

Nr 137.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående understöd åt inrikes lufttrafik; given Stockholms slott den 13 mars 1953.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF.

Sven Andersson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Den i 1952 års statsverksproposition framlagda planen för understöd åt inrikes lufttrafik under tiden 1 oktober 1952—30 september 1955 har visat sig icke kunna följas med bibehållande av det avsedda trafikprogrammet. En särskilt ogynnsam utveckling företer linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand. Med hänsyn till det stora underskottet på denna linje och de betydande investeringar, som erfordras för att inpassa densamma i ett ekonomiskt självbärande trafikprogram, föreslås att linjen utslutes ur subventionsplanen. Härigenom beräknas bidragsramen för verksamhetsåren 1952/53 och 1953/54 kunna begränsas till 375 000 resp. 295 000 kronor, motsvarande en minskning i förhållande till den ursprungliga subventionsplanen med 75 000 resp. 105 000 kronor.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 13 mars 1953.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, STRÄNG, ERICSSON, ANDERSSON, LINGMAN, HEDLUND, LINDELL, NORDENSTAM.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson.

Vid utarbetandet av 1953 års statsverksproposition hade beredningen av frågan angående understöd åt inrikes lufttrafik inte hunnit slutföras, varför det för ändamålet avsedda anslaget endast uppfördes med ett beräknat belopp. Jag ber nu att få upptaga denna fråga till behandling.

Efter anmodan av kommunikationsdepartementet i skrivelse till Aktiebolaget Aerotransport (ABA) erbjöd sig Scandinavian Airlines System (SAS), som bl. a. övertagit all av ABA tidigare bedriven inrikes lufttrafik, hösten 1951 att under treårsperioden 1 oktober 1952—30 september 1955 mot ett årligt subventionsbelopp av högst 450 000 kronor för första året och högst 400 000 resp. 350 000 kronor för de två följande åren uppehålla inrikes lufttrafik enligt redovisat trafikprogram. Konsortiet förutskickade dock, att förhandlingar om ändringar i trafikprogrammets omfattning eller om tilläggsbidrag skulle kunna upptagas under treårsperioden, om sådana kostnadsökningar ägde rum, som inte kunde kompenseras med höjda taxor, eller om en otillfredsställande utveckling på någon av flyglinjerna gav anledning därtill. I 1952 års statsverksproposition (bil. 8, s. 153) tillstyrkte jag, att den framlagda bidragsramen lades till grund för understöd åt den inrikes lufttrafiken under treårsperioden. Efter utgången av denna tid borde subventionssystemet om möjligt avvecklas. I utlåtande nr 6 till 1952 års riksdag uttalade statsutskottet, att det framlagda programmet stod i god överensstämmelse med de synpunkter på hithörande spörsmål, åt vilka utskottet givit uttryck i sitt utlåtande nr 143 till 1950 års riksdag. Utskottet hade intet att erinra mot vad jag i detta sammanhang anförde och förordat.

Aktiebolaget Aerotransport.

I skrivelse den 5 december 1952 har ABA hemställt om understöd åt inrikes lufttrafik för perioderna 1 oktober 1952—30 september 1953 och 1 oktober 1953—30 september 1954 under angivande av två alternativa trafikprogram, nämligen dels ett program av i huvudsak nuvarande omfattning

och dels ett nedskuret trafikprogram, innebärande att linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand helt nedlägges. Under hänvisning till vissa i förhållande till tidigare beräkningstillfälle ändrade förutsättningar anholder ABA att bidragsbeloppen vid det första alternativet skall ökas till högst 602 000 kronor för verksamhetsåret 1952/53 och högst 552 000 kronor för verksamhetsåret 1953/54. För ett på angivet sätt minskat trafikprogram uppgår behovet av understöd till högst 405 000 resp. 355 000 kronor för de båda verksamhetsåren.

ABA har bilagt en skrivelse från SAS, i vilken redogöres för resultatet av inrikestrafiken under verksamhetsåret 1951/52 och grunderna för den reviderade beräkningen av understödsbehovet för tvåårsperioden 1 oktober 1952—30 september 1954. Av skrivelsen framgår i huvudsak följande.

