: 546 hemställts, att riksdagen måtte uttala sig för att frågan om fortsatt upprätthållande av lufttrafik på norrlandslinjen borde omprövas vid 1951 års riksdag. Därjämte har i de båda likalydande motionerna I: 445 och II: 547 framlagts förslag om höjning av förevarande anslag med 250 000 kronor, vilket belopp skulle få disponeras för subventionering av malmölinjen.

Utskottet vill inledningsvis uttala, att enligt utskottets uppfattning frågan om den inrikes lufttrafikens bedrivande i princip bör bedömas ur rent affärsrättsliga synpunkter. Såsom redan 1948 års riksdag i anslutning till direktiven för 1947 års luftfartsutredning förutsatt, behöver en dylik ståndpunkt dock icke hindra att statsmakterna, då särskilda skäl därtill föranleda, påfordra upprätthållandet av viss flyglinje som icke är ekonomiskt bärkraftig och därvid svara för uppkommande kostnader. I överensstämmelse härmed har också i förevarande proposition föreslagits, att anslag beviljas för subventionering av visbylinjen under hela innevarande kalenderår. Hänsyn torde därvid i icke ringa mån ha tagits till denna linjes karaktär av s. k. kulturlinje. Enligt utskottets mening kunna emellertid enahanda synpunkter anläggas på frågan om upprätthållandet av lufttrafiken på Norrland. Med hänsyn till det ekonomiska utfallet av denna trafik finner utskottet det visserligen förklarligt, om tvekan kan uppstå rörande lämpligheten av att det



allmänna, särskilt i nuvarande statsfinansiella läge, påtager sig de därmed förbundna kostnaderna. Denna fråga torde emellertid samtidigt böra bedömas på längre sikt. I viss utsträckning synes för övrigt — såsom ock i motionerna I: 444 och II: 546 framhållits — det ogynnsamma driftresultatet bero på speciella omständigheter under de båda sistförflutna åren, vilket även framgår därav, att trafikfrekvensen på norrlandslinjen väntas för innevarande år undergå en icke oväsentlig förbättring. Vid sådant förhållande finner utskottet i likhet med motionärerna starka skäl tala för att frågan om luleålinjens fortsatta bibehållande upptages till förnyad prövning i samband med det förslag i ämnet som Kungl. Maj:t må framlägga till nästa års riksdag. Ett positivt uttalande från riksdagens sida i denna riktning torde icke minst få anses innebära ett stöd åt ABA:s styrelse i dess strävanden att i möjligaste mån förbättra underlaget för den inrikes lufttrafiken.

I detta sammanhang finner sig utskottet vidare böra understryka vad departementschefen uttalat rörande angelägenheten av att plötsliga omkastningar i luftfartspolitiken undvikas. För att verksamheten skall kunna planläggas och bedrivas på mest rationella sätt lärer sålunda vara nödvändigt, att till grund för densamma lägges ett program som omspannar en icke alltför kort tidrymd. Därvid bör icke minst beaktas, att inrikestrafiken f. n. befinner sig i en uppbyggnadsperiod med därav betingade speciella svårigheter. Såsom 1949 års riksdag uttalat, synas de investeringar i flygplatser m. m. samt de åtgärder i övrigt som med riksdagens godkännande hittills vidtagits för att möjliggöra uppbyggandet av en inrikes lufttrafik jämväl motivera, att statsmakterna nu medverka till att söka avhjälpa dessa svårigheter. Hänsyn torde vidare böra tagas till inrikestrafikens faktiska betydelse för utrikestrafiken. Mot bakgrunden härav framstår det för utskottet såsom synnerligen tveksamt, huruvida tillräckliga skäl föreligga att redan nu nära nog fullständigt avveckla den vid fjolårets riksdag beslutade subventioneringen av de inhemska flyglinjerna. Beaktas bör dessutom att ett eventuellt återupptagande av denna trafik blott kan ske till priset av icke obetydliga initialkostnader. Utskottet finner det därför önskvärt att till närmare prövning upptages frågan, huruvida förutsättningar icke kunna anses föreligga att, på sätt i propositionen antytts, få till stånd ett system med successiv reducering av subventionsbeloppen under viss tidsperiod.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter anser sig utskottet jämväl böra tillstyrka det i motionerna I: 445 och II: 547 framställda yrkandet om förstärkning av förevarande anslag. Såsom i motionerna påpekats, torde malmölinjens betydelse framgå icke minst av det år efter år stegrade passagerarantalet. I detta sammanhang bör heller icke bortses från att nämnda linje oavbrutet trafikerats sedan år 1935. För framtiden synas även möjligheter föreligga att utan särskild subventionering upprätthålla denna trafik i anslutning till de kontinental linjerna. En förutsättning härför är emellertid att Bulltofta flygplats utvidgas och moderniseras. Utskottet finner det också angeläget, att förslag i denna fråga med det snaraste förelägges riksdagen.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

