

Regeringens proposition

1981/82:98

om vissa luftfartspolitiska frågor

beslutad den 14 januari 1982.

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

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES ELMSTEDT

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 Linjeflyg 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 idag 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 idag 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 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 som 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 prövas 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 flertal 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.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1982-01-14

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Johansson, Wirtén, Andersson, Boo, Petri, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin

Föredragande: statsrådet Elmstedt

Proposition om vissa luftfartspolitiska frågor

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 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,

* f. landshövdingen Gunnar von Sydow, ordförande, departementsrådet Christer Andersson, kommunalrådet Jimmy Björk, trafikdirektören Olov Nordell samt f. generaldirektören Henrik Winberg

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 bör fogas till protokollet som *bilaga 1*.

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 bl.a. att 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 bör fogas till protokollet som *bilaga 2*.

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 bör fogas till protokollet som *bilaga 3*. I bilagan redovisas också resultatet av luftfartsverkets överväganden om Bromma flygplats framtid.

Efter remiss har yttranden över betänkandena avgetts av rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, fortifikationsförvaltningen, försvarets rationaliseringsinstitut, flygtekniska försöksanstalten, luftfartsverket, chefen för luftfartsinspektionen, statens haverikommission, SJ, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, statskontoret, riksrevisionsverket, byggnadsstyrelsen, statens naturvårdsverk, generaltullstyrelsen, statens pris- och kartellnämnd, överstyrelsen för ekonomiskt försvar, arbetsmarknadsstyrelsen, statens planverk, länsstyrelserna i samtliga län, utredningen (Jo 1976:06) om översyn av miljöskyddslagstiftningen, Landsorganisationen i Sverige, Tjänstemännens centralorganisation, Centralorganisationen SACO/SR, Svensk pilotförening, Scandinavian Airlines System, Linjeflyg AB, Swedair AB, Kungl. Svenska Aeroklubben, Svenska allmänflygföreningen, Taxifygforetagens riksförbund, SAAB-Scania AB, Svenska kommunförbundet, Stockholms läns landsting, Landstingsförbundet, Svenska handelskammarförbundet, Sveriges industriförbund, Växjö kommun, Kristianstads kommun, Trollhättans kommun, Vänersborgs kommun, Uddevalla kommun, Kram-

**generaldirektören Lennart Johansson

fors kommun, Gällivare kommun, Borlänge kommun och Stockholms kommun (endast över inrikesflygutredningen).

Härutöver har synpunkter inkommit från Botkyrka kommun, Sveriges civilingenjörskförbund, Svenska företagares riksförbund samt docent Bo Lundberg. Dessutom har Sveriges industriförbund den 22 december 1981 inkommit med en särskild utredning - Optimal Fördelning av inrikesflyget med huvudsakligen jetflyg på Arlanda och tyst turbopropflyg på Bromma, OFAB.

En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet som *bilaga 4*.

2. Allmänt

Den civila luftfarten har utvecklats mycket snabbt under hela efterkrigstiden, inte bara i Sverige utan också internationellt. Den hittillsvarande snabba utvecklingen har varit möjlig tack vare flygets höga transporteffektivitet, främst över långa avstånd. I syfte att uppnå ett effektivare resursutnyttjande tillämpas sedan hösten 1978 i svenskt inrikesflyg ett nytt prissystem med en differentierad och till viss del marginalkostnadsgrundad prissättning. Det nya prissystemet har kraftigt ökat efterfrågan på inrikes flygresor.

Antalet avresande passagerare från de statliga flygplatserna har sedan 1960-talet ökat med i genomsnitt ca 10 % per år. Antalet starter och landningar (flygplansrörelser) har under samma period ökat med ca 5 % per år. Den lägre ökningstakten för antalet flygplansrörelser beror på utvecklingen mot större flygplan med ökad passagerarkapacitet. Totala antalet flygpassagerare i landet år 1980 uppgick till närmare 8 milj., varav i reguljär utrikestrafik ca 2,9, i reguljär inrikestrafik ca 3,2 och i utrikes chartertrafik ca 1,8. Det kan i sammanhanget nämnas att när LIN bildades år 1957 uppgick inrikestrafiken till 275 000 passagerare och utrikestrafiken till 650 000 passagerare. Faktorer som tidsvinst, komfort, regularitet och mycket hög säkerhetsnivå har bidragit till flygets snabba utveckling.

Allmänflyget har också haft en stark tillväxt och svarar för ca 75 % av det totala antalet flygplansrörelser på flygplatserna i landet.

Ett mått på flygets betydelse är dess andel av det kollektiva inrikes persontransportarbetet som f.n. utgör närmare 10 %. För internationella persontransporter har flyget en dominerande ställning.

För luftfartsverkets del har luftfartens snabba expansion ställt stora krav på utbyggnad av flygplatser och utveckling av trafikledningssystem m.m. Parallellt med att kapaciteten har byggts ut har även systemen förbättrats kvalitativt. Tillväxten i flygtrafiken har skapat ekonomiskt utrymme för att förverkliga höga ambitioner i olika avseenden.

Den framtida bränslesituationen är av väsentlig betydelse för flygets utveckling. Inom flygindustrin pågår ett forcerat arbete vad gäller flygplans- och motorutvecklingen i syfte att minska bränsleförbrukningen. Successivt

kommer därför nya och mer bränsleeffektiva flygplanstyper att tillföras marknaden. De kommer också att ha förbättrade miljöegenskaper. För att spara bränsle är det också väsentligt att flygvägarna förkortas. I Sverige har ett tekniskt avancerat trafikledningssystem byggts upp som successivt kommer att medge en yttäckande flygkontroll och därmed bl.a. kortare flygvägar.

Enligt luftfartsverkets senaste prognos över flygtrafikutvecklingen väntas under 1980-talet en väsentligt lägre årlig tillväxt av flygtrafiken än under 1970-talet. Antalet passagerare i utrikes och inrikes linjefart beräknas öka med i genomsnitt 5-6 % per år och antalet landningar med 2-3 % per år. Fr.o.m. år 1981 väntas chartertrafiken öka igen, dock i långsammare takt än tidigare. Passagerarökningen beräknas till i genomsnitt 3,5 % per år, varför 1978 års passagerarvolym inom charterflyget inte väntas bli uppnådd igen förrän vid mitten av 1980-talet.

Luftfartsverket har enligt riktlinjer fastställda av 1967 års riksdag bl.a. till uppgift att förvalta och driva statliga flygplatser för civil linjefart. Dessa flygplatser - inkl. för linjefart upplåtna militära flygplatser - benämns primärflygplatser. Andra flygplatser för huvudsakligen det s.k. allmänflyget - sekundärflygplatser - är en angelägenhet för landstingskommun, primärkommun eller enskild. Riksdagen fastställde också normer för samverkan mellan stat och kommun vid investeringar i de av luftfartsverket förvaltade primärflygplatserna. Enligt dessa normer svarar kommun för markkostnaderna och för 37,5 % av kostnaderna för byggnader och anläggningar. Enligt riksdagsbeslutet skulle, i anslutning till de av statsmakterna år 1963 antagna trafikpolitiska riktlinjerna, åtgärder vidtas för att anpassa den civila luftfarten till kravet på full kostnadstäckning.

Luftfartsverkets ekonomiska resultat har under den senaste tioårsperioden utvecklats relativt gynnsamt. Kravet på full kostnadstäckning uppnåddes i början av 1970-talet.

Riksdagen beslutade år 1970 (prop. 1970:200, SU 1970: 225, rskr 1970:440) att ersättning skall utgå till kommunerna för av dem lämnade investeringsbidrag. Ersättningen omfattar både ränta och avskrivning enligt för luftfartsverket gällande principer. Ersättningen till kommunerna har inte gjorts beroende av graden av kostnadstäckning i de enskilda fallen utan fastställts att gälla luftfartsverkets verksamhet i dess helhet. I konsekvens härmed likabehandlas det statliga och kommunala investeringskapitalet.

De omfattande investeringarna under 1970-talet som bl.a. innefattat utbyggnad av tre stora flygplatser samt kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder vid övriga flygplatser har lett till att verket inte kunnat uppfylla sitt förräntningskrav. Verket har därför presenterat en tioårsplan för resultatutjämning. Planen avser perioden 1977/78-1986/87. Planen som bl.a. förutsätter avgiftshöjningar i takt med inflationen visar en underförräntning under de första åren. Denna underförräntning kompenseras emellertid av motsvarande överförräntning under de sista åren av tioårsperioden. Luft-

fartsverket räknar med att staten och kommunerna från budgetåret 1983/84 skall erhålla full förräntning samt kompensation för tidigare underförräntning.

Den svenska reguljära luftfartens nuvarande företagsstruktur har sin grund i det skandinaviska samarbetet på luftfartens område som fick sin definitiva form genom bildandet av det skandinaviska konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS) år 1950. Bakgrunden till bildandet av SAS var att det efterhand stod klart att man i Skandinavien för att kunna hävda sig i den internationella konkurrensen måste gå samman i ett enda företag, till vilket man kunde koncentrera de tre ländernas samlade insats i internationell linjefart och därmed etablera ett företag med tillräcklig slagkraft för att främja de tre ländernas trafikintressen.

De i SAS samverkande moderbolagen har träffat ett konsortialavtal som gäller till år 1995. Konsortialavtalet har godkänts av de tre ländernas riksdagar. Till år 1995 gäller även ett avtal mellan de svenska, danska och norska regeringarna rörande samarbete på luftfartens område.

I Sverige finns ingen formell företrädesrätt till reguljär trafik för SAS. Riksdagen har dock i samband med bildande av SAS (prop. 1950:260, SU 1950:229, rskr 1950:415) ställt sig bakom ett uttalande från 1950 av en skandinavisk tjänstemannadelegation vilken som sin principiella inställning uttalade "att de tre ländernas samlade insats i internationell linjefart bör koncentreras till det nya SAS". Av förarbetena till koncessionsbesluten kan också utläsas en för SAS i inrikes trafik prioriterad ställning. Under de 30 år som SAS verkat har aktualiteten av detta uttalande vid ett flertal tillfällen bekräftats.

I samband med att SAS bildades träffade regeringarna i Sverige, Danmark och Norge också en överenskommelse om vissa ekonomiska garantier till konsortiets tre moderbolag. Nya ekonomiska garantier har successivt ställts. År 1979 bemyndigade riksdagen regeringen (prop. 1979/80:113, TU 1979/80:21, rskr 1979/80:264) att träffa avtal om en fortsatt riskgaranti under perioden 1980/81-1984/85. Någon överenskommelse har ännu inte träffats eftersom man från dansk sida inte har varit beredd att förlänga garantin till det danska moderbolaget.

För trafik mellan de skandinaviska länderna är SAS f.n. det enda flygföretag i Skandinavien som har tillstånd till reguljär trafik. SAS företrädesrätt bekräftades senast vid ett skandinaviskt trafikministermöte den 28 april 1981. Härvid fastslogs att SAS kan trafikera aktuell linje med egen flygmateriel eller med materiel inchartrad från annat flygföretag. SAS val av samarbetspartner skall i princip ske på företagsekonomiska grunder. Det konstaterades också vid detta möte att om SAS avstår från att utnyttja sin företrädesrätt skall koncession kunna ges till annat bolag. Hänsyn skall härvid tas till eventuell avledning av trafik från existerande linjer, möjlighet att lösa tull- och säkerhetsfrågorna samt det ansökande bolagets tekniska/operativa kvalifikationer. En i princip balanserad fördelning skall eftersträ-

vas beträffande det gränsöverskridande sekundärnätets trafikering, således att företag från berörda länder är någorlunda likvärdigt representerade.

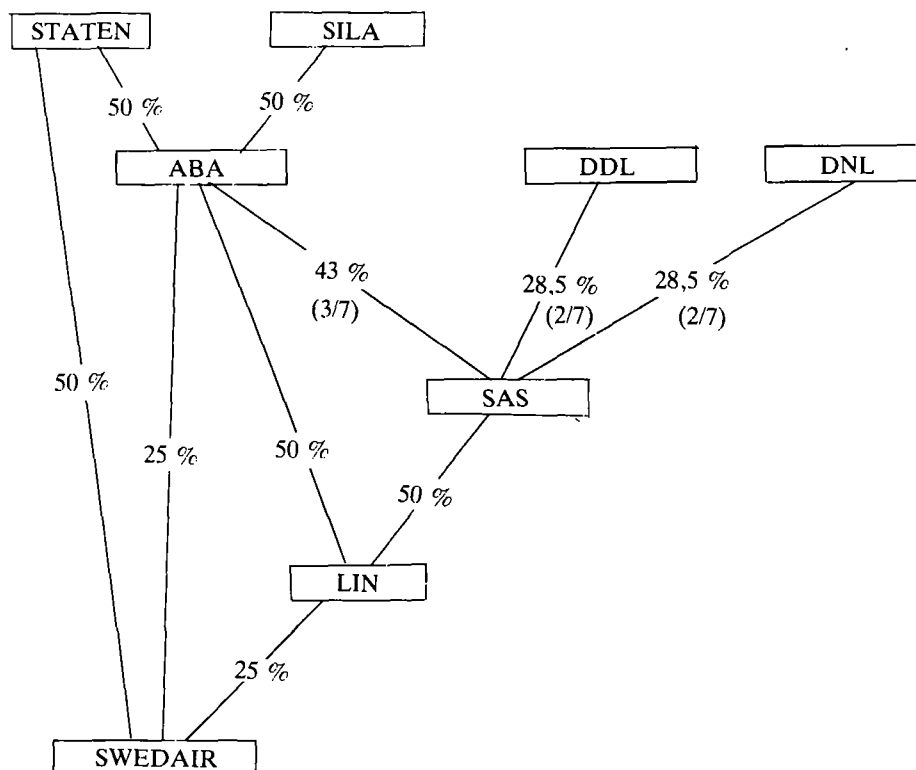
Vid sidan av det reguljära utrikesflyget har en mycket omfattande passagerarcharter växt upp. Inom ramen för det av berörda länder accepterade regelsystemet på charterområdet utgör Skandinavien en gemensam chartermarknad, vilket innebär att charterbolagen i de olika länderna har fritt tillträde till varandras hemmamarknader. Reglerna för chartertrafik har efterhand liberaliserats. I enlighet härmed har chartertrafiken successivt utvidgats till allt fler destinationer. Fortfarande tillåts dock inte charter till sådana destinationer där SAS har väsentliga trafikintressen. Som ett undantag härifrån medgavs charter till Florida genom beslut vid det skandinaviska ministermötet våren 1981. Genom samma beslut har viss uppmjukning av bestämmelserna om s.k. splitfraktcharter medgivits. För charterflyg har SAS moderbolag bildat Scanair.

Vad gäller inrikesflyget växte vid sidan av SAS under 1950-talet fram ett tidningsflyg. Tidningsdistributionen från Stockholm kompletterades så småningom med passagerarbefordran. Verksamheten kom härigenom vid mitten av 1950-talet att få karaktären av linjefart som förutsatte trafiktillstånd. Behovet av ett särskilt företag för reguljär inrikes passagerarbefordran i mer betydande omfattning förstärktes av att annan flygmateriel med gynnsammare driftekonomi än den som användes på SAS stamlinjer måste användas på de nya linjerna. På begäran av dåvarande kommunikationsministern avlämnade SAS år 1955 en plan för utvecklingen av den reguljära luftfarten inom Sverige. Enligt planen ansågs det från trafikmässiga, tekniska och ekonomiska synpunkter lämpligt att denna trafik samordnades med inrikesflyget i övrigt. SAS förklarade sig berett att skapa en särskild organisation för denna trafik. SAS överväganden ledde fram till bildandet av Linjeflyg AB (LIN) år 1957.