I statsbidrag för verksamhetsåret 1951/52 har utgått 500 000 kronor. Underskottet för inrikesflyget har emellertid blivit större än beräknat och uppgår under ifrågavarande tid enligt en preliminär beräkning till 706 000 kronor. SAS har således förutom inrikestrafikens andel av konsortiets allmänna kostnader för administration, reklam och försäljning att bära en förlust av 206 000 kronor. Av denna förlust förklaras 50 000 kronor av att inrikestrafiken till en del måste inställas under tiden 16 maj—4 juni 1952 med anledning av en av strejk inom den amerikanska oljeindustrin föranledd bensinransonering. Återstoden, 156 000 kronor, är att hänföra till på grund av löne- och prisstegringar ökade kostnader, vilka inte kunnat kompenseras genom tillräckliga taxeökningar eller förbättrad beläggning på linjerna. Uppkomna kostnadsökningar varierar mellan 15 och 20 %. De ökningar av passagerartaxorna, vilka trädde i kraft den 15 april 1952, uppgår på de olika linjerna till mellan 12 och 16 %.

Beläggningsen på inrikeslinjerna under verksamhetsåret 1951/52 framgår av följande tabell.

Linje	Period	Lastfaktor	Kabinfaktor	Antal passagerare	Frakt kg	Post kg
Stockholm—Malmö	$1/10$ 1950— $80/100$ 1951	50·0	53·7	6 686	51 811	48 062
	$1/10$ 1951— $80/100$ 1952	44·9	53·2	5 989	21 252	14 968
Stockholm—Luleå	$1/10$ 1950— $80/100$ 1951	51·3	49·4	6 329	104 729	71 172
	$1/10$ 1951— $80/100$ 1952	60·0	57·8	7 193	106 264	78 176
Stockholm—Sundsvall— Luleå	$1/10$ 1950— $80/100$ 1951	41·9	52·7	3 530	4 558	—
	$1/10$ 1951— $80/100$ 1952	43·1	53·5	3 197	4 495	—
Stockholm—Visby	$1/10$ 1950— $80/100$ 1951	61·7	71·2	25 331	186 306	29 552
	$1/10$ 1951— $80/100$ 1952	67·5	78·9	25 840	156 857	29 028
Norrköping—Visby	$1/10$ 1950— $80/100$ 1951	55·1	70·6	5 828	2 297	—
	$1/10$ 1951— $80/100$ 1952	52·5	66·6	5 581	1 725	—
Malmö—Visby	$1/10$ 1950— $80/100$ 1951	76·8	94·3	317	172	—
	$1/10$ 1951— $80/100$ 1952	50·8	63·6	454	84	—

Lastfaktor = förhållandet mellan antalet betalda och antalet offererade tonkm.

Kabinfaktor = förhållandet mellan antalet betalda och antalet offererade personkm.

Lastfaktorn för flygplan av typ DC-3 är beräknad efter en lastkapacitet av 2 200 kg.

Den relativt ogynnsamma utvecklingen i beläggningen på Malmölinjen beror på att vissa fraktkvantiteter och av postala tidtabellsskäl kontinentposten till och från Stockholm överflyttats till en direkt flyglinje Stockholm—Köpenhamn. Därjämte har den pågående ombyggnaden av Bulltoftafältet föranlett en mindre tillfredsställande regularitet på linjen. Under innevarande vinterperiod har post- och fraktbefordran i viss omfattning temporärt återförts till inrikeslinjen.

Den obetingat svagaste linjen ur ekonomisk synpunkt har under verksamhetsåret 1951/52 varit linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand. Med uppehåll under tiden 16 maj—4 juni har denna linje trafikerats under perioden 11 maj—26 september och under denna korta tid medfört ett underskott av 225 000 kronor. Underskottet på linjen uppgick till 80 öre per offererad tonkm. Det genomsnittliga underskottet för hela inrikestrafiken utgjorde 27 öre. Trafiken på Visby gav ett överskott med 12 öre per tonkm och linjerna på Luleå och Malmö visade underskott på 33 resp. 45 öre.