I. att riksdagen må i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna I: 445 och II: 547, i vad de avse anslagsfrågan, till *Understöd åt inrikes lufttrafik* för budgetåret 1950/51 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 610 000 kronor;

II. att riksdagen må medgiva, att det för budgetåret 1949/50 anvisade anslaget till *Understöd åt inrikes lufttrafik* må användas för subventionering av sådan trafik under kalenderåret 1950 i enlighet med vad i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 10 mars 1950 förordats;

III. att riksdagen må i anledning av motionerna I: 444 och II: 546 samt I: 445 och II: 547, sistnämnda bägge motioner i vad de icke behandlats under I., i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet ovan anført.

Stockholm den 10 maj 1950.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit*  
från första kammaren: herrar Rickard Lindström, Karl Andersson, Ohlson, Heiding, Berling, Sundelin, Leander, Johan Eric Ericson, Lundqvist, Hesselbom, Edin, Ivar Persson, Bergh, Andrée och Einar Persson; samt  
från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmborg i Skövde, Bergström, Andersson i Malmö, Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla, Rubbestad, Ståhl, Akerström, Petterson i Degerfors, fröken Elmén, herrar Johansson i Mysinge och Henriksson.

---

### Reservationer.

1) av herrar *Karl Andersson, Berling, Leander, Johan Eric Ericson, Hesselbom, Edin, Andrée, Einar Persson, Mårtensson* i Uddevalla, *Rubbestad, Akerström, Petterson* i Degerfors och *Henriksson*, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag oförändrat och att därför

*dels* den del av utskottets yttrande, som börjar med orden »Utskottet vill» (s. 8) och slutar med orden »förelägges riksdagen» (s. 9), bort hava följande lydelse:

»För egen del kan utskottet helt ansluta sig till de allmänna synpunkter som av departementschefen anlagts på förevarande spörsmål. Såsom av den lämnade redogörelsen framgår, skulle ett bifall i full utsträckning till den

av ABA:s styrelse gjorda framställningen innebära en kostnad för statsverket av drygt 1,5 miljoner kronor, vilket utskottet speciellt i nuvarande statsfinansiella läge icke kan finna ekonomiskt försvarbart. Utskottet har härvid särskilt beaktat, att det i förevarande fall icke är fråga om något engångsbidrag utan att subventionsbehovet väntas kvarstå under avsevärd tid framåt. I detta sammanhang må jämväl erinras om det indirekta understöd som lämnas lufttrafiken genom att riksdagen varje år nödgas anvisa medel för täckande av luftfartsfondens underskott. För nästa budgetår har detta underskott beräknats till ett belopp av 6 miljoner kronor. Nämda förhållande motiverar enligt utskottets uppfattning än ytterligare, att den största återhållsamhet iakttages vid bedömandet av den nu aktuella subventionsfrågan. Visserligen har i samband med 1948 års riksdagsbeslut om sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag förutsatts, att statsmakterna kunde påfordra upprätthållandet av viss flyglinje som icke vore ekonomiskt bärkraftig, varvid det bleve det allmännas sak att svara för därigenom uppkommande kostnader. Detta uttalande får dock icke anses innebära något önskemål om subventionering av all inrikes lufttrafik; därest sådant bidrag skall lämnas av statsverket, måste uppenbarligen speciella skäl vara för handen. Så är enligt utskottets mening fallet med visbylinjen. I övrigt synas på denna fråga böra anläggas rent kommersiella synpunkter. Härutinnan torde sålunda få ankomma på vederbörande bolagsledning att avgöra, vilka inrikes flyglinjer som med hänsyn till den totala verksamhetens behov och ekonomiska förutsättningar böra trafikeras.

Att vissa omständigheter kunna åberopas jämväl för bibehållandet av norrlandslinjen vill utskottet icke bestrida. Det kan å andra sidan icke bortses från att resandefrekvensen på denna linje hittills varit jämförelsevis ringa. Såsom departementschefen framhållit, beräknas också en eventuell subvention å luleålinjen under hela innevarande år komma att uppgå till 129 kronor per passagerare mot allenast 9 kronor å visbylinjen. Med hänsyn härtill finner utskottet i likhet med departementschefen välbetänkt, att man nu söker successivt bygga upp inrikestrafiken genom att till en början understödja visbylinjen för att därefter, sedan denna börjat visa ekonomisk bärkraft, upptaga frågan om norrlandslinjen till förnyat övervägande. Utskottet kan därför icke biträda den i motionerna I: 444 och II: 546 framförda meningen, att riksdagen borde uttala sig för att denna fråga redan nästa år omprövades. För utskottet framstår det såsom mindre lämpligt, att riksdagen på angivet sätt ställer i utsikt åtgärder, beträffande vilka det synes i hög grad osäkert, huruvida ekonomiska förutsättningar för deras realiserande föreligga.