I enlighet med lämnade tillstånd bedriver SAS inrikes reguljär trafik på de s.k. stamlinjerna - Stockholm-Luleå, Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Övrigt reguljärt inrikesflyg handhas i huvudsak av LIN. Under senare år har i olika sammanhang frågan om inrikesflygets organisation och uppbyggnad uppmärksamats. 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 tagas 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 upptages 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. Föredragandens överväganden

3.1 Luftfartens anpassning till 1979 års trafikpolitiska riktlinjer

1963 års trafikpolitiska beslut innebar i stort att målet - en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader - skulle uppnås genom att trafikgrenar och trafikföretag skulle utbjuda sina tjänster i fri konkurrens på lika villkor. I syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden skulle i viss utsträckning konkurrenshämmande regleringar och förpliktelser avvecklas. Vidare fastlades genom 1963 års beslut principen att varje trafikgren skulle bära sina kostnader som en väsentlig förutsättning för att skapa konkurrens på lika villkor och därmed uppnå den trafikpolitiska målsättningen.

En av tankegångarna bakom 1963 års beslut var sålunda att samhället skulle vara konkurrensneutralt genom att av varje trafikgren utkräva ett fullt ansvar för de kostnader denna åsamkar det allmänna. Härigenom skulle en effektiv transportmarknad åstadkommas. Efterfrågan skulle styra utvecklingen av transportapparaten och transportarbetets fördelning mellan de olika transportmedlen. Ett avsteg från denna princip utgjorde den särskilda statliga ersättning som gavs till i första hand SJ för att upprätthålla samhällsnödvändig underskottstrafik i områden med begränsat trafikunderlag, den s.k. kollektivbiljetten.

Utvecklingen sedan 1963 års trafikpolitik börjat genomföras ledde relativt snart till krav på modifieringar. I 1979 års trafikpolitiska proposition (prop. 1978/79:99) konstaterade föredraganden att utformningen och tillämpningen av 1963 års trafikpolitiska riktlinjer inte lett till att det uppsatta trafikpolitiska målet till alla delar kunnat uppnås. En anledning var att kostnadsansvaret fått en utformning och tillämpning som var grundad på ett företagsekonomiskt snarare än ett samhällsekonomiskt betraktelsesätt.

Lufttransportutredningen har haft till uppgift att belysa förutsättningarna för samhällsekonomiskt effektivare arbetsformer inom luftfarten så att flygets speciella förutsättningar inom ramen för den totala transportförsörjningen kan tas till vara.

Utredningen konstaterar att i 1979 års trafikpolitiska beslut slås fast att en samhällsekonomisk grundsyn måste vara vägledande för det fortsatta trafikpolitiska handlandet. I detta ligger att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet och därmed till måluppfyllelse inom olika samhällssektorer. Denna samhällseko-

nomiska grundsyn bör enligt utredningen omfatta också luftfarten inom ramen för en samordnad trafikpolitik.

Utredningen konstaterar att det generella målet för samhällets trafikpolitik enligt 1979 års beslut är att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Begreppet tillfredsställande trafikförsörjning kan emellertid inte på ett enkelt och entydigt sätt fastslås för alla tänkbara situationer utan måste anpassas till de speciella förutsättningarna i varje särskilt fall.

Mot bakgrund av den samhällsekonomiska grundsynen på trafikpolitiken bör enligt utredningen avgifterna för alla transportkonsumenter så långt möjligt anpassas till de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Detta gäller såväl för flygresenärernas biljettpriser som för luftfartsverkets avgifter från flygföretagen. Detta bör dock ske med hänsynstagande till gängse företagsekonomiska och affärsverksmässiga principer. En partiell lösning som enligt utredningen bör kunna prövas inom luftfartssektorn är införande av en s.k. tvådelad tariff med en fast och en rörlig del som är anpassad till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna.

Att det individuella betalningsansvaret för transportkonsumenten avser de samhällsekonomiska marginalkostnaderna är enligt utredningen en förutsättning för att beslut om transporter och val mellan olika trafikmedel skall kunna fattas av den enskilde resenären på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt och leda till ett effektivt utnyttjande av transportapparaten.

Utredningen konstaterar att kravet att en viss trafikgren eller trafiksektor skall stå för vissa totala utgifter inte är en trafikpolitisk princip i den meningen att det nödvändigtvis leder till en samhällsekonomiskt effektiv och önskvärd fördelning mellan trafikgrenarna. Därför avskaffades år 1979 det trafikgrensvisa kostnadsansvaret för landtrafiken (väg- och järnvägstrafiken). Det trafikpolitiska beslutet anger att vad som är samhällsekonomiskt effektivt inom transportsektorn skall bedömas med utgångspunkt från de samhällsekonomiska marginalkostnaderna och inte på basis av det allmännas och trafikföretagens totala utgifter. Ett krav på total kostnadstäckning måste i stället enligt utredningen ses som resultat av finanspolitiska bedömningar.

Enligt utredningens mening innebär också de av riksdagen fastlagda trafikpolitiska principerna, oavsett statsfinansiellt läge, att alla trafikgrenar av statsmakterna skall behandlas på ett likartat sätt. Innebörden i detta är bl.a. att - vid t.ex. budgetrestriktioner - eventuella skillnader mellan totala kostnader och samhällsekonomiska marginalkostnader skall behandlas på ett likartat sätt för alla trafikgrenar. Ett viktigt skäl till detta ställningstagande är enligt utredningen att en olikartad behandling kan leda till att konkurrensneutraliteten mellan olika trafikslag försvinner. Intentionerna bakom 1979 års trafikpolitiska beslut motverkas om prissättningen på olika färdmedel inte grundas på samma principer.

Utredningen konstaterar att genom 1979 års trafikpolitiska beslut avlastades järnvägstrafiken, som hade en förhållandevis stor andel fasta kostnader, en viss del av dessa kostnader (215 milj. kr. för budgetåret 1978/79). Denna avlastning gav SJ möjlighet att genomföra prisreduktioner i riktning mot en marginalkostnadsanpassad avgiftsstruktur. Härigenom ansågs också att ett bättre utnyttjande av SJ:s produktionskapacitet skulle uppstå. Utifrån denna förutsättning skulle emellertid SJ alltså arbeta enligt de förutsättningar som gäller för affärsverken.

Enligt utredningen torde förutsättningarna vad gäller behovet av kostnadsavlastning för SJ ha förändrats sedan det trafikpolitiska beslutet fattades. Enligt utredningen får järnvägen numera en kostnadsavlastning som är större än vad som är motiverat med hänsyn till de faktiska individuella avgifternas relation till marginalkostnaderna.

Enligt utredningens uppfattning måste kravet på företagsekonomisk effektivitet vara lika för alla transportgrenar. Det är inte rimligt enligt utredningen att transportföretag inom en transportgren med hjälp av direkt tillskott av medel får möjlighet att - utöver eventuella beslutade generella stöd - konkurrera på gynnsammare villkor än andra trafikslag, t.ex. genom att underskott i verksamheten tillåts.

Mot bakgrund av den fastlagda trafikpolitiken föreslår utredningen att alla större investeringar som görs inom transportsektorn i princip bör ske på grundval av en samhällsekonomisk avvägning inom hela transportsektorn. Exempel på investeringar som bör prövas på grundval av en samhällsekonomisk avvägning är anläggande av en ny flygplats, omfattande åtgärder vid befintliga flygplatser eller införande av snabbtåg.

Remissinstanserna har i stort inget att erinra mot utredningens mer övergripande överväganden vad gäller luftfartens anpassning till 1979 års trafikpolitiska beslut. Flera remissinstanser anser det vara av väsentlig vikt att den samhällsekonomiska grundsynen i 1979 års trafikpolitiska beslut också omfattar luftfarten inom ramen för en samordnad trafikpolitik. Man understryker att samhällets engagemang i flygplatser är omfattande och tillsammans med andra åtgärder fyller en viktig funktion inom sysselsättnings- och regionalpolitiken. Speciellt från kommunalt håll anser man att statsmakterna måste ta ett större ansvar för att den reguljära flygverksamheten utvecklas på ett för hela landet tillfredsställande sätt oavsett om flygverksamheten berör statliga eller kommunala flygplatser. Man menar också att utredningen inte tillräckligt belyst flygets betydelse från regionalpolitisk synpunkt.

Flygbolagen har inget att erinra mot principerna bakom 1979 års trafikpolitiska beslut. Man anser dock att den tillämpning som beslutet fått ensidigt varit till järnvägens fördel. Åtgärder för att återföra förhållandena till en någorlunda konkurrensneutral situation måste därför enligt bolagen vidtas.

Remissinstanserna delar som regel uppfattningen att avgiftssättningen

inom luftfarten bör närma sig de samhällsekonomiska marginalkostnaderna och att luftfartsverkets försök med tvådelad taxa är lovvärd. En sådan taxesättning bör kunna innebära en ökad grad av affärsmässighet i luftfartsverkets agerande. Luftfartsverket framhåller att en taxa som i likhet med det pågående försöket bygger på principen tvådelad tariff och som tillräckligt väl återspeglar verkets produktionsförutsättningar bör på ett bättre sätt än nuvarande taxa fungera som effektivitetsbefrämjande information mellan luftfartsverket och marknaden. En övergång till den typen av taxa skulle därför kunna ses som ett naturligt inslag i verkets strävan mot större marknadsanpassning. Enligt luftfartsverket bör pågående taxeeperiment först utvärderas innan verket är berett att ta ställning i denna fråga.

Flertalet remissinstanser ser det som angeläget att större investeringar inom transportsektorn föregås av en samhällsekonomisk bedömning.

För egen del vill jag inledningsvis konstatera att de överordnade trafikpolitiska målen lagts fast av riksdagen genom 1979 års trafikpolitiska beslut.

När det gäller de trafikpolitiska medlen främjas enligt min mening 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 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 väl 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 är 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 transport-uppgifter.

För utformningen av den framtida luftfartspolitikerna är enligt min mening centrala element i 1979 års trafikpolitiska beslut främst det samhällsekonomiska synsättet och konkurrensneutraliteten mellan olika transportmedel.

Jag delar utredningens uppfattning att en samhällsekonomisk grundsyn måste vara vägledande för det fortsatta luftfartspolitiska handlandet. Däri ligger att också luftfartspolitikerna så långt möjligt skall utformas så att den bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet och därmed till måluppfyllelse inom olika samhällssektorer. Detta är av väsentlig betydelse inte minst i den ekonomiska situation landet idag befinner sig i. Samhällsekonomiska överväganden måste dock enligt min mening utgå från att affärsverk och enskilda transportföretag i princip skall vara effektiva enligt företagsekonomiska kriterier.

Jag delar också utredningens uppfattning att det inte är meningsfullt att en gång för alla försöka precisera vad som konstituerar en tillfredsställande trafikförsörjning i form av standardkrav som skall gälla för hela landet. Allt eftersom värderingar ändras och nya erfarenheter vinnas får det konkreta innehållet i den trafikpolitiska målsättningen anpassas. En tillfredsställande trafikförsörjning kan med hänsyn till de skilda krav som kan ställas på trafiksektorn mellan skilda delar av landet inte på ett enkelt och entydigt sätt definieras för alla tänkbara situationer utan måste knyta an till de speciella förutsättningarna i varje särskilt fall.

I begreppet tillfredsställande interregional trafikförsörjning bör dock ingå att rimliga resmöjligheter bör finnas mellan olika delar av landet. I det ligger enligt min mening bl.a. att det skapas attraktiva kollektiva resalternativ till det individuella resandet. Här har flyget en betydelsefull uppgift särskilt för resandet över längre avstånd. Detta innebär dock enligt min mening inte att direkta flygtransporter skall upprätthållas mellan alla regioner. En avvägning måste givetvis ske med hänsyn till kostnaderna för att upprätthålla flygtrafik och till alternativa resmöjligheter. Därvid bör bl.a. möjligheterna till samverkan och samordning mellan olika transportutövare beaktas. Det trafikmönster som på ett naturligt sätt successivt utvecklats med Stockholm som en knutpunkt i det inrikes flygtransportsystemet kommer också sannolikt av effektivitetsskäl att bestå. Jag återkommer till denna fråga vid behandling av det inrikes flyglinjenätet.

Jag delar utredningens och flertalet remissinstansers 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.

Enligt min mening bör strävan vara att så långt möjligt tillämpa en marginalkostnadsbaserad prissättning för olika transporttjänster inom flygsektorn som kan förenas med ett bibehållet ansvar för denna sektor att svara

för de kostnader den förorsakar det allmänna. Av flygtransportkonsumenterna bör som kollektiv således även i fortsättningen uttas avgifter som täcker de totala kostnaderna för att upprätthålla den eftersträfvade flygtransportförsörjningen. Detta står i överensstämmelse med 1979 års trafikpolitiska beslut som innebär att trafikföretagen, vare sig de är affärsverk eller enskilda företag, skall arbeta med krav på kostnadstäckning. Inom den således fastställda kostnadsramen bör eftersträvas en anpassning av de rörliga avgifterna till marginalkostnaderna.

Jag anser därför att den differentierade prissättning som tillämpas av flygföretagen och numera på försök av luftfartsverket genom införande av en s.k. tvådelad tariff kan ses som ett steg mot att nå samhällsekonomiskt effektivare arbetsformer inom luftfarten och ett bättre utnyttjande av flygets speciella förutsättningar inom ramen för den totala transportförsörjningen.

Luftfartsverket bör fortsätta arbetet med marginalkostnadsanpassning av verkets taxor. Av samhällsekonomiska skäl kan det finnas anledning att också flygbolagens avgifter tas ut i form av en fast och en rörlig del. Verket bör därför ta upp frågan med berörda flygföretag om en tvådelad tariff också för flygföretagens avgifter.

Utredningen och flera remissinstanser har mot bakgrund av transportföretagens möjligheter att konkurrera om resenärerna på lika villkor behandlat den kostnadsavlastning som medgavs SJ i 1979 års trafikpolitiska beslut.

Enligt min uppfattning bör transportpolitiken syfta till att skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt transportsystem. Transportföretagen bör därvid få konkurrera om transportuppdragen - såväl vad gäller passagerare som gods - på så långt möjligt lika villkor.

Jag vill i sammanhanget erinra om att ungefär hälften av kostnadsavlastningen - under budgetåret 1980/81 ca 85 milj. kr. - används av SJ för att kunna erbjuda lågpriser i järnvägstrafiken. Kostnadsavlastningen i övrigt avser kompensation för icke kommersiellt motiverade rabatter till pensionärer och studerande. Den 1 januari 1982 ändrades rabattreglerna för dessa resandekategorier i enlighet med regeringens beslut den 17 september 1981 vilket innebär en icke obetydlig intäktsförstärkning för SJ. Under år 1982 kommer en utvärdering av effekterna av kostnadsavlastningen på persontransportsystemet i dess helhet att göras. Resultatet av utvärderingen kommer att redovisas för riksdagen i 1983 års budgetproposition.

Jag är mot den här bakgrunden inte beredd att ta upp frågan om en avlastning av flygets kostnadsansvar av de skäl som låg till grund för avlastningen av SJ:s kostnadsansvar i 1979 års trafikpolitiska beslut.

Jag har dock övervägt en anpassning av luftfartsverkets kostnadsansvar med utgångspunkt från de avkastningskrav som uppställts för verket. Övervägandena har 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.

Jag avser här bl.a. anläggningstillgångar som tillkommit som övergångsarrangor i avvaktan på en slutlig lösning. Enligt min 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. Jag föreslår sålunda en nedskrivning av luftfartsverkets statskapital, som för budgetåret 1981/82 uppgår till totalt 1 300 milj. kr., med 89 milj. kr. En nedskrivning av statskapitalet med angivet belopp, som bör 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.

Det företagsekonomiskt otillfredsställande resultatet för SJ har också tagits upp av flera remissinstanser. Detta har tidigare anmälts för riksdagen som beslutat om en strukturplan för SJ som skall leda till ekonomisk balans i företaget senast under budgetåret 1983/84. Jag anser det mycket angeläget att strukturplanen fullföljs. Eventuella skillnader i konkurrensvillkoren mellan flyget och järnvägstrafiken kommer därmed att utjämnas. Jag delar således utredningens och flertalet remissinstansers uppfattning att kravet på företagsekonomisk effektivitet skall vara lika för alla transportgrenar.

