

Trafikutskottets betänkande

1981/82:28

om anslag till Luftfart och om vissa luftfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:100 och 1981/82:98)

I detta betänkande behandlas förslag som regeringen (kommunikationsdepartementet) förelagt riksdagen

dels i proposition 1981/82:100 bilaga 9 under avsnittet F. Luftfart,

dels i proposition 1981/82:98 om vissa luftfartspolitiska frågor.

Vidare behandlas de i nedanstående förteckning upptagna motioner som framlagts under den allmänna motionstiden 1982 samt de med anledning av den sistnämnda propositionen väckta motionerna.

Proposition 1981/82:100

SJÄTTE HUVUDTITELN

Luftfart

Anslagen till luftfartsverkets verksamhet m. m. I proposition 1981/82:100 bilaga 9 återfinns regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1982/83 under avsnitt F. Luftfart. punkterna F 1–F 4, på s. 122–131. Förslagen innebär

att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, till Flygplatser m. m. beräknas ett reservationsanslag på 101 400 000 kr. (punkt F 1, s. 123–125),

att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, till Beredskap för civil luftfart beräknas ett reservationsanslag på 5 500 000 kr. (punkt F 2, s. 125–126),

att till Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland anvisas ett förslagsanslag på 14 500 000 kr. (punkt F 3, s. 126–127),

att till Statens haverikommission anvisas ett anslag på 1 000 kr. (punkt F 4, s. 127–131).

Proposition 1981/82:98

I proposition 1981/82:98 föreslås att riksdagen

1. godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för den statliga luftfartspolitiken,

2. godkänner den i propositionen förordade inriktningen av luftfartsverkets verksamhet,

3. godkänner att luftfartsverkets statskapital och förräntningskrav sätts ned i enlighet med de i propositionen förordade riktlinjerna,

4. bemyndigar regeringen att medge luftfartsverket att teckna borgen för Linjeflyg AB intill ett belopp på högst 200 000 000 kr.,

5. till Viss ersättning till Linjeflyg AB för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag av 50 000 000 kr.,

6. till Flygplatser m. m. för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag av 73 200 000 kr.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att luftfarten anpassas till 1979 års trafikpolitiska riktlinjer. Inom ramen för en samordnad trafikpolitik bör en samhällsekonomisk grundsyn vara vägledande för det fortsatta luftfartspolitiska handlandet. Samhällsekonomiska överväganden måste dock utgå från att affärsverk och enskilda transportföretag i princip skall vara effektiva i företagsekonomisk mening. En marginalkostnadsanpassad prissättning bör eftersträvas. En nedskrivning med 89 milj. kr. av luftfartsverkets statskapital föreslås. Nedskrivningen innebär en minskning av luftfartsverkets kostnader med närmare 15 milj. kr./år.

I propositionen avgränsas ett interregionalt flyglinjenät. Nätet omfattar SAS och Linjeflygs nuvarande inrikeslinjer som trafikeras med tyngre jetplan (primärnätet). Som grundprincip bör gälla att trafiken skall ske enligt företagsekonomiska principer. Andra skäl än rent företagsekonomiska kan dock finnas för att etablera eller upprätthålla en flyglinje.

Det konstateras vidare att den matartrafik – trafik med mindre plan, s. k. sekundärtrafik – som Linjeflyg i dag bedriver med flygplan inhyrda från Swedair är företagsekonomiskt olönsam. Underskottet bärs av flygbolagen, ett åtagande som upphör den 30 juni 1982. Nya och för sekundärtrafiken lämpliga flygplanstyper kommer att tas i bruk omkring år 1985. Med denna typ av flygplan finns förutsättningar att få lönsamhet i den regionalpolitiskt betydelsefulla sekundärtrafiken. Det är därför angeläget att Linjeflygs matartrafik kan bedrivas övergångsvis.

Luftfartsverket föreslås få i uppdrag att utarbeta en plan för ett på sikt lönsamt sekundärnät.

I propositionen konstateras att SAS och Linjeflyg utreder förutsättningarna för olika former av samverkan mellan bolagen. Inom ramen för SAS-samarbetet bör alla möjligheter till effektivisering av svenskt inrikesflyg tas till vara.

Det interregionala linjenätet bildar utgångspunkt för vilka flygplatser som skall ingå i luftfartsverkets system för resultatutjämning. Detta system omfattar i dag enbart de statliga flygplatserna. I propositionen föreslås att också de kommunala flygplatserna i Växjö och Kristianstad skall ingå i systemet.

I propositionen konstateras att ett kommunalt medengagemang är angeläget och en nödvändig förutsättning för att flygtrafiken skall kunna utvecklas på ett sätt som tillgodoser kraven på en tillfredsställande interregional transportförsörjning. Under senare år har, bl.a. i kostnadsbesparande syfte, ett samarbete mellan luftfartsverket och berörda kommuner i vad gäller driften av de statliga flygplatserna påbörjats. Ett sådant samarbete föreslås i propositionen utvecklas. Vissa justeringar föreslås beträffande de kommunala investeringsbidragen.

I propositionen föreslås vidare att Bromma flygplats skall bibehållas. Bromma bör förvaltas av luftfartsverket i avvaktan på resultatet av överläggningar med berörda kommunala intressenter om flygplatsfrågan i Stockholmsregionen.

Linjeflyg AB (LIN) kommer att flytta sin verksamhet till Arlanda senast under andra halvåret 1983. I propositionen konstateras att LIN till följd av flyttningen kommer att åsamkas kostnadshöjningar och ett visst intäktsbortfall. För perioden 1982/83–1985/86 har LIN beräknat resultatförsämringen till ca 200 milj. kr. För att möjliggöra en utflyttning av bolagets trafik krävs vissa investeringar. På kort sikt uppgår investeringarna till ca 300 milj. kr. varav 160 milj. kr. faller på staten och berörda landsting.

I propositionen föreslås att LIN kompenseras för de engångskostnader – högst 30 milj. kr. – som bolaget åsamkas i samband med utflyttningen. Vidare föreslås att LIN erhåller ett stöd på 20 milj. kr. för olika offensiva åtgärder så att de negativa effekterna av utflyttningen begränsas samt att regeringen får medge luftfartsverket att teckna borgen för LIN intill ett belopp på högst 200 milj. kr. De ytterligare åtgärder som kan komma att erfordras för att LIN skall erhålla ett tillfredsställande resultat får provas när resultatutvecklingen är känd. Efter en övergångstid på tre år bör LIN kunna anpassa kostnaderna till intäkterna.

Förslag läggs fram om riktlinjer för planeringen med hänsyn till flygbuller.

Ett antal åtgärder föreslås i syfte att effektivisera luftfartssektorn. Det gäller bl. a. ramp- och expeditionstjänsten samt brand- och räddningstjänsten. I propositionen understryks att luftfartsverket noggrant måste pröva alla möjligheter till rationaliseringar.

Den nu gällande ekonomiska tioårsplanen för luftfartsverket skall fullföljas. För luftfartsverkets investeringar under budgetåret 1982/83 föreslås att ett reservationsanslag om 73,2 milj. kr. anvisas.

I propositionen redovisas en utvärdering av den försöksverksamhet med flygtrafik på Nordkalotten som pågått sedan våren 1979.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1982

I motion 1981/82:232 av Bo Lundgren m. fl. (m) yrkas att riksdagen beslutar att Kristianstads flygplats skall klassificeras som primär flygplats.	29-31	9 b
I motion 1981/82:360 av Gunhild Bolander (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bibehållande av viss inrikestrafik på Bromma flygplats.	24-25	5 b
I motion 1981/82:361 av Bo Lundgren m. fl. (m) yrkas att riksdagen med upphävande av sina tidigare beslut beslutar att den reguljära inrikesflygtrafiken skall vara kvar på Bromma i enlighet med de riktlinjer som angavs i proposition 1980/81:30.	22-23	5 a
I motion 1981/82:597 av John Johnsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen begär att regeringen snarast upptar överläggningar med SAS och andra flygbolag om utökning eller nyetablering av flygtrafik på Sturups flygplats i enlighet med vad som anförts i motionen.	35-36	12
I motion 1981/82:789 av Kjell Nilsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om att länsflygplatsen Växjö-Kronoberg överförs till statlig primärflygplats.	29-31	9 a
I motion 1981/82:1136 av Eric Holmqvist m. fl. (s), yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen uttalar att regeringen bör ta upp överläggningar med SAS i syfte att bättre utnyttja flygplatsen Sturups kapacitet. Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1981/82:1131.	35-36	12
I motion 1981/82:1387 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas att riksdagen beslutar att Bromma flygplats skall bibehållas för jetflyg.	22-23	5 a
I motion 1981/82:1399 av Erik Hovhammar och Anders Högmark (båda m) yrkas att riksdagen med upphävande av sina tidigare beslut beslutar att den reguljära inrikesflygtrafiken skall vara kvar på Bromma i enlighet med de riktlinjer som angavs i proposition 1981/82:30.	22-23	5 a
I motion 1981/82:1415 av Per Stenmarck (m) yrkas att riksdagen begär att regeringen under 1982 redovisar förslag till ett bättre kapacitetsutnyttjande av Sturups flygplats.	35-36	12
I motion 1981/82:1615 av Tommy Franzén m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till direkt järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda i enlighet med vad som anförts i motionen. Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1981/82:1614.	25-27	6 a
I motion 1981/82:1833 av Görel Bohlin m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om en utredning beträffande former för reguljär	22-23	5 c

inrikestrafik till och från Bromma i enlighet med vad som anförts i motionen.

I motion 1981/82:1838 av Olle Eriksson (c) yrkas att riksdagen måtte begära att regeringen snarast utreder konsekvenserna av ett godkännande av ABC-charter.	21	4
--	----	---

I motion 1981/82:1841 av Tommy Franzén m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande nedläggning av Bromma flygplats m. m.	24-25	5 d
---	-------	-----

I motion 1981/82:1846 av Bertil Jonasson m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av bibehållandet av det inrikes kortdistansflyget på Bromma i enlighet med vad som anförts i motionen.	24-25	5 b
--	-------	-----

I motion 1981/82:1894 av Bertil Zachrisson m. fl. (s), yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 8), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om beslutsunderlag för spårutbyggnad till Arlanda.	25-27	6 b
--	-------	-----

Motioner framlagda med anledning av proposition 1981/82:98

I motion 1981/82:2165 av Nils Hjorth m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en bättre och utökad kollektivtrafik mellan Uppsala och Arlanda.	25-27	6 c
--	-------	-----

I motion 1981/82:2168 av Kerstin Ekman m. fl. (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Landvetter och Sturup i ökad grad bör komma till användning som alternativ till Kastrup.	35-36	12
--	-------	----

I motion 1981/82:2169 av Roland Sundgren m. fl. (s, m, c, fp, vpk) yrkas

1. att riksdagen som sin mening uttalar att Västerås flygplats skall inplaceras i det interregionala flygplatssystemet och behållas i det internationella flygplatssystemet,	31	9 c
--	----	-----

2. att riksdagen som sin mening uttalar att regeringen uppdrar till luftfartsverket att skyndsamt pröva frågan om Västerås flygplats som alternativ flygplats till Stockholm-Arlanda.	31	9 c
---	----	-----

I motion 1981/82:2170 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen beslutar uttala att all reguljär flygtrafik i Stockholmsområdet skall terminera på Arlanda och i övrigt godkänna vad som anförts i motionen.	24-25	5 d
--	-------	-----

I motion 1981/82:2171 av Gösta Bohman m. fl. (m) yrkas,

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om riktlinjerna för luftfartspolitik,	10-12	1
--	-------	---

- | | | |
|--|-------|---------|
| 2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av rationaliseringsåtgärder inom luftfartsverket, | 12 | 2 b |
| 3. att riksdagen beslutar att avslå regeringens förslag om att luftfartsverkets statskapital och förräntningskrav nedsätts, | 12 | 2 a |
| 4. att riksdagen beslutar att Bromma flygplats skall bibehållas för reguljärt jetflyg i enlighet med vad i motionen anförts, | 22-23 | 5 a |
| 5. att riksdagen beslutar att avslå regeringens förslag att medge luftfartsverket att teckna borgen för Linjeflyg AB intill ett belopp om högst 200 000 000 kr., | 28-29 | 8 |
| 6. att riksdagen beslutar att avslå regeringens förslag att till Viss ersättning till Linjeflyg AB för budgetåret 1982/83 anvisa ett reservationsanslag av 50 000 000 kr., | 28-29 | 8 |
| 7. att riksdagen beslutar att till Flygplatser m. m. för budgetåret 1982/83 anvisa ett reservationsanslag av 14 100 000 kr. | 38-39 | 16 |
| I motion 1981/82:2172 av Nils-Olof Grönhagen m. fl. (s) yrkas | | |
| 1. att riksdagen uttalar att trafiken på de s. k. sekundärlinjerna på Kramfors, Borlänge, Gällivare och Trollhättan skall garanteras under övergångstiden fr. o. m. den 1 juli 1982 och fram till 1985/86, | 19 | 3 c |
| 2. att riksdagen uttalar sig för att den av regeringen aktualiserade utredningen om den framtida sekundärtrafiken snarast genomförs och att trafiken på sekundärnätet säkras. | 19 | 3 b |
| I motion 1981/82:2173 av Göthe Knutson och Gullan Lindblad (båda m) yrkas | | |
| 1. att riksdagen med upphävande av sina tidigare beslut beslutar att den reguljära inrikesflygtrafiken skall vara kvar på Bromma i enlighet med de riktlinjer som angavs i proposition 1980/81:30, | 22-23 | 5 a |
| 2. – för det fall att riksdagen inte skulle bifalla yrkande 1 – att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av reguljärtrafik med Fokker F 28 på linjen Bromma-Karlstad och att Bromma flygplats således bibehålls för viss inrikes linjetrafik. | 22-23 | 5 a |
| I motion 1981/82:2174 av Bo Lundgren och Wiggo Komstedt (båda m) yrkas att riksdagen beslutar upphäva luftfartsverkets företrädesrätt till s. k. rampverksamhet. | | |
| I motion 1981/82:2175 av Bernt Nilsson (s) yrkas att riksdagen uttalar att kommunala bidrag till drift av statliga flygplatser ej skall kunna krävas samt att den kommunala andelen av en investering i en statlig flygplats ej skall kunna överstiga den andel, 37,5 %, som hittills gällt. | | |
| I motion 1981/82:2176 av Birger Rosqvist och Arne Andersson i Gamleby (båda s) yrkas att riksdagen beaktar vad som anförts i motionen angående flygtrafiken på Oskarshamn, Västervik och Hultsfred. | | |
| | 19 | 3 b + d |

I motion 1981/82:2177 av Rolf Sellgren och Eric Rejdnell (båda fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande

a) dels det sekundära flyglinjenätets struktur,	18-19	3 a
b) dels ett mera flexibelt prissättningssystem på sekundärnätet,	18-19	3 a
c) dels regionalt anpassade luftfartsavgifter,	18-19	3 a
d) dels att Bromma bibehålls som statlig flygplats,	24-25	5 b
e) dels en redovisning och tidsplan för investeringen som underlättar marktransporterna Stockholm-Arlanda.	27	7

I motion 1981/82:2178 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholm city och Arlanda,	25-27 27	6 b 7
2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som har anförts i motionen om Luleå flygplats,	36	13
3. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som har anförts i motionen om projektering av Arvidsjaur's flygplats,	36	14
4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som har anförts i motionen om det framtida sekundärnätets struktur,	18-19	3 a
5. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att kommunala bidrag till drift av statliga flygplatser ej skall kunna krävas,	31-33	10
6. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att den kommunala andelen av en investering i en statlig flygplats bör följa de regler som hittills gällt,	31-33	10
7. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som har anförts i motionen om prissättningssystem på sekundärnätet,	18-19	3 a
8. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som har anförts i motionen om luftfartsavgifterna m. m.	18-19	3 a

1 Inledning

Enligt 1963 års trafikpolitiska riktlinjer skall varje trafikgren svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Detta innebär för luftfartens del enligt 1967 års luftfartspolitiska beslut (prop. 1967:57, SU 1967:107, rskr 1967:267) att luftfartsverket, som är ett affärsverk, skall täcka sina kostnader med avgifter och andra intäkter av verksamheten. Vidare skall trafiken ombesörjas av flygföretagen enligt företagsekonomiska principer.

Luftfartens utveckling har under de senaste årtiondena i flera avseenden varit mycket expansiv, främst i vad gäller trafikvolym och teknisk utveckling samt utbyggnad av flygplatser och trafikledningssystem. De ekonomiska förutsättningarna för de olika delsystemen inom det totala luftfartssystemet har vidare avsevärt förändrats. Samtidigt gäller att nya trafikpolitiska riktlinjer, som kan anses återspegla ett delvis förändrat synsätt, kommit att tillämpas.

Mot denna bakgrund tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet med stöd av regeringens bemyndigande den 25 maj 1978 en särskild utredning med uppdrag att utreda vissa frågor beträffande luftfartens roll i en samordnad trafikpolitik m. m.

Utredningen, som arbetat under benämningen lufttransportutredningen, överlämnade i december 1980 betänkandet (SOU 1981:12) Inrikesflyget under 1980-talet.

Utredningen har främst ägnat uppmärksamhet åt inrikesflyget och därmed sammanhängande frågor, bl. a. luftfartens anpassning till 1979 års trafikpolitiska beslut, avgiftsstrukturen inom luftfarten samt det interregionala flyglinjenätets utformning. En sammanfattning av betänkandet är som *bilaga 1* fogad till protokollet.

Beträffande Arlanda och Bromma flygplatser konstaterade utredningen att verksamheten vid dessa flygplatser är föremål för särskilda överväganden. Riksdagen beslutade sålunda den 17 december 1980 att jettrafiken på Bromma snarast möjligt skall flyttas till Arlanda.

Riksdagen anmodade vidare regeringen att bl. a. tillkalla en särskild utredning med uppgift att framlägga förslag om hur trafiken på de skilda inrikesflygplatserna skall tryggas. Den särskilde utredaren**, som arbetat under benämningen inrikesflygutredningen, lämnade sitt förslag i maj 1981 i betänkandet (Ds K 1981:6) Inrikesflyg på Arlanda. En sammanfattning av betänkandet är som *bilaga 2* fogad till protokollet.

I enlighet med riksdagens beslut fick SJ och statens vägverk i uppdrag att studera möjligheterna att förbättra kommunikationerna till Arlanda. Vidare hemställde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet hos berörda landstings- och borgarråd om besked hur riksdagens krav på förbättrade kollektivtrafikförbindelser till Arlanda skulle tillgodoses. En sammanfattning av resultaten av dessa uppdrag och av regionens syn på kollektivtrafikförbindelserna är som *bilaga 3* fogad till protokollet. I bilagan redovisas också resultatet av luftfartsverkets överväganden om Bromma flygplats framtid.