Det nu anförda ger jämväl vid handen, att utskottet ej heller kan tillstyrka det i motionerna I: 445 och II: 547 framställda yrkandet. Framhållas må att luftfartsstyrelsen, som i princip intagit en positiv ståndpunkt i frågan, dock funnit det med hänsyn till de goda järnvägsförbindelserna mellan Stockholm och Malmö tveksamt, huruvida en särskild inrikes flyglinje mellan

dessa städer vore motiverad. Statskontoret har över huvud taget ifrågasatt, om uppehållande av de inrikes flyglinjerna — särskilt till Göteborg och Malmö — kunde vara av större betydelse för landets näringsliv. Även utskottet hyser den åsikten, att tillräckliga skäl ej föreligga för subventionering av malmölinjen — liksom ej heller av luleålinjen — i vidare mån än vad departementschefens förslag innebär.»

*dels och* utskottets hemställan under I. och III. bort hava följande lydelse:

»I. att riksdagen må med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 445 och II: 547, i vad de avse anslagsfrågan, till *Understöd åt inrikes lufttrafik* för budgetåret 1950/51 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 360 000 kronor;

III. att motionerna I: 444 och II: 546 samt I: 445 och II: 547, sistnämnda bägge motioner i vad de icke behandlats under I., icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.»

2) av herrar *Ohlson, Sundelin* och *Lundqvist*, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag beträffande medelsanvisningen samt föreslå riksdagen uttala att frågan om fortsatt uppehållande av lufttrafik på linjerna Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå och Stockholm—Malmö bör upptagas till förnyad prövning vid 1951 års riksdag och att därför

*dels* de två sista meningarna i det stycke på s. 8 och 9 i utskottets yttrande, som börjar med orden »Utskottet vill» och slutar med orden »inrikes lufttrafiken», bort ersättas med text av följande lydelse:

»Vid sådant förhållande synes det utskottet ur olika synpunkter önskvärt att någon tids ytterligare erfarenhet erhålles rörande trafikens utveckling, innan statsmakterna vidtaga sådana genomgripande åtgärder att de i verkligheten kunna medföra att lufttrafiken på denna långlinje definitivt upphör. I likhet med motionärerna finner utskottet starka skäl tala för att frågan om luleålinjens fortsatta bibehållande upptages till förnyad prövning i samband med det förslag i ämnet som Kungl. Maj:t må framlägga till nästa års riksdag. Ett positivt uttalande från riksdagens sida i denna riktning torde icke minst få anses innebära ett stöd åt ABA:s styrelse i dess strävanden att i möjligaste mån förbättra underlaget för den inrikes lufttrafiken.

Vad malmölinjen angår torde dennas betydelse framgå icke minst av det år efter år stegrade passagerarantalet. I detta sammanhang bör icke heller bortses från att nämnda linje oavbrutet trafikerats sedan år 1935. För framtiden synas även möjligheter föreligga att utan särskild subventionering upprätthålla denna trafik i anslutning till de kontinentala linjerna. Även beträffande denna linje synes det därför utskottet önskvärt att icke redan nu fatta beslut som kan medföra trafikens definitiva nedläggande utan att vid 1951 års riksdag upptaga jämväl frågan om denna linjes fortsatta upprätthållande till förnyad prövning.

Med hänsyn till vad sålunda anförts torde någon höjning av det av Kungl. Maj:t för nästa budgetår äskade anslagsbeloppet icke för närvarande erfordras.»

*dels* det stycke i utskottets yttrande på s. 9, som börjar med orden »Med hänsyn» och slutar med orden »förelägges riksdagen», bort utgå ur yttrandet,

*dels ock* utskottets hemställan under I. och III. bort hava följande lydelse:

»I. att riksdagen må med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 445 och II: 547, i vad de avse anslagsfrågan, till *Understöd åt inrikes lufttrafik* för budgetåret 1950/51 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 360 000 kronor;

III. att riksdagen må i anledning av motionerna I: 444 och II: 546 samt I: 445 och II: 547, sistnämnda bägge motioner i vad de icke behandlats under I., i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala, att frågan om fortsatt uppehållande av lufttrafik på linjerna Stockholm — Sundsvall/Härnösand — Luleå och Stockholm — Malmö bör upptagas till förnyad prövning vid 1951 års riksdag.»

---