Mot bakgrund av uttalande i det trafikpolitiska beslutet år 1979 anser jag i likhet med utredningen och flertalet remissinstanser att samhällsekonomiska utvärderingar bör göras av sådana investeringsprojekt och andra åtgärder inom olika trafikgrenar som kan förväntas i väsentlig grad påverka trafikfördelningen, trafikutvecklingen eller samhällsutvecklingen så att det för skilda transportbehov i ett vidare perspektiv mest rationella transportsystemet tas i anspråk. I sammanhanget måste man dock vara medveten om att väsentliga delar av flygtransportsektorn ägs av enskilda företag och personer och därmed är undantagen från statsmakternas budgetprövning.

Enligt utredningen finns det ett behov av mer utvecklade prognosmetoder för det interregionala resandet och dess fördelning på transportmedel. Jag delar utredningens uppfattning om att det är önskvärt att med större säkerhet kunna bedöma hur olika faktorer kan väntas påverka det långväga resandet i landet. Med anledning av bl.a. skrivelser från utredningen i denna fråga har ett utvecklingsarbete i syfte att ta fram nya prognosmetoder påbörjats med medel som ställts till förfogande av transportforskningsdelegationen.

Jag vill också något beröra de aktuella internationella utvecklingstendenserna inom luftfarten eftersom dessa påverkar betingelserna både för den svenska in- och utrikes luftfarten.

Den internationella luftfarten präglas idag av den svåra ekonomiska situationen vilket medfört en stagnerande flygtrafik. Samtidigt ställs på vissa håll krav på ett undanröjande helt eller delvis av hittillsvarande regleringar för att möjliggöra en friare prissättning och ett liberaliserat tillträde till olika marknader. Med hänsyn härtill kan det bli nödvändigt att i viss utsträckning ompröva hittillsvarande mål och medel när det gäller internationella

flygtransporter. De luftfartspolitiska målsättningarna för internationell flygverksamhet torde sålunda komma att behöva anpassas mot en ökad grad av liberalisering och konkurrens genom bl.a. lågprissatsningar och produktförbättringar. Så har också redan skett genom en viss uppmjukning av IATA-företagens priskoordination. Inom den gemensamma marknaden har en diskussion inletts om en anpassning av luftfarten till Romkonventionens konkurrensregler och ett friare tillträde till sekundärlinjerna mellan medlemsländerna.

En ökad samverkan med andra transportmedel blir en nödvändighet kanske framför allt för fraktflyg. Främst blir det fråga om samarbete med lastbilsföretag och speditörer. Här är det viktigt att enhetslasttekniken med pallar, flak och containers utvecklas i harmoni med motsvarande utveckling för de andra transportsätten. Det gäller även i fråga om dokument och olika procedurer.

Eftersom de internationella transporterna kan betraktas som en förutsättning för utrikeshandeln har den svenska internationella transportpolitiken varit inriktad på att uppnå största möjliga frihet för den skandinaviska luftfarten. En ambition har varit att SAS och andra länders flygbolag får samma konkurrensförutsättningar på marknader som berör Sverige. Härigenom har uppnåtts en tillgänglighet till andra marknader som är större än vad Skandinavien befolkningsmässigt skulle kunna motivera och därmed har möjligheter skapats till ett vittförgrenat kontaktnät för bl.a. svenskt näringsliv. Det torde dock stå klart att linjeföretagen får räkna med en ökad grad av konkurrens i samband med ett förändrat luftfartspolitiskt synsätt. Detta kan komma att innebära en koncentration av linjenätet, rationaliseringar och förändringar på serviceområdet. Med hänsyn till det stora värde SAS-samarbetet har bör det vara möjligt att med ett pragmatiskt synsätt slå vakt om en tillfredsställande internationell flygtransportförsörjning i SAS regi med ett väl utbrett linjenät med acceptabel turfrekvens och med rimlig prisnivå.

3.2 Det interregionala flyglinjenätet m. m.

3.2.1 Allmänt

Utredningen konstaterar att det nuvarande inrikes reguljära flyglinjenätet kan sägas innehålla olika nivåer, nämligen ett primärlinjenät och ett sekundärlinjenät som SAS resp. LIN trafikerar med tunga jetflygplan. Härutöver finns ett tertiärnät på vilket det bedrivs regelbunden trafik med lätta propellerflygplan. Tertiärnätet innefattar s.k. matartrafik som utförs av LIN med flygplan inhyrda från Swedair AB. Dessutom ingår i detta nät s.k. linjetaxitrafik, bedriven av ett antal mindre flygföretag.

För e g e n d e l har jag liksom flertalet av remissinstanserna inget att erinra mot utredningens förslag att från bl.a. tekniska och operativa utgångspunk-

ter dela upp den inrikes luftfarten i olika nivåer. Jag anser det dock mer funktionellt att dela upp trafiken i ett primärnät och ett sekundärnät. Primärnätet bör omfatta regelbunden luftfart med företrädesvis tunga jetflygplan, dvs. f.n. flygplan med en maximal startvikt överstigande 5 700 kg medan sekundärnätet bör omfatta regelbunden luftfart med företrädesvis lätta flygplan (max. startvikt ej överstigande 5 700 kg). På sikt kan dessa viktgränser komma att förändras. I primärnätet ingår som följd härav SAS och LIN:s nuvarande inrikestrafik. Sekundärnätet omfattar det nät som nu kallas tertiärlinjenätet, dvs det matarnät som beflygs av Swedair på LIN:s trafiktillstånd samt den linjetaxitrafik som bedrivs av ett antal mindre flygföretag. I sekundärnätet bör också ingå den trafik som Swedair utför på egna koncessioner samt den gränsöverskridande regelbundna trafiken med lätta flygplan inom Skandinavien. I den fortsatta framställningen kommer jag endast att använda begreppen primär- och sekundärnät.

I sammanhanget kan nämnas att sekundärtrafiken har utvecklats kraftigt under de senaste åren. Vidare bör 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.

3.2.2 *Det interregionala flyglinjenätet*

Enligt utredningens definitioner skall det interregionala flyglinjenätet omfatta flyglinjer för person- och godsbefordran mellan olika regioner i landet som uppfyller vissa närmare angivna kriterier. Detta linjenät bildar i sin tur utgångspunkt för att bestämma vilka flygplatser som skall ingå i det interregionala flygplatssystemet.

Utredningen ställer upp tre kriterier som skall vara vägledande vid ställningstagande till vilka flyglinjer som bör ingå i det interregionala flyglinjenätet. Enligt kriterium 1 bör i detta nät ingå flyglinjer där flygföretagen på företagsekonomiska grunder anser sig kunna upprätthålla trafik. En förutsättning är att i princip samma biljettprissystem tillämpas på hela linjenätet. Linjer där trafik på företagsekonomiska grunder inte kan drivas men som samhällsekonomiskt ger en nettointäkt bör enligt utredningen kunna ingå i det interregionala flyglinjenätet (kriterium 2).

Interregional trafik kan också enligt utredningen bedrivas utifrån andra utgångspunkter än de rent trafikpolitiska (kriterium 3). Här avser utredningen linjer som inte är motiverade enligt kriterium 1 och 2 men som anses nödvändiga av skäl, t.ex. regionalpolitiska, som inte kunnat kvantifieras i en samhällsekonomisk bedömning. När det gäller flyglinjer som ingår i nätet enligt kriterium 2 och 3 anser utredningen att underskotten för sådana flyglinjer bör finansieras med särskilda medel. Utredningen anser att det finns skäl att överväga om inte anslaget för statligt stöd till olönsam trafik på järnväg också bör omfatta luftfarten utan förändring av anslagsramarna.

Luftfartsverket finner att en konsekvent tillämpning av statens huvudan-

svar för det interregionala flyglinjenätet innebär att staten påtar sig ett ansvar för underskottstäckning på de berörda linjerna. Staten behöver dock inte vara den ende finansiären. Verket framhåller att den ekonomiska insats som krävs inte bör belasta luftfartsverkets flygplatsdrift vare sig genom avgifts-nedsättning eller i form av generella eftergifter på förräntningskravet. Statliga bidrag bör redovisas öppet.

För egen del kan jag konstatera att utredningens förslag rörande inrikesflygets linjenät och flygplatssystem grundas på statens ansvar för att ett effektivt interregionalt transportsystem kan komma till stånd. Jag delar uppfattningen att staten har ett sådant ansvar. Detta bör dock som jag tidigare framhållit inte fattas så att flygtransporter är det enda alternativet för att lösa en transportuppgift. Valet av transportmedel måste ske med utgångspunkt i trafikbehovets storlek, kostnaderna för att upprätthålla en trafikservice och tillgängligheten av andra transportmedel.

Jag kan liksom flertalet remissinstanser ställa mig bakom utredningens allmänna resonemang i denna del. Även om jag inte har några erinringar mot den av utredningen föreslagna principiella avgränsningen av ett interregionalt flyglinjenät, behövs på vissa punkter riktlinjer för dess konkreta tillämpning.

Enligt min mening är det angeläget att slå fast att som allmän grundprincip bör gälla att trafiken på det interregionala flyglinjenätet skall ske enligt företagsekonomiska principer. Härav följer att det är i första hand flygföretagen som skall ta ansvaret för vilka linjer de skall trafikera. Det interregionala flyglinjenätet bör i princip omfatta trafik som utförs med flygplan med en maximal startvikt överstigande 5 700 kg, dvs. det s.k. primärnätet. Allteftersom nya flygplanstyper tillförs marknaden bör denna viktgräns kunna förändras. I likhet med utredningen vill jag dock inte utesluta att det kan finnas andra skäl än rent företagsekonomiska för att etablera eller upprätthålla en flyglinje. Dessa skäl motsvaras av utredningens andra och tredje kriterium för avgränsning av det interregionala flyglinjenätet. Förslag om att upprätthålla eller etablera en viss flyglinje av samhällsekonomiska skäl bör prövas av regeringen i särskild ordning. Det bör ankomma på luftfartsverket att utarbeta principer och kalkylmetoder som bör vara vägledande för det fortsatta agerandet när det gäller förändringar i flyglinjenätet. Verket bör bedriva sitt arbete i samråd med berörda intressenter.

Liksom flera remissinstanser ställer jag mig avvisande till att flyget från stödsynpunkt generellt skall behandlas på motsvarande sätt som järnvägen, dvs. att flygtrafik som inte kan drivas på företagsekonomiska grunder men som är önskvärd av olika samhällsskäl generellt sett skall erhålla statligt stöd. Enligt min mening finns det särskilda skäl som bl.a. sammanhänger med det svenska järnvägsnätets tillkomst och utbyggnad som gör att den olönsamma järnvägstrafiken bör behandlas på ett annat sätt. Vidare kan sägas att järnvägstrafiken med sin vida förgrening utgör ett slags kollektivt interre-

gionalt bastransportsystem med speciella trafikuppgifter i glesbebyggda områden - uppgifter som flyget vare sig kan eller bör svara för - varför särskilda stödinsatser är motiverade.

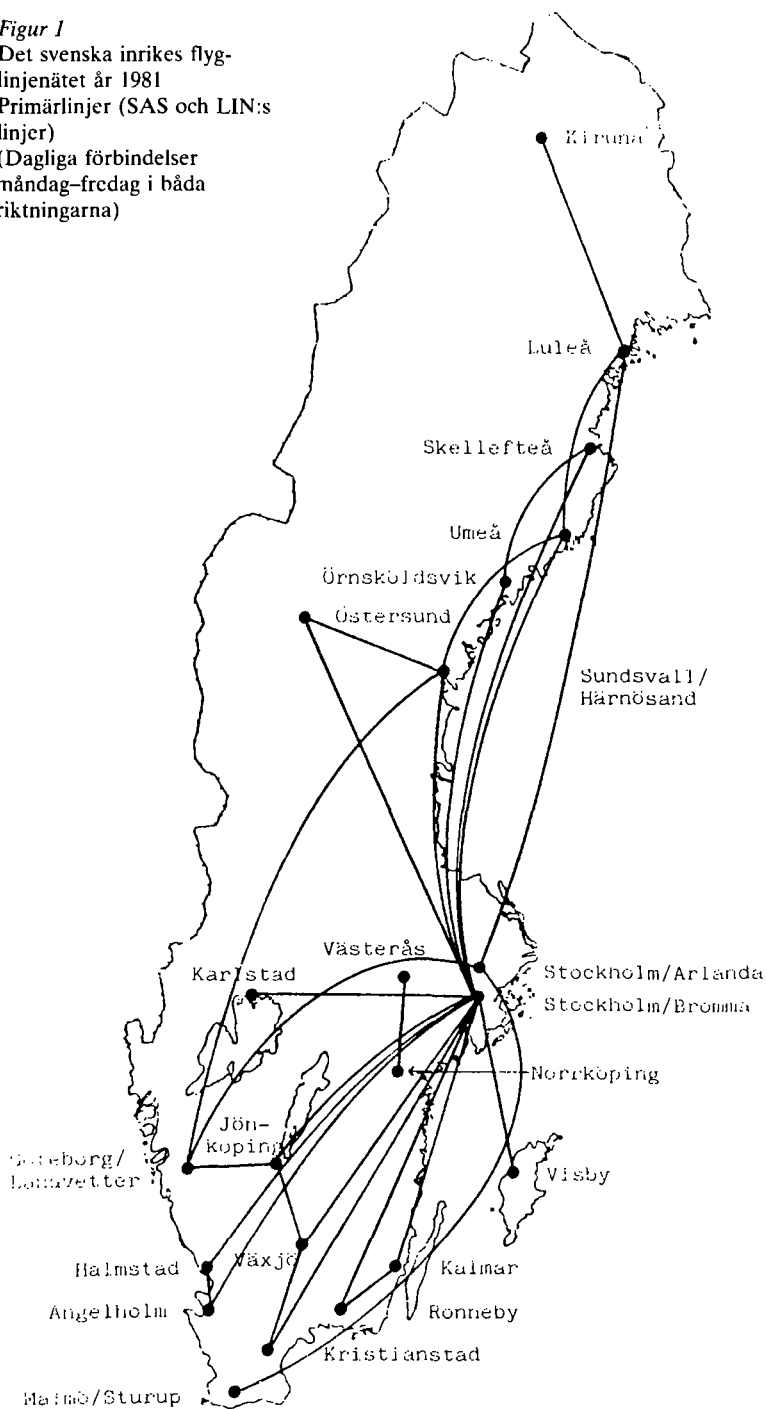
Endast i de fall andra transportmedel inte tillfredsställande kan anses uppfylla rimliga krav på transportförsörjningen bör flyget kunna komma i fråga för bidrag. De särskilda stöd som utgår till flygtrafiken till Gotland och till viss fjällflygtrafik kan härvid tjäna som exempel.

Jag vill i sammanhanget erinra om att 1979 års trafikpolitiska beslut bl.a. innebär att driftersättningen till SJ baserats på en uppdelning av järnvägsnätet i ett ersättningsberättigat nät avgränsat från affärsbanenätet och ett s.k. riksnät till vilket förutom affärsbanenätet förts den del av det ersättningsberättigade nätet som har betydelse för den interregionala trafikförsörjningen. På riksnätet skall persontrafik bibehållas under överblickbar framtid. En ändrad användning av driftersättningen till SJ enligt utredningens förslag skulle innebära en minskning av statsmakternas uppdrag till SJ, vilket jag f.n. inte är beredd att förorda.

Av *figur 1* och *2* framgår det svenska inrikes flyglinjenätet år 1981. I *figur 1* redovisas primärlinjerna och i *figur 2* sekundärlinjerna.