Mot bakgrund av erfarenheten från verksamhetsåret 1951/52 att de inträdda kostnadsstegringarna inte gått att kompensera genom en motsvarande intäktsökning kan någon mera påtaglig förbättring av det ekonomiska resultatet ej förutses för verksamhetsåret 1952/53. Det för detta verksamhetsår beräknade totala underskottet för inrikestrafiken exklusive andelen i konsortiets allmänna kostnader för administration, reklam och försäljning uppgår vid ett i stort sett oförändrat trafikprogram till 602 000 kronor. Intäkter och kostnader för de olika linjerna har beräknats till följande belopp i tusental kronor.

	Stockholm— Luleå	Stockholm— Visby—Norr- köping; Vis- by—Malmö	Stockholm— Malmö	Stockholm— Sundsvall/ Härnösand	Totalt
Intäkter	1 173	1 786	720	265	3 944
Kostnader	1 473	1 682	929	462	4 546
Resultat	— 300	+ 104	— 209	— 197	— 602

För verksamhetsåret 1953/54 beräknar SAS, att underskottet skall minska med 50 000 kronor till 552 000 kronor.

Gjorda beräkningar är baserade på användning av flygplanstyp Douglas DC-3. I likhet med vad hittills i viss utsträckning skett kommer emellertid sannolikt Scandiaplan att insättas på sådana inrikeslinjer, där plan av typ DC-3 har en otillräcklig kapacitet. Det kan dock inte nu förutses i vilken utsträckning ett ökat utnyttjande av Scandiaplan kan påverka det ekonomiska utbytet av trafiken. Visar sig en förbättring i detta avseende, minskas

i motsvarande mån subventionsbehovet, medan i motsatt fall SAS ensamt har att bära det ökade underskottet. På längre sikt vågar man dock räkna med att en ökad användning av Scandiaplan kommer att förbättra det ekonomiska resultatet.

Beträffande det fortsatta uppehållandet av linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand anför SAS, att säsongtrafik alltid i och för sig är synnerligen kostsam vad beträffar utnyttjandet av flygplan och besättningar samt försäljnings- och reklamarbete. Rådande förhållanden gör det omöjligt att använda Sundsvall/Härnösands flygfält vintertid. Detta beror främst på följande tre omständigheter.

1. Broförbindelse saknas mellan Skeppsholmen, på vilken flygplatsen är belägen, och fastlandet. Förbindelsen ombesörjes av en färja med plats för fyra bilar. Färjans begränsade kapacitet förorsakar stundom avsevärda förseningar och andra olägenheter för passagerarna. Vintertid uppehålls förbindelsen över isen. Under viss tid höst och vår kan emellertid sådana isförhållanden vara rådande, att befordran av passagerare till och från flygfältet helt omöjliggöres.

2. Hangar för flygplans övernattning eller uppehåll vintertid saknas.

3. Flygplatsen saknar utrustning för instrumentlandning under väderleksförhållanden med låg molnhöjd och nedsatt horisontalsikt. Detta medför dålig regularitet med ogynnsamma återverkningar på passagerarfrekvensen.

Avhjälpes dessa brister av vederbörande myndigheter skulle, enligt konsortiets bedömning, detta sannolikt bidra till att man så småningom vid genomförd helårstrafik kunde erhålla en sådan beläggning på linjen, att den komme att utvisa ett bättre ekonomiskt resultat.

Sundsvall/Härnösandslinjen anlitas nästan uteslutande av affärsresande och nästan inte alls av turister. Detta understryker ytterligare det otillfredsställande i förhållandet, att linjen endast kan drivas under sommarhalvåret, då affärsresorna har sin lägsta omfattning.

Det hittills uppnådda resultatet av trafiken på denna linje ger vid handen, att de förhoppningar, som vid trafikens upptagande ställdes på linjens ekonomiska utveckling, inte kunnat infrias. Med den planering bl. a. ur tidtabellssynpunkt, som i nuvarande läge är möjlig, kan sannolikt någon mera avsevärd förbättring av resultatet inte uppnås. Från Sundsvalls- och Härnösandsområdena har dock visats ett stort intresse för linjen och den där verksamma flygtrafikkommittén har nedlagt ett förtjänstfullt arbete för att möjliggöra linjens fortsatta trafikerande.