Efter remiss har yttranden över betänkandena avgetts av ett stort antal myndigheter och organisationer m. fl.

2 Allmänt

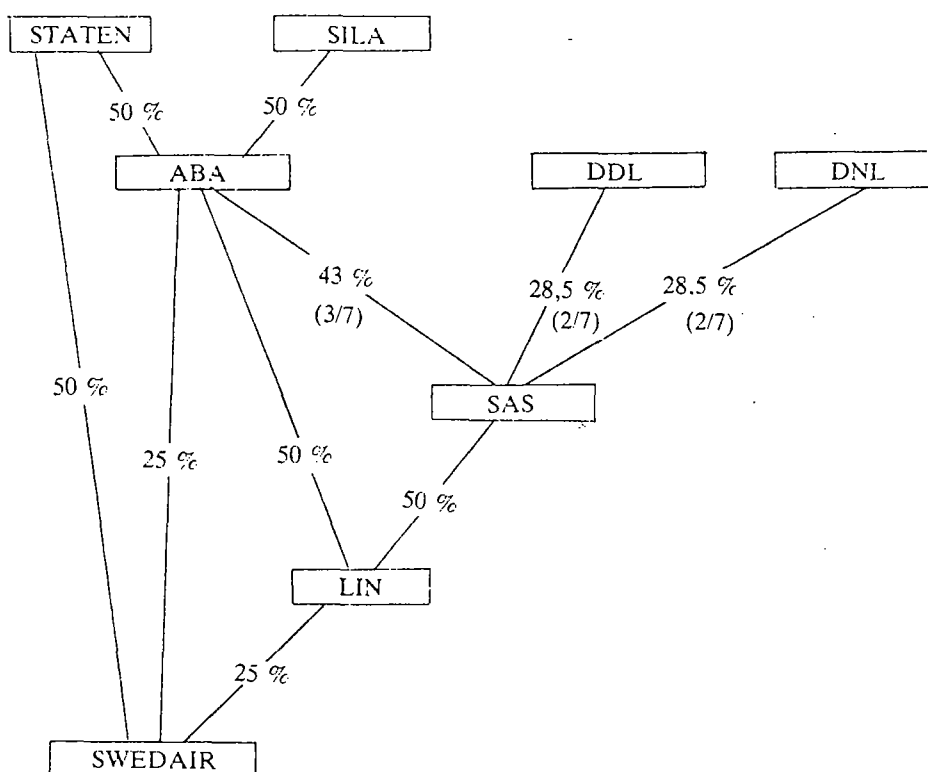
I propositionen lämnas under rubriken Allmänt en redogörelse för den civila luftfartens utveckling samt för den svenska reguljära luftfartens nuvarande företagsstruktur m. m. Bl. a. erinras sålunda om tillkomsten år 1950 av Scandinavian Airlines System (SAS) och år 1957 av Linjeflyg AB (LIN).

I enlighet med lämnade tillstånd bedriver SAS inrikes reguljär trafik på de s. k. stamlinjerna: Stockholm–Luleå, Stockholm–Göteborg och Stock-

holm-Malmö. Övrigt reguljärt inrikesflyg handhas i huvudsak av LIN. Under senare år har i olika sammanhang frågan om inrikesflygets organisation och uppbyggnad uppmärksammats. Detta har skett bl. a. i syfte att åstadkomma en nödvändig utjämning av skillnaden i lönsamhetsförutsättningarna mellan SAS och LIN. På vissa linjer där trafikunderlaget är alltför svagt för insättandet av tunga jetflygplan har LIN inchartrat lättare flygmateriel från Swedair.

Inrikesflyget i Sverige är uppbyggt på i princip likartat sätt som i Danmark och Norge.

Ägarstrukturen för SAS, LIN och Swedair framgår av figuren nedan.



ABA = AB Aerotransport

DDL = Det Danske Luftfartselskab A/S

DNL = Det Norske Luftfartselskap A/S

SILA = Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (ägt av svenskt näringsliv)

DDL och DNL ägs enligt samma principer som ABA.

Sedan år 1948 äger staten och SILA 50 % var av aktierna i ABA. År 1967 begärde SILA att staten skulle lösa in de bolaget tillhöriga aktierna i ABA. Överläggningar mellan representanter för staten och SILA ledde år 1969 fram till att 1948 års avtal med vissa ändringar förlängdes att gälla till år 1985. I samband med undertecknandet av avtalet kom parterna överens om att överläggningar om ett fortsatt samarbete skulle tas upp i god tid före den 30 september 1985.

I skrivelse den 17 november 1981 konstaterar SILA att enligt protokoll till avtalet år 1969 är samarbetet mellan staten och SILA grundat på principen att parterna skall dela insatser och inflytande lika, såväl i ABA som i SAS och att en fortsatt utveckling av verksamheten på affärsmässig basis är av betydande intresse för näringslivet och samhället som helhet. Utvecklingen sedan år 1969 har enligt skrivelsen om möjligt ytterligare understrukt vikten av detta samarbete mellan stat och näringsliv, men har klarlagt områden där avtalet behöver revideras. SILA hemställer mot denna bakgrund att överläggningar upptas angående utformningen av ett avtal för fortsatt samarbete mellan staten och SILA inom den civila luftfarten. Resultatet av överläggningarna kommer att redovisas för regeringen och riksdagen.

3 Utskottet

3.1 Luftfartens anpassning till 1979 års trafikpolitiska riktlinjer

Föredragande departementschefen konstaterar inledningsvis att de överordnade trafikpolitiska målen lagts fast av riksdagen genom 1979 års trafikpolitiska beslut.

När det gäller de trafikpolitiska medlen främjas enligt beslutet effektiviteten i transportapparaten och kvaliteten på transporttjänsterna bäst genom en i princip fri konkurrens. Detta skapar valfrihet för konsument och näringsliv i valet av transportmedel. Transportutövarna skall inom ramen för av samhället fastlagda gränser arbeta utan konkurrenshämmande detaljregleringar och i företagsekonomiska former. Samtidigt måste trafikpolitiken utformas så att en frivillig samverkan och samordning mellan olika transportutövare underlättas. En samhällsekonomiskt effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel måste vara den grundläggande utgångspunkten för trafikpolitiken.

De kollektiva transportmedlen kommer enligt propositionen i framtiden att spela en allt större roll i transportsystemet. Flyget är en viktig del av transportsektorn med en stor och växande betydelse för samhällsutvecklingen i stort, bl. a. genom sin transporteffektivitet över främst långa avstånd. Ett fungerande flyg är ett nödvändigt hjälpmedel i kontakterna mellan svenskt näringsliv och omvärlden. Vad gäller inrikestrafiken är tillgången på snabba persontransporter en avgörande förutsättning för ett väl fungerande näringsliv och en effektiv förvaltning. Även för enskilda människor är den

tidsvinst och de ökade resmöjligheter som flyget erbjuder såväl inom landet som internationellt av stor betydelse. Genom den nya prispolitiken med en differentierad prissättning har inrikesflyget under senare år alltmer utvecklats mot ett folkflyg.

Flygtransportsektorn är väsentlig för de transporter som totalförsvaret planerar för i händelse av beredskap och krig.

Det framhålls vidare som angeläget att ett effektivt interregionalt transportsystem kan komma till stånd. Ett väl utvecklat och differentierat inrikesflyg spelar härvid, med hänsyn till flygets höga transporteffektivitet och de långa geografiska avstånden i landet, en väsentlig roll. Det är mot denna bakgrund viktigt att flyget ges goda förutsättningar att klara sina väsentliga transportuppgifter.

För utformningen av den framtida luftfartspolitikens mening centrala element i 1979 års trafikpolitiska beslut främst det samhällsekonomiska synsättet och konkurrensneutraliteten mellan olika transportmedel. Samhällsekonomiska överväganden måste dock utgå från att affärsverk och enskilda transportföretag i princip skall vara effektiva enligt företagsekonomiska kriterier.

Vad föredraganden sålunda anfört är enligt utskottets uppfattning helt i överensstämmelse med riksdagens tidigare beslut om riktlinjerna för en ny trafikpolitik och godtas följaktligen av utskottet.

Utskottet delar vidare föredragandens uppfattning att de rörliga avgifterna inom den inrikes luftfarten bör anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna så att resenärernas och transportköparnas val mellan olika transportmedel skall kunna ske på ett riktigt sätt och leda till ett effektivt utnyttjande av samhällets resurser.

I motion 1981/82:2171 (partimotion m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om riktlinjerna för luftfartspolitik. I motionen framhålls i denna del att riksdagens beslut om luftfartspolitik måste präglas av det långsiktiga perspektiv som de stora investeringarna i flygmateriel och flygplatser kräver. Statliga eller kommunala bidrag leder enligt motionen på sikt till lägre effektivitet, försämrad internationell konkurrenskraft samt högre kostnader för konsumenter och skattebetalare.

Ett väl utvecklat linjenät har vidare enligt motionen liksom allmänflyget stor betydelse för avlägsna regioner. Den framtida luftfartspolitikens bör vidare tillvarata såväl inrikesflygets som det internationella flygets utvecklingsmöjligheter under beaktande av den fria konkurrensens krav.

Vad motionärerna därvid anfört torde i väsentliga delar överensstämma med propositionens förslag.

De i motionen upptagna frågorna om den nuvarande uppdelningen av det svenska inrikesflygnätet och om resultatutjämnningen mellan in- och utrikes-trafiken i skandinaviskt flyg m. m. är, såsom framgår av propositionen och

vertill utskottet senare återkommer, föremål för utredning och överväganden. I avvaktan på resultatet härav synes motionen i nu berörda delar böra lämnas utan åtgärd.

I propositionen förordas också en *anpassning av luftfartsverkets kostnadsansvar* med utgångspunkt i de avkastningskrav som uppställts för verket. Övervägandena härom har enligt föredraganden gällt de delar av det i flygplatssystemet investerade statskapitalet som i vissa fall hänför sig till äldre tillgångar och andra tillgångar som av olika skäl numera inte har någon produktiv användning. Bl. a. avses anläggningstillgångar som tillkommit som övergångsanordningar i avvaktan på en slutlig lösning. Enligt föredragandens mening bör verket och därmed flygbolagen inte längre belastas med räntor och avskrivningar för sådana investeringar. Dessa tillgångar bör vad gäller den statliga delen av investeringarna betraktas som helt avskrivna och statskapitalet som följd härav skrivas ned. En nedskrivning föreslås sålunda av luftfartsverkets statskapital – som för budgetåret 1981/82 uppgår till totalt 1 300 milj. kr. – med 89 milj. kr. Nedskrivningen, som föreslås skola tillämpas fr. o. m. budgetåret 1982/83, medför att förräntningskravet minskar med ca 10 milj. kr. Totalt minskar luftfartsverkets årliga kostnader med närmare 15 milj. kr.

Utskottet finner den sålunda föreslagna åtgärden välmotiverad och tillstyrker därför densamma. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandena i motion 1981/82:2171 (partimotion m) om avslag på regeringens förslag i denna del och att i stället rationaliseringsåtgärder inom verket vidtas i syfte att hålla nere kostnaderna. I sammanhanget må f. ö. erinras om att även föredraganden – jämte andra åtgärder för nedbringande av verkets kostnader – förutsätter effektiva och långtgående rationaliseringsåtgärder inom organisationen.

3. 2 Det interregionala flyglinjenätet m. m.

3. 2. 1 Allmänt

I propositionen föreslås att trafiken i den inrikes luftfarten delas upp i ett primärnät och ett sekundärnät. Primärnätet anses böra omfatta regelbunden luftfart med företrädesvis tunga jetflygplan, dvs. f. n. flygplan med en maximal startvikt överstigande 5 700 kg, medan sekundärnätet skall omfatta regelbunden luftfart med företrädesvis lätta flygplan (max. startvikt ej överstigande 5 700 kr.). På sikt kan dessa viktgränser komma att förändras. I primärnätet kommer som följd härav att ingå SAS och LIN:s nuvarande inrikestrafik. Sekundärnätet kommer att omfatta det nät som nu kallas tertiärnätet, dvs. det matarnät som beflygs av Swedair på LIN:s trafiktillstånd samt den linjetaxitrafik som bedrivs av ett antal mindre flygföretag. I sekundärnätet anses också böra ingå den trafik som Swedair

utför på egna koncessioner samt den gränsöverskridande regelbundna trafiken med lätta flygplan inom Skandinavien.

I sammanhanget nämns att sekundärtrafiken har utvecklats kraftigt under de senaste åren. Vidare påpekas att de nya flygplanstyper – bl. a. Saab-Fairchild 340 – som kan vara lämpliga att använda för att få lönsamhet i ett framtida sekundärnät har en maximal startvikt av ca 12 ton.

Utskottet har intet att erinra mot den sålunda föreslagna indelningen.

3. 2. 2 *Det interregionala flyglinjenätet*

Enligt föredragandens mening bör som allmän grundprincip gälla att trafiken på det interregionala flyglinjenätet skall ske enligt företagsekonomiska principer. Härav följer att det i första hand är flygföretagen som skall ta ansvaret för vilka linjer de skall trafikera. Även andra skäl än rent företagsekonomiska för att etablera eller upprätthålla en flyglinje bör dock inte uteslutas. Förslag om att upprätthålla eller etablera en viss flyglinje av samhällsekonomiska skäl anses böra prövas av regeringen i särskild ordning. Det bör vidare ankomma på luftfartsverket att utarbeta principer och kalkylmetoder som bör vara vägledande för det fortsatta agerandet när det gäller förändringar i flyglinjenätet. Verket skall bedriva sitt arbete i samråd med berörda intressenter.

I propositionen redovisas det svenska inrikesflygnätet år 1981 enligt följande *figur 1 och 2* (s. 14–15). I figur 1 redovisas primärlinjerna och figur 2 sekundärlinjerna.

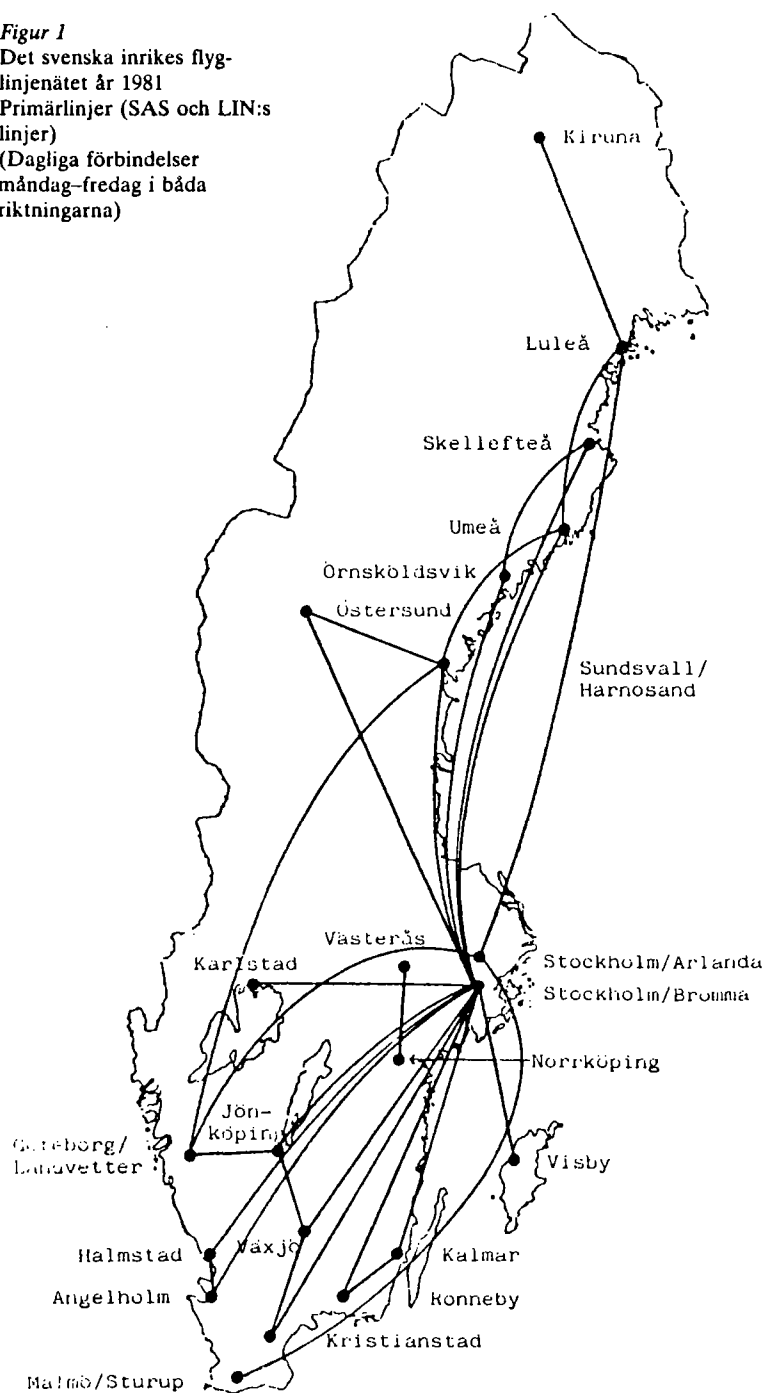
I anslutning härtil erinras vidare om att lufttransportutredningens förslag sammanfattningsvis innebär att det interregionala flyglinjenät som bör gälla fram till mitten av 1980-talet skall bestå av den reguljära linjetrafik som bedrivs mellan följande orter:

Primärnätet

Kiruna	Göteborg
Luleå	Jönköping
Skellefteå	Visby
Umeå	Växjö
Örnsköldsvik	Halmstad
Östersund	Kalmar
Sundsvall/Härnösand	Ronneby
Stockholm	Ängelholm
Norrköping	Kristianstad
Karlstad	Malmö