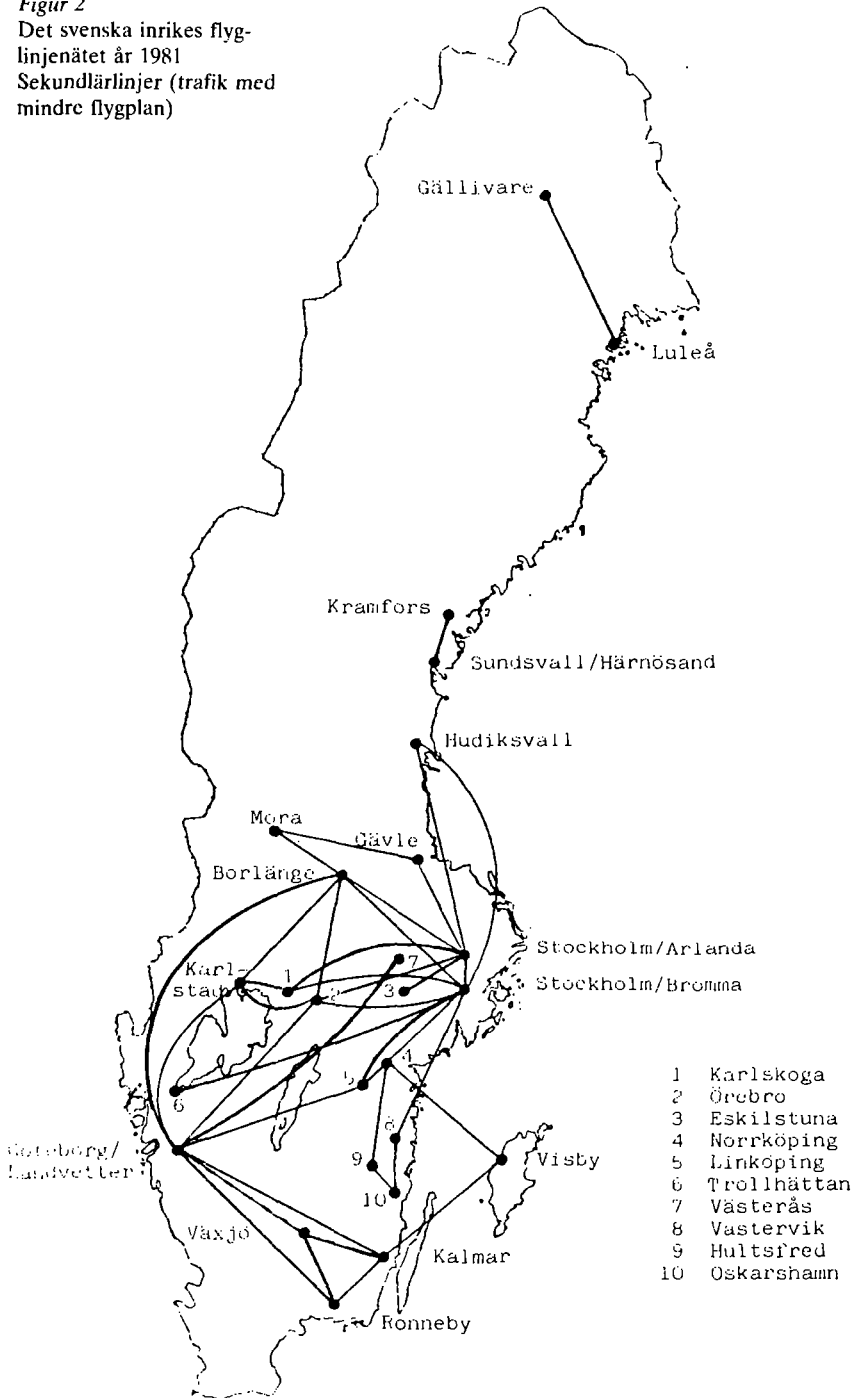
Figur 1

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)



Utöver det linjenät på vilket SAS och LIN för närvarande upprätthåller tung jettrafik (primärnätet) finns det enligt utredningen från trafikförsörjningssynpunkt, åtminstone på kort sikt, inga förutsättningar att - utifrån kriterium 1 - tillföra ytterligare linjer till det interregionala flyglinjenätet. Möjligen gäller detta enligt utredningen även beträffande det samhällsekonomiska kriteriet (kriterium 2). Däremot avstår utredningen från att yttra sig i fråga om det tredje kriteriet. Sett i ett längre tidsperspektiv bör det emellertid enligt utredningen finnas en förhållandevis stor möjlighet att omkring 1985/86 uppnå lönsam trafik på ett antal av de nuvarande tertiärlinjerna (som fortsättningsvis kallas sekundärlinjer), för vilka underskottet f.n. bärs av flygföretagen. Detta förutsätter dock tillgång till ny flygmateriel, viss omstrukturering av det totala inrikes flyglinjenätet i kombination med en genomsnittlig årlig trafiktillväxt om 6-9 %.

Enligt utredningen finns det skäl att på vissa underskottslinjer och därmed nedläggningshotade linjer fortsätta trafiken. Dessa linjer är Gällivare-Luleå, Kramfors-Sundsvall, Borlänge-Stockholm samt Visby-Norrköping-Kalmar. Detta förutsätter dock att ekonomiska förutsättningar kan skapas att driva den aktuella trafiken till dess ny flygmateriel m.m. finns tillgänglig.

Sammanfattningsvis innebär detta enligt utredningen att det interregionala flyglinjenät som bör gälla fram till mitten av 1980-talet skulle bestå av den reguljära linjetrafik som bedrivs mellan följande orter:

Primärnätet

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

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

Gällivare
Kramfors
Borlänge
Trollhättan

För egen del har jag liksom flertalet av remissinstanserna inget att erinra mot utredningens avgränsning av ett interregionalt flyglinjenät. Detta innebär att de linjer som idag 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.

Jag vill dock, som jag tidigare påpekat, framhålla att utredningens skiss till ett interregionalt flyglinjenät inte får innebära att krav på direktflygningar mellan de orter som ingår i det interregionala flyglinjenätet måste tillgodoses. Trafikutövningen får ske av flygföretagen på företagsekonomiskt mest effektiva sätt.

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. Tre faktorer bidrar väsentligt till att de ifrågavarande linjerna f.n. inte fyller kraven på lönsamhet, nämligen ett i förhållande till övriga flygsträckor svagt passagerarunderlag, gemensamt prissystem med SAS och LIN:s övriga linjenät samt mindre ekonomisk flygmateriel. Som exempel på nätets dåliga lönsamhet kan nämnas 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. Underskottet har beräknats med fördelning av intäkter enligt den s.k. prorateringsprincipen. 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/Jönköping 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 är det angeläget att detta plan kommer i trafik i Sverige.

Beräkningarna visar att det torde finnas vissa förutsättningar att från mitten av 1980-talet få företagsekonomisk balans och kanske även viss företagsekonomisk vinst på det flyglinjenät som omfattas av studierna. En förutsättning är att trafiken utövas av ett bolag. Enligt utredningens bedömning bör det således sett i ett längre tidsperspektiv finnas en förhållandevis stor möjlighet att omkring 1985/86 bedriva lönsam trafik på dessa sekundärlinjer. En nedläggning eller splittring av trafiken på dessa linjer år 1982 skulle enligt utredningen äventyra möjligheterna att få en framtida lönsamhet i trafiken.

Utredningen anser att medel för att täcka underskottet under en övergångstid bör kunna åstadkommas genom att olika intressenter inom luftfartssektorn bidrar till den underskottstäckning som krävs för att nå företagsekonomisk balans. Utredningen har beräknat det ackumulerade underskottet under övergångsperioden 1 juli 1982 - 31 december 1985 till ca 55 milj. kr.

I sammanhanget understryker utredningen att om de förutsättningar som är angivna i kalkylen väsentligt förändras på sätt som gör en lönsam trafik på det inrikes sekundärnätet i mitten av 1980-talet mindre trolig så bör också frågan om en övergångslösning omprövas.

Remissinstanserna har i allmänhet inte närmare kommenterat utredningens förslag till övergångslösning när det gäller den matartrafik som Swedair utför åt LIN. Flertalet remissinstanser som uttalat sig delar utredningens uppfattning att trafiken bör bedrivas under en övergångsperiod om det finns förutsättningar att senare få lönsamhet i trafiken med nya flygplanstyper. Vissa remissinstanser anser att staten skall ta ett större ansvar för denna trafik.

Luftfartsverket konstaterar att verkets nya prognos innebär en lägre årlig ökningstakt av sekundärtrafiken än utredningens bedömningar. Det innebär enligt verket att tidpunkten för lönsamhet skulle komma att skjutas framåt i tiden och att de ackumulerade förlusterna blir större. Verket är inte övertygat om att fördelarna överväger nackdelarna med att endast ett flygföretag beflyger sekundärlinjenätet och anser att det därför inte är nödvändigt att principiellt begränsa de mindre företagens marknad till de sekundärlinjer som ligger utanför det interregionala nätet.

Flygföretagen biträder utredningens skiss till ett framtida sekundärnät och uppfattningen att trafiken under ett övergångsskede bibehålls med sikte på att trafiken skall bli självbärande. SAS är berett att diskutera ett fortsatt deltagande i underskottstäckningen för linjen Luleå-Gällivare. Underskottet på övriga delar av nätet bör enligt SAS bestridas av statsmakterna. Flygbolagen anser vidare att en förutsättning för lönsamhet på detta nät är en prissättning som ger varje flyglinje möjlighet till egen bärkraft. Berörda kommuner anser att luftfartsavgifterna bör höjas så att medel kan tillföras en regionalpolitisk fond som skall täcka underskottet på de aktuella sekundär-linjerna.

För e g e n d e l kan jag konstatera att utredningen lagt ned ett värdefullt arbete på att utarbeta den redovisade skissen till ett lönsamt sekundärnät vid mitten av 1980-talet. Jag 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 min mening inga möjligheter för staten att lämna direkta bidrag till denna trafik. Det är emellertid 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. rabatterning 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 betala visst stöd till sekundärtrafiken. Underskottet kan också minskas genom olika åtgärder på intäkts- och kostnadssidan. SAS och LIN är enligt vad jag 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. Jag är f.n. inte beredd att ta slutlig ställning till finansieringsfrågan. Som allmän utgångspunkt bör dock gälla att frågan bör lösas av berörda intressenter - framför allt berörda kommuner, staten och flygföretagen. Diskussioner kommer snarast att påbörjas mellan intressenterna.

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

Vissa remissinstanser har fört fram förslag till kompletteringar av det primär- och sekundärnät som utredningen behandlat. Flera remissinstanser framhåller att flygförbindelserna mellan olika orter i Norrland måste förbättras. Det gäller bl.a. Skellefteå-Sundsvall och Östersund-Umeå. Länsstyrelsen i Västernorrlands län framhåller att det inte är rimligt att den

snabbaste förbindelsen mellan Sundsvall och Skellefteå går via Stockholm. Länsstyrelsen i Örebro län hävdar att trafik på Örebro övergångsvis bör få bedrivas som sekundärtrafik. Svenska handelskammarförbundet riktar uppmärksamheten på behovet av en flyglinje mellan Malmö och Göteborg.

För egen del har jag 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 min 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 ifrågasättande 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. Jag kommer senare att föreslå att luftfartsverket ges i uppdrag att utarbeta en skiss till ett framtida lönsamt sekundärnät. I det sammanhanget bör även de av remissinstanserna framförda linjesträckningarna beaktas.

3.2.3 Trafikutövningen och koncessionsgivningen

Den svenska reguljära luftfartens nuvarande företagsstruktur har som jag tidigare redovisat sin grund i det skandinaviska samarbetet på luftfartens område, som tog sin början under 1940-talet och fick sin definitiva form genom bildandet av det skandinaviska konsortiet Scandinavian Airlines System, SAS, år 1950.

Det konsortialavtal som ligger till grund för SAS verksamhet har i Sverige godkänts av regeringen med stöd av riksdagens bemyndigande år 1950. Avtalet gällde ursprungligen t.o.m. den 30 september 1975, men har år 1974 förlängts att gälla t.o.m. den 1 oktober 1995. Enligt detta avtal skall SAS för parternas gemensamma räkning bedriva luftfart och annan verksamhet i samband därmed. Vidare anges att konsortiet skall bedrivas efter sunda affärsmässiga principer.

I anslutning till konsortialavtalet träffade Sveriges, Danmarks och Norges regeringar den 20 december 1951 ett avtal samt år 1959 ett tilläggsavtal om samarbete på luftfartens område. Regeringsavtalet syftar till att etablera en ordning som på ett rimligt sätt tillgodoser de tre ländernas nationella intressen inom luftfarten. Även regeringsavtalet gäller till år 1995.

I Norge konstaterades år 1956 (stortingsmelding 1956:24) efter en tolkning av samarbetsavtalet mellan de berörda regeringarna och SAS konsortialavtal

att SAS bör ha en dominerande ställning i respektive lands inrikestrafik men att SAS inte hade den obetingade rätt till inrikestrafik som angetts i DNL:s koncessioner år 1947. Möjlighet att ge koncession till andra flygföretag än SAS kunde anses föreligga i de fall SAS inte sökt koncession eller när SAS inte är villigt att driva trafik på ett tillfredsställande sätt.

Enligt ABA:s trafiktillstånd skall bolaget i skälig omfattning upprätthålla koncessionerad trafik och täcka trafikbehovet på de linjer som bolaget medgivits trafikera. Om bolaget åsidosätter sina förpliktelser kan tillståndet helt eller delvis återkallas. Regeringen kan göra ändringar i gällande linjeförteckning, villkor och bestämmelser eller föreskriva ytterligare villkor som påkallas bl.a. för att säkerställa att trafiken bedrivs på ett för allmänheten ändamålsenligt sätt. ABA har rätt att överföra sitt trafiktillstånd på SAS.

LIN startade sin verksamhet i april 1957. LIN har rätt att bedriva inrikes luftfart i regelbunden trafik på ett antal linjer som anges i skilda tillståndsbeslut. På vissa linjer där trafikunderlaget är för litet för att motivera insättande av LIN:s tunga jetflygplan används inchartrade lätta propellerflygplan tillhörande Swedair AB.

I Sverige har - förutom SAS, LIN och Swedair - flera andra företag under 1970-talets senare hälft fått tillstånd till regelbunden trafik med lätta flygplan (flygplan med en högsta startvikt ej överstigande 5 700 kg). Det beror på att orter med kontaktintensiva företag satsat på en utbyggnad av flygplatser. I huvudsak är det taxifygfyretag, kommuner och näringsliv som på olika sätt har stimulerat och ekonomiskt möjliggjort denna trafiks utveckling. Omfattningen av och formerna för deras ekonomiska engagemang har varierat från fall till fall.

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 kan nämnas 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.

När det gäller förhållandet SAS/LIN anser utredningen att man bör pröva

att bibehålla nuvarande SAS och LIN intakta men utveckla ett intimare samarbete mellan dem på områden där detta kan vara effektivitetsbefrämjande. Tänkbara sådana områden är enligt utredningen flygplansflottornas sammansättning, teknisk översyns- och underhållsverksamhet samt marknadsföring och försäljning.

SAS anser att det bör ankomma på berörda företag att sinsemellan tillvarata de integrationsvinster som är möjliga t.ex. genom att företagen köper och säljer tjänster till och från varandra när så är ekonomiskt möjligt. Frågan om erforderlig resultatutjämnning i den svenska inrikestrafiken bör enligt LIN lösas genom överenskommelser bolagen sinsemellan.

För egen del kan jag konstatera att genom riksdagens beslut att samlokalisera inrikesflyget på Arlanda skapas förutsättningar 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 kommer att redovisas före sommaren 1982.

När det gäller frågan om uppdelning av trafiken mellan SAS och LIN kan det således konstateras 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 bör ses mot denna bakgrund. Enligt min uppfattning är det angeläget att utredningen genomförs skyndsamt så att erforderliga förändringar snarast kan genomföras. I sammanhanget vill jag erinra om att överföringen av trafik på Lulå från SAS till LIN leder till viss utjämnning av lönsamheten mellan företagets svenska inrikestrafik. Jag finner inget skäl för att denna ordning nu skall förändras till nackdel för LIN.

