

Regeringens proposition

1978/79:149

om flygtrafik på Nordkalotten

beslutad den 1 mars 1979

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

ANITHA BONDESTAM

Propositionens huvudsakliga innehåll

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.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1979-03-01

Närvarande: statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Huss, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, De Geer, Blix, Cars, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam.

Föredragande: statsrådet Bondestam

Proposition om flygtrafik på Nordkalotten

1 Inledning

Behovet av förbättrade resemöjligheter mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland har framhållits i olika sammanhang bl. a. av Nordiska rådet. Successivt har möjligheterna att resa mellan länderna förbättrats genom i första hand en utbyggnad av vägnätet i området. Den kollektiva trafiken är däremot utbyggd endast i begränsad omfattning. Under ett flertal år har därför önskemål framförts om flygförbindelser mellan ländernas norra delar.

För att utreda frågan om flygförbindelser i detta område tillsatte Nordisk ämbetsmannakommitté för transportfrågor (NÄT) på uppdrag av Nordiska ministerrådet år 1973 en särskild arbetsgrupp. Arbetsgruppen avlämnade i september 1976 betänkandet (NU 1976:17) Flygförbindelser mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av följande instanser.

Nordiska organ Nordkalottkommittén, Föreningarna Nordens Förbund, Kvarkenrådet, Arbetsgruppen för utveckling av regionalt samarbete mellan Jämtlands län och Trøndelagen, Nordiska turisttrafikkommittén, Scandinavian Airlines System (SAS), Föreningen Blå vägen, Kjølengruppen, i *Finland* statsrådets kansli, Ministeriet för inrikesärenden, Luftfartsstyrelsen, Post- och telegrafstyrelsen, Länsstyrelserna i Lapplands, Uleåborgs och Vasa län, Centralen för turistfrämjandet, Regionalplaneförbundet för Lappland, Kajanaland och Vasa län, Rovaniemi stad, Uleåborgs stad, Kemi stad, Landskapsförbundet för Lappland, Norra Österbotten och Svenska Österbotten, Finnair OY, Centralhandelskammaren, Uleåborgs universitet, Handelshögskolan i

Vasa, i Norge Samferdselsdepartementet, Industridepartementet, Kommunal- og Arbeidsdepartementet, Landbruksdepartementet, Departement for industri og håndverk, Luftfartsdirektoratet, Postdirektoratet, Sør-Trøndelag fylke, Nord-Trøndelag fylke, Nordland fylke, Troms fylke, Finnmark fylke, Norges Rutebileirforbund, Universitet i Tromsø, Landsforeningen for Hjerte- og Lungesyke, Braathens SAFE A/S, Widerøe's Flyveselskap A/S, Norges Statsbaner, i Sverige luftfartsverket, arbetsmarknadsstyrelsen, länsstyrelserna i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Umeå universitet, Högskolan i Luleå, statens järnvägar, Swedair AB, Linjeflyg AB.

2 Betänkandet (NU 1976:17) Flygförbindelser mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland

Det område som studerats i betänkandet har varit något större än det i tidigare samnordiska utredningar diskuterade Nordkalottområdet. Sålunda har i Norge undersökningsområdet omfattat fylkena Finnmark, Troms, Nordland och Nord-Trøndelag samt Trondheims byregion. Vad gäller Sverige täcker avgränsningen de fyra nordligaste länen, dvs. Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län. I Finland har det område som studerats utgjorts av Lapplands, Uleåborgs samt Vasa län.

I betänkandet redovisas en analys av kontaktbehovet mellan länderna och vilka brister som finns i transportförsörjningen. Härav framgår att ett betydande kontaktbehov finns mellan de norra delarna av Norge och Sverige från näringslivs, myndigheters, forsknings- och utbildningsinstitutioners och allmänhetens sida. Härtill kommer de resbehov som turistnäringen alstrar. Enligt betänkandet ger analysen klart vid handen att det föreligger behov av en tvärförbindelse inom området. Detta behov bör lämpligen tillgodoses med en flygförbindelse.

De resmängder som skulle erhållas vid etablerande av flyglinjer mellan de nämnda regionerna har för såväl en nordligare som en sydligare förbindelse uppskattats till ca 10 å 15 passagerare per enkeltur.

Med hänsyn till det redan i dag relativt välutbyggda flygnät som finns i resp. land är det enligt arbetsgruppen inte ekonomiskt realistiskt att skapa ett nytt flygnät i form av s. k. rundflygning, dvs. en särskild linjesträckning i form av en ringlinje inom området. S. k. slingning av flygtrafiken mellan Norge och Sverige avstyrks av arbetsgruppen med hänsyn till de betydande ekonomiska, administrativa och planeringsmässiga problem som anses förenade med en sådan trafik. Slingning av flygtrafiken kan innebära att ett plan på en inrikessträcka mellanlandar i ett grannland och sedan fortsätter till den ordinarie ankomstorten. Arbetsgruppen förordar i stället att därest flygtrafik etableras mellan länderna detta bör ske genom förbindelser mellan trafikknutpunkter i resp. land, dvs. punkt-till-punkt-förbindelser.

När det gäller den närmare relationsbestämningen och valet av orter som

en förbindelse skulle binda samman, har i betänkandet olika alternativ analyserats. I den norra relationen föreligger ett stort antal möjligheter till trafikuppläggning. Frågan har varit föremål för en omfattande diskussion med olika berörda organ representerande skilda funktioner inom området. Med utgångspunkt bl. a. häri förordas i betänkandet att i det fall en flygförbindelse mellan de nordliga delarna av Norge och Sverige etableras bör denna finnas mellan Bodö och Luleå.