Med hänsyn till sålunda redovisade förhållanden, synes det enligt SAS böra övervägas om inte Sundsvall/Härnösandslinjen tills vidare helt borde nedläggas. Härigenom skulle det totala bidragsbehovet för inrikestrafiken kunna nedbringas med 197 000 kronor per år. Understödet till trafiken

skulle i så fall fastställas till 405 000 kronor för verksamhetsåret 1952/53 och 355 000 kronor för verksamhetsåret 1953/54. Konsortiet förbehåller sig dock att i likhet med vad tidigare förutsatts ha rätt att upptaga förhandlingar om tilläggsanslag och ändringar i trafikprogrammets omfattning.

Yttranden.

Statens granskningsman för den inrikes lufttrafiken meddelar, att SAS i den nu framlagda, reviderade kalkylen för verksamhetsåret 1952/53 vid oförändrat trafikprogram räknat med en ökning av bruttointäkterna med 547 000 kronor och kostnaderna med 699 000 kronor, motsvarande en stegring med 16,2 resp. 18 % i förhållande till den beräkning, som låg till grund för den i 1952 års statsverksproposition framlagda subventionsplanen. Det beräknade underskottet har således stigit från 450 000 kronor till 602 000 kronor, d. v. s. med 152 000 kronor.

Av kostnadsökningarna avser enligt en av granskningsmannen redovisad sammanställning 134 000 kronor besättningskostnader, 600 000 kronor flygmaterielunderhåll samt 115 000 kronor markorganisation. Övriga kostnadsposter tillsammans visar en minskning med 150 000 kronor jämfört med den tidigare kalkylen. Kostnadsstegringarna faller enligt granskningsmannen till en väsentlig del på ofrånkomliga ökningsar i löner och materielkostnader.

Beträffande inrikestrafikens intäkter och kostnader anför granskningsmannen vidare bl. a. följande.

Inrikestrafiken debiteras kostnaden för 10 flygplansbesättningar. En besättning i denna trafik utnyttjas endast 500 timmar per år mot ca 650 timmar för de i övrig trafik insatta DC-3-planen. Under verksamhetsåret 1950/51 belastades inrikesflyget vid i stort sett samma trafikprogram som det nu gällande med kostnaden för 8 besättningar, varvid varje besättning utnyttjades 656 timmar. En väsentlig anledning till den i detta avseende numera mindre rationella driften synes därför vara att söka i ändrade avtal med personalen. Hade trafiken liksom 1950/51 kunnat uppehållas med 8 besättningar, skulle en årlig besparing av 180 000 kronor möjliggjorts. Med hänsyn till det framträdande personalintresse, som ligger i att inrikestrafikens utveckling tryggas, synes det vara berättigat att begära personalens medverkan till en smidigare anpassning av tjänstgöringsavtalen. De tekniska förberedelserna för en fullständig övergång från telegrafi till telefoni inom svenskt inrikesflyg väntas vara avslutade senast till den 1 oktober 1953. Denna omläggning medför att särskild telegrafist ej längre erfordras, varigenom en årlig besparing om ca 150 000 kronor kan göras. Orsakerna till de stegrade kostnaderna för flygplansunderhåll hänför sig, förutom till den allmänna ökningen av löner och

materielpriser, till att underhållet av flygplansmaterielen överförts från Stockholm till Oslo, där kostnaderna av speciella skäl blir högre.

Beroende dels på att vissa frakt- och postkvantiteter överförts till den direkta flyglinjen Stockholm—Köpenhamn och dels på den av ombyggnadsarbetena på Bulltoftafältet påverkade regulariteten har Malmölinjens intäkter nedgått med 138 000 kronor mellan 1950/51 och 1951/52. Av detta belopp är 104 000 kronor att hänföra till minskningen i frakt- och postbefordran. Sommaren 1953 beräknas arbetena med flygfältet ha fortskridit så långt, att detta kan mottaga plan av Scandia-typ. De genomförda förbättringarna på flygfältet torde medföra att förutsättningar kommer att föreligga att i framtiden driva Malmölinjen med väsentligt förbättrad ekonomi. Med hänsyn till de betydande nyinvesteringar, som företagits vid flygplatsen, är det angeläget, att ifrågavarande linje ägnas särskild uppmärksamhet.