Min förhoppning är att konkreta effektivitetshöjande åtgärder samt åtgärder som leder till en närmare integration i svenskt inrikesflyg kan vidtas senast i samband med LIN:s utflyttning till Arlanda år 1983.

Jag vill understryka att organisationen av svenskt inrikesflyg måste ske i former som är till största möjliga nytta för svensk flygtransportförsörjning och svensk flygtransportekonomi. Det är sålunda enligt min mening angeläget bl.a. med hänsyn till inrikesflygets väsentliga betydelse inte minst i regionalpolitiska sammanhang att inrikesflyget organiseras så att alla möjligheter till effektiva arbetsformer och därmed låga kostnader tas till vara. Förbättrade förutsättningar måste skapas så att transporttjänster kan

utbjudas till priser som inte försvårar de regional- och näringspolitiska strävandena.

När det gäller *koncessionsgivningen* till sekundärtrafiken, krävs enligt utredningen att trafikunderlaget breddas för att skapa förutsättningar för företagsekonomisk lönsamhet. Utredningen har därför funnit det vara angeläget att hela trafiken kan drivas av en och samma huvudman, särskilt som de bästa möjligheterna då föreligger att utföra trafiken med huvudsakligen en flygplanstyp. En omfördelning av trafiktillstånd bör därför enligt utredningen genomföras i den utsträckning detta erfordras för att etablera en lönsam sekundärtrafik. Swedair bör enligt utredningen liksom idag utföra trafiken på uppdrag av LIN.

Taxifygföretagens riksförbund (TFR) tror inte på storskaligheten som allmängiltig när det gäller flygtrafik med svagt trafikunderlag. Av den anledningen anser TFR inte att interregionala flyglinjer skall byggas upp av ett enda flygföretag som föreslagits av utredningen och att mindre företags upparbetade linjer annat än frivilligt skall inlemmas i något annat företags trafiknät.

För egen del vill jag inledningsvis konstatera att med hänsyn till de åtaganden som gjorts i det skandinaviska luftfartssamarbetet och till det stora värde detta samarbete enligt min mening har är jag i fråga om tillstånd till regelbunden inrikes luftfart inte beredd att föreslå några ändringar i nuvarande ordning. ABA:s prioriterade ställning i inrikestrafiken bör således bibehållas även om jag för trafik på sekundärnätet anser att utrymme också bör finnas för koncessioner till andra företag än SAS och LIN. Om ABA inte avser utnyttja sin prioriterade ställning på primärnätet skall givetvis koncession kunna ges till annat bolag även på detta nät.

Vad gäller den del av luftfartssektorn som avser regelbunden trafik med lätta flygplan (sekundärnätet) anser jag det angeläget att på alla sätt möjligheterna att befrämja och stimulera uppkomst och utveckling av ekonomiskt livskraftiga enheter tas tillvara. Krav som måste ställas på denna typ av flygtrafik är säkra, regelbundna och till rimligt pris utförda transporter inom ett på lämpligt sätt planerat linjenät. Härtill kommer flygföretagens krav på ett optimalt utnyttjande av investerat kapital och att med eget ansvar få möjlighet att erbjuda sina tjänster på marknaden. Den av utredningen föreslagna omfördelningen av trafiktillstånd kan enligt min mening ge upphov till konflikter med företag som upparbetat trafik på en linjesträcka. En sådan ordning skulle kunna hämma en utveckling av flygtransportsektorn i stället för att uppmuntra till initiativ, framsynthet och i många fall stimulerande konkurrens. Kraven på storskalighet får inte drivas så långt att branschen fråntas sin mångsidighet och dynamik.

Jag är dock medveten om att bristande lönsamhet på trafiksvaga flyglinjer kräver en koncentration av trafikuppgifterna så att stordriftsfördelarna kan tas tillvara. Kostnadsutvecklingen för de nya effektivare flygplanstyper som avses användas i sekundärtrafiken kräver ett högt utnyttjande av flygmate-

rielen för att trafiken skall kunna bedrivas på ett ekonomiskt försvarbart sätt. Detta krav kan endast tillgodoses av företag av en viss storlek som har möjlighet att samordna olika trafikuppgifter samt att utnyttja flygmaterielen på en mer kontinuerlig basis.

Koncession till regelbunden trafik med lätta flygplan, som avses ingå i sekundärnätet, bör sålunda ges utifrån en bedömning av trafikall, teknisk, operativ och ekonomisk natur med avseende på ansökande bolagets möjligheter att svara för en fortlöpande tillfredsställande trafik till rimliga priser och med en acceptabel turtäthet. Lokala initiativ skall tas till vara samtidigt som det företagsekonomiskt betingade behovet av storskalighet tillgodoses. Särskild vikt skall läggas vid en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna av ev. trafikavledning från befintliga förbindelser. En samverkan mellan olika flygföretag som utför linjetrafik bör stimuleras. Även andra betingelser som i övrigt kan verka stimulerande för utvecklingen av ekonomiskt livskraftiga enheter inom denna del av luftfartssektorn bör ägnas uppmärksamhet.

Antalet ansökningar till sekundärtrafik såväl inrikes som utrikes har ökat kraftigt under senare år. För vissa delar av nätet är det fråga om svåra avvägningar mellan olika intressen. Härtill kommer bedömningar om vilka konsekvenser införande av nya flygplanstyper och vilken roll Bromma flygplats kan komma att få för sekundärtrafiken. Eftersom sekundärtrafiken är av stor betydelse bl.a. från regionalpolitisk synpunkt är det enligt min mening angeläget att statsmakterna som grund för den framtida koncessionsgivningen bildar sig en uppfattning om vilken omfattning verksamheten kan komma att få. Detta är särskilt angeläget eftersom koncessionsgivningen kan utgöra ett instrument i de regionalpolitiska övervägandena. Jag avser därför att ge luftfartsverket i uppdrag att i samverkan med berörda flygbolag och efter samråd med lokala och regionala intressenter utarbeta ett förslag till ett framtida sekundärnät.

Uppdraget bör syfta till att närmare klarlägga hur sekundärtrafiken skall definieras och vilken omfattning den kan komma att få i framtiden. Härvid bör beaktas de nya och effektivare flygplanstyperna som beräknas kunna tas i bruk om några år och vilka konsekvenser detta kan få för sekundärtrafikens struktur och ekonomi samt eventuella trafikavledningseffekter på primärnätet. Verket bör i anslutning härtill bedöma hur en långsiktig bärkraft skall kunna nås i denna trafik. I bedömningen bör ingå om lönsamhet kombinerad med hög kvalitet förutsätter att ett företag svarar för hela trafiken eller om lokala företag för vissa delar av sekundärnätet har förutsättningar att bygga upp en mera optimal trafikapparat. Verket bör således pröva möjligheterna att genom t.ex. områdeskoncessioner bygga upp regionalt avgränsade trafiknät. Verket bör också studera vilka flygplanstyper som bör användas och söka bilda sig en uppfattning om vilka delar av sekundärnätet som kan komma att beflygas med annan materiel än de nya flygplanstyperna.

Som kommer att framgå senare anser jag att Bromma bör bibehållas som

trafikflygplats. Inom ramen för sitt uppdrag bör verket från såväl företags-ekonomiska som samhällsekonomiska utgångspunkter särskilt värdera hur Bromma kan utnyttjas i den framtida inrikestrafiken.

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 kan indelas i bruksflyg, skolflyg, luftfartsverksamhet av särskild art och privatflyg.

Antalet flygplansrörelser med bruksflyg har mer än fördubblats under perioden 1967-1980. Inom bruksflygverksamheten uppvisar taxifyget den kraftigaste tillväxttakten. År 1980 uppgick antalet passagerare i linjetaxi- och taxifyg till ca 300 000. Flygplansrörelserna inom det övriga allmänflyget, dvs. affärs-, privat- och skolflygverksamheten, har under samma period totalt sett ökat med ca 10 %.

Mot bakgrund av förväntad svag allmän ekonomisk utveckling bedömer utredningen att de utvecklingstendenser som noterats under slutet av 1970-talet inom allmänflygsektorn torde komma att bestå åtminstone under den närmaste framtiden. De bruksflygföretag som utöver Swedair AB bedriver s.k. linjetaxi- och taxifygverksamhet torde dock även i framtiden komma att spela en icke oväsentlig roll som komplement till den övriga linjefarten på sträckor med otillräckligt underlag för trafik med stora flygplan. Även affärsflyget har under de senaste decennierna utvecklats till ett viktigt komplement till den reguljära flygtrafiken och andra persontransportmedel.

En enkät som utredningen genomfört visar att de ekonomiska förutsättningarna för taxi- och linjetaxiverksamheten är otillfredsställande.

Ansvaret för flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget är inte en statlig angelägenhet. Detta är en kommunal angelägenhet eller en angelägenhet för enskild intressent. Utredningen anser att nuvarande ansvarsfördelning bör kvarstå oförändrad.

Enligt luftfartsverkets kostnads- och prissättningsstudie täcker avgifterna från hela allmänflygsektorn ca 50 % av luftfartsverkets särkostnader för denna verksamhet. Det är emellertid enligt utredningens mening inte rimligt att genomföra avgiftshöjningar till en nivå motsvarande den som borde gälla om avgiftssättningen skulle ske på grundval av de delresultat som framkommit i kostnads- och prissättningsstudien.

Flertalet remissinstanser, bl.a. Svenska kommunförbundet, instämmer i att nuvarande ansvarsfördelning beträffande flygplatser åt allmänflyget bibehålls oförändrad. SAS och LIN anser att det principiellt inte är acceptabelt att kostnader för allmänflyget övervältras på annan luftfart.

För egen del vill jag liksom utredningen och flertalet remissinstanser slå fast att de flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget även i

fortsättningen 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. Det har därför varit naturligt att intressenter på detta plan känt ett förstahandsansvar för denna typ av flygtrafik. Jag ser ingen anledning till ändrat synsätt för framtiden. Alltjämt torde behov och förutsättningar för allmänflyget bäst bedömas på lokal eller regional nivå.

Enligt min mening bör i princip full kostnadstäckning eftersträvas för de olika slag av verksamheter som omfattas av allmänflyget. Vid fastställande av luftfartsverkets avgifter för allmänflyget bör emellertid också hänsyn tas till de olika verksamheternas betalningsförmåga. Eftersom allmänflyget även fortsättningsvis inte skall vara en statlig angelägenhet anser jag att det är 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. Jag återkommer senare till denna fråga.

Allmänflyget spelar en viktig roll som komplement till linjefarten. Med det allmänt sett mer utspridda folkflyget till följd av lågprissatsningar har nya marknader skapats vilket också kan vara stimulerande för taxifygföretagen. Härtill kommer att den tyngre luftfartens belägningskrav för att få ekonomi i trafiken torde begränsa flexibiliteten och i sin tur innebära att ett ökat utrymme skapas för trafik med lätta flygplan. Såväl internationellt som nationellt finns också ett betydande intresse att etablera förbindelser. Min tidigare redogörelse för vilka principer som bör vara gällande vid den framtida koncessionsgivningen bör ses också mot denna bakgrund.

Jag vill också instämma i de av Taxifygföretagens riksförbund framförda synpunkterna att det rena taxifyget utgör en viktig länk i flygkommunikationssystemet. Genom sin möjlighet att erbjuda snabba och direkta transporter på de tider beställaren önskar, utnyttjas det för in- och utrikes person- och godstransporter av särskilt brådskande slag. Taxifyget är i vissa fall betydelsefullt för näringslivets transporter genom att det kan erbjuda en till kundernas behov individuellt anpassad transportlösning.

För en fortsatt positiv utveckling inom denna del av allmänflygsektorn är det enligt min mening av stor betydelse att berörda företag vidareutvecklar samarbets- och samverkansformer sinsemellan samt med de större trafikföretagen. Luftfartsverkets avgifter från taxiföretagen bör i likhet med vad utredningen uttalat och som flera remissinstanser instämmer i marginalkostnadsanpassas, t.ex. genom att det nu påbörjade experimentet med tvådelade taxor fullföljs.

Bland åtgärder som kan stärka branschens ekonomi kan nämnas förbättrad materiell disponering för olika trafikuppgifter och ett system för att kunna samordna befintliga transportuppdrag så att tomma returflygningar undviks. Som exempel på förbättrat samarbete med SAS och LIN kan nämnas gemensamt biljett- och bokningssystem, förbättrad tidtabellsanpassning m.m.

3.3 Linjeflygs utflyttning till Arlanda

Innan jag övergår till att behandla lufttransportutredningens övriga förslag vill jag behandla utflyttningen av LIN:s verksamhet från Bromma flygplats till Arlanda.

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 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 utskottet 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 skall genomföras med största möjliga skyndsamhet och att målsättningen, som luftfartsverket framhållit, bör vara att verksamheten skall vara i operativ drift under andra halvåret 1983.

Trafikutskottet uttalade vidare att ett genomförande av de förordade investeringarna förutsätter 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).

Trafikutskottet 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 anförde (TU 1981/82:6).

I det här sammanhanget vill jag nämna att den 1 september 1981 träffades en principöverenskommelse 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.

I samband med sitt beslut om utflyttning av LIN:s Fokkertrafik från Bromma till Arlanda uttalade riksdagen också följande:

Bromma skall t.v. bibehållas för allmänflygets behov och samtidigt utgöra reservflygplats i Stockholmsområdet,

de kollektiva marktransporterna skall göras snabbare genom att den nuvarande busstrafiken ges en smidigare utformning, innebärande att kollektivfält anläggs och Hagaterminalen stängs,

regeringen skall snabbutreda frågan om en järnvägsförbindelse till Arlanda,

programarbetet för en permanent inrikesterminal på Arlanda skall påbörjas omedelbart och

en särskild utredning skall tillkallas som skall framlägga förslag om hur trafiken på de skilda inrikesflygplatserna skall tryggas.

Med anledning av dessa uttalanden fick luftfartsverket i uppdrag att bl.a. skyndsamt genomföra programarbetet för det framtida inrikesområdet på Arlanda, att utarbeta förslag om Brommas framtida funktion i det inrikes flygplatssystemet samt att genomföra de investeringar på Bromma som är oundgängligen nödvändiga för att en tillfredsställande säkerhetsnivå skall upprätthållas på flygplatsen.

SJ fick i uppdrag att utreda de tekniska och ekonomiska konsekvenserna av en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda. Vidare fick statens vägverk i uppdrag att utreda effekterna på vägtrafiken av en utflyttning av jettrafiken från Bromma till Arlanda. Dessutom tillsattes en särskild utredning som fick till uppgift att, med utgångspunkt i lufttransportutredningens förslag, belysa inrikesflygets roll i trafikpolitiken. Utgångspunkten för utredningen angavs vidare vara att trafiken på de skilda inrikesflygplatserna även i fortsättningen skall tryggas. En sammanfattning av inrikesflygutredningen (IFU) redovisas i *bilaga 2*.

Med utgångspunkt i riksdagens uttalande, att en absolut förutsättning för flyttningen av jettrafiken på Bromma är att kollektivtrafikförbindelserna

mellan Stockholms city och Arlanda förbättras, begärde dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet besked av berörda landstings- och borgarråd i Stockholms läns landsting och i Stockholms kommun om möjligheterna att tillgodose riksdagens uttalade krav. En sammanfattning av resultatet av SJ:s, vägverkets och luftfartsverkets uppdrag samt regionens syn på kollektivtrafikförbindelserna redovisas i *bilaga 3*.

Trafiken med jetflygplan vid Bromma utgörs idag huvudsakligen av LIN:s trafik med Fokker F-28 och i övrigt av visst affärsflyg med mindre jetflygplan. Den senare trafiken är från miljösynpunkt av endast marginell betydelse. Den debatt som föregick riksdagsbeslutet handlade också uteslutande om LIN:s jettrafik. En rimligt tolkning av beslutet är därför enligt IFU att annan jettrafik kan vara kvar på Bromma så länge de uppställda buller- och miljökraven tillgodoses. Än mera naturligt är enligt utredningen att också all trafik med turboprop- och vanliga propellerflygplan fortsättningsvis bör kunna bedrivas på Bromma under samma buller- och miljöförutsättningar. Jag delar IFU:s uppfattning i dessa avseenden.