Prioriteringen av Bodö kan dock enligt arbetsgruppen inte göras reservationslöst utan det slutliga valet måste även bli beroende av vilka ekonomiska resurser som ställs till förfogande och den norska inrikestrafikens uppläggning. Kostnaderna varierar t. ex. med ortvalet som i sin tur påverkar linjeuppläggning och val av flygplanstyp.

Den gjorda analysen ger också vid handen att behov föreligger av en flygförbindelse mellan norra delarna av Sverige och Finland. Arbetsgruppen har härvid stannat för att föreslå Luleå som den ort i Sverige som bör sammanbindas med en finsk ort i det fall en flyglinje mellan Sverige och Finland etableras. I fråga om finsk anknypningspunkt utgör Uleåborg enligt betänkandet den mest naturliga orten.

I betänkandet har en nordlig förbindelse i det undersökta området prioriterats. Samtidigt anför arbetsgruppen skäl för en förbindelse mellan de olika länderna i undersökningsområdets södra delar. Denna förbindelse är dock enligt arbetsgruppen av lägre angelägenhetsgrad.

Arbetsgruppen förordar en regelbunden trafik med hög regularitet. Den närmare tidtabellsmässiga utformningen av trafiken har inte kunnat fastställas i detalj eftersom trafiksystemet i övrigt torde komma att förändras fram till den tidpunkt då de aktuella förbindelserna kan etableras. I stället ges i betänkandet vissa allmänna riktlinjer för trafikuppläggningen.

Den trafikuppläggning som slutligen fastställs måste enligt arbetsgruppen grundas på en strävan att åstadkomma en tidsmässig samordning mellan de nya linjerna och befintliga flygsystem inom de olika länderna. Den nya flygtrafiken måste således kunna erbjuda goda anslutningsmöjligheter för resor inom resp. land. Vidare bör den nya flygtrafiken ske vid ett morgonpass och/eller ett eftermiddags- eller kvällspass.

Turtätheten bör i princip avse en dubbeltur per dag i de olika relationerna. För relationen Luleå-Uleåborg kan dock enligt arbetsgruppen övervägas att upprätthålla trafiken med två dubbelturer per dag. Trafiken bör enligt arbetsgruppen bedrivas regelbundet, dock högst sex dagar i veckan.

De förbindelser som studerats torde – i varje fall under en inkörningsperiod – inte vara företagsekonomiskt lönsamma. Det ekonomiska resultatet kommer att starkt variera beroende på flygtrafikens närmare utformning. Väsentliga faktorer i sammanhanget är bl. a. vilken flygplanstyp som kommer att utnyttjas, om ledig flygplanskapacitet finns inom området, vilken linjestreckning som skall trafikeras och med vilken turtäthet samt den offererade biljettaxan.

Med utgångspunkt från vissa antaganden avseende dessa faktorer har de samhälleliga ersättningsbelopp som kan bli aktuella beräknats. I dessa kalkyler har förutsatts att flygplan finns tillgängliga inom området för denna trafik och att en skäligen ersättning ges för avskrivningar och för att täcka andra fasta kostnader. Vidare har en turtäthet om en dubbeltur per vardag (måndag-fredag) förutsatts. Beräkningarna avser 1974/75 års kostnadsnivå.

För relationen Bodö-Luleå beräknas trafik med Fokker F-28 ge ett årligt underskott av ca 2,3 milj. skr. Trafikeras relationen Tromsö-Kiruna med Twin Otter torde trafiken, i de fall ledig kapacitet finns, eventuellt kunna upprätthållas utan underskott. I annat fall kan underskottet skattas till uppmot 2 milj. skr. per år. För relationen Luleå-Uleåborg har arbetsgruppen beräknat underskottet till ca 0,8 milj. skr. årligen vid användande av flygplanet CV 340/440 Metropolitan.

Beträffande huvudmannaskap och koncessionsförhållanden framhålls i betänkandet att ett slutligt ställningstagande måste bli en följd av det flygplansutbud som föreligger och de flygbolag som opererar vid den tidpunkt som trafiken skall etableras. Eftersom det är fråga om internationell trafik bör i första hand SAS och Finnair anses som naturliga koncessionsinnehavare. Det kan dock vara lämpligt att i det fall SAS eller Finnair innehar koncession dessa inchartrar plan jämte besättning från ett annat flygbolag.

Med hänsyn till att trafiken – i varje fall under en inkörningsperiod – kan komma att gå med underskott måste de berörda ländernas regeringar engagera sig såväl vad gäller att initiera trafiken som att helt eller delvis svara för de aktuella underskotten. För att klarlägga samarbetet mellan de tre länderna bör ett avtal slutas mellan ländernas regeringar. Detta avtal bör reglera de ekonomiska ansvarsförhållandena mellan länderna och de allmänna villkoren för hur trafiken skall bedrivas. För handläggning av frågor som rör trafiken bör vidare inrättas en nämnd med ledamöter från de tre länderna. Denna nämnd har i sin tur att träffa trafikavtal med de flygföretag som skall upprätthålla trafiken eller på annat sätt berörs därav.

I fråga om den ekonomiska ersättningen rekommenderas att denna baseras på garantibidrag eftersom ett sådant bidrag bl. a. kan stimulera bolagen till olika försäljningsfrämjande åtgärder. En sådan ersättning innebär att samhället garanterar inköp av ett visst antal platser vid varje flygning. Ersättningen följer härvid gängse taxa och bortfaller självfallet om platserna utnyttjas. Ersättning kan också utgå i form av förlustbidrag som innebär att flygbolaget får full ersättning för eventuellt underskott i trafiken.