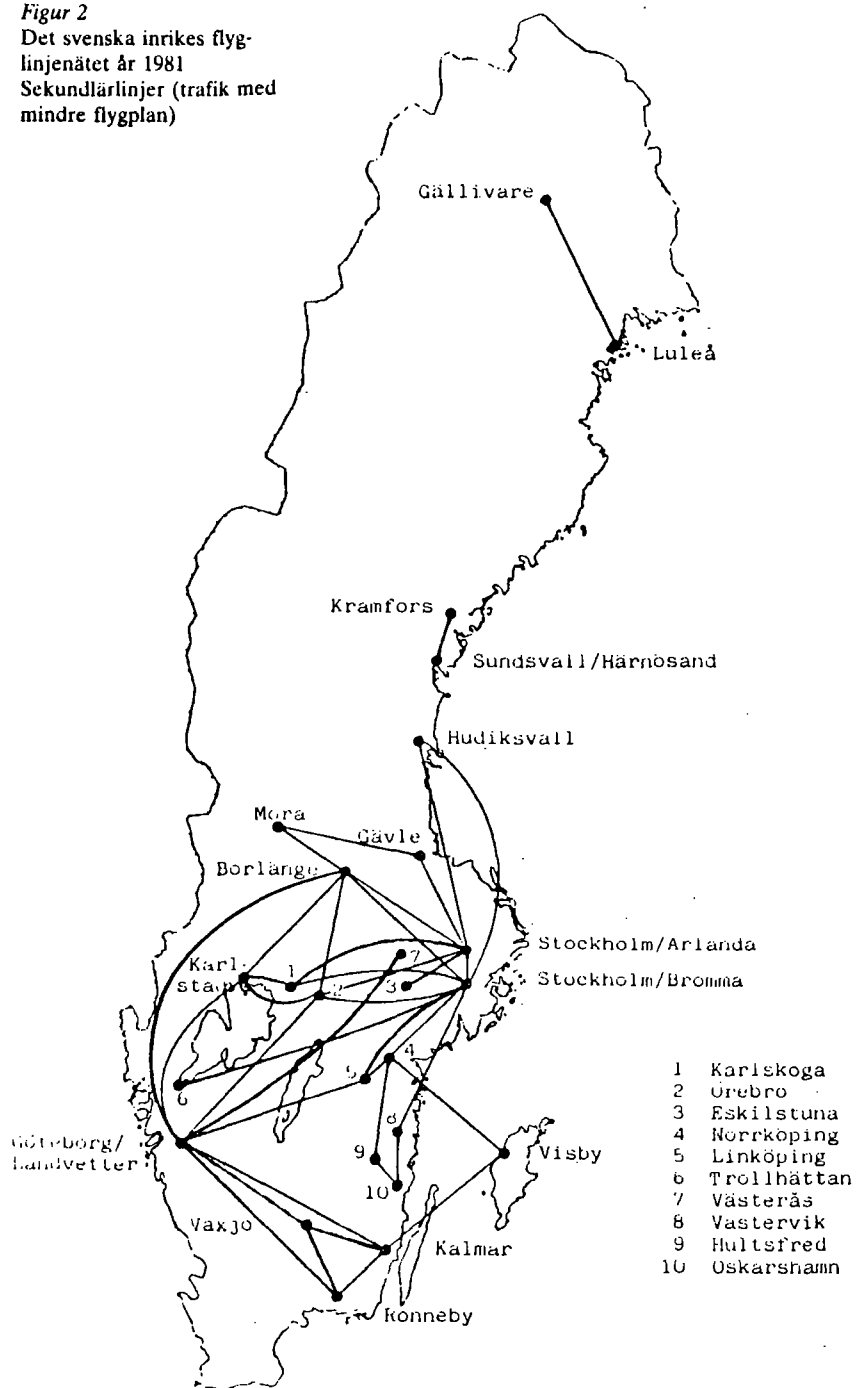
Figur 1

Det svenska inrikes flyg-
linjenätet år 1981
Primärlinjer (SAS och LIN:s
linjer)
(Dagliga förbindelser
måndag-fredag i båda
riktningarna)



Figur 2

Det svenska inrikes flyg-
linjenätet år 1981
Sekundärlinjer (trafik med
mindre flygplan)



Dessutom bör enligt utredningen trafik övergångsvis bedrivas på bl. a. följande orter:

Gällivare
Kramfors
Borlänge
Trollhättan

För egen del har föredraganden – liksom flertalet av remissinstanserna – inget att erinra mot utredningens avgränsning av ett interregionalt flyglinjenät. Detta innebär att de linjer som i dag trafikeras med tunga jetflygplan, dvs. flygplan med en maximal startvikt överstigande 5 700 kg, ingår i det interregionala flyglinjenät som anses böra gälla fram till mitten av 1980-talet. Primärnätet ingår sålunda i sin helhet i det interregionala flyglinjenätet.

Utredningens skiss till ett interregionalt flyglinjenät anses dock inte få innebära att krav på direktflygningar mellan de orter som ingår i det interregionala flyglinjenätet *måste* tillgodoses. Trafikutövningen får enligt propositionen ske av flygföretagen på företagsekonomiskt mest effektiva sätt.

Även utskottet ansluter sig till förslagen i nu berörda delar.

Den del av *sekundärnätet* som avser matartrafik och som Swedair bedriver åt LIN ger enligt flygföretagen (SAS och LIN) f. n. ett negativt täckningsbidrag och betraktas som företagsekonomiskt olönsam trafik. Som exempel på nätets dåliga lönsamhet nämns att för de aktuella flyglinjerna (Luleå–Gällivare, Sundsvall–Kramfors, Stockholm–Borlänge samt Norrköping–Visby–Kalmar) redovisar SAS/LIN ett underskott på totalt ca 20 milj. kr. per år.

Förlusten på dessa linjer täcks f. n. av SAS/LIN gemensamt. Våren 1980 aktualiserade bolagen förändringar av denna trafik. Efter överläggningar med berörda kommuner och kommunikationsdepartementet åtog sig bolagen att driva trafiken i oförändrad omfattning på eget ekonomiskt ansvar längst till den 30 juni 1982. Om trafiken fortsättningsvis skall drivas bör enligt SAS och LIN samhället eller andra intressenter täcka det underskott som verksamheten ger upphov till. Enligt utredningens mening är det oacceptabelt att kräva att flygföretagen – som har att rätta sig efter gängse affärsmässiga principer – skall upprätthålla trafik som inte ger ett positivt täckningsbidrag. Flygföretagen bör enligt utredningen avlastas denna merkostnad.

Utredningen har anmodat Swedair att i samråd med LIN beräkna möjligheterna att åstadkomma en lönsam trafik på ett framtida sekundärnät bestående av linjerna Stockholm–Borlänge, Stockholm–Kristianstad, Stockholm–Trollhättan, Stockholm–Kramfors, Luleå–Gällivare, Kiruna–Luleå, Norrköping–Visby–Kalmar–Malmö samt att beakta eventuella fördelar av om även andra flyglinjer, främst linjerna Norrköping–Västerås–Växjö–Jön-

köping till Köpenhamn kunde beflygas med den flygmateriel som avses användas på sekundärnätet, t. ex. flygplan av den typ SAAB-Scania AB f. n. håller på att utveckla – SF 340. Från industripolitisk synpunkt anses det vara angeläget att detta plan kommer i trafik i Sverige.

Beräkningarna visar att det finns vissa förutsättningar att från mitten av 1980-talet få företagsekonomisk balans och kanske även viss företagsekonomisk vinst på det flyglinjenät som omfattas av studierna.

I propositionen konstateras i anslutning här till att lufttransportutredningen har lagt ned ett värdefullt arbete på att utarbeta den redovisade skissen till ett lönsamt sekundärnät vid mitten av 1980-talet. Föredraganden finner skissen intressant och är av den uppfattningen att ett sådant nät med utnyttjande av rätt flygmateriel kan bli ekonomiskt bärkraftigt och betydelsefullt från regionalpolitisk synpunkt.

I nuvarande statsfinansiella läge finns det enligt propositionen inga möjligheter för staten att lämna direkta bidrag till denna trafik. Det anses dock vara angeläget att trafiken kan bedrivas övergångsvis om förutsättningar finns att uppnå lönsamhet om några år. Utredningen har redovisat olika sätt att finansiera en övergångslösning. Det gäller bl. a. rabatter av de avgifter som luftfartsverket och flygbolagen belastar denna trafik med. Enligt utredningen bör det också vara möjligt för kommunerna att lämna bidrag. En höjning av luftfartsavgifterna har också förts fram som en möjlighet. Ytterligare en möjlighet är att statsmakterna under övergångsperioden minskar sitt förräntningskrav på luftfartsverket. Flygföretagen skulle också under en övergångsperiod kunna fortsätta att betala visst stöd till sekundärtrafiken. Underskottet kan också minskas genom olika åtgärder på intäkts- och kostnadssidan. SAS och LIN är enligt vad föredraganden har erfarit gemensamt beredda att i tre år svara för 5 milj. kr./år av det årliga underskottet för den del av trafiken som bedrivs på LIN:s koncessioner. Föredraganden är för egen del f. n. inte beredd att ta slutlig ställning till finansieringsfrågan. Som allmän utgångspunkt anses dock böra gälla att frågan bör lösas av berörda intressenter – framför allt berörda kommuner, staten och flygföretagen.

I sammanhanget konstateras att en för berörda regioner betydelsefull sekundärtrafik också bedrivs mellan Stockholm och Oskarshamn/Västervik/Hultsfred, Trollhättan, Mora, Gävle, Karlskoga, Hudiksvall och Örebro.

Föredraganden säger sig också ha förståelse för uppfattningen att förbindelserna inom Norrland bör förbättras. Orsaken till att LIN numera inte funnit det möjligt att upprätthålla den tidigare trafikomfattningen är det begränsade trafikunderlaget i kombination med övergången till jetflygplan i LIN:s flotta, flygplan som kräver ett högt kapacitetsutnyttjande för att rimlig lönsamhet skall kunna nås.

Enligt föredragandens mening är det naturligt att i anslutning till det sekundärnät som utredningen redovisat och som med nya effektiva

flygplanstyper, anpassade för mindre trafikströmmar, förutsätts bli lönsamt också diskutera om inte ifrågavarande förbindelser bör kunna ingå. Det gäller t. ex. förbindelserna inom Norrland, där bl. a. förändringar av regionsjukvården medfört ett ökat resbehov mellan Östersund och Umeå. Luftfartsverket kommer därför att ges i uppdrag att utarbeta en skiss till ett framtida lönsamt sekundärnät.

I motionerna 1981/82:2177 (fp) och 1981/82:2178 (s) tas vissa härmed sammanhängande frågor upp. Motionärerna framhåller således att luftfartens utveckling är av stor betydelse för regioners näringsliv och service. Om de regionalpolitiska målen skall kunna uppfyllas måste ett flertal åtgärder vidtas för att stärka utvecklingsmöjligheterna för sådana flyglinjer med svagt passagerarunderlag som i propositionen angivits som sekundärlinjer. Målsättningen bör vara att skapa sådana betingelser för luftfartens sekundärlinjenät att alla regioner skall ges rimligt jämställd tillgång till en god trafikförsörjning. Motionärerna anser det mot denna bakgrund nödvändigt att en samlad strukturlösning för sekundärtrafiken utvecklas. Vidare krävs att prissättningssystemet och luftfartsverkets taxesättning anpassas till de ekonomiska realiteter som gäller för denna trafik.

Det i propositionen föreslagna utredningsarbetet rörande det framtida sekundärnätet bör enligt motionärernas uppfattning bedrivas i nära samarbete med flygbolagen, dvs. i första hand SAS, Linjeflyg och Swedair. Även andra flygbolag bör kunna höras. Som föredraganden anført bör samarbetet med lokala och regionala intressen utgöra en viktig del i utredningsarbetet. Utredningsarbetet bör ske snabbt och vara avslutat senast våren 1983.

Det är enligt motionärernas mening angeläget att utveckla sekundärtrafiken inom ett flertal regioner. Riksdagen bör därför uttala att en utgångspunkt för planeringen av ett framtida sekundärlinjenät bl. a. bör vara att direkta flygförbindelser mellan de större städerna i de fyra nordligaste länen etableras.

I motionerna erinras vidare om den av lufttransportutredningen aktualiserade frågan om avsteg från kravet på enhetligt prissättningssystem – för att sekundärtrafik skall kunna bli företagsekonomiskt lönsam – inte behandlas i propositionen. Det nuvarande systemet för att beräkna priserna för sekundärtrafiken innebär att resenärer som flyger på genomgående biljett (transferpassagerare), dvs. sådana som byter mellan sekundär- och primärlinjer, betalar hela biljettpriset för den längre sträckan plus 70 % av biljettpriset för den kortare sträckan. Vid en fortsatt tillämpning av detta prissättningssystem begränsas väsentligt möjligheterna att få lönsamhet på det s. k. sekundärnätet, då andelen transferpassagerare på sekundärnätet är mycket stor. Riksdagen bör därför enligt motionerna uttala sitt stöd för tillämpningen av ett flexiblare prissättningssystem på sekundärnätet.

En annan för sekundärtrafiken väsentlig ekonomisk fråga är enligt

motionärerna luftfartsavgifterna. Den nuvarande taxestrukturen innebär en oproportionerligt stor belastning på sekundärtrafiken. Såväl SAS som Linjeflyg och Swedair har framhållit detta i sina remissyttranden och understrukt behovet av en översyn av taxestrukturen. Luftfartstaxan bör därför enligt motionerna bli föremål för omprövning och möjligheterna till ökad marknadsanpassning av luftfartstaxan tillvaratas.

Utskottet delar den uppfattning som motionärerna enligt det ovan anförda givit uttryck åt. Det förordade utredningsarbetet bör därför snarast igångsättas och bedrivs i enlighet med de riktlinjer som angetts i motionerna. De i samband härmed aktualiserade frågorna om regionalt anpassade luftfartsavgifter, det sekundära flyglinjenätets struktur och prissättningssystem på sekundärnätet bör också ingående prövas. Utskottet förutsätter för sin del att så sker och att förslag snarast föreläggs riksdagen.

Vad utskottet härom anført, vilket innebär ett tillstyrkande av samtliga nu nämnda motionsyrkanden, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Det innebär också i betydande mån ett tillgodoseende av syftet med yrkandet i motion 1981/82:2172 (s) att riksdagen uttalar sig för att den av regeringen aktualiserade utredningen om *den framtida sekundärtrafiken* snarast genomförs och att trafiken på sekundärnätet säkras. Detsamma gäller vad som i motsvarande del anförts i motion 1981/82:2176 (s) om samverkan och samråd med vederbörande trafikparter. Yrkandena synes därför kunna lämnas utan vidare åtgärd.

Utskottets ställningstagande torde också innebära att förutsättningarna för den i motion 1981/82:2172 (s) aktualiserade trafiken på *sekundärlinjerna på Kramfors, Borlänge, Gällivare och Trollhättan* torde komma att förbättras. Utskottet är dock inte nu berett att tillstyrka att riksdagen gör det av motionärerna begärda uttalandet att denna trafik skall *garanteras* under övergångstiden fr. o. m. den 1 juli 1982 och fram till 1985/86. Motionen avstyrks därför i denna del.

Detsamma gäller yrkandet i motion 1981/82:2176 (s) i denna del om statligt stöd för underskottstäckning för *flygtrafiken på Oskarshamn, Västervik och Hultsfred*.

3.2.3 Trafikutövningen och koncessionsgivningen

Under detta avsnitt erinras i propositionen om att frågan om de två i svenskt inrikesflyg dominerande företagens verksamhet har aktualiserats i olika sammanhang, främst på grund av att SAS driver inrikestrafik på gynnsammare ekonomiska grunder än LIN. Detta beror bl. a. på att SAS har längre och trafikstarkare linjer och att prissättningen för inrikes flygresor starkt påverkas av LIN:s ekonomiska resultat.

I olika sammanhang har krav framförts på att det svenska inrikesflyget bör samordnas för att utjämna de olika företagens ekonomiska förutsättningar och lönsamhet i fråga om inrikestrafiken. Bland de olika förslag som framförts nämns överföring av all inrikes linjefart till antingen SAS, ABA eller LIN eller bildandet av ett nytt svenskt företag med rätt att driva all inrikes linjefart. Även förslag till andra åtgärder har diskuterats, av vilka ett resulterat i att SAS till LIN överlätit två dagliga flygfrekvenser på sträckan Stockholm–Luleå. Vidare har i rationaliseringssyfte föreslagits ökat samutnyttjande mellan främst SAS och LIN:s flygplansflottor och övriga resurser.

För egen del konstaterar föredraganden att – genom riksdagens beslut att samlokalisera inrikesflyget på Arlanda – förutsättningar skapas för ett långtgående samarbete mellan bolagen. Det gäller flygplansflottornas sammansättning och disponering, teknisk tjänst, ramp- och expeditionstjänst m. m. Av en skrivelse den 4 november 1981 från SAS och LIN till regeringen framgår också att en utredning pågår inom företagen som syftar till att undersöka vilken rationaliseringspotential som finns i ett samlokaliserat inrikesflyg. Utredningen skall vidare utifrån olika kostnadsbesparande integreringsmöjligheter studera alternativa organisationsformer för inrikesflyget. Resultatet av utredningsarbetet avses komma att redovisas före sommaren 1982.

När det gäller frågan om uppdelning av trafiken mellan SAS och LIN konstateras det således att det finns anledning att i Sverige – liksom i Danmark och Norge med deras likartade uppbyggnad av inrikesflyget – från tid till annan se över arbetsfördelningen liksom även intäkts- och kostnadsfördelningen mellan SAS och de nationella flygföretagen, dvs. för Sveriges del framför allt LIN.

Den av SAS och LIN nu aviserade utredningen anses böra ses mot denna bakgrund. Enligt föredragandens uppfattning är det angeläget att utredningen genomförs skyndsamt så att erforderliga förändringar snarast kan genomföras. I sammanhanget erinras om att överföringen av trafik på Luleå från SAS till LIN leder till viss utjämning av lönsamheten mellan företagens svenska inrikestrafik.

Utskottet finner det för sin del angeläget att utredningsarbetet omfattar hela fältet av frågor och bedrivs med skyndsamhet samt snarast redovisas för riksdagen.

I motion 1981/82:1838 (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen snarast utreder konsekvenserna av ett *godkännande av ABC-charter*.

Frågorna om liberalisering av charterbestämmelserna m. m. har tidigare i olika omgångar utretts inom det skandinaviska departementala charterudvalg som tillsatts för ändamålet och har därefter varit föremål för överläggningar mellan de skandinaviska kommunikationsministrarna. Dessa har överenskommit om vissa liberaliseringar av charterreglerna men inte kunnat enas om förändringar av den räckvidd som från olika håll har föreslagits.

Utskottet är bl. a. mot bakgrund härav inte nu berett att biträda motionärens yrkande men förutsätter att den aktualiserade frågan även fortsättningsvis uppmärksammas inom ramen för det skandinaviska samarbetet på luftfartens område. Under hänvisning härtill synes motionen nu kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

3.2.4 Allmänflyget

Allmänflyg är en sammanfattande benämning på civil luftfart med lätta flygplan, dvs. flygplan med maximal startvikt ej överstigande 5 700 kg. Denna viktgräns är reglerad genom internationella överenskommelser. Allmänflyget indelas i bruksflyg, skolflyg, luftfartsverksamhet av särskild art och privatflyg.