Det finns enligt IFU ett samband mellan olika delar av det totala flyglinjenätet. Utredningen hävdar att flyttningen av LIN till Arlanda därför kan antas medföra, att ytterligare trafik med större eller mindre sannolikhet kommer att flytta med av funktionella och ekonomiska skäl. Detta gäller i första hand trafiken Bromma-Borlänge (ca 50 000 passagerare 1980) som utförs på LIN:s koncession av Swedair med flygplan av typ Twin Otter (turbopropflygplan). Denna trafik planerar LIN att efter flyttningen driva från Arlanda. Skälet anges vara att större delen av passagerarna (65-70 %) flyger vidare med SAS eller LIN från Arlanda. Av främst ekonomiska skäl anser sig LIN inte ha någon möjlighet att driva trafiken jämväl på Bromma för lokalresenärernas skull.

Även trafiken Norrköping-Stockholm (ca 5 000 passagerare 1980) och Gävle-Stockholm (ca 9 000 passagerare 1980) kan av funktionella skäl komma att bedrivas från Arlanda i fortsättningen. Andelen transferresenärer till/från SAS och LIN på dessa linjer överstiger nämligen 90 %.

Om de nämnda matarlinjerna av funktionella skäl flyttar till Arlanda skulle enligt IFU följande linjefart bli kvar på Bromma (1980 års linjenät) när LIN:s jettrafik flyttat. Utvecklingsbetingelserna för flera av de angivna linjerna är svårbedömda.

Tabell 1. Bedömning av kvarvarande trafik på Bromma
efter LIN:s utflyttning

Bolag (koncessionsinnehavare)	Linje (Bromma-)	Ca antal pass. år 1980	Därav lokalt till Stockholm ca
Swedair	Mora/Borlänge	6 000	4 500
Swedair	Örebro	3 000	700
Syd-Aero	Trollhättan	13 000	10 000
Syd-Aero	Hultsfred/ Västervik/ Oskarshamn	16 000	11 000
Golden Air	Karlskoga	4 000	2 500
Flygbolaget i Hudiksvall	Hudiksvall	7 000	5 000
Totalt		49 000	33 700

Jag vill i sammanhanget erinra om att Bromma f.n. är landets mest trafikerade flygplats med ca 110 000 starter och landningar per år. Härav svarar linjefarten för ca 44 000 starter och landningar. Huvuddelen av flygplansrörelserna på Bromma utgörs sålunda av allmänflyg. Enligt IFU:s uppfattning måste Bromma under överskådlig tid behållas som flygplats med hänsyn till allmänflygets behov. Flertalet remissinstanser delar uppfattningen att Bromma måste behållas som flygplats.

Luftfartsverket och chefen för luftfartsinspektionen anser det helt orealistiskt att tänka sig att föra över all Brommas trafik till Arlanda. Detta vore oacceptabelt från flygsäkerhetssynpunkt och skulle få drastiska effekter för Arlandas kapacitet. En andra trafikflygplats i Stockholmsområdet är nödvändig. Luftfartsinspektionen erinrar om att inte heller Tullinge/F18-fältet i den mån det kan göras tillgängligt är problemfritt från flygsäkerhetssynpunkt. Omfattande åtgärder blir nödvändiga för anpassning till civila normer. Botkyrka kommun motsätter sig en utflyttning av allmänflyget till Tullinge/F18.

Mot dessa uttalanden står den uppfattning som Stockholms kommun gett uttryck för nämligen att avtalet med staten angående Bromma bör sägas upp av kommunen för att i god tid medge förhandlingar om flygplatsens avveckling. Allmänflyget bör också enligt kommunen så snart som möjligt flyttas till en mindre störande flygplats samtidigt som förutsättningarna för att omvandla Tullinge/F18 till allmänflygplats undersöks. Kommunen anser vidare att flygverksamheten på Barkarby flygplats bör avvecklas.

För egen del anser jag, i likhet med vad riksdagen och övervägande antalet remissinstanser uttalat, att Bromma bör behållas som flygplats inom ramen för de miljövillkor som regeringen fastställt i beslut den 9 oktober 1980. Jag vill också erinra om riksdagens bedömning år 1977 att det krävs två trafikflygplatser i Stockholmsregionen. Enligt min mening har ingenting framkommit därefter, som förändrar denna bedömning.

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

Att flytta verksamheten på Bromma till Tullinge/Getaren 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 bör understrykas, att en eventuell anpassning av flygplatsen till civil standard kommer att medföra betydande investeringar.

När det gäller det framtida huvudmannaskapet för Bromma flygplats anser jag som tidigare framgått att ansvaret för flygplatser för allmänflygets behov inte åvilar staten utan bör bäras av berörd kommun eller enskild intressent. Även om jag anser det viktigt att Bromma bibehålls som flygplats, finner jag att statens framtida intresse i Bromma flygplats givetvis blir avhängigt vilken trafik som kan komma att bedrivas på flygplatsen.

Stora svårigheter föreligger dock att få en uppfattning om trafikomfattningen på Bromma efter det att LIN:s jettrafik lämnat flygplatsen. Det är, som luftfartsverket framhåller, svårt att bedöma vilken omfattning den ekonomiskt mest betydelsefulla delen av den kvarvarande trafiken - sekundärinjettrafik, övrig regelbunden trafik med lätta flygplan och taxiflyg - kan komma att få i ett något längre perspektiv.

Enligt LIN:s planer kommer det nuvarande jettrafiknätet att vara intakt efter flyttningen. LIN befarar dock att om restiderna till Arlanda blir markant längre än till Bromma, kommer passagerarunderlaget att minska förhållandevis kraftigt på framför allt vissa hårt konkurrensutsatta linjer. Utöver detta räknar LIN med ett visst generellt bortfall, som enligt bolaget kommer att vara ekonomiskt mycket kännbart. Preliminärt räknar LIN med att förlora totalt ca 100 000 passagerare på grund av flyttningen. Luftfartsverket konstaterar att även om ingen enskild linje uppges vara i fara i den meningen att trafiken kommer att läggas ned, kommer ett trafikbortfall av den beräknade storleksordningen - framför allt om det blir ojämnt fördelat - att leda till att vissa linjer bara får underlag för ett mindre antal turer. Dålig turfrekvens med bortfall av passagerare kan leda till att sådana linjers existens på sikt kan komma i fara av rent ekonomiska skäl.

Enligt vad LIN uppgett för IFU är det synnerligen angeläget - framför allt i övergångsskedet - att alla åtgärder vidtas för att begränsa passagerarbortfallet i den samlade Arlandabaserade trafiken. För att det skall vara möjligt att genomföra ett oförändrat trafikprogram, anser LIN det vara nödvändigt, att tillstånd inte ges för sådan regelbunden luftfart på Bromma, som kan avleda passagerare från LIN:s Arlandacentrerade linjenät. Enligt LIN är det betydelsefullt, att den reguljära trafik till Stockholmsområdet, som bedrivs av andra bolag än LIN, också terminerar på Arlanda, så att flygplatsen

verkligen får karaktären av centrum för såväl det reguljära inrikes- som utrikesflyget i Stockholmsregionen.

Huruvida Bromma i ett längre perspektiv bör utnyttjas för regelbunden luftfart och i vilken omfattning detta eventuellt bör ske, anser sig företaget inte nu kunna bedöma. Utvecklingen av moderna turbopropflygplan under 1980-talet med avseende på storlek, fartprestanda, bulleremission och driftekonomi blir helt avgörande i denna fråga.

Swedair å sin sida har pekat på att bolaget kommer att få vidkännas vissa merkostnader om trafiken flyttas till Arlanda. Skulle Bromma flygplats dessutom stängas helt och Swedairs verksamhet i sin helhet tvingas ut till Arlanda, ökar merkostnaderna kraftigt och blir mycket kännbara. Swedair understryker för sin del starkt behovet av att Bromma bibehålls tills bättre klarhet kan nås om den lämpliga framtida uppdelningen av trafiken mellan Bromma och Arlanda.

Sveriges industriförbund framhåller i sitt remissvar, mot bakgrund av ett förslag från docent Bo Lundberg, att frågan om en uppdelning av trafiken mellan Bromma och Arlanda kan vara av stort intresse. Enligt förbundet synes det fullt möjligt, att LIN med Arlanda som bas bedriver jettrafik på långlinjerna och att andra flygbolag svarar för kortdistanstrafiken med Bromma som bas.

Enligt IFU däremot är det svårt att se att en uppdelning av LIN:s idag Brommabaserade jettrafik skulle ge några praktiska och ekonomiska fördelar och torde därför knappast bli aktuell. Förutom LIN:s trafik torde enligt IFU också viss annan reguljär trafik på Bromma komma att samlokaliseras med LIN på Arlanda. Det gäller då som nämnts i första hand de linjer som beflygs med lättare flygplan och som har ett påtagligt matarvärde för LIN, i viss utsträckning även för SAS.

Med en basering på Arlanda av de sekundärlinjer, som är att betrakta som interregionalt matarflyg, finns det enligt IFU ingen anledning att förmoda att förutsättningarna för att genomföra den av lufttransportutredningen föreslagna övergångslösningen har förändrats på någon väsentlig punkt genom det aktuella riksdagsbeslutet.

Enligt IFU talar mycket starka skäl för att det statliga huvudmannaskapet avvecklas för Bromma. Minskningen av trafiken på Bromma är - om den kommer att inträffa - enbart en konsekvens av riksdagens beslut. Det vore enligt IFU ologiskt att på annat än mycket goda grunder samtidigt stimulera en trafik på Bromma som konkurrerar med delar av den trafik som flyttas till Arlanda.

Luftfartsverket anser att det kan vara riktigt att på affärsmässig grund stimulera en ny trafik på Bromma om denna motsvarar ett faktiskt resbehov och inte negativt påverkar inrikesflyget totalt.

För egen del anser jag att en väsentlig fråga för inrikesflygets utvecklingsmöjligheter är, hur de ekonomiska förutsättningarna för verksamheten kommer att påverkas av riksdagens beslut att flytta LIN:s

verksamhet från Bromma till Arlanda. Det finns som framgått olika faktorer, som kan komma att bli bestämmande för en framtida uppdelning mellan Bromma och Arlanda av den reguljära flygtrafiken. IFU framhåller att en sådan uppdelning i sig skulle leda till att driftresultatet för Bromma och Arlanda flygplatser tillsammans skulle bli sämre än det skulle bli under andra förutsättningar. Detta påverkar direkt luftfartsverkets ekonomi, vilket i sin tur leder till höjda luftfartsavgifter. Därmed påverkas direkt även flygföretagens ekonomi. Det kan ändå enligt IFU finnas anledning att överväga en trafikuppdelning om den tillgodoser trafikanternas intresse av funktionella transporter och inte negativt påverkar flygbolagens och luftfartsverkets ekonomi.

Jag kan i stort ansluta mig till denna uppfattning. I sammanhanget måste emellertid också beaktas att utflyttningen av jettrafiken till Arlanda kommer att medföra stora påfrestningar på LIN:s ekonomi, vilket jag återkommer till. På kort sikt torde den mest angelägna uppgiften vara att trygga en rimlig trafikförsörjning för de flygplatser som ingår i det nuvarande interregionala flygtrafikenätet innefattande bl.a. en rimlig turtäthet och prisnivå. LIN bör därför ges möjlighet och förutsättningar att så störningsfritt som möjligt etablera sig på Arlanda. Enligt min uppfattning måste därför dels LIN:s trafik på Arlanda få möjlighet att stabilisera sig, dels luftfartsverkets uppdrag att klarlägga den framtida sekundärtrafikens omfattning och struktur färdigställas, innan omfattningen av fortsatt regelbunden trafik på Bromma mer slutligt prövas. Detta gäller speciellt sådan trafik, som kan innebära avledning från LIN:s Arlandabaserade trafik.

Som framgått är jag 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 utflyttningsbeslutet uttalat att Bromma flygplats bör vara kvar. Luftfartsverket, IFU 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 är det, som jag ser 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 de 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.

Det underlag som föreligger f.n. är emellertid som framgått ovan inte tillräckligt för att nu fatta beslut i berörda hänseenden. Till de delfrågor som enligt det föregående behöver ytterligare och mera slutligt klarläggas, hör också kommunernas uppfattning om markanvändningen sett i ett övergripande långsiktigt perspektiv. En fortsatt reguljär trafik på Bromma torde också enligt min mening 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, upplåt kommunen nyttjanderätten till det berörda området att användas såsom av staten förvaltd flygplats till allmänt bruk.

Jag anser det sålunda för tidigt att nu ta slutlig ställning i huvudmannaskapsfrågan. För att bibehålla handlingsberedskapen utgår jag, i likhet med flertalet remissinstanser, därför från att Bromma tills vidare skall bli kvar under luftfartsverkets förvaltning. Vad särskilt gäller det nyss nämnda avtalet med Stockholms kommun avser jag att ta upp överläggningar med berörda kommunala intressenter för att klarlägga förutsättningarna att behålla Bromma som flygplats i ett längre tidsperspektiv samt i anslutning här till frågan om vilken typ av flygtrafik och dess omfattning som kan bedrivas på Bromma. Särskilt bör därvid beaktas Brommas funktion i ett sammanhållet sekundärnät trafikerat med en lämplig flygplanstyp som klarar de uppställda miljökraven. Överläggningarna bör också avse fördelningen av kostnaderna för flygplatsens drift på olika intressenter. Även kommunens planer vad gäller disponeringen av marken vid Bromma och i vad mån detta kan innebära restriktioner eller förhindra Brommas användning som flygplats bör tas upp.

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. Detta är naturligtvis primärt en olägenhet för trafikanterna. I sin tur kan detta kunna på ett bestående sätt minska flygets attraktionskraft i förhållande till andra transportmedel. Särskilt i redan starkt konkurrensutsatta relationer kan befaras ett icke oväsentligt trafikantbortfall med åtföljande negativa ekonomiska konsekvenser för verksamheten.

Det är naturligtvis riktigt, att den totala tidsåtgången för en resa i många fall har stor, ibland avgörande, betydelse för valet av färdmedel. 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 min mening 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, torde dock i första hand vara en förhandlingsfråga mellan de berörda intressenterna.

Enligt min mening finns det skäl att beakta behovet av snabba järnvägs-transporter 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 min mening naturligt att ta upp diskussioner här om och fördjupa den hittills utförda utredningen.

När det i bilaga 3 redovisade gatu- och vägutbyggnadsprogrammet kan vara genomfört i sin helhet och de härmed följande restidsvinsterna kan komma trafikanterna tillgodo, är 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 jag f.n. inte beredd att föreslå att sådana medel anvisas.

De vägobjekt som diskuteras ligger inom ramen för den ordinarie vägplaneringen och därmed sammanhängande bidragsgivning som berörda kommuner har ett stort inflytande över. Jag 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.

På kort sikt föreslår vägverket av trafiksäkerhetsskäl bl.a. uppförande av mitträcke, anordnande av belysning och uppsättning av hjälptelefoner på återstående delen av sträckan Norrtull-Arlanda till en beräknad kostnad av drygt 16 milj. kr. Vidare framhåller verket behovet av ökade serviceinsatser vintertid och en bra belägningsstandard med hänsyn till risken för trafikolyckor genom vattenplaning. Jag anser att dessa åtgärder är angelägna för att upprätthålla och förbättra trafiksäkerheten. De beskrivna åtgärderna

får genomföras i den takt och den utsträckning som ordinarie anslag till vägväsendet medger.

Det bästa sättet att snabbt förbättra kollektivtransporterna till Arlanda torde vara att effektivisera nuvarande busstrafik från Vasagatan och att inrätta nya flygbusslinjer från andra delar av regionen. Enligt SL finns också en beredskap för att möta en ökad efterfrågan på busstrafik mellan Stockholms city och Arlanda. Nya flygbusslinjer kommer också enligt SL att inrättas när trafikunderlaget motiverar detta.