I fråga om fördelningen av det ekonomiska bidraget på resp. land föreslås i betänkandet att de av varje flyglinje direkt berörda länderna vardera svarar för 45 % av kostnaden. Återstoden, dvs. 10 %, bör med hänsyn till transitresenärer erläggas av det tredje landet.

I betänkandet förordas att i det fall beslut fattas om etablerande av trafik denna bedrivs som försöksverksamhet under tre år.

3 Remissyttrandena

Allmänt sett har förslagen i betänkandet mottagits positivt av remissinstanserna. Remissinstanserna delar som regel arbetsgruppens uppfattning om behovet av förbättrade rese möjligheter mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland. Man framhåller att det hos såväl näringsliv, förvaltning som utbildnings- och forskningsinstitutioner i de olika länderna finns behov av förbättrade flygförbindelser i detta område. Vidare anser man att en utökad flygtrafik skulle förbättra förutsättningarna för turism i området. Flera remissinstanser bedömer att det föreligger ett betydande latent resbehov på grund av att lämpliga förbindelser saknats, vilket hämmat en utveckling mot ökade kontakter mellan grannländerna. Tillkomsten av nya flygförbindelser ses mot denna bakgrund som en viktig åtgärd för att förstärka och utvidga det nordiska samarbetet liksom ett värdefullt inslag i de regionalpolitiska strävandena i resp. land.

Flera remissinstanser konstaterar att ett ökat industriellt samarbete över gränserna har skett under de senaste åren. Det nordiska industriella samarbetet bedöms också komma att påtagligt förstärkas i framtiden.

När det gäller den principiella utformningen av flygförbindelserna mellan de nordligaste delarna av Norge, Sverige och Finland har i betänkandet rekommenderats att länderna sammanbinds med s. k. punkt-till-punkt-trafik, dvs. att flygförbindelserna upprättas mellan trafikknutpunkter i resp. land. Detta förslag tillstyrks eller lämnas utan erinran av flertalet remissinstanser.

I fråga om trafikuppläggningsen föreslås i betänkandet, att i det fall beslut fattas om en tvärflygförbindelse, reguljär flygtrafik bör upprättas i den norra delen av det undersökta området och på relationen Bodö-Luleå-Uleåborg. Förslaget tillstyrks eller lämnas utan erinran av flertalet remissinstanser. Man understryker med hänvisning till de svagt utbyggda rese möjligheter som f. n. finns i området att den föreslagna tvärförbindelsen är mycket angelägen. Med den föreslagna trafikuppläggningsen anser man vidare att en god sammanknytning kan ske med trafikförsörjningen i resp. nordiskt land.

Vissa remissinstanser främst på lokal och regional nivå delar inte arbetsgruppens uppfattning om vilka orter som är mest lämpliga som anknätningsorter i resp. land. Således anför ett antal remissinstanser att Tromsö vore ett bättre alternativ än Bodö. Några remissinstanser hävdar att med Tromsö som norsk utgångspunkt vore Kiruna mer lämpad än Luleå som svensk anknätningspunkt. Några remissinstanser för fram Umeå i stället för Luleå resp. Rovaniemi i stället för Uleåborg som anknätningspunkter.

I betänkandet har även diskuterats möjligheterna att etablera reguljär flygtrafik i den sydligare delen av undersökningsområdet på linjen Trondheim-Östersund, med anknätningspunkt till den befintliga flygtrafiken på relationen Vasa-Umeå-Sundsvall. Flera remissinstanser anser att behov föreligger av en internordisk tvärförbindelse på denna relation.

Vissa remissinstanser är negativa till att flygtrafik upprättas på denna relation. Dessa remissinstanser anför att Östersund ej fungerar som en trafikmässig knutpunkt, varför en svag integrering skulle uppstå med det svenska inrikesnätet. Vidare framhålls att en förbättring av järnvägsförbindelsen är mer angelägen än en ny flygförbindelse med tanke på att resemöjligheterna härigenom även skulle förbättras för området mellan Trondheim och Östersund.

Några remissinstanser har uppehållit sig vid den nuvarande flygtrafiken över Kvarken. Dessa anser att även om något konkurrensförhållande inte föreligger mellan den nordliga och sydliga linjesträckningen ett slutligt avgörande om den nordliga förbindelsen inte torde kunna träffas om man inte samtidigt tryggar fortbeståndet och utvecklingen av flygförbindelserna över Kvarken.

När det gäller frågan om lämplig flygmateriel förordas i betänkandet att tvärförbindelserna skall utföras med större plantyper. Några remissinstanser hävdar dock att den aktuella trafiken bör baseras på mindre flygplanstyper. Ett trafikupplägg med exempelvis Twin Otter ger enligt dessa remissinstanser större flexibilitet när det gäller anpassning av tidtabellerna till efterfrågan och beträffande anslutningarna till de olika inrikesnäten. Vidare bör det vara möjligt att härigenom hålla nere kostnaderna.

Av säkerhetsmässiga skäl anser *luftfartsverket* i Norge att det är nödvändigt att de flygplan som skall trafikera de aktuella norsk-svenska relationerna har tryckkabin.

När det gäller frågan om hur trafiken lämpligen bör organiseras bör det enligt arbetsgruppen övervägas om trafiken skall utövas av SAS och Finnair. Som alternativ anges andra organisationsformer, t. ex. entreprenadtrafik. Huvuddelen av remissinstanserna har inte behandlat denna fråga. Flertalet av dem som behandlat avtals- och koncessionsfrågorna ansluter sig till arbetsgruppens förslag.

