

Trafikutskottets betänkande

1978/79:17

med anledning av propositionen 1978/79:149 om flygtrafik på Nordkalotten jämte motion

Propositionen

I propositionen 1978/79:149 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. godkänna de riktlinjer för flygtrafik mellan de nordliga delarna av Norge, Sverige och Finland som har förordats i propositionen,
2. till Riskgaranti till viss flygtrafik på Nordkalotten för budgetåret 1979/80 anvisa ett förslagsanslag av 700 000 kr.

I syfte att tillgodose de kontaktbehov som finns mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland samt för att ytterligare stärka och utveckla det nordiska samarbetet föreslås i propositionen att en riskgaranti ges till reguljär flygtrafik på sträckan Tromsö–Kiruna–Luleå–Uleåborg. Trafiken avses knyta an till Scandinavian Airlines System (SAS) ordinarie linje Stockholm–Luleå–Kiruna. Utväxling av passagerare mellan Luleå och Uleåborg samt mellan Tromsö och Kiruna skall ske med mindre flygplan. Härigenom tillgodoses rimliga krav på snabbhet och komfort samtidigt som kostnaderna kan hållas på en relativt låg nivå.

Motionen

I motionen 1978/79:2364 av Georg Danell (m) hemställs att riksdagen avslår propositionen 1978/79:149 om flygtrafik på Nordkalotten.

Utskottet

I propositionen konstateras att det nordiska samarbetet under en lång följd av år successivt har breddats och intensifierats. Samarbetet har sin grund i den intressegemenskap som finns på bl. a. de näringspolitiska, sociala, kulturella och kommersiella områdena. En förutsättning för ett ökat nordiskt samarbete har enligt propositionen varit tillgången till väl utbyggda kommunikationer mellan länderna. I olika sammanhang har dock konstaterats att det fortfarande finns brister i möjligheterna att resa med kollektiva färdmedel mellan de nordiska länderna. Framför allt har dessa möjligheter varit otillfredsställande när det gäller resor mellan de nordliga delarna av Norge, Sverige och Finland. För att tillgodose behovet av kontakter över gränserna och som ett led i de allmänna förbättringarna av transportapparaten anser föredraganden det vara viktigt att tvärförbindelser

med flyg upprättas mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland. En sådan förbindelse på sträckan Tromsö–Kiruna–Luleå–Uleåborg är enligt föredraganden av högre angelägenhetsgrad än en förbindelse på sträckan Trondheim–Östersund–Sundsvall. Det framhålls dock att frågan om etablerande av flygförbindelser mellan de senast nämnda orterna diskuteras inom det s. k. mittnordenssamarbetet.

Avsikten är att nordkalottrafiken skall knyta an till SAS ordinarie linje Stockholm–Luleå–Kiruna. Utväxling av passagerare till Norge skulle därvid ske i Kiruna och till Finland i Luleå. Genom att på detta sätt utnyttja befintliga transportresurser kan enligt föredraganden kostnaderna hållas nere. Vidare kan uppnås en tidsmässig samordning mellan nordkalottförbindelsen och flyglinjenäten i de olika länderna. Trafiken bör vara regelbunden och ha hög regularitet. Det förordas sålunda att trafik bedrivs fem dagar i veckan (måndag–fredag) med en daglig tur i vardera riktningen.

För trafiken mellan Tromsö och Kiruna har bruttokostnaden beräknats till ca 1 milj. skr. per år. Härtill kommer kostnaden för bl. a. bagagehantering, vissa statliga avgifter m. m. Kalkylen förutsätter att planet i betydande utsträckning kan användas även för andra trafikuppgifter och att det utgår från Tromsö. SAS har förklarat sig berett att med hjälp av en entreprenör svara för trafiken mellan Norge och Sverige. Denna lösning har av föredraganden befunnits lämplig.

För trafiken mellan Sverige och Finland anses trafikekonomiska och trafiktekniska skäl tala för att denna bedrivs med flygplan som utgår från Finland. På grund av behovet av att samordna förbindelsen mellan Luleå och Uleåborg med det finska inrikesnätet bör enligt föredraganden trafiken handhas av ett finskt bolag. Den årliga kostnaden för trafiken har beräknats till 1,4 milj. skr.