Föredraganden anser liksom utredningen och flertalet remissinstanser att de flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget i likhet med vad nu är fallet inte bör vara en statlig angelägenhet utan en angelägenhet för kommun, landsting eller enskild intressent. Det är också kommunerna – ofta i samarbete med industriföretag och andra lokala intressenter – som i stor utsträckning stimulerat och drivit fram den utveckling som skett av den regelbundna flygtrafiken med lätta flygplan bl. a. genom att lämna ekonomiskt stöd. Den trafik som genereras inom allmänflyget grundas sålunda huvudsakligen på trafikbehov och andra förhållanden av lokal och regional karaktär. Behov och förutsättningar för allmänflyget anses vidare bäst kunna bedömas på lokal eller regional nivå. Utskottet instämmer häri.

Enligt föredragandens mening bör också i princip full kostnadstäckning eftersträvas för de olika slag av verksamheter som omfattas av allmänflyget. Eftersom allmänflyget inte heller fortsättningsvis skall vara en statlig angelägenhet anses det vara rimligt att brister i kostnadstäckningen på de statliga flygplatserna ersätts genom bidrag från lokala och regionala intressenter. Detta understryks av att vissa regioner, bl. a. de som inte har en statlig flygplats, vidkänns betydande kostnader för flygplatser som tillkommit för allmänflygets behov. Utskottet har intet att erinra mot föredragandens bedömning härvidlag.

3.3 Linjeflygs utflyttning till Arlanda, m. m.

3.3.1 Gällande riksdagsbeslut

Riksdagen beslutade – med anledning av prop. 1980/81:30 om Bromma och Arlanda flygplatser m. m. jämte motioner – den 17 december 1980 att jettrafiken på Bromma flygplats snarast möjligt skall flyttas till Arlanda, dock senast under andra halvåret 1982 (TU 1980/81:8, rskr 1980/81:105).

I proposition 1980/81:134 den 26 februari 1981 om investeringar på Arlanda flygplats m. m. föreslogs att medel skulle anvisas för investeringar på Arlanda så att en utflyttning av Linjeflygs verksamhet i enlighet med riksdagens beslut skulle kunna genomföras. Med anledning av propositionen och framlagda motioner samt efter föredragningar av luftfartsverket och flygföretagen föreslog trafikutskottet att luftfartsverkets förslag med inrikesflyget förlagt till den nuvarande utrikesterminalen (A 70) på Arlanda skulle läggas till grund för beslut i frågan.

Att denna lösning skulle innebära en senare utflyttning av LIN än vad riksdagen tidigare beslutat om godtogs av utskottet med hänvisning till att totallösningen därigenom skulle bli bättre. Utskottet betonade dock vikten av att projektet genomförs med största möjliga skyndsamhet och att målsättningen borde vara att verksamheten skulle vara i operativ drift under andra halvåret 1983.

Trafikutskottet uttalade vidare att ett genomförande av de förordade investeringarna förutsatte att Stockholms läns landsting i överensstämmelse med tidigare riksdagsbeslut och uttalanden i propositionen fullgör sin bidragsskyldighet och bidrar med 37,5 % av kostnaderna för investeringarna (TU 1980/81:28).

Utskottet hemställde att riksdagen som sin mening skulle ge regeringen till känna vad utskottet sålunda anfört beträffande lösningen av terminalfrågan på Arlanda m. m. Riksdagen beslöt i enlighet med vad trafikutskottet hade anfört (rskr 1980/81:397).

I en skrivelse till riksdagen den 15 oktober 1981 (skr. 1981/82:36) redovisas ett modifierat förslag av luftfartsverket och flygbolagen till de investeringar som behöver genomföras för att jettrafiken skall kunna överföras från Bromma till Arlanda. Enligt förslaget bör inrikesflyget lokaliseras i en ny inrikesterminal. Trafikutskottet fann inte anledning till erinran eller särskilt uttalande med anledning av vad föredraganden anfört (TU 1981/82:6).

I den nu förevarande propositionen nämner föredraganden att den 1 september 1981 en principöverenskommelse träffades mellan företrädare för staten samt Stockholms och Uppsala läns landsting om att avtal skall träffas mellan staten och AB Stockholmsregionens flygplatsinvesteringar om bl. a. de investeringar som erfordras för Linjeflygs utflyttning till Arlanda.

Regeringen uppdrog därefter åt luftfartsverket att påbörja arbetena på Arlanda, vilket var nödvändigt om den fastställda tidsplanen skall kunna hållas. AB Stockholmsregionens flygplatsinvesteringar har ännu inte skrivit under en slutlig överenskommelse.

Avskrivelse (se bilaga) från regeringen till luftfartsverket den 29 april 1982 – vilken skrivelse i avskrift tillställts trafikutskottet – framgår vidare att Stockholms läns landstings förvaltningsutskott den 20 april 1982 beslutat att inte föreslå landstinget att godkänna ett slutligt avtal om de investeringar på Arlanda flygplats som erfordras för Linjeflygs utflyttning. Enligt förvaltningsutskottet måste nya förhandlingar äga rum.

Med hänvisning till riksdagens uttalande (TU 1980/81:28 s. 14), till Stockholms läns landstings förvaltningsutskotts redovisade beslut samt till att något ställningstagande från riksdagen i fråga om anslag till luftfartsverkets investeringar för budgetåret 1982/83 ännu inte föreligger föreskriver regeringen i sin skrivelse att luftfartsverket – intill dess att landstinget har godkänt erforderliga övrenskommelser – inte får träffa avtal om ytterligare investeringar på Arlanda flygplats som förutsätter landstingskommunal medverkan vid finansieringen.

I det nu aktuella läget anser utskottet att åtgärder för Linjeflygs utflyttning till Arlanda skall vidtas i överensstämmelse med tidigare riksdagsbeslut. Stockholms läns landsting skall i enlighet därmed fullgöra sin bidragsskyldighet.

Utskottet vidhåller också sin tidigare deklarerade uppfattning att en utflyttning av *LIN:s jettrafik i dess helhet* till Arlanda – under därvid angivna villkor – skall ske.

Under hänvisning härtill avstyrks de nu framlagda motionerna om ett *bibehållande av nämnda trafik* på Bromma flygplats i enlighet med de förslag härom som ursprungligen framlades i proposition 1980/81:30 om Bromma och Arlanda flygplatser. Det gäller motionerna 1981/82:361 (m), 1981/82:1387 (m), 1981/82:1399 (m) och 1981/82:2173 (m) yrkande 1.

Utskottet avstyrker likaledes yrkandet i motion 1981/82:2171 (m) om *bibehållande av Bromma* för reguljärt jetflyg i enlighet med motionens förslag – innebärande att i andra hand utflyttningen av LIN:s trafik med Fokker F 28-planen sker i två etapper.

Detsamma gäller andrahandsyrkandet i motion 1981/82:2173 (m) om *reguljärtrafik med Fokker F 28* på linjen Bromma–Karlstad.

Det gäller likaledes yrkandet i motion 1981/82:1833 (m) om utredning beträffande *reguljär inrikestrafik med jetflyg* från Bromma.

3.3.2 Bibehållande av Bromma flygplats

I propositionen tas också upp frågan om *bibehållande av Bromma flygplats*.

Föredraganden anser i likhet med vad riksdagen och övervägande antalet remissinstanser uttalat, att Bromma bör bibehållas som flygplats inom ramen för de miljövillkor som regeringen fastställt i beslut den 9 oktober 1980. I sammanhanget erinras också om riksdagens bedömning år 1977 att det krävs två trafikflygplatser i Stockholmsregionen.

Ett stort antal utredningar under de senaste tio åren har enligt propositionen klart och samstämmigt slagit fast att det i Stockholmsregionen måste finnas två trafikflygplatser.

Att flytta verksamheten på Bromma till Tullinge/Gctaren innebär anläggande av en helt ny flygplats. Förutom ett mycket stort ekonomiskt åtagande innebär detta alternativ också problem av flygsäkerhets-, försvarsmässig och miljömässig karaktär. Beträffande Tullinge/F18 är det inte klarlagt vilken användning denna flygplats kommer att få i framtiden. Det understryks också att en eventuell anpassning av flygplatsen till civil standard kommer att medföra betydande investeringar.

En väsentlig fråga för inrikesflygets utvecklingsmöjligheter är enligt föredraganden hur de ekonomiska förutsättningarna för verksamheten kommer att påverkas av riksdagens beslut att flytta LIN:s verksamhet från Bromma till Arlanda. Det finns sålunda olika faktorer, som kan komma att bli bestämmande för en framtida uppdelning mellan Bromma och Arlanda av den reguljära flygtrafiken.

Föredraganden förklarar sig i anslutning härtil vara av den uppfattningen att Bromma under överskådlig tid bör bibehållas som flygplats oberoende av hur den reguljära flygtrafiken kan komma att fördelas på de två aktuella flygplatserna i Stockholmsregionen. Riksdagen har redan i samband med utflytningsbeslutet uttalat att Bromma flygplats bör vara kvar. Luftfartsverket, inrikesflygutredningen och flertalet remissinstanser har klart deklarerat samma uppfattning. Frågan i detta sammanhang gäller då närmast det framtida huvudmannaskapet för flygplatsen.

I det fall Bromma, efter det att Fokkertrafiken flyttat, alltjämt kommer att fylla en funktion inom det interregionala flygtrafiksystemet anses det naturligt att flygplatsen även fortsättningsvis ingår i den statliga flygplatsorganisationen och därmed omfattas av resultatutjämnningssystemet. Om trafikala, ekonomiska och andra skäl däremot motiverar att Bromma används endast för allmänflyget bör kostnaderna för flygplatsens drift enligt vedertagna principer i framtiden inte bäras av staten utan av dem i vars intresse verksamheten bedrivs.

För att staten skall bibehålla huvudmannaskapet för Bromma krävs dock att den interregionala trafiken får en viss minsta omfattning. Även i ett sådant fall kommer flygplatsen likväl att bli ett mindre riksintresse än

tidigare. Ett bibehållet statligt huvudmannaskap bör därför inte utesluta någon form av kommunalt medengagemang.

En fortsatt reguljär trafik på Bromma anses också förutsätta att det avtal om flygplatsupplåtelse som träffades år 1946 mellan staten och Stockholms kommun kan förlängas. Enligt detta avtal, som gäller till utgången av år 1996, upplät kommunen nyttjanderätten till det berörda området att användas såsom av staten förvaltd flygplats till allmänt bruk.

Föredraganden anser det nu vara för tidigt att nu ta ställning i huvudmannaskapsfrågan. För att bibehålla handlingsberedskapen bör därför Bromma tills vidare vara kvar under luftfartsverkets förvaltning.

Utskottet anser för sin del alltså och i enlighet med sin tidigare vid flera tillfällen deklarerade uppfattning att det – i avvaktan på en mera slutgiltig lösning av flygplatsfrågan för Stockholmsregionen – *inte är möjligt* att avveckla Bromma som statlig flygplats. Detsamma bör således, när jetflyget flyttas ut till Arlanda, bibehållas för övrigt inrikesflyg och för allmänflyget. Vad det sistnämnda beträffar må dock ånyo erinras om att detta främst är en angelägenhet för landsting, kommuner och enskilda intressenter. Någon utflyttning av detsamma till Arlanda torde ej heller kunna komma i fråga.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida nu ej erforderlig med anledning av yrkandena i motionerna 1981/82:360 (c) och 1981/82:1846 (c) om *bibehållande av viss inrikestrafik på Bromma* samt 1981/82:2177 (fp) om *bibehållande av Bromma* som statlig flygplats.

Utskottet *avstyrker* vidare yrkandet i motion 1981/82:1841 (vpk) om *nedläggning av Bromma flygplats m. m.*

Detsamma gäller motion 1981/82:2170 (partimotion vpk) om att *all reguljär flygtrafik* i Stockholmsområdet skall ha Arlanda som terminal samt vad i samband därmed anförts om att på sikt all flygverksamhet skall flyttas bort från Bromma och allmänflyget hänvisas till exempelvis Tullinge/Getaren.

3.3.3 Marktransporterna till och från Arlanda

I propositionen erinras om att en av invändningarna mot en flyttning av den inrikes flygtrafiken från Bromma till Arlanda har gällt den förlängning av tiden för marktransporterna till och från flygplatsen som flyttningen medför. I samband med beslutet i december år 1980 har riksdagen också uppmärksammat dessa frågor och uttalat att en absolut förutsättning, när jettrafiken

flyttas över från Bromma till Arlanda, är att kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda förbättras.

SJ har i utredningen om snabbtåg till Arlanda inte närmare utrett den lämpliga turtätheten och redovisar inte heller någon specificerad bedömning av möjligheterna att göra trafiken ekonomiskt bärkraftig. Det konstateras allmänt att trafiken inte kan drivas på affärsmässiga grunder med hänsyn till investeringarnas storlek i förhållande till förväntad efterfrågan. SJ, som beräknat den totala investeringskostnaden till ca 1,7 miljarder kr., anser sig därför inte kunna ta på sig det ekonomiska ansvaret för trafiken.

En viktig fråga när det gäller den spårbundna trafikens ekonomiska förutsättningar är enligt propositionen hur stor del av kapitalkostnaderna för spårutbyggnaden som skall hänföras till Arlandatrafiken. Som även SJ påpekar, skulle utbyggnaden nämligen kunna medföra betydande förbättringar för SJ:s fjärrtågstrafik och för pendeltågstrafiken. Hur en eventuell fördelning av kapitalkostnaderna även på dessa trafikslag skulle göras, anses dock i första hand vara en förhandlingsfråga mellan de berörda intressenterna.

Enligt föredragandens mening finns det skäl att beakta behovet av snabba järnvägstransporter till Arlanda när en allmän utbyggnad av SJ:s bansystem från Stockholm och norrut aktualiseras, vilket det ankommer på SJ att från sin ekonomiska målsättning bedöma behovet av och prioritera. Kostnaderna för en sådan spårutbyggnad inkl. en särskild järnvägsförbindelse till Arlanda skulle i ett sådant fall kunna fördelas mellan olika intressenter. Om det gemensamma intresset är tillräckligt stort hos berörda parter att ta fasta på och värdera det samutnyttjande för olika trafikslag som en sådan förbindelse skulle möjliggöra, är det enligt föredragandens mening naturligt att ta upp diskussioner härom och fördjupa den hittills utförda utredningen.

När det, i särskild bilaga till propositionen redovisade gatu- och vägutbyggnadsprogrammet kan vara genomfört i sin helhet och de härmed följande restidsvinsterna kan komma trafikanterna till godo, är enligt propositionen en fråga som är avhängig bl. a. tillgängliga vägbyggnadsmedel och regionens önskemål om fördelningen av dessa medel på olika projekt. Vägverket och länsstyrelsen i Stockholms län anser att särskilda medel för dessa investeringar bör beviljas. Även om det rör sig om ytterst angelägna åtgärder till ett väsentligt lägre totalbelopp än kostnaden för en särskild järnvägsförbindelse, är dock föredraganden f. n. inte beredd att föreslå att sådana medel anvisas.

De vägobjekt som diskuteras ligger enligt propositionen inom ramen för den ordinarie vägplaneringen och därmed sammanhängande bidragsgivning som berörda kommuner har ett stort inflytande över. Föredraganden förutsätter därför, med hänsyn till regionens intresse att förlägga Fokkertrafiken till Arlanda, att kommunerna prioriterar de väginvesteringar som skulle innebära en förbättring av marktransporterna till Arlanda.

Utskottet delar föredragandens uppfattning i dessa frågor och avstyrker under hänvisning till det anförda yrkandet i motion 1981/82:1615 (vpk) att riksdagen hos regeringen nu hemställer om förslag till *direkt järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda*.

Inte heller kan utskottet finna anledning nu föreligga att – såsom i motion 1981/82:1894 (s) yrkas – regeringen snarast låter ta fram ett sådant underlag att riksdagen redan i år kan fatta beslut om *spårutbyggnaden till Arlanda*.

Även i motion 1981/82:2178 (s) begärs åtgärder för att lösa frågorna om bl. a. *spårförbindelser* mellan Stockholms city och Arlanda. Spörsmålet härom bör emellertid enligt utskottets uppfattning aktualiseras och övervägas i den ordning som föredraganden anvisat i propositionen. Det torde sålunda närmast vara en fråga för SJ samt SJ och de regionala och kommunala trafikhuvudmännen att gemensamt lösa.

Av samma skäl avstyrker utskottet yrkandet i motion 1981/82:2165 (s) att riksdagen skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en bättre och utökad *kollektivtrafik mellan Uppsala och Arlanda*. Såsom motionärerna framhåller står frågorna härom f. ö. i nära samband med hur och i vilken ordning kommunikationsfrågorna mellan Stockholm och Arlanda löses.

I motion 1981/82:2177 (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om redovisning från riksdagens sida och tidsplan för *investeringar som underlättar marktransporterna Stockholm–Arlanda*. Även i motion 1981/82:2178 (s) tas upp frågor om förbättring av *kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda*, bl. a. beträffande busstrafiken mellan Stockholm och Arlanda samt cityterminalen.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att riksdagen – såsom förut nämnts – ansett en förbättring av kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda vara en absolut förutsättning för en utflyttning av jettrafiken från Bromma till Arlanda. Utskottet anser det för sin del alltjämt vara angeläget att frågorna härom får en tillfredsställande lösning. I likhet med föredraganden utgår utskottet därför från att de regionala och kommunala trafikhuvudmännen i sin trafikplanering m. m. prioriterar de investeringar och åtgärder i övrigt som syftar till och kan säkerställa en förbättring av marktransporterna till Arlanda. Det bör dock ankomma på regeringen att med uppmärksamhet följa utvecklingen på området samt att vidta härav eventuellt föranledda åtgärder.

Vad utskottet härom anför, vilket innebär ett tillgodoseende av berörda motionsyrkanden, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

3.3.4 Resultatförsämringar vid LIN:s utflyttning till Arlanda och kompensation härför

Den av LIN för perioden 1982/83–1985/86 beräknade resultatförsämringen till följd av utflyttningen till Arlanda uppträder som kostnadsökningar och intäktsminskningar enligt följande i propositionen intagna sammanställning (milj. kr.).