De aktuella flyglinjerna torde enligt betänkandet bli trafiksvaga under ett inledningsskede och därmed förlustbringande. För detta skede föreslås att ekonomisk ersättning utgår för trafikens bedrivande i form av garantibidrag. Flertalet remissinstanser har lämnat arbetsgruppens överväganden i ersättningsfrågan utan erinran. Några anser dock att, med hänsyn till trafikrelationernas speciella karaktär, det ekonomiska stödet bör utformas som ett förlustbidrag.

4 Den fortsatta behandlingen av frågan

År 1977 tillsattes en särskild beredningsgrupp med representanter från de norska, svenska och finska kommunikationsdepartementen för att ytterligare överväga frågan om flygförbindelser på Nordkalotten.

Beredningsgruppen utarbetade en remissammanställning som lades fram för NÄT den 20 juni 1977. NÄT beslutade att sända sammanställningen till

de tre ländernas kommunikationsministrar. I och med detta ansåg NÄT att uppdraget från Nordiska ministerrådet var genomfört.

Frågan om flygförbindelserna behandlades vid ett möte mellan trafikministrarna och Nordiska rådets trafikutskott i november 1977. Vid mötet beslutades att den särskilda beredningsgruppen, som i enlighet med NÄT:s rekommendation arbetat med projektet, skulle fortsätta med planeringen av flygförbindelserna så att dessa skulle kunna inrättas så snart detta var möjligt från bl. a. statsfinansiell synpunkt.

Beredningsgruppen har i första hand studerat alternativa trafiklösningar. Detta har skett med utgångspunkt i det förhållandet att den uppläggning av den norska inrikestrafiken som förslagen i betänkandet baserades på aldrig kom att realiseras samt att ett betydande antal remissinstanser anser att Tromsö är att föredra framför Bodö som norsk anknytningspunkt för en nordkalottförbindelse.

Beredningsgruppen har vidare studerat frågan om lämpliga flygplanstyper för trafik på de aktuella relationerna eftersom det under senare år har introducerats olika typer av mindre flygplan på marknaden, vilka skulle kunna vara lämpliga för trafikuppgifter på Nordkalotten. Dessa flygplan fyller som regel kraven på komfort, snabbhet och god passagerarkapacitet.

Beredningsgruppen har också ägnat speciell uppmärksamhet åt frågan hur taxorna skall bestämmas.

Allmänt sett har beredningsgruppen kommit fram till att om flygtrafik etableras i området det bör ske på relationen Tromsö-Kiruna-Luleå-Uleåborg. Beredningsgruppen är av den uppfattningen att s. k. punkt-till-punkt-trafik har så stora fördelar framför alternativa utformningar av trafiken att tvärförbindelser bör etableras mellan trafikknutpunkter i resp. land. Härigenom binds begränsade resurser i flygmaterial och besättningar samtidigt som befintliga transportnät kan utnyttjas för resor inom resp. land.

De fördelar som är förenade med en lösning typ rundflygning – främst en ökad flexibilitet och anpassbarhet till trafikefterfrågan – kan inte uppväga nackdelarna i form av högre trafikknostnader och längre restider m. m.

Som ett andra alternativ finns "slingning" av flygtrafiken. En trafikuppläggning enligt denna princip kan utformas efter olika grader av integration mellan de nationella inrikesnäten. Beredningsgruppen har bett SAS studera kostnaderna för att låta ett plan på en norsk inrikeslinje mellanlanda i Luleå för att sedan fortsätta den ordinarie inrikessträckan. En sådan lösning skulle enligt SAS ge ett årligt underskott om 3–4 milj. skr. (1976/77 års prisläge).

Av såväl trafiktekniska skäl som kostnadsskäl anser beredningsgruppen att denna principiella form för trafikuppläggning inte är lämplig att genomföra.

När det gäller trafiken mellan Sverige och Finland delar beredningsgruppen uppfattningen att Luleå och Uleåborg är lämpliga anknytningsorter. Trafiken bör bl. a. av kostnadsskäl utgå från Finland. Vidare är det angeläget att förbindelsen samordnas taxe- och tidtabellsmäs-

sigt med den finska inrikestrafiken. Det finns enligt beredningsgruppen skäl som talar för att Finnair handhar trafiken mellan Sverige och Finland. Efter diskussioner mellan beredningsgruppen och Finnair har Finnair förklarat sig positiva till detta, vilket kan ske med egna resurser eller med anlåtande av annat flygföretag. Det slutliga valet av flygplanstyp är beroende av det ekonomiska utfallet av olika trafiklösningar, satt i relation till kapacitetsmässiga och operativa krav.

Beredningsgruppen har studerat två möjligheter att utföra trafiken, nämligen dels med flygplan som nattetid utnyttjas för postflygningar eller med något annat lämpligt mindre flygplan, dels med Finnairs tyngre flygplan.

Postflyget mellan Helsingfors och norra Finland bedrivs av Finnwings OY. Bolaget har dagligen två plan med besättningar i Rovaniemi som skulle kunna användas för trafik mellan Finland och Sverige. Det flygplan som används i trafiken är Cessna Titan med plats för tio passagerare. Vid användning av postflygplan är det möjligt att förlägga en förbindelse Luleå-Uleåborg till tidsintervallet 06.00–18.00 (svensk tid). Vidare är det möjligt att flyga två dubbelturer per dag. Den årliga bruttokostnaden för en sådan lösning med en dubbeltur per dag beräknas till ca 1,25 milj. fmk. Planet utgår från Rovaniemi, varför den sammanlagda flygtiden blir förhållandevis lång. Även andra finska flygbolag är intresserade av att bedriva trafik på relationen Luleå-Uleåborg med mindre flygplanstyper.