Körfältsutökningen på sträckan Norrtull-Haga Norra förbättrar i viss mån framkomligheten för busstrafiken. Om en försöksverksamhet med vissa "tvärgående" direkta busslinjer kommer till stånd och faller väl ut uppkommer ytterligare förbättringar.

Jag vill erinra om att flygbolagen anser att den nuvarande busstrafiken till Arlanda inte tillgodoser rimliga servicekrav. Bolagen har därför ansökt om att få erhålla koncession på denna trafik. Ansökan har avslagits av länsstyrelsen i Stockholms län. Enligt länsstyrelsens mening talar ingenting emot att SL inom ramen för gällande koncession skall kunna möta de berättigade krav SAS/LIN och andra kan ställa på en tillfredsställande trafikservice i samband med utflyttningen till Arlanda. Mot bakgrund av riksdagens uttalande om kollektivtrafiken till Arlanda anser jag det mycket viktigt att trafiken fungerar på ett tillfredsställande sätt. Det får anses rimligt att flygbolagen får gehör för sina krav så att en standardhöjning i trafiken snarast kommer till stånd.

Flera remissinstanser har kraftigt understrukt att frågan om en cityterminal måste få en lösning och att staten också måste engagera sig ekonomiskt i denna fråga.

Enligt min uppfattning är det mycket angeläget att terminalanordningarna i Stockholms city förbättras. Detta är dock en fråga för den som svarar för busstrafiken att lösa i samråd med berörda kommuner. Enligt vad jag har erfarit pågår konkreta diskussioner mellan berörda intressenter om att få en lösning till stånd. Jag delar IFU:s uppfattning att det är angeläget att planeringsarbetet drivs vidare med hög prioritet och att underlag för konkreta beslut och åtgärder skyndsamt tas fram.

IFU påpekar att LIN som en direkt följd av flyttningen kommer att åsamkas extraordinära kostnader och intäktsbortfall medförande en resultatförsämring. Den exakta storleken härav liksom varaktigheten är svår att ange. Detta gäller i första hand det befarade passagerarbortfallet på i synnerhet kortdistanta relationer. Den åtföljande resultatförsämringen sammanhänger bl.a. med vilka kapacitetsanpassningar som är möjliga utan alltför negativa konsekvenser för trafikanterna. Sådana anpassningar torde dock - åtminstone på den korta sikt det här är frågan om - kunna genomföras

endast i mycket begränsad omfattning.

Enligt IFU kan en påtaglig resultatförsämring för LIN negativt påverka möjligheterna för företaget att vidmakthålla en för landet tillfredsställande inrikestrafik på Arlanda. I första hand kan förutsättningarna för att ekonomiskt klara sekundärtrafiken påverkas. Det är därför enligt IFU:s uppfattning angeläget att utvecklingen noga följs för att successivt få fram det säkrare underlag som krävs för att bedöma om och i så fall i vilken utsträckning LIN bör kompenseras för de extra kostnader som flyttningen innebär.

En effekt av flyttningen som enligt IFU bör uppmärksammas är att även luftfartsverket torde få vidkännas kostnadsökningar på grund av riksdagens beslut. IFU finner det angeläget att framhålla att en konsekvent tillämpning av de gällande trafikpolitiska riktlinjerna måste innebära att verksamheten inom transportsektorn - i det här fallet med syftning också på luftfartsverket - inte bör belastas med kostnader, som följer av beslut av statsmakterna, fattade på andra än trafikpolitiska grunder.

Flertalet remissinstanser delar uppfattningen att LIN bör kompenseras för de merkostnader som följer av flyttningen till Arlanda. Luftfartsverket anser att i den mån flygföretagen kompenseras för med flyttningen sammanhängande kostnader bör även berörda myndigheter erhålla täckning för sina merkostnader. LIN betraktar det som självklart att företaget och övriga berörda intressenter till fullo ersätts för den resultatförsämring, som blir följderna av flyttningsbeslutet.

För egen del kan jag konstatera att vissa av de resultatförsämrande effekter, som drabbar LIN vid utflyttningen, bör vara av övergående natur, medan andra kan bli mer permanenta. Jag vill också framhålla att terminalarrangemangen på Arlanda och förbättrade markkommunikationer i viss mån minskar riskerna för mer varaktiga förluster för LIN. Besparingsmöjligheter finns också, bl.a. genom driftmässig samordning med SAS. Dessa besparingsmöjligheter är av mer varaktigt slag och torde kunna öka över tiden. Som jag tidigare redovisat, pågår inom berörda bolag arbete med att undersöka dessa samordningsmöjligheter.

Den av LIN för perioden 1982/83-1985/86 beräknade resultatförsämringen till följd av utflyttningen uppträder som kostnadsökningar och intäktsminskningar enligt följande (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. Biljettprishöjningar 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. Härtill kommer att passagerarna kommer att få ökade kostnader för marktransporterna till Arlanda. Dessa kan beräknas till minst 25 milj. kr. per år. Därvid har kostnadsökningarna till följd av förlängningen av restiderna inte beaktats.

LIN har hemställt om kompensation av statsmakterna för resultatförsämringen till följd av utflyttningen. I kostnadsläge 1981-01-01 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 min 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 bör de negativa effekterna av utflyttningen kunna begränsas. Medlen bör som följd härav utbetalas till LIN under budgetåret 1982/83. Ett särskilt reservationsanslag om 50 milj. kr. bör därför tas upp på statsbudgeten under sjätte huvudtiteln benämnt Viss ersättning till Linjeflyg AB. Medlen bör ställas till luftfartsverkets förfogande som efter framställning från LIN har att utbetala dem till bolaget.

De ytterligare åtgärder som kan komma att erfordras för att LIN skall erhålla ett tillfredsställande resultat får prövas när resultatutvecklingen är känd. Åtgärderna, som i princip bör vara kostnadsneutrala för luftfartssektorn, bör kunna avse såväl kostnads- och inkomstsidan som andra rationaliseringsinsatser. Exempel på en sådan åtgärd är oförändrade luftfartsavgifter för LIN på Arlanda.

Jag är inte beredd att föreslå att LIN erhåller det begärda lånet av staten. Jag föreslår i stället att regeringen får medge luftfartsverket att teckna borgen för Linjeflyg AB intill ett belopp på högst 200 milj. kr. Riksdagens bemyndigande härtill bör inhämtas.

Genom de nu föreslagna åtgärderna ges 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.

3.4 Det interregionala flygplatssystemet m.m.

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

Utredningen har för definitionen av en flygplats betydelse i det interregionala flyglinjenätet valt att införa begreppet interregional flygplats. Med detta avses en flygplats som utgör en punkt i det interregionala flyglinjenätet. Sammantaget skall enligt utredningen de interregionala flygplatserna tillgodose kraven på tillfredsställande interregionala flygtransporter och kraven på ett godtagbart flygplatssystem för den internationella flygtransportförsörjningen. Drift- och kapitalkostnaderna för de flygplatser som vid olika tidpunkter kan komma att ingå i det interregionala systemet bör enligt utredningen generellt täckas kollektivt genom avgifter från hela flygplatssystemets nyttjare. Behandlingen av det statliga, kommunala eller landstingskommunala kapitalet i flygplatssystemet bör grundas på det samlade ekonomiska resultatet för samtliga de flygplatser som vid olika tidpunkter ingår i det interregionala systemet.

Utredningen konstaterar att det från samhällsekonomisk synpunkt torde vara likgiltigt om stat, kommun eller enskild svarar för de interregionala flygplatserna under förutsättning att olika huvudmän kan driva flygplatsen med samma grad av effektivitet. Utredningen har dock stannat för att föreslå att luftfartsverket i princip bör vara huvudman för de flygplatser som skall ingå i det interregionala flygplatssystemet. Det bör dock enligt utredningen inte hindra att det ekonomiska engagemanget och driftkostnadsansvaret kan delas mellan olika intressenter.

De flygplatser som utredningen föreslår bör ingå i nätet under den närmaste 5-årsperioden är 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 dock 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 LTU bedömt att även Norrköping-Kungsängens flygplats bör ingå i det interregionala flygplatssystemet. Skälet till detta ställningstagande är Kungsängens relativt stora betydelse som utrikesflygplats. Flygplatsen har dessutom viss betydelse för trafiken mellan Östgötaregionen, Gotland och Stockholm. I den mån SAS skulle upphöra med utrikestrafiken eller om trafikvolymerna minskar väsentligt bör flygplatsens tillhörighet till det interregionala flygplatssystemet omprövas.

Flera remissinstanser delar utredningens uppfattning att drift- och kapitalkostnader för de flygplatser som vid olika tidpunkter kan komma att ingå i det interregionala flygplatssystemet skall generellt sett täckas genom avgifter från hela systemets nyttjare.

Länsstyrelsen i Östergötlands län tar bestämt avstånd från utredningens synsätt att trafikföretagens beslut som grundas på företagsekonomiska överväganden får ha avgörande betydelse för utvecklingen av Östgötaregionens flygtrafik. Såväl ekonomiska som närings- och regionalpolitiska skäl visar att Kungsängens ställning som interregional flygplats måste vara given. Länsstyrelsen i Kristianstads län finner det motiverat att Kristianstads flygplats redan nu övertas av luftfartsverket på samma villkor som övriga statliga flygplatser. Kristianstads kommun hävdar att Kristianstads flygplats

inte bara f.n. utan även framöver klart uppfyller kraven på att tillhöra det interregionala linjenätet och flygplatssystemet.

För flertalet av de flygplatser som inte bör ingå i det interregionala flygplatssystemet enligt utredningens förslag har berörda länsstyrelser och kommuner allmänt understrukt flygets stora betydelse ur regionalpolitisk synpunkt. Av bl.a. det skälet anses flygplatserna böra ingå i det interregionala systemet och därmed få del av det system av resultatutjämning som utredningen föreslår för flygplatser som ingår i detta system.

För e g e n d e l kan jag ansluta mig 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 min mening de bästa förutsättningarna för en effektiv och efterfrågeanpassad prissättningspolitik inom flygtransportsektorn.

Jag har tidigare redovisat vilka principer som bör tjäna som underlag för bedömning av om en flyglinje skall ingå i det interregionala flyglinjenätet. En flygplats som ingår i en interregional flyglinje får anses vara en interregional flygplats.

Jag har liksom flertalet av remissinstanserna inget att erinra mot utredningens förslag till ett interregionalt flygplatssystem fram till mitten av 1980-talet. Enligt min mening får det anses ligga inom ramen för det ansvar som staten har för att ett effektivt interregionalt transportsystem kan komma till stånd. Jag delar dock länsstyrelsens i Kristianstad uppfattning att Kristianstads flygplats bör tillhöra det interregionala flygplatssystemet och därmed ingå i det system för ekonomisk resultatutjämning som jag senare kommer att föreslå.

Jag känner dock samma tveksamhet som utredningen vad gäller Norrköpings flygplats ställning med tanke på att flygplatsen 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 från Bromma. Jag anser dock att även Kungsängens flygplats tills vidare bör tillhöra det interregionala flygplatssystemet.

Jag delar luftfartsverkets uppfattning att enbart kriterium 1 inte kan läggas till grund för beslut om införlivande av en flygplats i det interregionala flygplatssystemet. Skälet härtill är dels att det inte alltid kommer att ingå enbart flygplatser som är av betydelse från interregional transportförsörjningssynpunkt, dels att flygtransportsektorns möjligheter att täcka kostnaderna inom ramen för en oförändrad standard och taxenivå inte kommer till prövning. Enligt min mening skall bedömningarna i stället göras i form av en flygtransportsektorbedömning där flyglinjers lönsamhet på både kort och lång sikt ställs i relation till respektive flygplats lönsamhetssituation och till

systemets bärkraft i sin helhet. Först genom en sådan bedömning kan konsekvenserna för flygtransportsektorns ekonomi, konkurrenssituation och standardnivå värderas. Det bör ankomma på luftfartsverket att göra sådana bedömningar och att lämna förslag till regeringen som har att ta ställning till frågan om vilka flygplatser som skall tillhöra det interregionala flygplatssystemet, dvs. vilka flygplatser som skall omfattas av det system för resultatutjämning som idag omfattar enbart de statliga flygplatserna.

Jag ansluter mig sålunda till förslaget att Växjö flygplats och Kristianstads flygplats i princip skall omfattas av systemet för resultatutjämning. Allmänt vill jag dock framhålla att jag ser det som angeläget med ett fortsatt kommunalt engagemang i driften av flygplatserna. Ett skäl till detta är att de kommunala flygplatserna – bl.a. Växjö flygplats och Kristianstads flygplats – synes ha en mycket rationell flygplatsdrift.

Utredningen har sålunda visat att de kommunala flygplatserna som regel kan uppvisa lägre driftkostnader än statliga flygplatser av motsvarande storlek. Största skillnaden redovisas för marktjänsten och då närmast brand- och räddningstjänsten. En orsak till detta förhållande kan vara att vid de kommunala flygplatserna är de olika tjänsterna integrerade i större utsträckning än vad gäller de statliga flygplatserna. Exempelvis har samma personal som regel hand om både fälthållning, brand- och räddningstjänst samt ramptjänst. Det finns också en långt gående samordning av arbetsuppgifter mellan flygplatsbolagets personal och LIN:s personal t.ex. när det gäller olika ledningsfunktioner.

Mot denna bakgrund anser jag att ett införlivande av en kommunal eller enskild flygplats i det interregionala nätet inte får ske på så sätt att luftfartsverket övertar de personella och materiella resurser som krävs för flygplatsens drift och förvaltning. Detta skulle också innebära ett komplicerat överlåtelseförfarande där kommunalt tagna lån och andra förpliktelser skulle överföras på staten samtidigt med att de anläggningar och den utrustning som krävs för flygplatsens fortsatta drift skulle överlåtas på staten.

Om en interregional flygplats ekonomiska, trafikala och operativa förutsättningar väsentligt förändras så att flygplatsen inte längre uppfyller de kriterier som anses böra gälla för flygplatser i det interregionala flygplatssystemet skall den avvecklas som sådan. En sådan flexibilitet är enligt min mening eftersträvsvärd. Denna skulle motverkas om staten vid införande av flygplatser i systemet skulle inlösa flygplatsanläggningen och överta flygplatspersonalen.

Det finns också enligt min mening stora fördelar även för flygplatshållningen med ett decentraliserat beslutsfattande där lokala intressenters behov och önskemål kan komma till uttryck. Min principiella uppfattning är sålunda att ansvaret för flygplatshållning så långt möjligt bör decentraliseras. Jag återkommer senare till denna fråga när det gäller frågan om kommunala investeringsbidrag och inrättande av flygråd.

Jag är således av den uppfattningen att staten inte skall överta kommunala flygplatser. Enligt min mening bör det statliga engagemanget avse en kostnadstäckning som kan vara hel eller delvis. Kostnadstäckningsgraden får vara beroende av dels bedömningar av flygplatsens interregionala funktion och 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 bör 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. För flygplatser som tas in i systemet bör servicenivån normaliseras till vad som kan anses rimligt för flygplatssystemet som helhet. Luftfartsverket bör arbeta skyndsamt och redovisa sina förslag i sådan tid att systemet kan träda i kraft budgetåret 1982/83.

Jag har tidigare redovisat att vissa idag olönsamma sekundärlinjer kan komma att uppfylla det företagsekonomiska kriteriet vid mitten av 1980-talet. Berörda flygplatser bör tills vidare inte införlivas med det interregionala flygplatssystemet. Frågan om det interregionala flyglinje- och flygplatssystemets utformning bör dock tas upp till ny prövning budgetåret 1985/86.

Utredningen betonar vikten av *kommunalt medengagemang i flygplatsfrågor*. För den skull föreslår utredningen dels kommunal medverkan i flygplatsinvesteringar, dels inrättande av flygråd.