	1982/83	1983/84	1984/85	1985/86	Summa
Engångskostnad*	14	17,5			31,5
Trafikbortfall**		30,0	30,0	30,0	90,0
Kostnadsökningar***		22,5	22,5	22,5	67,5
Summa	14	70,0	52,5	52,5	189,0

* LIN:s kostnader för själva utflyttningen.

** 5 % trafikbortfall leder till minskade intäkter på ca 30 milj. kr. per år. Bortfallet kan givetvis bli större eller mindre. LIN kan dock inte kortsiktigt anpassa sina kostnader till den lägre intäktsnivån. Biljettpreshöjningar leder sannolikt till ett ännu större bortfall.

*** Inrikestrafik på Arlanda medför kostnadsökningar för LIN genom högre flygplatsavgifter, längre taxningsavstånd, ökade lokalkostnader m. m.

För att möjliggöra en utflyttning av LIN:s jettrafik krävs också investeringar i terminalanläggningar o. d. På kort sikt uppgår investeringarna till ca 300 milj. kr. varav 160 milj. kr. faller på staten och berörda landsting.

LIN har hemställt om kompensation av statsmakterna för resultatförsämringen till följd av utflyttningen. I kostnadsläge den 1 januari 1981 uppgår LIN:s krav för åren 1982/83–1985/86 sammantaget till ca 190 milj. kr. Ersättningskraven avser vissa engångskostnader, bortfall av intäkter samt kostnadsökningar. Bolaget har som del av kompensationen också hemställt om ett lån på fördelaktiga villkor för de investeringar, bl. a. en hangar, som bolaget tvingas göra på Arlanda.

Enligt föredragandens mening bör LIN kompenseras för de engångskostnader som bolaget drabbas av i samband med utflyttningen. Dessa kostnader beräknas till ca 30 milj. kr. Med hänsyn till den bedömda resultatutvecklingen under de tre första åren på Arlanda bör LIN dessutom erhålla ett stöd på 20 milj. kr. Genom olika offensiva åtgärder inom denna kostnadsram anses de negativa effekterna av utflyttningen böra kunna begränsas. Medlen bör som följd härav utbetalas till LIN under budgetåret 1982/83. Ett särskilt reservationsanslag om 50 milj. kr. anses därför böra tas upp på statsbudgeten under sjätte huvudtiteln benämnt Viss ersättning till Linjeflyg AB. Medlen avses skola ställas till luftfartsverkets förfogande som efter framställning från LIN har att utbetala dem till bolaget.

Föredraganden är däremot inte beredd att föreslå att LIN erhåller det begärda lånet av staten. I stället föreslås att regeringen får medge

luftfartsverket att teckna borgen för Linjeflyg AB intill ett belopp på högst 200 milj. kr.

Genom de nu föreslagna åtgärderna ges enligt propositionen LIN goda förutsättningar att i oförändrad omfattning överföra verksamheten från Bromma till Arlanda. Efter en övergångsperiod på tre år bör LIN kunna anpassa kostnaderna till intäkterna.

Utskottet ansluter sig till föredragandens bedömningar härvidlag och tillstyrker alltså de framlagda förslagen. Härav följer att utskottet avstyrker motion 1981/82:2171 (partimotion m) yrkandena 5 och 6 om avslag på propositionen i nu berörda delar.

3.4 Det interregionala flygplatssystemet m. m.

3.4.1 Flygplatser i systemet

De flygplatser som skall ingå i *det interregionala flygplatssystemet* bör enligt lufttransportutredningen bestämmas som en följd av det interregionala flyglinjenätets utformning.

De flygplatser som utredningen föreslår bör ingå i nätet under den närmaste 5-årsperioden är enligt propositionen följande:

Kiruna
Luleå/Kallax
Skellefteå
Umeå
Örnsköldsvik
Östersund
Sundsvall/Härnösand
Stockholm/Arlanda
Stockholm/Bromma
Karlstad
Göteborg/Landvetter
Jönköping
Visby
Växjö
Halmstad
Kalmar
Ronneby
Ängelholm
Malmö/Sturup

Dessutom bör enligt utredningen trafik drivas på följande flygplatser fram till mitten av 1980-talet. Dessa bör övergångsvis inte införlivas med det interregionala flygplatssystemet, eftersom flyglinjerna till dessa orter f. n. inte är företagsekonomiskt lönsamma.

Gällivare
Kramfors
Borlänge
Trollhättan/Malöga
Kristianstad

Utöver dessa flygplatser har utredningen bedömts att även Norrköping-Kungsängens flygplats bör ingå i det interregionala flygplatssystemet. Skälet till detta ställningstagande är Kungsängens relativt stora betydelse som utrikesflygplats.

För egen del säger sig föredraganden kunna ansluta sig till uppfattningen att staten har ett huvudansvar för de från rikssynpunkt mest betydelsefulla flygplatserna, dvs. ett gemensamt system för in- och utrikestrafiken, samt att det ekonomiska ansvaret för systemet åvilar dess nyttjare. En naturlig följd av detta synsätt är att kostnadstäckningskravet för luftfartsverket bestäms att gälla verksamheten i dess helhet. Härigenom skapas enligt föredragandens mening de bästa förutsättningarna för en effektiv och efterfråganpassad prissättningspolitik inom flygtransportsektorn.

Föredraganden har liksom flertalet av remissinstanserna inget att erinra mot utredningens förslag till ett interregionalt flygplatssystem fram till mitten av 1980-talet. Enligt propositionen får det anses ligga inom ramen för det ansvar som staten har för att ett effektivt interregionalt transportsystem kan komma till stånd. Föredraganden finner dock i sammanhanget att Kristianstads flygplats bör tillhöra det interregionala flygplatssystemet och därmed ingå i det system för ekonomisk resultatutjämning som i propositionen föreslås.

Beträffande Norrköpings flygplats (Norrköping/Kungsängen) erinras om att den i huvudsak är en utrikesflygplats. Flygplatsen har således en relativt ringa betydelse för den inrikes transportförsörjningen. Flygplatsens betydelse kan dessutom komma att förändras som följd av LIN:s utflyttning till Bromma. Föredraganden anser dock att även Kungsängens flygplats tills vidare bör tillhöra det interregionala flygplatssystemet.

Det anses vidare böra ankomma på luftfartsverket att fortsättningsvis lämna förslag till regeringen om vilka flygplatser som skall tillhöra det interregionala flygplatssystemet, dvs. vilka flygplatser som skall omfattas av det system för resultatutjämning som i dag omfattar enbart de statliga flygplatserna.

Om en interregional flygplats ekonomiska, trafikala och operativa förutsättningar väsentligt förändras så att flygplatsen inte längre uppfyller de kriterier som enligt propositionen anses böra gälla för flygplatser i det interregionala flygplatssystemet skall den avvecklas som sådan. En sådan flexibilitet är enligt föredragandens mening eftersträvänsvärd. Ansvaret för flygplatshållning bör vidare så långt möjligt decentraliseras.

Staten skall vidare enligt föredraganden inte överta kommunala flygplatser. Det statliga engagemanget bör avse en kostnadstäckning som kan vara hel eller delvis. Kostnadstäckningsgraden får vara beroende av dels bedömningar av flygplatsens interregionala funktion, dels det interregionala flygplatssystemets förmåga att från tid till annan bära underskott i tillkommande flygplatsers drift.

För det fall att en flygplats inte längre fyller en interregional transportfunktion bör förhandling upptas med berörda lokala och regionala intressenter för att utröna deras intresse av att svara för drift- och kapitalkostnaderna. Om intresse saknas bör flygplatsen läggas ned.

Luftfartsverket anses böra ges i uppdrag att utarbeta riktlinjer för flygplatsers tillhörighet till systemet för resultatutjämnning. Eftersom flertalet flygplatser uppvisar underskott gäller det att bestämma vilka kostnader som skall ingå i beräkningarna av underskottet. Avgörande här är bl. a. servicenivån på flygplatsen. Luftfartsverket bör arbeta skyndsamt och redovisa sina förslag i sådan tid att systemet kan träda i kraft budgetåret 1982/83. Utskottet finner det för sin del angeläget att så sker.

Genom det anförda tillgodoses också yrkandet i den under den allmänna motionstiden framlagda motionen 1981/82:789 (s) om att *länsflygplatsen Växjö/Kronoberg* överförs till statlig primärflygplats. Detsamma torde gälla yrkandet i motion 1981/82:232 (m) om *klassificeringen av Kristianstads flygplats*. Motionerna i fråga synes därför inte påkalla någon åtgärd från riksdagens sida.

Däremot är utskottet inte berett att nu tillstyrka yrkandena i motion 1981/82:2169 (s, m, c, fp, vpk) om att *Västerås flygplats* skall inplaceras i det interregionala flygplatssystemet samt att regeringen skall uppdraga åt luftfartsverket att skyndsamt pröva frågan om Västerås flygplats som alternativ till Stockholm/Arlanda. Motionen avstyrks därför.

3.4.2 Kommunernas medverkan vid investeringar m. m.

Beträffande kommunernas medverkan vid investeringar m. m. i statliga flygplatser erinras i propositionen om att nuvarande regler för fördelning av finansieringsansvaret mellan stat och kommun fastställdes i 1967 års luftfartspolitiska proposition. Enligt dessa regler svarar berörd kommun för markkostnaderna och för 37,5 % av kostnaderna för byggnader, anläggningar och vissa hjälpmedel.

Statsmakterna har därefter fastställt (prop. 1970:200 angående ersättning till kommuner för bidrag till investeringar i primärflygplatser), att de statliga och kommunala investeringarna i de statliga flygplatsernas byggnader och anläggningar skall värderas på samma sätt och ersättningen grundas på samma villkor. I enlighet härmed omfattar ersättningen till kommunerna för deras investeringsbidrag, kapitalkostnader, motsvarande avskrivning och

ränta enligt för luftfartsverket gällande principer, där räntan motsvarar statens avkastningsränta och avskrivningstiderna varierar med hänsyn till byggnaders och anläggningars livslängd.

Då var och en av luftfartsverkets flygplatser ingår som del i ett integrerat flygplatssystem har ersättningen till kommunerna inte gjorts beroende av graden av kostnadstäckning i de individuella fallen. I enlighet med förslagen i proposition 1970:200 har kostnadstäckningskravet i stället fastställts att gälla luftfartsverket i dess helhet.

Syftet med de kommunala investeringsbidragen var bl. a. att tillskapa en ordning som skulle tillförsäkra kommunerna ett medinflytande och medansvar vid utbyggnaden av landets primära flygplatser. Genom formerna för täckning av investeringsutgifterna ansågs att kommunerna liksom staten – utifrån en prioritering av flygplatsprojekt i förhållande till andra samhällseliga investeringsbehov – fick tillfälle att bedöma projektens angelägenhetsgrad.

Det nuvarande systemet med kommunala investeringsbidrag om 37,5 % av erforderligt kapital vid investeringar i statliga flygplatser har emellertid enligt propositionen som regel vid flertalet investeringar i befintliga flygplatser inte inneburit några nämnvärda möjligheter till kommunalt engagemang och har därför inte bidragit till större effektivitet.

Föredragande finner ett kommunalt medengagemang även i fortsättning – en vara en angelägen och nödvändig förutsättning för att flygtrafiken i landet skall kunna utvecklas på ett sätt som tillgodoser kraven på en tillfredsställande interregional flygtransportförsörjning. Den möjlighet som ligger närmast till är en samverkan i flygplatsdriften. Det bör sålunda prövas om inte den driftform som man använder sig av på de kommunala flygplatserna med ett långt gående samutnyttjande av resurser också bör kunna användas på de statliga flygplatserna. Så sker redan i dag, t. ex. på Kalmar flygplats där luftfartsverket och kommunen gemensamt driver flygplatsen på mest ekonomiska sätt. På vissa flygplatser har sålunda under senare år utvecklats ett samarbete mellan kommunerna och luftfartsverket. Denna samverkansform anses ha fungerat väl och det finns enligt föredragandens mening skäl att pröva liknande samarbetsformer vid andra flygplatser.

För sådana kapacitets- och standardinvesteringar som primärt inte föranleds av luftfartens behov, t. ex. om berörd kommun vill flytta flygverksamhet av markdisponeringsskäl eller önskar standardhöjningar i stationbyggnader etc. bör enligt propositionen anspråken på kommunal investeringsmedverkan bibehållas. I sådana fall bör anspråken höjas och i normalfallet uppgå till 50 % av investeringskostnaden. Från den nivån kan bidraget tillåtas variera uppåt med hänsyn till investeringens angelägenhetsgrad från luftfartssynpunkt.

Det anses böra förräntas och amorteras enligt de principer som f. n. gäller om inte avtal träffas om andra förräntnings- och återbetalningsregler. Sådant avtal bör godkännas av regeringen. För resterande flygplatsinvesteringar,

t. ex. investeringar av flygsäkerhetskaraktär, bör i princip kommunala investeringsbidrag inte aktualiseras.

Det anses böra ankomma på luftfartsverket tillsammans med berörda kommuner att utarbeta en ordning för kommunal medverkan i flygplatsinvesteringar som medger en medverkan också i investeringsplaneringen. En regional samordning är i vissa fall önskvärd och nödvändig.

Det bör därför ankomma på luftfartsverket att tillsammans med berörda lokala och regionala intressenter finna former för en kommunal medverkan i flygplatshållningen enligt de föreslagna riktlinjerna. I sammanhanget framhålls att en mer rationell drift av det interregionala flygplatssystemet kan skapa möjligheter att införa fler flygplatser i systemet.

Någon förändring vad gäller ränta och amortering på hittills lämnade kommunala investeringsbidrag anses inte böra ske. Luftfartsverket skall således förränta och amortera sådana bidrag enligt de regler som f. n. gäller. Det kommunala och statliga investeringskapitalet bör liksom hittills likabehandlas. Inte heller föreslås någon ändring av nuvarande regler när det gäller att kommunerna tillhandahåller mark för flygplatsändamål.

Även utskottet finner den sålunda föreslagna ordningen ändamålsenlig och tillstyrker därför förslagen härom.

Härav följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionerna 1981/82:2175 (s) och 1981/82:2178 (s) att *kommunala bidrag till drift av statliga flygplatser* ej skall kunna krävas samt att den kommunala andelen av en investering i en statlig flygplats bör följa de regler som hittills gällt.

Som princip för flygplatsinvesteringars lönsamhet skall vidare gälla att investeringar i flygplatser skall ge ett för lufttransportsektorn positivt resultat under resp. anläggningars ekonomiska livslängd. Det anses därvid vara rimligt att staten i princip varje år erhåller en avkastning på det upplåtna kapitalet som motsvarar statens avkastningsränta. Luftfartsverkets anläggningar skall liksom hittills avskrivas på anskaffningsvärdet. De avskrivningstider som luftfartsverket tillämpar fastställdes i samband med 1967 års luftfartspolitiska beslut. Utvecklingen har lett till att verkets kapital fått en annan sammansättning. Även användningen av verkets tillgångar har förändrats. Luftfartsverket bör därför ges i uppdrag att utarbeta förslag till nya regler vad gäller avskrivningstider för olika tillgångsgrupper. Utskottet tillstyrker att så sker och har heller intet att erinra mot vad som i sammanhanget anförts om *planeringsordning för flygplatserna*.

3.4.3 Flygbuller

När det gäller de *bullerproblem* som flygtrafiken ger upphov till anser föredraganden det vara angeläget att åtgärder vidtas för att begränsa bullerstörningarna.

Det av trafikbullerutredningen föreslagna gränsvärdet – FBN 55 dBA utomhus – är avsett att tillämpas vid dels nyplanering av bebyggelse vid befintlig eller planerad flygplats, dels vid planering av en ny flygplats. Enligt föredragandens bedömning torde inga nya flygplatser med något undantag komma att byggas inom den framtid som nu kan överblickas. Det anses emellertid som angeläget att gränsvärdet blir vägledande vid planering av nya bostäder i närheten av befintliga flygplatser liksom vid nybyggnad eller genomgripande ombyggnad inom befintlig bebyggelse. Det är enligt föredragandens mening ytterst otillfredsställande att bebyggelse tillåts komma allt närmare flygplatser med den minskade rörelsefrihet detta innebär för flygtrafiken och såsom vid Bromma med de krav på ersättningsflygplatser som uppstår. Denna utveckling anses medföra betydande olägenheter för såväl de omkringboende som för flygtrafiken. Vid nyplanering av bostäder och eventuella nya flygplatser skall därför hänsyn tas till en rimligt beräknad framtida flygtrafik så att godtagbara utvecklingsmöjligheter föreligger.

När det gäller befintlig bebyggelse anses det inte vara lämpligt att fastställa generella riktvärden. De ekonomiska konsekvenserna som tillämpningen av de av utredningen föreslagna gränsvärdena skulle föra med sig spelar en väsentlig roll vid denna bedömning.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att det ekonomiska läget f. n. inte gör det möjligt att ange generella riktvärden för att minska bullerstörningarna i befintlig miljö. Detta bör dock inte innebära att arbetet med att minska bullret från flygtrafik i sådan miljö skall upphöra. Utskottet utgår från att i de enskilda fallen överenskommelser kan träffas med kommuner och andra berörda om förändringar i flygverksamheten för att i möjligaste mån minska bullerstörningar i bebyggda områden.

Även enligt utskottets uppfattning är det angeläget att förebygga att nya flygplatser eller bostadsområden lokaliseras så att från bullersynpunkt otillfredsställande miljöer tillskapas. FBN 55 dBA utomhus synes härvid kunna vara ett lämpligt riktvärde. Enligt vad föredraganden framhållit kommer dock med något undantag inga nya flygplatser att byggas inom överskådlig framtid. Riktvärdet kommer därför i huvudsak att gälla nyplanering av bebyggelse vid en flygplats.

Utskottet delar vidare uppfattningen att de angivna riktvärdena inte skall vara rättsligt bindande normer utan bara vägledande för den bedömning som måste ske i varje enskilt fall med hänsyn tagen till lokala faktorer och speciella omständigheter. Inom redan befintlig miljö bör dock nu tillämpade regler eller praxis även fortsättningsvis gälla. Även om utskottet finner det angeläget med tillfredsställande bullerförhållanden i närmiljön också utomhus bör man sålunda söka bevara och i förekommande fall komplettera sådana bostadsområden som befinns bära bibehållas trots vissa bullerstörningar.

Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

3.4.4 Trafiken på Sturup och Landvetter

I motion 1981/82:597 (s) yrkas att riksdagen begär att regeringen snarast upptar överläggningar med SAS och andra flygbolag om *utökning eller nyetablering av flygtrafik på Sturups flygplats*. I motion 1981/82:1136 (s) begärs också att riksdagen uttalar sig för att regeringen bör ta upp överläggningar med SAS i syfte att bättre utnyttja *Sturups kapacitet*. Även i motion 1981/82:1415 (m) yrkas att regeringen under 1982 redovisar förslag till ett *bättre utnyttjande av flygplatsen*. Slutligen begärs i motion 1981/82:2168 (fp) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att *Landvetter och Sturup* i ökad grad bör komma till användning som alternativ till Kastrup.