På Sundsvallslinjen saknas vissa viktiga trafiktekniska förutsättningar för en utveckling av linjen till att bli oberoende av subventioner. Säsongs trafik är oekonomisk. Effektivare förbindelser med Skeppsholmen synes vara en grundbetingelse för helårsdrift.

Sammanfattningsvis anför granskningsmannen att, ehuru subventionsbehovet för ett oförändrat trafikprogram stigit, måste resultatet av den korta period av inrikestrafikens utveckling, som nu kan överblickas, ur andra synpunkter sägas vara gott och uppmuntrar till ytterligare ansträngningar. SAS har lyckats att inom det område, som ligger inom företagets kontroll, i viss mån begränsa kostnadsstegringarna samtidigt som intäkterna väsentligt ökat. Även om passagerarfrekvensen endast svagt återspeglar den allmänna uppgång, som konstaterats i övriga delar av världen, måste resultatet betecknas som tillfredsställande, särskilt om hänsyn togs till den tid, som erfordras för att upparbeta Norrlandslinjen och lösa de härmed förknippade tekniska och ekonomiska problemen.

Statskontoret anför, att när det gäller att taga ställning till bolagets yrkande bör enligt statskontorets mening beaktas, att det försämrade driftresultatet ej kan föras tillbaka på minskad frakt- och passagerarbefordran utan — att döma av granskningsmannens utredning — väsentligen är beroende av bolagets dispositioner. Vad granskningsmannen anfört ger även vid handen, att stora möjligheter föreligger att genom rationalisering av driften av inrikestrafiken åstadkomma sådan begränsning av kostnaderna, att det trots ofrånkomliga stegrade utgifter för löner och omkostnader bör vara görligt att hålla underskotten inom den ursprungliga ramen. Bolagets yrkande om tilläggsbidrag för inrikestrafikens genomförande bör tillbakavisas. Därest det skulle visa sig omöjligt att förhandlingsvägen ernå en för statsverket godtagbar överenskommelse om uppehållet av trafiken i enlighet med det hittillsvarande programmet, torde endast återstå

att åstadkomma en begränsning av statsbidraget genom indragning av de ur trafiksynpunkt minst motiverade linjerna. Därvid synes linjen Sundsvall/Härnösand främst komma i fråga, hur otillfredsställande en sådan åtgärd än kan te sig med hänsyn till det intensiva arbete för Norrlandslinjernas fortbestånd, som nedlagts inom de berörda landsdelarna. Den föreliggande framställningen har slutligen givit statskontoret anledning ifrågasätta, om ej blivande överenskommelser med SAS om uppehållande av inrikestrafik bör givas bindande verkan.

Luftfartsstyrelsen meddelar, att styrelsen upptagit förhandlingar med SAS rörande möjligheterna att med ledning av vad som anförts i granskningsmannens berättelse nedbringa understödsbehovet. Resultatet av dessa överläggningar, vilket innefattats i en skrivelse av den 23 februari 1953 från konsortiet till styrelsen, är följande.

1. Övergången från telegrafi till telefoni är i första hand avsedd att genomföras för Visby- och Malmölinjerna. Kostnadsminskningen för SAS uppskattas för innevarande räkenskapsår till 30 000 kronor och för nästkommande år till 60 000 kronor. Denna besparing har icke något sammanhang med trafiken på Sundsvall/Härnösandslinjen.

2. Intresset från flygkommittéernas sida har föranlett SAS att noga ompröva möjligheterna att fortsätta trafiken på Sundsvall/Härnösandslinjen. Under förutsättning att på Skeppsholmens flygplats uppsättes en hos luftfartsstyrelsen disponibel ILS-anläggning, med hjälp av vilken trafiken kan fortgå under längre tid på hösten än för närvarande är fallet, har konsortiet förklarat sig villigt att taga ansvaret för en inkomstökning av 60 000 kronor.

Luftfartsstyrelsen kan med hänsyn till belastningen på anläggningspersonalen icke installera ifrågavarande anläggning förrän år 1954, varför bidragsbeloppet först kan påverkas under räkenskapsåret 1953/54.