Vissa möjligheter finns enligt beredningsgruppen också att utnyttja Finnairs DC-9-10 för trafikuppgiften. Härvid måste avgångs- och ankomsttider från resp. till Uleåborg ligga i tidsintervallet 11.00–14.00 (svensk tid). I annat fall kan flygningen inte ske på marginalkostnadsbasis. Ett trafikuppbygg med DC-9-10 beräknas kosta 1,55 milj. fmk per år (en dubbeltur per dag). Finnairs DC-9-10 är dock inte disponibel för trafik på marginalkostnadsbasis i det tidsintervall då den bästa anknytningen med trafiken på relationen Luleå-Kiruna-Tromsö kan ske. Annan flygmateriel måste därför enligt beredningsgruppen användas för att ombesörja trafiken mellan Luleå och Uleåborg.

Beträffande trafiken mellan Norge och Sverige förordar beredningsgruppen – i likhet med flera remissinstanser – Tromsö som norsk anknytningspunkt framför Bodö.

Enligt beredningsgruppen ger Tromsö nu väsentligt bättre anknytningsmöjligheter till det norska inrikesnätet än Bodö. Med Tromsö som norsk anknytningspunkt bör det vidare vara möjligt att upprätthålla trafik till jämförelsevis låga kostnader.

I betänkandet föreslogs att trafiken mellan Norge och Sverige skulle ske antingen med en kvälls- eller morgontur för att bästa möjliga anknytningar till resp. inrikesnät skulle nås. Då det förslag till trafikprogram för den norska inrikestrafiken som låg till grund för den ursprungliga skissen till trafikuppbyggning aldrig realiserades ges numera andra förutsättningar när det gäller tidpunkten för utväxling av passagerare mellan Norge och Sverige.

Av kostnadsskäl anser beredningsgruppen att de resurser som finns i området i möjligaste mån bör utnyttjas. Av bl. a. det skälet bör en nordkalottförbindelse anknyta till SAS' ordinarie tur Stockholm–Luleå–Kiruna. Detta kan ske genom att SAS förlänger denna tur till Tromsö eller att trafiken mellan Kiruna och Tromsö utförs med ett mindre flygplan.

Efter diskussion mellan beredningsgruppen och SAS har SAS utarbetat förslag till tidtabell och beräknat kostnaderna för den först nämnda trafiklösningen. De SAS-linjer som direkt berörs är Stockholm–Luleå–Kiruna. Med 15 minuters tidigareläggning av den nordgående turen och drygt två timmars senareläggning av den sydgående turen skapas utrymme för att utföra flygningen mellan Kiruna och Tromsö. Anknytningen i Tromsö sker vid 13–14-tiden på dagen. Denna trafiklösning skulle enligt SAS leda till ett årligt underskott om 5,3 milj. skr. (kostnadsnivå 1978/79).

Den föreslagna trafikuppläggningsen ger enligt beredningsgruppen goda anknytningsmöjligheter på den norska sidan. Även på den svenska sidan är anknytningsmöjligheterna tillfredsställande även om det vid resor till orter utmed norrlandskusten uppstår vissa väntetider. Förslaget ger vidare förhållandevis goda anknytningsmöjligheter på den finska sidan.

Beredningsgruppen har även studerat ett alternativ som innebär att relationen Kiruna–Tromsö trafikeras med ett litet flygplan. De flygplanstyper som beredningsgruppen studerat kan exemplifieras med flygplanen Cessna Conquest och Piper Cheyenne III. Dessa flygplan, som kan ta upp till 10 passagerare, är bl. a. mot bakgrund av förväntade passagerarmängder enligt beredningsgruppens uppfattning lämpligare för uppgiften än DC-9. Cessna Conquest och Piper Cheyenne III erbjuder god passagerarkomfort och är förhållandevis snabba. I sammanhanget bör uppmärksammas att flygplan utrustade med tryckkabin krävs på denna relation, på grund av den höglänta terrängen mellan orterna. Cessna Conquest och Piper Cheyenne III uppfyller detta krav, vilket inte flygplan av typ Twin Otter gör.

Enligt de kontakter beredningsgruppen haft med det norska bolaget *A/S Norving* kan bruttokostnaderna för att utföra trafiken med en Cessna Conquest beräknas till ca 1 milj. skr. år.

Enligt beredningsgruppen får SAS anses ha företrädesrätt till regelbunden flygtrafik mellan Norge och Sverige. Beredningsgruppen har därför funnit det naturligt att SAS omhänderhar förbindelsen Tromsö–Kiruna. Därmed skulle nordkalottrafiken ingå i SAS' trafikprogram och förbindelsen inordnas i det i området befintliga flyglinjesystemet. Härigenom skulle behovet av en tidtabellsanpassning mellan nordkalottrafiken och inrikestrafiken i Norge och Sverige kunna tillgodoses. En nödvändig taxesamordning kan också komma till stånd. Härutöver kan nämnas de förbättrade förutsättningar som en sådan lösning ger när det gäller att marknadsföra förbindelsen.

Vid de kontakter som beredningsgruppen har haft med SAS har framkommit att SAS är beredd att svara för trafiken på relationen Tromsö–Kiruna. SAS avser härvid att anlita annat flygföretag för att utföra trafiken som

entreprenör. Förhandlingar pågår f. n. om detta.

När det gäller t a x e f r å g a n bör enligt beredningsgruppen nordkalottförbindelsen ses som en integrerad del av flyglinjenätet i resp. land. Biljettpriserna för resa med flyg via Nordkalotten bör därför anpassas till den genomsnittliga prisnivån för inrikes flygtrafik i berörda länder. Detta innebär lägre priser än de som vanligen tillämpas vid internationell flygtrafik.