I propositionen erinras om lufttransportutredningens bedömningar i denna fråga. Utredningen konstaterar att nämnda flygplatser har ett icke obetydligt kapacitetsöverskott. För Sturups flygplats har luftfartsverket t. ex. beräknat det genomsnittliga kapacitetsutnyttjandet av terminalanläggningen till 80–85 %. För Landvetter är motsvarande siffra ca 50 %. Utredningen visar på möjligheten att Sturup och Landvetter i ökad grad bör kunna komma till användning som alternativ till Kastrup speciellt som ett omfattande investeringsprogram diskuteras för sistnämnda flygplats.

För egen del understryker föredraganden det angelägna i att den resurs som Sturup och Landvetter utgör bättre tas till vara. Ansträngningar måste göras också på kostnadssidan för att minska den belastning som dessa flygplatser f. n. utgör för luftfartsverkets ekonomiska resultat. Speciellt beträffande Landvetter har trafikutvecklingen inte motsvarat de förväntningar som ställdes när flygplatsen byggdes. Enligt föredraganden bör man vidare ta konsekvenserna av detta nu och försöka anpassa flygplatsen till en lägre verksamhetsvolym.

Utskottet vill med anledning härav nu såsom tidigare (jfr TU 1980/81:18) understryka önskvärdheten av att SAS överväger åtgärder som syftar till ett bättre kapacitetsutnyttjande av de båda flygplatserna, vilket bör leda till ett minskat investeringsbehov på Kastrup. Sådana åtgärder är alltså enligt utskottets mening ägnade att stärka såväl SAS som berörda flygplatsers ekonomi. Utskottet förutsätter vidare att regeringen med stor uppmärksamhet följer utvecklingen på Sturup och Landvetter samt i anslutning till överläggningar med berörda parter tar de initiativ som kan anses påkallade. Resultatet härav bör redovisas i kommande budgetproposition.

Vad utskottet nu anført, vilket i det närmaste innebär ett tillgodoseende av syftet med motionerna i fråga, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

3.4.5 Luleå flygplats

I propositionen tas också upp frågan om ett nytt civilt stationsområde på *Luleå flygstation*. Riksdagen har våren 1979 i samband med åtgärder för att främja sysselsättningen i Norrbottens län godkänt vad regeringen anført om tidigareläggning av ett nytt stationsområde på Luleå flygplats.

Luftfartsverket överlämnade den 25 maj 1981 ett ram- och byggnadsprogram för ett stationsområde därstädes. Kostnaden för en ny terminal beräknas till 95,2 milj. kr. Luftfartsverket och SAS gör den bedömningen att ett genomförande av projektet inte motiveras av flygtrafikens behov, som för överskådlig tid kan tillgodoses inom nuvarande stationsområde.

Föredraganden säger sig dela uppfattningen att det från trafikmässig synpunkt f. n. inte finns något behov av en ny passagerarterminal på Luleå flygplats och att projektet tills vidare inte bör komma till utförande.

Med anledning härav framhålls i motion 1981/82:2178 (s) att det från arbetsmarknadssynpunkt är ytterst angeläget att planerna på en nybyggnad av flygterminalen i Luleå kan fullföljas och att projektet kan påbörjas snarast möjligt. Regeringen föreslås därför bära återkomma till frågan om medelsanvisning för arbetenas genomförande. Kostnaderna för projektet anses dock inte bära belasta luftfarten.

Utskottet ansluter sig för sin del till den uppfattning föredraganden givit uttryck åt. Härav följer att utskottet avstyrker motionen i denna del.

I anslutning härtill må dock erinras om att regeringen genom beslut den 27 april i år beslutat att – i sysselsättningsstödjande syfte – ställa 20 milj. kr. till förfogande för tidigareläggning av vissa arbeten på *redan befintlig* stationsbyggnad m. m. på flygplatsen i fråga.

3.4.6 Flygplats i Arvidsjaur

Frågan om en ny flygplats har vidare enligt propositionen aktualiserats i samband med förläggningen av ett fredsförband till *Arvidsjaur*. Lufttransportutredningen anser emellertid detta projekt ur transportförsörjningssynpunkt vara föga angeläget.

Utskottet delar i likhet med föredraganden denna uppfattning och avstyrker därför yrkandet i den förut nämnda motionen 1981/82:2178 (s) att projekteringen av en ny flygplats i Arvidsjaur snarast påbörjas.

3. 5 Luftfartsverkets organisation, ekonomi m. m.

Vad som under förevarande avsnitt anförs om *decentralisering av tillståndsgivningen, samarbetet mellan olika myndigheter på flygplatsområdet* och *säkerhetskontrollen i inrikesflyget* har inte gett utskottet anledning till erinran.

Föredraganden erinrar också om att 1967 års beslut om luftfartsverkets ekonomi och organisation bl. a. innebär att *ramptjänsten på de statliga flygplatserna* är förbehållen luftfartsverket. Om luftfartsverket finner det företagsekonomiskt motiverat att avstå från sin företrädesrätt kan genom avtal upplåtelse av rätten att driva ramptjänst på viss eller vissa flygplatser ske mot ersättning. Hänsyn skall därvid tas till SAS och dess relationer till den internationella luftfarten.

I det s. k. RAMPSAM-projektet som pågår i samarbete mellan luftfartsverket och flygföretagen undersöks eventuella samordningsmöjligheter när det gäller den av verket och flygföretagen bedrivna ramptjänsten. Det hittills bedrivna arbetet visar på möjligheter till besparingar vid bl. a. Arlanda och Landvetter genom gemensam arbetsplanering, gemensam anskaffning och upphandling av utrustning, gemensam utbildning samt gemensam verkstads-service.

Föredraganden konstaterar att den nuvarande uppdelningen av ansvaret för bl. a. ramptjänstverksamheten mellan luftfartsverket, SAS och LIN totalt sett kan innebära en alltför stor resursåtgång och därmed onödigt höga kostnader för luftfarten.

Med tanke på de effektivitetsvinster som torde stå att göra anses det därför vara angeläget att snarast nå den lämpligaste och mest rationella organisationen av ramp- och även expeditionstjänsten utifrån de olika förutsättningar som gäller vid skilda flygplatser i det interregionala systemet. Det föreslås få ankomma på luftfartsverket och flygbolagen att komma överens om den ordning som är mest rationell på varje flygplats. Härvid bör man enligt föredraganden utgå från att mer än en organisation inte bör finnas på varje enskild flygplats, möjligen med undantag för Arlanda. Luftfartsverkets företrädesrätt till ramptjänstverksamheten får därvid självfallet inte utgöra hinder för en sådan ordning.

I anslutning härill erinras också om att en av anledningarna till luftfartsverkets engagemang i stationstjänsten är neutralitetskravet, vilket innebär att flygbolag som trafikerar en flygplats inte skall vara hänvisade till annat flygbolag för att få tjänsten utförd utan kunna utnyttja luftfartsverket som en neutral part. Vid den utveckling som i propositionen förordats måste givetvis den organisation som ensam kan komma att svara för ramp- och expeditionstjänsten vid en flygplats påta sig ansvar för att sådana tjänster blir tillgängliga på lika villkor och till rimliga kostnader för alla flygföretag. Det anses emellertid också kunna finnas skäl att ge möjlighet för olika företag att utföra ramp- och expeditionstjänsten i egen regi som ett alternativ till att anlita den på flygplatsen etablerade organisationen.

Utskottet delar föredragandens uppfattning i berörda frågor samt avstyrker under hänvisning härtill yrkandet i motion 1981/82:2174 (m) att riksdagen beslutar upphäva *luftfartsverkets företrädesrätt* till rampverksamhet.

När det gäller den *ekonomiska målsättningen* för luftfartsverket har lufttransportutredningen konstaterat att luftfartsverket som övergripande ekonomisk målsättning har att inom ramen för affärsverksprincipen under tioårsperioden 1976/77–1986/87 balansera intäkter och kostnader så att förräntningen på statskapitalet och gentemot kommunerna skall vara fullgjord vid periodens slut. Tioårsplanen har successivt reviderats med hänsyn till ändrade förhållanden.

För egen del erinrar föredraganden om den kraftiga utbyggnad av flygplatsanläggningar och trafikledningssystem som skett under 1970-talets första hälft för att kunna ta hand om den växande trafiken genom högre kapacitet och bättre standard. Det står emellertid nu klart att den höga tillväxttakten inte kommer att fortsätta. En anpassning till den nya situationen anses därför nödvändig. I enlighet med de principer för investeringar i det statliga flygplatssystemet som tidigare redogjorts för anses genomförandet av en investering böra kunna göras beroende av om kravställaren är beredd att direkt svara för de kostnader en investering skulle medföra. Så har också skett när det gäller byggandet av en ny inrikesterminal på Arlanda där flygbolagen förklarat sig beredda att bära en betydande del av den totala investeringskostnaden. Enligt föredragandens mening är det väsentligt med hänsyn till behovet av att minska höjningarna av luftfartsverkets avgifter att den marknad som eftersträvar en förändring får pröva och väga konsekvenserna för luftfartsverkets avgifter mot nyttan av investeringen. Utskottet delar denna uppfattning.

Nu gällande *ekonomiska tioårsplan* för verket skall enligt propositionen fullföljas. Det ekonomiska målet för luftfartsverkets verksamhet skall sålunda även i fortsättningen vara att verksamheten skall bedrivas så att kostnadstäckning nås totalt sett inkl. räntekravet på det av stat och kommun tillskjutna investeringskapitalet. Kostnadstäckningskravet skall uppfyllas för varje enskilt budgetår. Avvikelser bör kunna medges om resultatutjämning kan åstadkommas över tiden i likhet med den plan för resultatutjämning som f. n. tillämpas.

Beträffande *investeringarna för budgetåret 1982/83* räknar luftfartsverket i sin anslagsframställning med en total omslutning på 189,2 milj. kr. Härvid har medräknats konsekvenserna av riksdagens beslut den 17 december 1980 att LIN:s verksamhet skall flytta från Bromma flygplats till Arlanda. Statens del av det totala investeringsbeloppet uppgår efter avdrag för kommunernas andel av kostnaderna till 138,3 milj. kr.

Föredraganden har vid sin avvägning av medelsförbrukningen för nästa budgetår räknat med en total omslutning av 180,2 milj. kr. Den statliga

andelen härav uppgår till 130,0 milj. kr. Med hänsyn till det begränsade budgetutrymmet har – utöver investeringar på Arlanda för LIN:s utflyttning – prioriterats investeringar av säkerhets- och rationaliseringskaraktär och investeringar som syftar till att bibehålla kapaciteten på flygplatserna.

Av följande sammanställning framgår hur de totala investeringarna i stort beräknas komma att fördela sig under budgetåret 1982/83. Sammanställningen visar också medelförbrukningen för innevarande budgetår.

	1980/81 Utfall	1981/82 Beräknad i prop.1980/ 81:100	Beräk- nad hösten 1981	1982/83 Verket	Föredra- ganden
Arlanda, nytt in- rikesområde	5,9	–	33,3	94,0	94,0
Bromma	–	18,0	2,3	0,8	0,8
Landvetter	2,5	0,8	1,4	–	–
Övriga flygplatser	25,4	49,3	36,2	45,1	40,0
Tele- och metecout- rustning, en route	36,8	65,0	54,4	39,4	37,1
Fordon, maskiner, utrustning	12,4	7,7	7,1	4,4	3,4
Vissa byggnader	7,3	3,0	5,0	1,9	1,9
Diverse	3,0	3,5	3,5	3,6	3,0
	93,3	147,3	143,2	189,2	180,2
Avgår kommunala bidrag	7,0	24,7	29,6	50,9	50,2
Statlig kostnads- andel	86,3	122,6	113,6	138,3	130,0

För arbeten på Arlanda flygplats beräknas för budgetåret 1982/83 totalt 114,6 milj. kr., varav 94 milj. kr. för en ny inrikesterminal. Medel har också beräknats för vissa säkerhetsinvesteringar på Bromma.

Anslaget till Flygplatser m. m. anses böra beräknas med en viss marginal utöver den beräknade medelförbrukningen samt tas – med hänsyn till en beräknad ingående behållning om 63,3 milj. kr. – upp med ett belopp av 73,2 milj. kr.

Vad föredraganden i dessa delar anfört har inte gett utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker följaktligen den föreslagna anslagsberäkningen och fördelningen på de skilda uppgiftsändamålen. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motion 1981/82:2171 (partimotion m) om ett reservationsanslag för nästa budgetår om 14,1 milj. kr.

Beträffande övriga i det föregående ej berörda delar av propositionens förslag om *riktlinjer för den statliga luftfartspolitik* och om *inriktningen av luftfartsverkets verksamhet* har utskottet inte funnit anledning till erinran eller särskilt uttalande.

3.6 Övriga anslagsfrågor

Anslaget *Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland* uppgick budgetåret 1980/81 till 12 milj. kr. För innevarande budgetår beräknades (prop. 1980/81:100 bil. 9, TU 1980/81:18, rskr 1980/81:197) med utgångspunkt i dåvarande biljettpriser och viss passagerarökning medelsbehovet till 13.3 milj. kr.

Fr.o.m. budgetåret 1981/82 gäller ett nytt bidragssystem. Stödet baseras på ett i förhållande till trafikunderlaget rimligt trafikutbud. Förändringar i trafikutbudet och i kostnaderna för att upprätthålla trafiken skall efter prövning av luftfartsverket kunna påverka ersättningen.

LIN har hos luftfartsverket ansökt om att få införa samma prissystem i trafiken till och från Gotland som gäller för det övriga linjenätet. Verket har vid prövningen av ansökan ansett att det särskilda Gotlandspriset inte längre är praktiskt användbart. Luftfartsverket har därför den 22 juli 1981 efter samråd med Gotlands kommun och länsstyrelsen i Gotlands län godkänt det nya prissystemet för Gotlandstrafiken. Samtidigt har verket fastställt att flera avgångar från Visby får användas av lågpris- och miniprisresenärer till LIN:s samtliga destinationer. Dessutom har ytterligare en tur satts in på förbindelsen Visby-Stockholm på måndag morgon.

Luftfartsverket bedömer att ett nytt prissystem och en förbättrad trafikförsörjning kommer att medföra ökat antal passagerare. Ökade kostnader för LIN kommer därigenom att kompenseras. Anslaget budgetåret 1982/83 kan då behållas oförändrat och endast prisomräknas. Luftfartsverket beräknar anslaget för budgetåret 1982/83 till 14,5 milj. kr.

Utskottet tillstyrker i enlighet med föredragandens förslag att anslaget tas upp med nämnda belopp.

Under anslaget *Statens haverikommission* (SKH) erinras om att haverikommissionen enligt sin instruktion (1978:555) utreder allvarlig luftfartsolycka och tillbud till sådana inom civil och militär flygverksamhet enligt bestämmelser i luftfartslagen (1957:297), luftfartskungörelsen (1961:558) och kungörelsen (1966:436) om undersökning av militära luftfartsolyckor. Haverikommissionen skall vidare följa den nationella och internationella utvecklingen på de områden som omfattas av kommissionens verksamhet och samarbeta med berörda säkerhetsmyndigheter i deras haveriförebyggande verksamhet.

Luftfartsverket och chefen för flygvapnet skall svara för kostnaderna för haverikommissionens verksamhet. Antalet civila och militära haverier och resursåtgången för att utreda haverierna skall ligga till grund för fördelningen av kostnaderna.

I regleringsbrevet för budgetåret 1981/82 har föreskrivits att SHK i samråd

med luftfartsverket och chefen för flygvapnet skall se över verksamheten vid kommissionen. Så har också numera skett.

Med anledning härav och mot bakgrund av erfarenheterna av haveriutredningar under de tre år som SHK verkat har SHK i samband med anslagsframställningen lagt fram ett förslag till en ny ordning vad gäller civila haveriutredningar.

Enligt nu gällande ansvarsfördelning mellan SHK och luftfartsverket vad gäller civila haverier har SHK ensam utredningsansvaret för alla haverier som medför att någon avlider eller får allvarlig kroppsskada. Andra haverier eller tillbud skall i princip utredas av luftfartsverket. Enligt SHK kan det från flygsäkerhetssynpunkt vara mera angeläget att utreda ett haveritillbud för att få svarbedömda flygsäkerhetsfrågor väl genomlysta än undersöka ett haveri med en omkommen där haveriorsaken är klar.

Den hittills bedrivna verksamheten visar enligt SHK att uppenbara fördelar skulle vinnas om kommissionen övertar utredningsansvaret för samtliga olyckor och tillbud som påkallar utredning enligt gällande luftfartsförfattningar. Från luftfartsverkets sida har beräknats att ett sådant övertagande skulle omfatta ca 100 haveriärenden per år. De flesta av dessa ärenden utreds i förenklad form och är inte särskilt resurskrävande. Någon anledning att frånga denna utredningspraxis torde i regel ej föreligga.

Föredraganden förklarar sig dela uppfattningen att det från effektivitetssynpunkt är mest rationellt att samla all haveriutredningsverksamhet hos en myndighet. Härigenom undviker man att begränsade utredningsresurser splittras samtidigt som ett resurskrävande samordnings- och kontaktbehov minskar i omfattning.

Enligt föredragandens mening har inga skäl framkommit som ändrar det synsätt som låg till grund för bildandet av statens haverikommission, nämligen att haveriutredningar skall göras av en från säkerhetsmyndigheten oberoende instans. Hela utredningsansvaret för civila haverier anses därför böra ligga hos statens haverikommission. Härvid torde en mer rationell ordning vad gäller haveriutredningar kunna erbjudas samtidigt som en viss resursbesparing bör kunna uppnås. Det resurstillskott som SHK anser nödvändigt kompenseras av minst motsvarande besparingar inom luftfartsverket. Föredraganden förordar därför att haverikommissionen tillförs en haveriutredare med kvalificerad civilflygoperativ bakgrund samt att kommissionens kansliresurser förstärks med en halvtidstjänst. Enligt föredragandens mening bör vidare luftfartsverket och chefen för flygvapnet även fortsättningsvis svara för kostnaderna för kommissionens verksamhet. På statsbudgeten anses dock enbart ett formellt anslag om 1 000 kr. böra tas upp.