Medelsbehovet för understöd åt inrikes lufttrafik skulle i enlighet med SAS förutnämnda skrivelse vid bibehållande av nuvarande trafikprogram utgöra (602 000 — 30 000) 572 000 kronor för räkenskapsåret 1952/53 och (552 000 — 60 000 — 60 000) 432 000 kronor för räkenskapsåret 1953/54. Vid nedläggandet av Sundsvall/Härnösandslinjen begränsas bidragsbehovet till (405 000 — 30 000) 375 000 resp. (355 000 — 60 000) 295 000 kronor för de båda verksamhetsåren.

Luftfartsstyrelsen har vid sin prövning av dessa båda alternativ anlagt följande synpunkter.

Det medelsbehov, som visat sig erforderligt för att fullfölja nuvarande inrikesflygprogram, överstiger icke mycket de belopp, som beräknats i den av 1952 års riksdag godkända treårsplanen. Härvid bortses från innevarande budgetår, under vilket verkningarna av de förenämnda resultatförbättrande åtgärderna ej hinner göra sig till fulla gällande. Om hänsyn

enbart tages till å anslaget till understöd åt inrikes lufttrafik redovisade utgifter, synes icke kostnadsökningen under följande budgetår vara av sådan storleksordning, att anledning föreligger att frångå nu gällande trafikprogram. Vid bedömningen av detta alternativ bör emellertid enligt luftfartsstyrelsens mening hänsyn också tagas till att ett fortsatt uppehållande av Sundsvall/Härnösandslinjen ställer mycket betydande krav på statsverket utöver själva understödet. Årskostnaden för den av SAS förutsatta ILS-anläggningen uppgår sålunda till ca 60 000 kronor, inklusive ränta och avskrivning av kapitalkostnaderna. Luftfartsstyrelsen, som är väl medveten om de brister, som vidlåder de lokala kommunikationerna till och från Skeppsholmens flygplats, förutser, att en bro måste byggas mellan ön och fastlandet, för att flygplatsen skall bli fullt användbar för året-runt-trafik. Då någon genomgående kustlandsväg över Skeppsholmen icke ingår i vägväsendets planer under mycket lång tid, måste luftfartsverket självt finansiera erforderlig broanläggning under tiden intill dess vägväsendet får behov därav. Kostnaderna för att ersätta nuvarande färjförbindelse med en bro av 4 meters bredd, vilken torde vara tillräcklig för flygplatsens behov, uppgår till ca 3,6 miljoner kronor, varav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarar sig beredd att bestrida 1,0 miljon kronor, motsvarande det kapitaliserade värdet av kostnaden för nuvarande färjförbindelse. Om slutligen norrlandstrafiken fortsättningsvis skall bedrivas på samma sätt som nu, d. v. s. med två separata linjer till Luleå och Sundsvall/Härnösand, måste såsom SAS påpekat jämväl en hangar anläggas för en kostnad av uppskattningsvis 1,0 miljon kronor.

Sundsvall/Härnösandstrafiken är dock även ur understödssynpunkt mycket dyrbar. Om trafiken nedlägges kan bidragsbehovet minskas med i runt tal 200 000 kronor (eller 140 000 kronor, om hänsyn tages till SAS' erbjudande att minska understödsanspråken med 60 000 kronor, i fall en ILS-anläggning uppsättes). Att merkostnaderna för trafiken blir så betydande beror på att Sundsvall/Härnösandslinjen är helt fristående från Luleålinjen. Detta har, enligt vad SAS upplyst, sin grund i att trafikbehoven i Övre och i Mellersta Norrland är så olikartade, att de icke kan tillgodoses av en och samma flyglinje. SAS' uppfattning på denna punkt grundar sig på uttalanden från de lokala flygtrafikkommittéernas sida och på praktiska erfarenheter av trafiken.

Med hänsyn till dels att Sundsvall/Härnösandstrafiken måste anses ha avgjort lägre prioritet än Visby- och Luleåtrafiken och dels till SAS' höga kostnader för linjen samt statsverkets kostnader för erforderlig uppklassning av Skeppsholmens flygplats anser luftfartsstyrelsen, att programmet för den subventionerade inrikes lufttrafiken bör begränsas till Visby- och Luleålinjerna. Styrelsen förutser visserligen att vissa förbättringar på Sundsvall/Härnösands flygplats förr eller senare blir nödvändiga, men vill i nuvarande statsfinansiella läge förorda anstånd därmed.