För att nordkalottförbindelsen skall bli attraktiv måste vidare s. k. genomgångspriser tillämpas. Priset för en enkelresa Tromsö–Kiruna bör sättas till 290 skr. (1978/79 års prisnivå). För sträckan Luleå–Uleåborg anser beredningsgruppen en rimlig taxa för enkel resa vara 210 skr. (1978/79 års prisnivå).

Beredningsgruppen har också gjort en förnyad prövning av frågan om en flygförbindelse på sträckan Trondheim–Östersund–Sundsvall som an knyter till den av Finnair trafikerade sträckan Vasa–Sundsvall–Umeå, den s. k. Kvarke ntrafik en.

I betänkandet (NU 1976:17) Flygförbindelser mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland har starkt understrukits att den s. k. Kvarke ntrafik en även fortsättningsvis bör upprätthållas. En förbindelse mellan Trondheim–Östersund skulle vidare förbättra resemöjligheterna mellan Norge och Sverige. Denna förbindelse är dock enligt betänkandet av lägre angelägenhetsgrad än en nordlig förbindelse.

I sin prövning av frågan har beredningsgruppen inte funnit skäl som talar för att en sydligare förbindelse bör prioriteras före en nordlig. Beredningsgruppen delar därför den uppfattning som kommer till uttryck i det tidigare nämnda betänkandet att, om regeringarna väljer att stödja flygtrafik i de norra delarna av Norge, Sverige och Finland, sådant stöd bör utgå till en nordligare förbindelse där inga alternativa tvärförbindelser finns. Beredningsgruppen anser emellertid att Kvarke nförbindelsen fyller en viktig funktion och utgår från att trafiken kommer att bestå.

5 Föredraganden

Ett kännetecknande drag i samhällsutvecklingen är de successivt ökade kontaktbehoven. Det är bl. a. en följd av att olika funktioner inom näringslivet, förvaltningen och utbildningsområdet alltmer integrerats samt att det ökade välbefindandet möjliggjort en ökad rörlighet för individen.

Det nordiska samarbetet har under en lång följd av år successivt breddats och intensifierats. Detta samarbete 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 varit tillgången till väl utbyggda kommunikationer mellan länderna. Överenskommelser på kommunikationsområdet, som har syftat till att underlätta och främja det nordiska samarbetet, har också träffats mellan länderna. De nordiska

länderna har vidare knutits samman genom en utbyggnad av mellanriksvägar samt ökat antal förbindelser genom bl. a. flygtrafik. Trots denna utveckling har i olika sammanhang konstaterats att det fortfarande finns brister i möjligheterna att resa med kollektiva färdmedel mellan de nordiska länderna. Framför allt har dessa möjligheter ansetts otillfredsställande när det gäller resor mellan de nordliga delarna av Norge, Sverige och Finland.

Trafikförsörjningen i detta område är i dag uppbyggd på ett sådant sätt att tvärgående flygförbindelser i stort sett saknas. Bristen på förbindelser har inneburit att kontaktbehoven mellan länderna inte har kunnat tillgodoses i önskvärd utsträckning. Härigenom har ett mer utvecklat samarbete mellan de norra delarna av länderna försvårats.

Nordiska ministerrådet beslutade år 1972 att ge Nordisk ämbetsmannakommitté för transportfrågor (NÄT) i uppdrag att utreda de frågor som hänger samman med en utbyggnad av flygförbindelserna i de norra delarna av Norge, Sverige och Finland. NÄT:s arbetsgrupp redovisade hösten 1976 resultatet av sitt arbete i betänkandet (NU 1976:17) Flygförbindelser mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland. Betänkandet har remissbehandlats.

Därefter har en särskild beredningsgrupp med representanter för de norska, svenska och finska kommunikationsdepartementen, med utgångspunkt i förslagen i betänkandet och yttrandena över detta, arbetat vidare med frågan om flygförbindelserna.

Enligt min uppfattning har det utredningsmaterial som redovisats dokumenterat, att ett påtagligt kontaktbehov föreligger mellan länderna i det aktuella området. Detta understryks också av det övervägande antalet remissinstanser. Såväl näringslivet, myndigheter, forsknings- och utbildningsinstitutioner som allmänheten har behov av kontakter över gränserna. Härtill kommer det resbehov som turistnäringen alstrar. Olika samhällsfunktioner i de norra delarna av Norge, Sverige och Finland är sålunda nära integrerade med varandra bl. a. som en följd av de långa avstånden till resp. lands regionala och nationella centra. Härtill kommer att många förhållanden i de tre ländernas norra delar är likartade. Man kan emellertid konstatera att det är förenat med svårigheter att resa inom området. Med hänsyn till de geografiska förhållandena är ofta flyget det enda transportalternativet.

Förbättrade kommunikationer är enligt min uppfattning väsentliga för strävandena att bygga ut och stärka det nordiska samarbetet. För att tillgodose behovet av kontakter över gränserna och som ett led i de allmänna förbättringarna av transportapparaten anser jag det viktigt att tvärförbindelser med flyg upprättas mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland.

Vad gäller näringslivet skulle förbättrade kontaktmöjligheter mellan länderna öka förutsättningarna för ett närmare samarbete i olika avseenden. Ett sådant vidgat samarbete skulle kunna gälla olika former av underleverantörssystem samt utbyte av tjänster såsom företagsservice, utbildning,

marknadsföring etc. Förbättrade kommunikationer kan också möjliggöra ett ökat serviceutbyte över gränserna. De delar av tjänste- och servicesektorn där sådana förutsättningar kan bedömas föreligga är bl. a. utbildning, forskning, och kultur. Särskilt bör nämnas det stora värde som ligger i ett närmare samarbete i forsknings- och utbildningssammanhang.