Utskottet delar den uppfattning föredraganden i dessa frågor givit uttryck åt och tillstyrker följaktligen förslagen härom – inkl. den förordade anslagsförändringen.

Beträffande anslaget till *Beredskap för civil luftfart* förklarar föredraganden att regeringen har för avsikt att återkomma härtill i särskild proposition om inriktningen av säkerhetspolitiken och totalförsvarets fortsatta utveckling. Så har numera skett genom framläggande av proposition 1981/82:102, som i sin helhet remitterats till försvarsutskottet.

Hemställan

Utskottet hemställer

Anpassning till gällande trafikpolitiska riktlinjer m. m.

1. beträffande *luftfartens anpassning till 1979 års trafikpolitiska riktlinjer m. m.*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:2171 (m) yrkande 1 utan åtgärd,
2. beträffande *anpassning av luftfartsverkets kostnadsansvar*
att riksdagen
 - a. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1981/82:2171 (m) yrkande 3 godkänner att luftfartsverkets statskapital och förräntningskrav sätts ned i enlighet med de i propositionen förordade riktlinjerna,
 - b. avslår motion 1981/82:2171 (m) yrkande 2,

Det interregionala flyglinjenätet m. m.

3. beträffande *det sekundära flyglinjenätets struktur och ett mera flexibelt prissättningssystem på sekundärnätet samt regionalt anpassade luftfartsavgifter*
att riksdagen
 - a. med anledning av motionerna 1981/82:2177 (fp) yrkandena a–c, samt 1981/82:2178 (s) yrkandena 4, 7 och 8, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,
 - b. lämnar motionerna 1981/82:2172 (s) yrkande 2 och 1981/82:2176 (s) i denna del, utan åtgärd,
 - c. avslår motion 1981/82:2172 (s) yrkande 1,
 - d. avslår motion 1981/82:2176 (s) i återstående del.
4. beträffande *godkännande av ABC-charter*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1838 (c) utan åtgärd,

Linjeflygs utflyttning till Arlanda, m. m.

5. beträffande *Linjeflygs utflyttning till Arlanda, m. m.*
att riksdagen
 - a. avslår motionerna 1981/82:361 (m), 1981/82:1387 (m),

- 1981/82:1399 (m), 1981/82:2171 (m) yrkande 4 och 1981/82:2173 (m) yrkandena 1 och 2,
b. lämnar motionerna 1981/82:360 (c), 1981/82:1846 (c) och 2177 (fp) yrkande d utan åtgärd,
c. avslår motion 1981/82:1833 (m),
d. avslår motionerna 1981/82:1841 (vpk) och 1981/82:2170 (vpk),
6. beträffande *spårbundna förbindelser med Arlanda*
a. avslår motion 1981/82:1615 (vpk) yrkande 4,
b. avslår motionerna 1981/82:1894 (s) yrkande 8 och 1981/82:2178 (s) yrkande 1 i denna del,
c. avslår motion 1981/82:2165 (s),
7. beträffande *kollektivtrafikförbindelserna i övrigt med Arlanda*
att riksdagen med anledning av motionerna 1981/82:2177 (fp) yrkande e och 1981/82:2178 (s) yrkande 1 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
8. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1981/82:2171 (m) yrkandena 5 och 6
a. bemyndigar regeringen att medge luftfartsverket att teckna borgen för Linjeflyg AB intill ett belopp på högst 200 000 000 kr.,
b. till *Viss ersättning till Linjeflyg AB* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag av 50 000 000 kr.,

Det interregionala flygplatssystemet m. m.

9. beträffande *klassificering av vissa flygplatser*
att riksdagen
a. lämnar motion 1981/82:789 (s) utan åtgärd,
b. lämnar motion 1981/82:232 (m) utan åtgärd,
c. avslår motion 1981/82:2169 (s, m, c, fp, vpk),
10. beträffande *kommunernas medverkan vid investeringar m. m. i statliga flygplatser*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i denna del avslår motionerna 1981/82:2175 (s) och 1981/82:2178 (s) yrkandena 5 och 6,
11. beträffande *flygtrafikbuller*
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
12. beträffande *bättre utnyttjande av flygplatserna på Sturup och Landvetter*

att riksdagen med anledning av motionerna 1981/82:597 (s), 1981/82:1136 (s) yrkande 2, 1981/82:1415 (m) och 1981/82:2168 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

13. beträffande *Luleå flygplats*

att riksdagen med bifall till propositionen i denna del avslår motion 1981/82:2178 (s) yrkande 2,

14. beträffande *projektering av flygplats i Arvidsjaur*

att riksdagen med bifall till propositionen i denna del avslår motion 1981/82:2178 (s) yrkande 3,

Luftfartsverkets organisation, ekonomi m. m.

15. beträffande *rampverksamheten*

att riksdagen med godkännande av propositionens förslag i denna del avslår motion 1981/82:2174 (m),

16. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motion 1981/82:2171 (m) yrkande 7 till *Flygplatser m. m.* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 73 200 000 kr.,

Riktlinjer i övrigt m. m.

17. beträffande *övriga – i mom. 1–16 ej behandlade – delar*

att riksdagen

a. godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för den statliga luftfartspolitik,

b. godkänner den i propositionen förordade inriktningen av luftfartsverkets verksamhet,

Övriga anslagsfrågor

18. att riksdagen till *Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 14 500 000 kr.,

19. att riksdagen till *Statens haverikommission* för budgetåret 1982/83 anvisar ett anslag på 1 000 kr.

Stockholm den 13 maj 1982

På trafikutskottets vägnar

BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Filip Fridolfsson (m), Olle Östrand (s), Eric Rejdnell (fp), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s) och Åke Svensson (c).

Reservationer

1. beträffande luftfartens anpassning till 1979 års trafikpolitiska riktlinjer m. m. (mom. 1)

Rolf Clarkson, Filip Fridolfsson och Per Stenmarck (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Vad motionärerna" och på s. 12 slutar med "utan åtgärd." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning och vill särskilt understryka att luftfartspolitikerna måste bygga på marknadsekonomiska principer och därför förutsätta att flyget kan bära sina egna kostnader.

För ett land som Sverige med långa avstånd och gles befolkning utgör flyget en stor tillgång. Den nuvarande uppdelningen av det svenska inrikesflygnätet är emellertid inte tillfredsställande. De lönsamma linjerna skulle behöva överföras till svenska bolag för att möjliggöra en stabil ekonomi och snabb utveckling för det totala svenska inrikesflyget. Genom att en vinst på uppskattningsvis 100 milj. kr. används som täckningsbidrag i SAS totala verksamhet försvåras en sund ekonomi för det övriga linjenätet.

Linjeflyg har som motionärerna vidare framhåller under många år antingen gjort förluster eller givit alltför liten vinst. Om Linjeflyg tvingas flytta ut sin verksamhet till Arlanda finns stora risker för att bolaget inte kan få verksamheten att gå ihop. Ett större tillskott från stamlinjerna skulle skapa en nödvändig stabil ekonomisk grund för verksamheten. För en reducering av SAS inrikesflyg i Sverige talar också enligt utskottets uppfattning att det är enbart i vårt land som inrikesflyget ger väsentligt tillskott till SAS totala ekonomi. I Danmark driver SAS inrikestrafik med mycket stora underskott varje år och i längden är den obalansen inte acceptabel. En ändring här måste enligt utskottet komma till stånd.

Vad utskottet sålunda anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motionen i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande luftfartens anpassning till 1979 års trafikpolitiska riktlinjer m. m.

att riksdagen med bifall till motion 1981/82:2171 (m) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet i här berörda delar anfört,

2. beträffande **anpassning av luftfartsverkets kostnadsansvar** (mom. 2)

Rolf Clarkson, Filip Fridolfsson och Per Stenmarck (alla m) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "inom organisationen." bort ersättas med text av följande lydelse:

Luftfartsverket är emellertid, såsom i motion 1981/82:2171 (partimotion m) framhålls, ett affärsverk och skall täcka sina kostnader med inkomster. Affärsverkskonstruktionen inenbär många fördelar, men man måste konstatera att den i viss mån är en chimär. Verket arbetar inte i någon reell konkurrens och dess taxor kan därigenom inte jämföras på någon marknad. Detta utgör säkert en förklaring till att verket ökat sin personalstyrka mycket snabbt under senare år.

Det finns som motionärerna framhåller ett stort behov av rationalisering inom luftfartsverket för att hålla nere kostnaderna och därmed avgifterna i framtiden. De skilda intressenterna inom luftfarten bör också kunna samverka i syfte att förbilliga verksamheten totalt.

Utskottet kan mot bakgrund bl. a. av det anförda inte godta föredragandens förslag att minska förräntningskravet på luftfartsverket med 89 miljoner. Affärsverken själva bör enligt utskottets uppfattning stå för förräntning av statskapitalet även om det gjorts felaktiga bedömningar om behovet av investeringar. Förräntningskravet får i stället klaras genom mer omfattande rationaliseringsåtgärder.

Vad utskottet sålunda anför, vilket innebär ett tillstyrkande av berörda motionsyrkanden, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *anpassning av luftfartsverkets kostnadsansvar* att riksdagen med bifall till motion 1981/82:2171 (m) yrkandena 2 och 3
 - a. avslår regeringens förslag att sätta ned luftfartsverkets statskapital och förräntningskrav i enlighet med de i propositionen förordade riktlinjerna,
 - b. som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför om behovet av rationaliseringsåtgärder inom luftfartsverket,

3. beträffande del av *motiveringen* i utskottets yttrande i vad avser **Linjeflygs utflyttning till Arlanda, m. m.** (mom. 5)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

att det stycke på s. 23 som börjar med "I det" och slutar med "sin bidragsskyldighet." bort ersättas med text av följande lydelse:

I det ----- lika med utskottet ----- sin bidragsskyldighet.

Utskottet förutsätter sålunda att åtgärder vidtas för att utflyttningen av Linjeflyg från Bromma kan ske inom fastställd tidsram.

4. beträffande Linjeflygs utflyttning till Arlanda, m. m. (mom. 5)

Rolf Clarkson, Filip Fridolfsson och Per Stenmarck (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 23 som börjar med "Utskottet vidhåller" och slutar med "från Bromma," bort ersättas med text av följande lydelse:

Riksdagens beslut i december 1980 att flytta all jettrafik från Bromma till Arlanda var såsom framhålls i motion 1981/82:2171 (partimotion m) klart otillfredsställande. De långa och kostsamma resorna från Stockholm till Arlanda minskar inrikesflygets attraktionskraft. Sedan Brommabeslutet fattades har nya faktorer tillkommit, vilka starkt talar för en ny, förutsättningslös prövning av Brommafrågan.

Det samhällsekonomiska läget har försämrats och behovet av sparåtgärder inom den offentliga sektorn har ökat. I jämförelse med många andra utgiftsposter för stat och kommuner ter sig kostnaderna för LIN:s utflyttning till Arlanda som icke försvarbara. I den socialdemokratiska motion som yrkade på förbud för jettrafik på Bromma angavs som en absolut förutsättning för beslutet avsevärt förbättrade markförbindelser mellan Stockholm och Arlanda. Bl. a. nämndes möjligheten att bygga en järnvägsförbindelse mellan Stockholms Central och flygplatsen. De ekonomiska förutsättningarna som angavs för en sådan förbindelse har därefter visat sig vara helt orealistiska.

Det finns enligt utskottets uppfattning inte statsfinansiella förutsättningar att inom överskådlig framtid skapa de snabba markförbindelser till Arlanda som var en förutsättning för riksdagens beslut. Allt talar därför för ett upphävande av beslutet om förbud för jettrafik på Bromma.

Som stöd för sitt uttalande i propositionen att Bromma bör bibehållas som flygplats inom ramen för de fastställda miljövillkoren erinrade kommunikationsministern bl. a. om riksdagens bedömning 1977 att det krävs två trafikflygplatser i Stockholmsregionen samt om att ett stort antal utredningar (bl. a. Gullnäsutredningen) under de senaste åren samstämmigt slagit fast att linjetrafikens kapacitetsbehov kräver två flygplatser. Arlanda kommer således inte att i längden vara tillräcklig för all in- och utrikestrafik. Om Bromma flygplats bebyggs eller upplåts för blott allmänflyget, föreligger alltså på sikt behov av ytterligare en trafikflygplats i Stockholmsregionen. Härvid framstår Tullinge/Getaren som det enda tänkbara alternativet. Såväl luftfartsverket som regeringen (i proposition 1977/78:29) har emellertid hävdatt att detta alternativ har så påtagliga nackdelar – bl. a. miljömässigt (ett nytt bullerproblem och skadeverkningar för ett viktigt rekreationsområde), trafikmässigt (beläget ca 30 km från Stockholm och 70 km från Arlanda) samt

ekonomiskt (anläggningskostnad inkl. vägutbyggnader i miljardklass) att det inte rimligen kan komma i fråga.

Härav borde enligt utskottets mening följa att Bromma måste bevaras som trafikflygplats trots de merkostnader som kan uppkomma genom en under en övergångstid begränsad trafik som motsvarar den av regeringen fastställda snäva flygbullernivån enligt de s. k. FNB-villkoren.

Det beslut som riksdagen fattade i december 1980 innebar att all reguljär *jettrafik* skall upphöra på Bromma. Beslutet medger emellertid trafik med turbopropplan som uppfyller regeringens bullerremissionsvillkor upp till den volym som medges enligt nyssnämnda FNB-villkor.

Det samhällsekonomiska och statsfinansiella läget är allvarligt. Åtgärder måste vidtas på olika områden för att bringa ned budgetunderskottet. Olika grupper måste räkna med en försämring av sin ekonomi i förhållande till vad de tidigare räknat med. För löntagarna måste en real standardsänkning godtas under kommande år. Mot den bakgrunden ter det sig inte försvarligt att fasthålla vid ett beslut som är ägnat att förorsaka betydande samhällsekonomiska kostnader. Än mindre försvarligt ter sig detta mot bakgrunden av att betydligt miljövänligare flygplan kommer att kunna sättas in i trafik redan om ett begränsat antal år.

Enligt utskottets mening bör därför riksdagen, med upphävande av tidigare beslut, fatta beslut om bibehållande av Bromma flygplats för reguljärt jetflyg.

I vart fall bör en provisorisk lösning eftersträvas, vilken även skulle kunna medge viss handlingsfrihet i framtiden. Provisoriet skulle kunna innebära att F28-utflyttningen till Arlanda sker i två etapper: Ca hälften av trafiken flyttas till nuvarande inrikesterminalen på Arlanda redan under första halvåret 1983. Den andra utflyttningsetappen verkställs senast under 1985, då leveransen av SF 340 bör ha påbörjats.

Det må erinras om att LIN tidigare förordat en permanent uppdelning av F28-trafiken med ungefär lika delar på Arlanda och Bromma, dvs. 6 à 7 plan på vardera platsen.

Fördelarna med den föreslagna etappvisa utflyttningen är:

1 Det blir en väsentlig reduktion av bullerstörningen vid Bromma redan ett halvt år tidigare än enligt nuvarande planer. Den gynnsamma effekten kan förstärkas genom att de på Bromma temporärt kvarvarande F28-orna bullerdämpas med ca 3 dBA enligt tidigare regeringsförslag.

2 De 6 à 7 F28-orna på Arlanda kan betjänas genom nuvarande inrikesterminal åtminstone fram till 1985. Investeringen av minst 300 milj. kr. i nya anläggningar kan uppskjutas ca två år och kommer ev. att visa sig obehövlig under mycket längre tid.

3 LIN kan om ungefär ett år vinna värdefulla erfarenheter om det trafikbortfall som de högre markreskostnaderna och de längre markrestiderna till Arlanda kommer att leda till.

4 Vid senast 1985 påbörjad leverans av SF 340 kan trafik på de mest konkurrensutsatta, eljest ev. nedläggningshotade, utpräglat korta linjerna – Sundsvall, Karlstad, Jönköping, Växjö samt ev. Kalmar – fortsätta till/från Bromma utan avbrott eller begränsning. Detta är av största betydelse för inte minst näringsliv och förvaltning, ävensom för att säkerställa Bromma som den ena av de båda i Stockholmsregionen erforderliga flygplatserna.

5 Rådruken erhålls för att bedöma möjligheterna att omkring 1985 på Bromma tillåta lågbullrande turbopropplan större än SF 340 och vilka kan tillgodose en större trafikvolym inom ramen för FBN-villkoret.

6 Rådruken erhålls också för en mer långsiktig bedömning av en trafikuppdelning med i huvudsak jetflyg på Arlanda och tysta turbopropplan på Bromma enligt det principförslag härom som framlagts av Bo Lundberg. Med större säkerhet än nu kan då bedömas möjligheten att övergå till de allt större, bränslesnålare och mer driftekonomiska turbopropplan som f. n. planeras eller projekteras av fler flygindustrier bl. a. SAAB. Vad gäller SAAB har företaget framhållit att framgång i Sverige för såväl SF 340 som nya turbopropplan kräver att de i betydande utsträckning får operera från Bromma.

Som redan nämnts torde den absoluta förutsättningen för beslutet om en utflyttning från Bromma, nämligen förbättrade kollektivförbindelser mellan Stockholm och Arlanda – varvid främst åsyftas transporten från/till Vasagatan – knappast kunna infrias. Såväl enligt propositionen som utskottets bedömning kan av både trafik- och statsfinansiella skäl detta inte åstadkommas genom snabbtåg. Då återstår förbättrad flygbusstrafik. Ett närmare studium visar dock att blott obetydliga vinster kan ernås även om Hagaterminalen slopas eller om en ny motorväg byggs över Frösunda.

Under hänvisning till vad sålunda anförts, samt de i motionen i övrigt åberopade förhållandena, tillstyrker utskottet yrkandet i den förut nämnda motion 1981/82:2171 (partimotion m) att riksdagen beslutar att Bromma flygplats skall bibehållas för reguljärt jetflyg i enlighet med motionens förslag.

Detta innebär också ett tillstyrkande av motionerna 1981/82:361 (m), 1981/82:1387 (m), 1981/82:1399 (m) och 1981/82:2173 (m), samtliga om bibehållande helt eller delvis av jettrafiken på Bromma. Vidare tillgodoses till väsentlig del yrkandet i motion 1981/82:1833 (m) om reguljär inrikestrafik till och från Bromma.

Under tiden för utskottsbehandlingen av här berörda frågor har utskottet besökt SAAB i Linköping för studium av dess Fairchild-340 program. Detta avser ett mycket tystgående plan som torde vara väl lämpat för korthållsflyg från Bromma. Vid besöket förevisades också det likaledes mycket tystgående brittiska flygplanet BAe 146. Båda planen torde med god marginal uppfylla bullervillkoren för Bromma och uppges bli klara för leverans under kommande år.