Styrelsen har vid sitt ståndpunktstagande även letts av den uppfattningen, att det är ett förstahandsintresse att så snart som möjligt avveckla subventionssystemet för inrikestrafiken. Styrelsens förslag innebär, att understödet åt den inrikes lufttrafiken för innevarande budgetår kan begränsas till 375 000 kronor, vilket belopp med 75 000 kronor understiger det anvisade anslaget, och för nästa budgetår kan begränsas till 295 000 kronor. Med hänsyn till vad granskningsmannen anfört rörande möjligheterna till ytterligare kostnadsbesparande rationaliseringar synes förutsättningar föreligga att, om den av luftfartsstyrelsen förordade linjen fullföljes, helt avveckla subventionssystemet.

Under återopande av det anförda föreslår luftfartsstyrelsen, att anslaget till Understöd åt inrikes lufttrafik för budgetåret 1953/54 anvisas med 295 000 kronor, minskat med de reservationer, som kan förutses uppkomma å äldre anslag.

Departementschefen.

Understödet åt den inrikes lufttrafiken omfattar i princip endast de tre linjerna Stockholm/Norrköping—Visby, Stockholm—Sundsvall/Härnösand och Stockholm—Luleå. Skälet för att även linjerna Stockholm—Malmö och Malmö—Visby intagits i subventionskalkylerna har varit, att trafikintäkterna för dessa linjer beräknats överstiga de merkostnader, som det utökade linjeprogrammet betingar, och att härigenom alltså skulle uppkomma en minskning av det totala understödsbehovet.

Det har från statsmakternas sida varit ett önskemål att få till stånd en successiv minskning av statssubventionerna till inrikesflyget. På anmodan av kommunikationsdepartementet angav SAS hösten 1951 den bidragsram, som konsortiet bedömde erforderlig för att under treårsperioden 1 oktober 1952—30 september 1955 uppehålla visst redovisat flygprogram för inrikestrafiken. Rambeloppen för de tre åren var resp. 450 000, 400 000 och 350 000 kronor. I 1952 års statsverksproposition tillstyrkte jag, att det av SAS framlagda förslaget lades till grund för understödet åt inrikestrafiken under den angivna tiden. Jag framhöll samtidigt, att subventionssystemet därefter om möjligt borde avvecklas. Vidare underströk jag vikten av att det fortsatta uppehållandet av sådana linjer, som visade en otillfredsställande utveckling, fortlöpande upptogs till prövning. Riksdagen framförde inte några erinringar mot de av mig redovisade synpunkterna.

Sedan SAS under verksamhetsåret 1951/52 funnit det omöjligt att kompensera inträdda kostnadsökningar med höjda taxor eller en förbättrad beläggning på linjerna, bedömer konsortiet det nu nödvändigt att, om gällande trafikprogram skall bibehållas, bidragsramen för innevarande och nästa verksamhetsår ökas med ett belopp, som ursprungligen angivits till

152 000 kronor per år. Under hänvisning till det ogynnsamma resultatet av Sundsvall/Härnösandslinjen ifrågasätter konsortiet emellertid, om inte denna linje bör tills vidare helt nedläggas, varigenom skulle vinnas en årlig besparing av 197 000 kronor. Med hänsyn till möjligheterna att minska besättningskostnaderna genom övergång från telegrafi till telefoni på linjerna till Visby och Malmö har SAS sedermera efter förhandlingar med luftfartsstyrelsen funnit sig kunna nedbringa rambeloppen med 30 000 resp. 60 000 kronor för verksamhetsåren 1952/53 och 1953/54. Därjämte har SAS, under förutsättning att Sundsvall/Härnösands flygplats förses med en hos luftfartsverket disponibel instrumentlandningsutrustning (ILS), förklarat sig kunna taga ansvar för en inkomstökning för linjen av 60 000 kronor. Enligt luftfartsstyrelsen kan emellertid denna anläggning installeras först under år 1954. Bidragsbehovet för inrikestrafiken skulle vid bibehållande av nuvarande trafikprogram således utgöra (450 000 + 152 000 — 30 000) 572 000 kronor för verksamhetsåret 1952/53, vilket innebär en ökning med 122 000 kronor i jämförelse med den av 1952 års riksdag godkända subventionsplanen. För nästföljande verksamhetsår utgör konsortiets bidragsbehov enligt nu föreliggande anbud 432 000 kronor, innebärande en ökning med 32 000 kronor i förhållande till nyssnämnda plan. Vid bortfall av Sundsvall/Härnösandslinjen kan bidragsramen för inrikesflyget begränsas till 375 000 resp. 295 000 kronor för de båda verksamhetsåren.