För turismen skulle förbättrade kommunikationer öka tillgängligheten till det från turistsynpunkt eftertraktade området. Det är angeläget att underlaget för turismen breddas, eftersom denna näring är av betydelse i dessa delar av länderna. De flesta turistresorna torde göras under sommaren. Eftersom andra slag av resor vanligen är färre då skulle turistresorna på ett lämpligt sätt komplettera dessa.

Den särskilda beredningsgruppen har bl. a. studerat vilka orter som är de lämpligaste anknypningspunkterna för en flygförbindelse mellan de olika länderna.

Beredningsgruppen förordar att trafik upprättas på sträckan Tromsö-Kiruna-Luleå-Uleåborg, den s. k. nordkalottförbindelsen. Beredningsgruppen delar sålunda den uppfattning som kommer till uttryck i betänkandet att Luleå och Uleåborg är de lämpligaste anknypningsorterna när det gäller trafiken mellan Sverige och Finland. Däremot anser gruppen till skillnad mot vad som föreslås i betänkandet, att Tromsö med nuvarande uppläggning av det norska inrikesnätet är att föredra framför Bodö som norsk anknypningspunkt. Beredningsgruppens uppfattning grundas på det förhållandet att Tromsö numera ger betydligt bättre tillgänglighet till det norska inrikesnätet än Bodö. En förbindelse med anknypning till Tromsö skapar också förutsättningar för trafiklösningar till relativt låga kostnader. Jag delar uppfattningen att en nordlig förbindelse är av högre angelägenhetsgrad än en förbindelse på sträckan Trondheim-Östersund-Sundsvall. Mina skäl för detta är bl. a. att de nordligaste delarna av Norge, Sverige och Finland har en ogynnsammare samhällsstruktur och speciella geografiska förhållanden jämfört med det sydligare området. I den södra delen av det undersökta området finns dessutom tillgång till järnvägstrafik för vilken betydande statliga driftbidrag utgår.

Efter vad jag erfarit diskuterar man inom det s. k. mittnordensarbetet frågan om etablerande av flygförbindelser mellan Trondheim-Östersund-Sundsvall.

Beträffande den närmare trafikstrukturen för en nordkalottförbindelse anser beredningsgruppen att den mest rationella trafiklösningen är att anknyta till den linje Stockholm-Luleå-Kiruna som upprätthålls av SAS. Utväxling av passagerare till och från Finland skulle ske i Luleå.

Jag anser att det är nödvändigt att utnyttja de transportresurser som finns i området för att kostnaderna för trafiken skall bli så låga som möjligt. En strävan måste vidare vara att åstadkomma en tidsmässig samordning mellan nordkalottförbindelsen och flyglinjenäten i de olika länderna. Genom att anknyta till SAS' ordinarie förbindelse till Kiruna anser jag att detta syfte uppnås.

Den trafiklösning som jag anser vara mest lämplig innebär att anknytning i Tromsö sker mitt på dagen. Jag är medveten om att vissa mindre olägenheter kan vara förenade med en sådan lösning. Jag vill ändå, med tanke på de mycket goda anslutningsmöjligheterna till de norska och svenska inrikesnäten som denna trafiklösning skulle ge, förorda en sådan anknytning.

Nordkalottrafiken bör vara regelbunden och ha en hög regularitet. Trafik bör därför bedrivas fem dagar i veckan (måndag–fredag) med en daglig tur i vardera riktningen.

För trafiken mellan Norge och Sverige har SAS beräknat kostnaderna för en trafiklösning som innebär att den nu befintliga linjen Stockholm–Luleå–Kiruna, på vilken SAS använder flygplanet DC-9, sträcks ut till Tromsö. Enligt SAS' kalkyler skulle en sådan trafiklösning ge ett årligt underskott i trafiken på sträckan Tromsö–Kiruna om 5,3 milj. skr.

Om ett mindre flygplan används kan kostnaden minskas väsentligt. Det norska flygbolaget *A/S Norving* har beräknat bruttokostnaden för trafik mellan Tromsö och Kiruna med ett flygplan av typ Cessna Conquest till ca 1 milj. skr. per år. Härtill kommer kostnader för bl. a. bagagehantering, vissa statliga avgifter m. m.

Norvings kalkyl förutsätter att planet i betydande utsträckning kan användas även för andra trafikuppgifter. Kalkylen förutsätter vidare att planet utgår från Tromsö. I det fall planet skulle utgå från Kiruna skulle krävas antingen två dubbelturer per dag eller att SAS' plan skulle få extra väntetid i Kiruna. I båda fallen ökar kostnaderna väsentligt.

När det gäller trafiken mellan Sverige och Finland talar trafikekonomiska och trafiktekniska skäl för att trafiken bedrivs med ett flygplan som utgår från Finland. Trafikunderlaget torde även i detta fall tala för att ett mindre flygplan används.

Trafiken mellan Sverige och Finland kan t. ex. bedrivas av det bolag – Finnwing OY – som nattetid transporterar post från Helsingfors till Rovaniemi. Den årliga kostnaden skulle härvid uppgå till ca 1,4 milj. skr. Kostnaden är relativt hög beroende på att planet utgår från Rovaniemi. Finnair har beräknat den årliga kostnaden för en dubbeltur per dag med DC-9-10 till ca 1,7 milj. skr. Flygplanet är dock endast tillgängligt under tider som inte kan anpassas till nordkalottförbindelsen i övrigt om flygning skall kunna ske på marginalkostnadsbasis. Det är därför nödvändigt att trafiken utförs med annan flygplansmateriel. Med tanke på det beräknade trafikunderlaget bör härvid i första hand övervägas att använda mindre flygplan, t. ex. de plan som Finnwing OY använder för sina postflygningar. Givetvis är också andra alternativ möjliga.