Det kan enligt propositionen inte uteslutas att trafiken under ett inledningsskede kan komma att uppvisa visst underskott. Med hänsyn till det stora intresset av att trafiken kommer till stånd förordas att flygbolagen i viss omfattning ersätts för eventuellt uppkommande underskott. Denna ersättning bör enligt föredraganden utformas som en riskgaranti. En sådan garanti skulle kunna stimulera flygbolagen till olika försäljningsfrämjande åtgärder. Garantiåtagandet från svensk sida skulle uppgå till 700 000 kr. Det har därvid förutsatts att de länder som direkt berörs av en flyglinje delar på eventuellt utfallande garantibelopp med hälften vardera. Ett förverkligande av förslaget förutsätter därför att motsvarande garantier ställs av Norge och Finland.

Det nordiska samarbetet rörande nordkalottflyget bör enligt propositionen slås fast genom avtal mellan de berörda ländernas regeringar. I avtalen bör anges trafikens inriktning och omfattning liksom de allmänna villkoren därför samt ländernas ansvar i ekonomiskt hänseende.

Den första trafikperioden föreslås omfatta tiden den 1 juni 1979–den 31 mars 1980. Anslag för riskgarantin skulle emellertid inte behöva anvisas förrän för budgetåret 1979/80. För den första perioden bör enligt propositionen träffas särskilda avtal rörande trafiken på sträckorna Tromsö–Kiruna och

Luleå–Uleåborg mellan å ena sidan de länder som närmast berörs och å andra sidan de flygföretag som skall utföra trafiken. Trafiken anses i första hand böra bedrivas under en försöksperiod av tre år. Det är därför enligt propositionen viktigt att resp. regering ges möjlighet att följa upp trafiken och göra de eventuella anpassningar som kan behövas. Föreliggande medelsbehov föreslås årligen redovisas för resp. regering.

Även utskottet vill framhålla betydelsen av ett vidgat nordiskt samarbete. Viktigt därvidlag är de förbättrade kontaktmöjligheter som en utbyggnad av kommunikationerna länderna emellan medför. Upprättandet av tvärförbindelser med flyg mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland får därför anses som ett betydelsefullt led i dessa strävanden.

Utskottet delar föredragandens uppfattning om att en nordlig förbindelse är av högre angelägenhetsgrad än en förbindelse på sträckan Trondheim–Östersund–Sundsvall. Samtidigt vill utskottet dock framhålla – liksom i betänkandet TU 1977/78:18 (s. 29) – att även frågan om realiserande av den senast nämnda tvärförbindelsen framstår som angelägen. Utskottet förutsätter därför att regeringen följer de överläggningar i frågan som hålls inom mittnordenssamarbetet.

Utskottet vill slutligen erinra om att en förutsättning för inrättandet av den i propositionen föreslagna förbindelsen är att samtliga berörda länder ikläder sig riskgarantier i enlighet med de riktlinjer som dragits upp i propositionen. Vidare bör betonas att det är fråga om en försöksverksamhet. Det är därför viktigt att resp. regering noga följer trafikutvecklingen på de berörda flygförbindelserna och i den mån så är påkallat föreslår erforderliga anpassningar.

Vad föredraganden i övrigt anfört har ej gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motionen 1978/79:2364 att riksdagen avslår propositionen 1978/79:149 om flygtrafik på Nordkalotten.

Utskottet hemställer

att riksdagen med bifall till propositionen 1978/79:149 och med avslag på motionen 1978/79:2364

dels godkänner de riktlinjer för flygtrafik mellan de nordliga delarna av Norge, Sverige och Finland som har förordats i propositionen,

dels till *Riskgaranti till viss flygtrafik på Nordkalotten* för budgetåret 1979/80 anvisar ett förslagsanslag av 700 000 kr.

Stockholm den 5 april 1979

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Alfred Håkansson (c), Rolf Sellgren (fp), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Bertil Zachrisson (s), Erik Johansson i Hållsta (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Rune Johansson i Åmål (s), Gunnar Johansson (m), Rolf Dahlberg (m) och Torsten Stridsman (c).