Konsortiet förbehåller sig rätt att även i framtiden upptaga förhandlingar om ändringar i trafikprogrammets omfattning eller om tilläggsbidrag, för den händelse sådana kostnadsökningar uppkommer, som inte kan kompenseras med höjda taxor, eller om en otillfredsställande utveckling av någon av flyglinjerna ger anledning härtill.

De förhöjda bidrag, som SAS nu begärt för verksamhetsåren 1952/53 och 1953/54 för att i fortsättningen uppehålla gällande trafikprogram, innebär, även med hänsynstagande till de besparingsmöjligheter, som framkommit vid de mellan konsortiet och luftfartsstyrelsen förda förhandlingarna, att kostnadsramen för subventionsprogrammet icke oväsentligt överskrides. Såsom förut nämnts är det främst den ogynnsamma utvecklingen av linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand som är anledningen härtill. Den intäktsökning, som beräknas bli följd av den efter installationen av ILS-anläggningen något förlängda årliga trafiksäsongen, är inte på långt när tillfyllest för att linjen skall kunna inpassas i ett självbärande trafikprogram. De ytterligare åtgärder, som anses erforderliga här för, nämligen anordnandet av en broförbindelse mellan Skeppsholmen och fastlandet samt byggandet av en hangar, är jämförelsevis kostnadskrävande och torde inte för närvarande kunna genomföras med hänsyn till de avsevärt mer angelägna investeringsbehov, som finnes på andra håll.

De omständigheter, jag här anfört, synes mig giva vid handen att, om Sundsvall/Härnösandslinjen bibehålles, kommer den tidpunkt, då subventionssystemet kan avvecklas, att avsevärt skjutas fram i tiden. I 1952 års statsverksproposition underströk jag, såsom jag förut nämnt, vikten av att det fortsatta uppehållandet av sådana linjer, som visade ett otillfredsställande resultat och således utgjorde ett hinder för genomförande av subventionsplanen, upptogs till prövning. I likhet med de hörda remissmyndigheterna har jag nu funnit att det är nödvändigt att utesluta nysnämnda linje ur subventionsplanen.

De svårigheter, som berört linjen Stockholm—Malmö, synes vara av mera tillfällig natur och kan väntas bortfalla då Bulltoftafältet färdigställts.

Jag förordar alltså, att subventionsprogrammet för den inrikes lufttrafiken fr. o. m. innevarande trafikår begränsas i enlighet med det av luftfartsstyrelsen efter förhandlingar med SAS framlagda förslaget, d. v. s. för perioden 1 oktober 1952—30 september 1953 till högst 375 000 kronor och för perioden 1 oktober 1953—30 september 1954 till högst 295 000 kronor. Jag förutsätter dock härvid att även de ytterligare rationaliseringsmöjligheter — icke minst vad gäller utnyttjandet av personalen — som granskningsmannen i sitt utlåtande berört, närmare prövas och att eventuellt en ytterligare minskning av bidragsbeloppet således skall kunna komma i fråga. Den av statskontoret ifrågasatta förändringen av överenskommelsen med SAS i syfte att på konsortiet helt överflytta de ekonomiska riskerna för trafikprogrammet utgör, såvitt jag kan finna, icke en framkomlig väg.

Vid bifall till vad jag här föreslagit skulle med hänsyn till beräknade besparingar medelsanvisningen under bidragsanslaget för nästkommande budgetår kunna begränsas till ett belopp av 200 000 kronor.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Understöd åt inrikes lufttrafik* för budgetåret 1953/54 anvisa ett reservationsanslag av 200 000 kronor.

Vad föredraganden sålunda, med instämmande av statsrådets övriga ledamöter, hemställt, behagar Hans Maj:t Konungen bifalla.

Ur protokollet:

W. Hammargren.