De flygplanstyper som har diskuterats för trafikuppgifter på Nordkalotten är förhållandevis snabba, erbjuder en god komfort och kan från passagerarsynpunkt betraktas som tillfredsställande.

Det är väsentligt att de företag som kommer att svara för trafiken har tillräcklig reservkapacitet vid tillfälliga trafiktoppar. Möjligheter att sätta in

extra kapacitet bör således finnas.

När det gäller huvudmannaskap och koncessionsförhållanden har SAS i princip företrädesrätt på förbindelsen Tromsö-Kiruna. Beredningsgruppen har redovisat att SAS är berett att svara för trafiken mellan Norge och Sverige. SAS har förklarat att man i så fall kommer att anlita en entreprenör för trafikens utförande. Jag finner en sådan lösning lämplig.

Beträffande trafiken mellan Sverige och Finland talar de skäl jag nyss pekade på liksom behovet av att samordna förbindelsen mellan Luleå och Uleåborg med det finska inrikesnätet för att ett finskt bolag handhar trafiken. Andra former är också tänkbara.

Sammantaget torde nordkalottförbindelsen kunna inrättas till en bruttokostnad om ca 2,7 milj. skr. per år. När det gäller trafikintäkterna har jag gjort den bedömningen att den utveckling som skett i Sverige i Norrbottens län under senare tid har minskat trafikunderlaget något jämfört med uppgifterna i betänkandet om 10-15 passagerare per enkeltur på förbindelsen mellan Norge och Sverige. På sträckan Luleå-Uleåborg torde trafikunderlaget vara något lägre än på sträckan Tromsö-Kiruna.

När det gäller taxorna i trafiken anser jag att dessa bör utformas så att trafiken blir så attraktiv som möjligt. Detta bör ske enligt de principer som beredningsgruppen har föreslagit.

Som framgått föreligger ett behov av denna trafik, vilket ger förutsättningar att driva trafiken på affärsmässiga grunder. Det kan emellertid 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 bör flygbolagen i viss omfattning ersättas för eventuellt uppkommande underskott. Detta bör ske genom att de berörda länderna ställer ekonomiska garantier till förfogande. I mina överväganden rörande de olika principerna som bör gälla i fråga om den ekonomiska ersättningen har jag lagt särskild vikt vid att resp. flygbolag skall finna det motiverat att själva utveckla trafiken och marknadsföra den. Mot denna bakgrund bör ersättningen till flygbolagen utformas som en riskgaranti. Beroende på utformningen kan en sådan garanti stimulera bolagen till olika försäljningsfrämjande åtgärder. Från svensk sida skulle garantiåtagandet uppgå till 700 000 skr. per år. Härvid har jag förutsatt 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 slås fast genom att ett avtal träffas mellan de berörda ländernas regeringar. I avtalet bör flygtrafikens inriktning och omfattning anges i enlighet med vad jag har anfört i det föregående. Vidare bör de allmänna villkoren för trafiken – innefattande utfästelse om riskgaranti – och ländernas ansvar i ekonomiskt hänseende regleras i detta avtal.

För den första trafikperioden – som bör omfatta tidsperioden den 1 juni

1979 – den 31 mars 1980 bör särskilda avtal rörande trafiken på sträckorna Tromsö–Kiruna och Luleå–Uleåborg träffas mellan å ena sidan de länder som närmast berörs, och å andra sidan de flygföretag som skall utföra trafiken. I avtalen bör regleras de organisatoriska, tekniska och ekonomiska betingelserna för trafiken. Det bör ankomma på regeringen att träffa erforderliga avtal.

Trafiken bör i första hand bedrivas under en försöksperiod av tre år. Det bör vara möjligt att påbörja verksamheten redan den 1 juni 1979. Anslag för riskgarantin torde emellertid inte behöva anvisas förrän för budgetåret 1979/80.

Med tanke bl. a. på att det är fråga om en försöksverksamhet och att de berörda länderna engagerar sig ekonomiskt i verksamheten är det viktigt att resp. regering ges möjlighet att följa upp trafiken och göra de eventuella anpassningar som kan behövas. Det bör därför ankomma på varje land att utse representanter för sitt kommunikationsdepartementet resp. luftfartsmyndighet att handha vissa frågor rörande trafiken. De olika ländernas representanter bör samverka i ett samarbetsorgan som inte behöver institutionaliseras.

Resp. lands representanter bör ha till uppgift att bl. a. följa trafikutvecklingen och det ekonomiska utfallet av flygverksamheten. Vidare bör de vid behov föreslå lämpliga anpassningar av trafiken och granska de förslag till ändrade trafiklösningar som kan aktualiseras. De bör lämpligen också utarbета förslag till de nya trafikavtal som kan komma att behöva slutas mellan regeringarna och flygföretagen. De medelsbehov som föreligger bör årligen redovisas för resp. regering.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

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

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom propositionen föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Utdrag av protokollet vid regeringssammanträde 1979-03-01	2
1 Inledning	2
2 Betänkandet (NU 1976:17) Flygförbindelser mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland	3
3 Remissyttrandena	6
4 Den fortsatta behandlingen av frågan	7
5 Föredraganden	11
6 Hemställan	16
7 Beslut	16