Därest en försening av utflyttningen av LIN:s jettrafik till Arlanda skulle uppkomma bör mellantiden av berörda parter utnyttjas för överväganden om dessa plans användning i inrikestrafik på Bromma.

Vad utskottet i här berörda frågor anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5. bort ha följande lydelse:

5. beträffande *Linjeflygs utflyttning till Arlanda, m. m.*

att riksdagen

a. med anledning av motionerna 1981/82:361 (m), 1981/82:1387 (m), 1981/82:1399 (m), 1981/82:1833 (m), 1981/82:2171 (m) yrkande 4 och 1981/82:2173 (m) yrkandena 1 och 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet i här berörda delar anfört,

b. avslår motionerna 1981/82:1841 (vpk) och 1981/82:2170 (vpk),

c. lämnar motionerna 1981/82:360 (c), 1981/82:1846 (c) och 1981/82:2177 (fp) yrkande d utan åtgärd,

5. beträffande **spårbundna förbindelser med Arlanda** (mom. 6)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 27 börjar som med "Utskottet delar" och slutar med "Arlanda löses." bort ersättas med text av följande lydelse:

När riksdagen fattade sitt beslut att jetflyget skulle flytta från Bromma till Arlanda uppmärksammades – såsom framhålls i motion 1981/82:2178 (s) – särskilt *marktransporterna till och från flygplatsen*. Riksdagen uttalade, på förslag av socialdemokraterna (motion 1979/80:1351), att en absolut förutsättning för att linjetrafiken skulle kunna flyttas över från Bromma flygplats till Arlanda var att kollektivförbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda förbättrades.

När det gäller frågan om järnvägsförbindelse till Arlanda anser kommunikationsministern att det finns skäl att beakta behovet av snabba järnvägs-transporter till Arlanda när en allmän utbyggnad av SJ:s bansystem från Stockholm och norr ut aktualiseras. Kostnaderna för en sådan spårutbyggnad inkl. en särskild järnvägsförbindelse till Arlanda skulle i så fall enligt propositionen kunna fördelas mellan olika intressenter. När det gemensamma intresset är tillräcklig stort hos berörda parter är det enligt kommunikationsministern naturligt att ta upp diskussioner och fördjupa hittills utförda utredningar.

Frågan om *spårbunden trafik till Arlanda* har också tagits upp i motion 1981/82:1894 (s), vari föreslagits att regeringen snarast skall ta fram ett sådant underlag att riksdagen i år kan fatta beslut om spårutbyggnaden till

Arlanda. Utskottet anser – i likhet med kommunikationsministern – att det är viktigt att där klargöra hur kostnaderna skall fördelas mellan intressenterna.

Såsom framhålls i motion 1981/82:2165 (s) bör en *eventuell snabbtågsförbindelse* mellan Stockholm och Arlanda också därför samordnas med trafiken från Uppsala. De kapacitetsproblem som i dag råder på pendeltågs- trafiken mellan Märsta och Stockholm påverkar såväl fjärrtågstrafiken som lokaltågen mellan Uppsala och Stockholm. Om inga åtgärder vidtas torde problemen förvärras när trafiken från Stockholm till Märsta ökar vid inrikesflygets utflyttning till Arlanda. I samband med de fortsatta utredning- arna om bättre kollektiva transporter från Stockholm till Arlanda bör därför enligt utskottets uppfattning även den norrifrån kommande trafiken studeras och förslag till förbättringar för densamma framläggas.

Vad utskottet nu anfört och vilket även till väsentliga delar tillgodoser yrkanden av liknande slag i motion 1981/82:1615 (vpk) yrkande 4 bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. *beträffande spårbundna förbindelser med Arlanda*

att riksdagen med bifall till motionerna 1981/82:1894 (s) yrkande 8, 1981/82:2165 (s) och 1981/82:2178 (s) yrkande 1 i denna del samt med anledning av motion 1981/82:1615 (vpk) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. **beträffande borgensåtagande och viss ersättning till Linjeflyg AB** (mom. 8)

Rolf Clarkson, Filip Fridolfsson och Per Stenmarck (alla m) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 29 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "berörda delar." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet är emellertid för sin del och på de i motion 1981/82:2171 (partimotion m) anförda skälen inte nu berett tillstyrka förslagen härom. Frågorna om storleken av stödet till Linjeflyg bör ytterligare utredas och övervägas inom regeringskansliet. I den mån Brommabeslutet redan åsamkat LIN och luftfartsverket kostnader bör dock kompensation härför utgå i skäligen utsträckning. Regeringen bör återkomma till riksdagen med redovisning och förslag i berörda frågor.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. att riksdagen med bifall till motion 1981/82:2171 (m) yrkandena 5 och 6

a. avslår regeringens förslag om bemyndigande för regeringen

- att medge luftfartsverket att teckna borgen för Linjeflyg AB intill ett belopp av högst 200 000 000 kr.,
 b. avslår regeringens förslag att till *Viss ersättning till Linjeflyg AB* för budgetåret 1982/83 anvisa ett reservationsanslag på 50 000 000 kr.,

7. beträffande kommunernas medverkan vid investeringar m.m. i statliga flygplatser (mom. 10)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 33 som börjar med "Även utskottet" och slutar med "hittills gällt." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet vill dock för sin del erinra om – vilket även framhållits i motionerna 1981/82:2175 (s) och 1981/82:2178 (s) – att kommunerna sedan 1960-talet svarat för 37,5 % av kapitalkostnaderna vid investeringar. För att vidmakthålla det kommunala engagemanget samt möjliggöra kommunal påverkan vid de statliga flygplatserna föreslår nu regeringen att kommunerna i stället medverkar i flygplatsdriften. Skulle däremot en investering på en flygplats inte anses föranledd av luftfartens behov t. ex. standardhöjningar i terminalbyggnader etc. bör anspråken på kommunal investeringsmedverkan bibehållas. Kommunens andel skall då uppgå till 50 % eller mer.

I lufttransportutredningens betänkande berördes inte kommunala bidrag till driften av luftverkets flygplatser. Man föreslog i stället att de statliga flygplatserna skulle få en driftform liknande den på de kommunala flygplatserna. Detta har även föreslagits i propositionen.

De i propositionen föreslagna finansieringslösningarna kan emellertid enligt utskottets uppfattning medföra att kommuner och landsting drabbas av höga driftkostnader samt högre andel av investeringskostnad än tidigare om luftfartsverket finner det vara en angelägenhet enbart för kommun och landsting. Risker för kostnadsövertäring från staten på kommuner och landsting är uppenbar. Utskottet avstyrker därför regeringens förslag och tillstyrker motionärernas yrkanden om att kommunala bidrag till drift av statliga flygplatser ej skall kunna krävas samt att den kommunala andelen av en investering i en statlig flygplats bör följa de regler som hittills gällt.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *kommunernas medverkan vid investeringar m. m. i statliga flygplatser*
 att riksdagen med avslag på regeringens förslag i denna del och med bifall till motion 1981/82:2175 (s) och 1981/82:2178 (s)

yrkandena 5 och 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

8. beträffande **Luleå flygplats** (mom. 13)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 36 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "i fråga." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker därför motionen i denna del. Ett väsentligt skäl härför är f. ö. att flygvapnet av säkerhetsmässiga skäl vill separera den militära och civila trafiken på flygplatsen.

I anslutning till det anförda må upplysningsvis erinras om att regeringen genom beslut den 27 april i år beslutat att – i sysselsättningsstödjande syfte – ställa 20 milj. kr. till förfogande för tidigareläggning av vissa arbeten på *redan befintlig* stationsbyggnad m. m. på flygplatsen i fråga.

Vad utskottet ovan anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. beträffande **Luleå flygplats**

att riksdagen med avslag på propositionen i denna del och med bifall till motion 1981/82:2178 (s) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

9. beträffande **projektering av flygplats i Arvidsjaur** (mom. 14)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 36 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "snarast påbörjas." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning. I samband med att ett nytt fredsförband har förlagts till Arvidsjaur behövs en ny flygplats i detta område. Länsstyrelsen i Norrbotten har också utrett de närmare förutsättningarna härför.

Arbetsmarknadsstyrelsen beräknar den totala anläggningskostnaden för flygplatsen till ca 130 milj. kr. i prisläge oktober 1979. Den föreslagna investeringen skulle med en byggnadstid av fyra år ge en sysselsättning på i genomsnitt ca 50 årsarbetare. Även utskottet anser att projekteringen av flygplatsen snarast bör påbörjas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motionsyrkandet i fråga, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *projektering av flygplats i Arvidsjaur*
att riksdagen med avslag på propositionen i denna del och med bifall till motion 1981/82:2178 (s) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

10. beträffande **rampverksamheten** (mom. 15)

Rolf Clarkson, Filip Fridolfsson och Per Stenmarck (alla m) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 38 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "till rampverksamhet." bort ersättas med text av följande lydelse:

I sitt betänkande (SOU 1981:12) föreslog emellertid lufttransportutredningen att den företrädesrätt som luftfartsverket f.n. har till s. k. ramptjänstverksamhet skulle upphävas och ersättas med ett i princip fritt tillträde till marknaden.

Motivet är att man bör sträva efter en så effektiv organisation som möjligt när det gäller ramptjänsten för att på så vis uppnå lägsta möjliga kostnad. Flygföretagen bör därför kunna välja mellan olika alternativ för ramptjänsten på helt kommersiella grunder.

I propositionen dras emellertid föredraganden inte slutsatsen av detta – att upphäva företrädesrätten för luftfartsverket. Föredraganden säger bara att företrädesrätten inte får utgöra ett hinder för en rationell organisation.

Utskottet anser för sin del, i likhet med utredningen, att företrädesrätten bör upphövas mot den bakgrund som redovisats i utredningens betänkande samt tillstyrker följaktligen motion 1981/82:2174 (m).

Vad utskottet härom anför, vilket innebär ett tillstyrkande av motionsyrkandet i fråga, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *rampverksamheten*
att riksdagen med anledning av propositionens förslag i denna del och med bifall till motion 1981/82:2174 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

11. beträffande **investeringarna för budgetåret 1982/83** (mom. 16)

Rolf Clarkson, Filip Fridolfsson och Per Stenmarck (alla m) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 39 som börjar med "Vad föredraganden" och slutar med "14,1 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet är för sin del inte berett att tillstyrka föredragandens förslag i dessa delar och vill i sammanhanget erinra om osäkerheten i de beräkningar

för investeringsverksamheten på Bromma och Arlanda flygplatser som i skilda hänseenden nu föreligger. Med hänsyn tagen till beräknad ingående behållning vid budgetårets början och rådande ekonomiska läge anser utskottet att anslaget – såsom föreslagits i motion 1981/82:2171 (partimotion m) bör begränsas till 14,1 milj. kr. Därest av olika skäl ytterligare medelsbehov under budgetåret skulle uppkomma bör regeringen återkomma till riksdagen med förslag härom. Utskottet tillstyrker följaktligen nämnda motion i denna del.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. att riksdagen med avslag på regeringens förslag samt med bifall till motion 1981/82:2171 (m) yrkande 7 till *Flygplatser m. m.* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 14 100 000 kr.,

Särskilt yttrande

beträffande **Linjeflygs utflyttning till Arlanda, m. m.** (mom. 5)

Rolf Clarkson, Filip Fridolfsson och Per Stenmarck (alla m) anför:

På s. 23 (4:e st.) i utskottets yttrande framhåller utskottet följande. I det nu aktuella läget anser utskottet att åtgärder för Linjeflygs utflyttning till Arlanda skall vidtas i överensstämmelse med tidigare riksdagsbeslut. Stockholms läns landsting skall i enlighet därmed fullgöra sin bidragsskyldighet.

Vi ansluter oss till detta uttalande då vi anser att riksdagens tidigare beslut beträffande landstingets medverkan vid utbyggnaden av Arlanda måste respekteras. I huvudfrågan om utflyttningen av LIN:s jettrafik till Arlanda har vi dock den uppfattning som redovisas i reservation 4 till detta betänkande samt hänvisar härtill.

Bilaga

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Avskrift
Regeringsbeslut
1982-04-29 II 864/82

Luftfartsverket
601 79 Norrköping

Vissa investeringar på Arlanda flygplats

Riksdagen beslutade den 17 december 1980 att jettrafiken på Bromma skall flytta till Arlanda flygplats (prop. 1980/81:30, TU 1980/81:8, rskr 1980/81:105). Tidpunkten för utflyttningen fastställdes av riksdagen genom beslut våren 1981 (prop. 1980/81:134, TU 1980/81:28, rskr 1980/81:397) till andra halvåret 1983. Trafikutskottet tillstyrkte att regeringen – inom ramen för de i propositionen för budgetåren 1980/81 och 1981/82 beräknade investeringsmedlen – gav luftfartsverket i uppdrag att påbörja arbetena med den av utskottet förordade inrikesterminalen på Arlanda flygplats. Utskottet uttalade vidare att ett genomförande av de i betänkandet förordade investeringarna förutsätter att Stockholms läns landsting i överensstämmelse med bl. a. tidigare riksdagsbeslut "fullgör sin bidragsskyldighet", dvs. bidrar med 37,5 % av investeringskostnaden. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets hemställan. Riksdagen anvisade samtidigt 21,5 milj. kr. för investeringar på Arlanda flygplats vilket utgjorde statens andel av investeringarna.

I regleringsbrevet för budgetåret 1981/82 angående anslaget F 1. Flygplatser m.m. föreskrev regeringen att luftfartsverket skall, i avvaktan på slutligt ställningstagande till Arlanda flygplats utbyggnad som följd av att jettrafiken på Bromma flygplats skall flytta till Arlanda, fortsätta projekterings- och planeringsarbetet med den av riksdagen förordade inrikesterminalen på Arlanda. Anslaget får i övrigt ej utan ytterligare föreskrifter av regeringen användas för sådana investeringar i Arlanda flygplats som inte innefattas i av regeringen tidigare godkända avtal.

Överenskommelse träffades den 1 september 1981 mellan företrädare för staten samt Stockholms och Uppsala läns landsting om att avtal skulle träffas mellan staten och AB Stockholmsregionens flygplatsinvesteringar om investeringar på Arlanda flygplats inom en kostnadsram om totalt 167,9 milj. kr. (prisläge 1981-01-01).

I en skrivelse den 21 september 1981 hemställde luftfartsverket om regeringens godkännande av ett modifierat förslag till terminallösning på Arlanda flygplats samt att 21 milj. kr. skulle ställas till verkets förfogande för budgetåret 1981/82 för uppförande av en ny inrikesterminal på Arlanda flygplats.

Regeringen anmälde den 15 oktober 1981 i skrivelse 1981/82:36 om investeringar på Arlanda flygplats luftfartsverkets skrivelse för riksdagen. Skrivelsen föranledde ingen erinran eller särskilt uttalande av riksdagen (TU 1981/82:6, rskr 1981/82:58).

Regeringen uppdrog den 22 oktober 1981 åt luftfartsverket att påbörja arbetena på Arlanda flygplats med inriktning på en terminallösning i enlighet

med luftfartsverkets förslag. Regeringen bemyndigade verket att från anslaget F 1. Flygplatser m.m. ta i anspråk erforderliga medel inom den för budgetåret 1981/82 angivna investeringsramen.

Stockholms läns landstings förvaltningsutskott beslutade den 20 april 1982 att inte föreslå landstinget att godkänna ett slutligt avtal om de investeringar på Arlanda flygplats som erfordras för Linjeflygs utflyttning. Enligt förvaltningsutskottet måste nya förhandlingar äga rum.

Riksdagen behandlar f.n. frågan om anvisning av de medel för investeringarna på Arlanda som erfordras under budgetåret 1982/83.

Med hänvisning till riksdagens uttalande (TU 1980/81:28 sid. 14), till Stockholms läns landstings förvaltningsutskotts redovisade beslut samt till att något ställningstagande från riksdagen i fråga om anslag till luftfartsverkets investeringar för budgetåret 1982/83 ännu inte föreligger beslutar regeringen att luftfartsverket – intill dess att landstinget har godkänt erforderliga överenskommelser – inte får träffa avtal om ytterligare investeringar på Arlanda flygplats som förutsätter landstingskommunal medverkan vid finansieringen.

På regeringens vägnar
CLAES ELMSTEDT

Kjell Sundberg

Bestyrkes i tjänsten
Sigrid Eriksdotter

Avskrift till

riksdagens trafikutskott
länsstyrelsen i Stockholms län
länsstyrelsen i Uppsala län
Stockholms läns landsting
Uppsala läns landsting
Stockholms kommun
AB Aerotransport
Linjeflyg AB
Scandinavian Airlines System
Swedair AB
AB Stockholmsregionens flygplatsinvesteringar

Innehållsförteckning

I proposition 1981/82:100, bilaga 9, beräknade anslag	1
Hemställan i proposition 1981/82:98	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	2
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1982	4
Motioner framlagda med anledning av proposition 1981/82:98	5
1 Inledning	7
2 Allmänt	8
3 Utskottet	10
3.1 Luftfartens anpassning till 1979 års trafik- politiska riktlinjer	10
3.2 Det interregionala flyglinjenätet m. m.	12
3.2.1 <i>Allmänt</i>	12
3.2.2 <i>Det interregionala flyglinjenätet</i>	13
3.2.3 <i>Trafikutövningen och koncessionsgivningen</i>	20
3.2.4 <i>Allmänflyget</i>	21
3.3 Linjeflygs utflyttning till Arlanda, m. m.	22
3.3.1 <i>Gällande riksdagsbeslut</i>	22
3.3.2 <i>Bibehållande av Bromma flygplats</i>	24
3.3.3 <i>Marktransporterna till och från Arlanda</i>	25
3.3.4 <i>Resultatförsämringar vid LIN:s utflyttning</i> <i>till Arlanda och kompensation härför</i>	28
3.4 Det interregionala flygplatssystemet m. m.	29
3.4.1 <i>Flygplatser i systemet</i>	29
3.4.2 <i>Kommuners medverkan vid investeringar m. m.</i>	31
3.4.3 <i>Flygbuller</i>	33
3.4.4 <i>Trafiken på Sturup och Landvetter</i>	35
3.4.5 <i>Luleå flygplats</i>	36
3.4.6 <i>Flygplats i Arvidsjaur</i>	36
3.5 Luftfartsverkets organisation, ekonomi m. m.	37
3.6 Övriga anslagsfrågor	40
Hemställan	42
Reservationer	45
Särskilt yttrande	55
Bilaga (Regeringens skrivelse till luftfartsverket den 29 april 1982)	56