Enligt utredningen talar övervägande skäl för att berörda kommuner bör ha ett visst medengagemang i investeringarna och inflytande över såväl investeringarnas tillkomst som deras utformning. Det ekonomiska engagemanget för enskilda kommuner får dock totalt sett inte vara större än vad det är med nuvarande system. Dessutom bör det i högre grad än f.n. vara kopplat till möjligheterna att påverka flygplatsernas utveckling.

Beträffande *kommunens medverkan vid investeringar i statliga flygplatser* föreslår utredningen att finansieringsbördan skall fördelas mellan stat och kommun vid fria förhandlingar i stället för enligt den nuvarande fixa fördelningen (62,5 %/37,5 %). Staten skulle enligt utredningens förslag ta på sig ansvaret för flygsäkerhetsinvesteringarna. Det ekonomiska engagemanget för kommunerna och landstingen å ena sidan och staten å den andra bör dock totalt sett inte vara större än vad som gäller vid tillämpningen av nuvarande system. Parterna skall ha full frihet att avstå från en finansieringsmedverkan.

Flera remissinstanser anser att utredningens förslag är oklara och delvis motstridande. Man ifrågasätter om den ökade friheten för kommunerna blir

en realitet. Andra remissinstanser menar att kommunerna borde befrias från skyldigheten att tillhandahålla mark och bidra till finansieringen av statliga flygplatser. Svenska kommunförbundet anser att då flygplatssystemet i princip är fullt utbyggt idag talar detta liksom administrativa, finansieringsmässiga och praktiska skäl för att kommunerna borde befrias från skyldigheten att tillhandahålla mark och bidra till finansieringen av investeringarna.

För egen del vill jag erinra om att nuvarande regler för fördelning av finansieringsansvaret mellan stat och kommun vid investeringar i de av luftfartsverket förvaltade flygplatserna 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 prop. 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 samhällsliga investeringsbehov – fick tillfälle att bedöma projektens angelägenhetsgrad.

Kritik har från kommunalt håll riktats mot nuvarande finansieringssystem. Systemet anses vara byråkratiskt och inte skapa något reellt medinflytande för kommunerna. De säger sig ofta ha varit tvungna att låna upp sin finansieringsandel på den öppna lånemarknaden till en högre ränta och kortare amorteringstid än vad som gäller beträffande luftfartsverkets ränteersättning och amortering till kommunerna.

Enligt min mening är det som jag tidigare framhållit värdefullt att de lokala intressenterna även i fortsättningen knyts till verksamheten genom någon form av medengagemang. Syftet måste härvid vara att skapa förutsättningar för ett verkligt medinflytande från de lokala intressenternas sida vad gäller

flygtransportförsörjningen och att uppnå större effektivitet i såväl användningen av flygplatsens kapacitet som driften av flygplatsen.

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

För att ovan angivet syfte med det kommunala medengagemanget skall kunna uppnås måste alla berörda parter få något i utbyte av sin medverkan. Vad som kan vara önskvärt och möjligt utbyte varierar från flygplats till flygplats beroende på dess roll i regionen i fråga och vilka möjligheter till medverkan som föreligger.

Möjligheterna för kommunal påverkan är större i användningen och driften av flygplatsen än i uppbyggandet av anläggningar, eftersom staten genom luftfartsverket har ett huvudansvar för standardisering och normering inom flygplatssystemet. Mot bakgrund härav anser luftfartsverket att det skulle vara naturligt att staten ansvarade för och därmed finansierade anläggningsskapaciteten inom flygplatssystemet. Den kommunala medverkan skulle komma till uttryck i de delar som direkt rör regionens användning av flygplatsen, varigenom en fördelning av kostnaderna skulle kunna ske mellan staten och de kommunala intressenterna. Hur detta i praktiken skall utformas beror på de lokala förhållanden som råder vid respektive flygplats.

När det gäller markanskaffning finner luftfartsverket – i likhet med utredningen – det naturligt att marken tillhandahålls av kommunen utan kostnad för luftfartsverket. Verket föreslår att marken överläts med äganderätt och att den – om den ej längre används för flygplatsändamål – återlämnas utan kostnad för luftfartsverket och utan krav på ersättning.

Som framgått anser jag i enlighet med utredningen att ett kommunalt medengagemang även i fortsättningen är 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. Verkets förslag till kommunal medverkan bör härvid enligt min mening kunna tillgodose önskemålen om att ett kommunalt medengagemang kommer till stånd. Enligt min mening bör man sålunda pröva 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 idag 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 har fungerat väl och det finns enligt min mening skäl att pröva liknande

samarbetsformer vid andra flygplatser. Den kommunala medverkan måste dock anpassas till förhållandena vid de olika flygplatserna.

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 stationsbyggnader etc. bör 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. Dessa investeringar bör 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 sålunda i princip kommunala investeringsbidrag inte aktualiseras.

Det bör ankomma på luftfartsverket tillsammans med berörda kommuner att utarbeta en ordning för kommunal medverkan i flygplatsinvesteringar som medger en medverkan också i investeringsplaneringen.

Ett ekonomiskt engagemang som jag här skisserat måste i vissa fall ses i ett större sammanhang. Flera kommuner kan vara berörda utöver den som inom sin administrativa gräns planerar för eller redan har en flygplats. Markanvändningen kan få konsekvenser som sträcker sig över kommungränser etc. En regional samordning är i sådana fall önskvärd och nödvändig.

Det bör ankomma på luftfartsverket att tillsammans med berörda lokala och regionala intressenter finna former för en kommunal medverkan i flygplatshållningen enligt de av mig föreslagna riktlinjerna.

Jag vill också i sammanhanget framhålla att en mer rationell drift av det interregionala flygplatssystemet kan skapa möjligheter att införa fler flygplatser i systemet. Utredningen konstaterar också att de ökade kostnader som uppstår om man tillför det interregionala flygplatsnätet nya underskottsenheter måste kompenseras genom kostnadsminskningar i organisationen i övrigt för att behovet av att minska luftfartsavgifternas ökningstakt skall kunna tillgodoses.

Jag är medveten om att det system, som jag föreslår skall ersätta den nuvarande strikta kostnadsfördelningen mellan stat och kommun, kan orsaka problem under en övergångstid. Fastare former kommer dock att skapas efterhand som överenskommelser träffas mellan luftfartsverket och berörda kommuner om kommunal medverkan vid flygplatshållningen. Någon förändring vad gäller ränta och amortering på hittills lämnade kommunala investeringsbidrag anser jag inte bör 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. Jag är inte beredd att föreslå någon ändring av nuvarande regler när det gäller att kommunerna tillhandahåller mark för flygplatsändamål.

Som jag tidigare konstaterat är allmänflygverksamheten inte en angelä-

genhet för staten, utan ett ansvar som åvilar lokala, regionala och enskilda intressenter. Enligt luftfartsverkets kostnads- och prissättningsstudie täcker allmänflyget inte på långt när sina kostnader. De kommuner som genom en statlig flygplatshållning inte behöver tillhandahålla en allmänflygplats bör av rättviseskäl lämna särskilt bidrag till luftfartsverket för den del av kostnaderna för flygplatshållningen som avser allmänflyget och som inte täcks av avgifter från detta flygslag. Jag vill i sammanhanget nämna att i Göteborg bedrivs allmänflyg på en särskild flygplats – Säve flygplats – där kommunen med egna medel svarar för driften. Även i Stockholm bör kommunen med de trafikförändringar som kommer att ske på Bromma flygplats ta ett större ansvar för allmänflygets kostnader.

Enligt utredningens förslag skall för varje flygplats ingående i det interregionala flygplatssystemet finnas *ett flygråd*. Flygrådet bör vara rådgivande och initiativtagande organ och bestå av representanter för berörda statliga och kommunala organ samt övriga intressenter.

För *e g e n d e l* kan jag konstatera att det redan idag på flera flygplatser finns ett samarbete i flygplatsfrågor - ofta i form av fasta kommittéer - med i stort sett samma sammansättning som utredningen föreslagit. Flera remissinstanser är positiva till denna form av intressentsamverkan och ställer sig därför tveksamma till behovet av ett ytterligare organ som skulle kunna leda till en ökad byråkratisering och ökade kostnader.

Jag har som tidigare framgått starkt understrukt det angelägna i en ökad kommunal medverkan i flygplatsfrågorna. En sådan strävan ligger i linje med en allmän strävan mot decentralisering av ansvar och befogenheter. Jag anser vidare att med en ökad insyn och påverkan på flygtransportförsörjningen måste rimligtvis också följa ett ekonomiskt ansvar. Det bör dock ankomma på berörda intressenter att själva komma överens om lämpliga samarbetsformer.

En fråga som man enligt min mening på lokal och regional nivå närmare bör beakta är *marktransporterna till flygplatserna*. Utredningen har redovisat hur man på olika flygplatser i landet försökt lösa denna uppgift. Även om marktransportförsörjningen med kollektiva färdmedel numera ingår som en del i den transportplanering som de regionala huvudmännen har att utföra finns det enligt min mening skäl att försöka åstadkomma en bättre anpassning av den kollektiva trafiken till flygplanens ankomst- respektive avgångstider. Möjligheterna att införa någon form av linjebilssystem enligt den modell som redan används vid flera flygplatser bör också kunna prövas.

I 1967 års luftfartspolitiska beslut fastställdes vissa *lönsamhetskrav vad gäller luftfartsverkets investeringar i flygplatser*. Enligt dessa regler som fortfarande gäller, skall intäkterna överstiga drift- och kapitalkostnaderna senast efter det tionde driftåret för att investeringen skall komma till stånd.

Utredningen har föreslagit att investeringskalkyler som läggs till grund för beslut om flygplatsinvesteringar skall utföras i olika steg där hänsyn successivt tas till investeringarnas påverkan på olika delar av flygtransportsektorn och slutligen på sektorn i sin helhet. Luftfartsverket har anfört att en företagsekonomisk utvärdering av ett flygplatsprojekt inte ensamt bör vara avgörande för flygplatsens tillkomst utan att den måste kompletteras med en bedömning av den individuella flygplatsens betydelse i det totala transportsystemet.

För egen del har jag liksom remissinstanserna inget att erinra mot utredningens förslag till tillvägagångssätt vid bedömande av flygplatsinvesteringars lönsamhet. Jag delar också utredningens uppfattning att som princip för investeringars lönsamhet skall gälla att investeringar i flygplatser skall ge ett för lufttransportsektorn positivt resultat under respektive anläggningars ekonomiska livslängd. Jag anser det rimligt att staten i princip varje år erhåller en avkastning på det upplåtna kapitalet som motsvarar statens avkastningsränta. Luftfartsverkets anläggningar bör 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.

Beträffande utredningens förslag om en ändrad *planeringsordning för flygplatserna* har jag liksom flertalet av remissinstanserna inget att erinra mot förslaget att en mera övergripande flygplatsplanering kommer till stånd så att flygplatssystemet kan utformas med hänsyn till trafikbehov och trafikförsörjningen i övrigt. För en samlad och mera övergripande flygplatsplanering talar enligt min mening bl.a. förhållandet att samhällsekonomin i allmänhet och luftfartssektorn i synnerhet är hårt ansträngd, varför varje möjlighet att undvika felprioriteringar i flygplatser bör tas tillvara. En långsiktig och övergripande planering kan också väsentligt bidra till och tjäna som underlag för en ökad samverkan mellan olika intressenter i flygplatssystemet och lufttransportsektorn och som underlag och riktlinjer för sektoransvarigas och övriga samhällsorgans planering. De administrativa rutiner som skall tillämpas för flygplatsplaneringen bör utformas på enklast möjliga sätt.

Ansaret för den översiktliga planeringen bör åläggas luftfartsverket som genom den vid omorganisationen år 1975 inrättade transport- och planeringsavdelningen har resurser för att klara en sådan uppgift inom ramen för sina nuvarande arbetsuppgifter. Planeringen bör ske i samråd med berörda intressenter.

Jag delar utredningens och remissinstansernas uppfattning att införandet av en särskild tillståndsprövning eller ett underställningsförfarande bör avvaktas till dess att erfarenhet vunnits av den översiktliga flygplatsplaneringen.

Jag anser dock efter samråd med chefen för arbetsmarknadsdepartementet att insatser av statliga medel genom AMS i flygplatsprojekt redan nu bör prövas av luftfartsverket, lämpligen i form av att luftfartsverket anmodas avge yttrande över hos AMS aktualiserade objekt. Särskilda föreskrifter härom bör meddelas AMS.

En fråga som har anknytning till planeringen av flygplatserna är *flygplatsers benämning*. Enligt luftfartsverket har antalet benämningar på flygplatser nu blivit så omfattande att förhållandet skapar osäkerhet hos de som har att syssla med dessa frågor. Många benämningar har i stort sett samma betydelse. Andra utgör ett sätt att klassificera flygplatser i ett visst avseende. En flygplats kan sålunda på samma gång vara allmän flygplats, trafikflygplats, primärflygplats och länsflygplats.

De olika begreppen har i sina resp. sammanhang relevans men kan för en icke initierad upplevas som onödigt byråkratiskt. Jag anser därför att luftfartsverket i sin flygplatsplanering bör göra en översyn av flygplatsers benämning för att skapa klarhet i nuvarande begreppsflora.

När det gäller *de bullerproblem som flygtrafik* ger upphov till framhåller utredningen, mot bakgrund av att miljöstörningar i form av buller uppkommer inom betydligt större områden än det egentliga flygplatsområdet, vikten av att kommunerna vid sin markanvändningsplanering särskilt beaktar markanvändningen inom sådana områden. Luftfartsverket delar utredningens uppfattning i detta avseende och anser att riktlinjer för bebyggelseplaneringen bör fastställas i enlighet med trafikbullerutredningens förslag.

Den parlamentariska trafikbullerutredningen hade till uppgift att klarlägga trafikbullerproblemet samt att ange hur trafikbullrets störande inverkan på samhällsmiljön skulle kunna minska. Utredningen avgav år 1975 sitt delbetänkande Flygbuller (SOU 1975:56).

Utredningen konstaterar att liksom övriga insatser på miljöpolitikens område syftar utredningens förslag till att trygga en god miljö för människorna. Utredningen konstaterar vidare att det är klarlagt att vissa grader av buller medför klart påvisbara effekter såsom hörselskador, sömnrubbningar och nervösa besvär. Lägre grader av bullerstörningar än de rent hälsofarliga bör emellertid enligt utredningen tas till utgångspunkt för samhällets insatser.

Det är enligt utredningens mening angeläget att förebygga att nya flygplatser eller bebyggelseområden lokaliseras på ett sådant sätt att från bullersynpunkt otillfredsställande miljöer tillskapas. Utredningen anser det även av vikt att försöka förbättra bullersituationen i sådana befintliga miljöer där bullersituationen inte är godtagbar. Utredningen framhåller att de ekonomiska konsekvenserna måste stå i rimlig proportion till den miljöförbättring som erhålls genom olika bullerbegränsande åtgärder.

För att komma tillrätta med flygbullerproblemen föreslår utredningen bl.a. att gränsvärden anges för högsta tillåtna bullerimmission. Som grund

för beräkning av bullerexpositionen har utredningen valt att lägga den ekvivalenta ljudnivån för dygn (dBA) beräknad enligt den s.k. flygbullernivåmetoden (FBN). Utredningen anser emellertid att det är befogat att för flygplatser med låg trafikintensitet sätta en övre gräns för momentana ljudnivåer.

De av utredningen föreslagna gränsvärdena för flygbullerimmissionen har delats upp på s.k. grundvärden och värden för befintlig miljö. Grundvärden är de som enligt utredningens uppfattning bör utgöra målsättningen för vad som bör vara den högsta acceptabla bullernivån i vårt samhälle. Dessa värden är avsedda att tillämpas dels vid nyplanering av bebyggelse vid befintlig eller planerad flygplats och dels vid planering av nya flygplatser. Utredningen har, med undantag för vissa särskilda slag av utrymmen, föreslagit att grundvärdena sätts till FBN 30 dBA inomhus och FBN 55 dBA utomhus.

Utredningen menar dock att man inte överallt och i alla sammanhang kan begränsa bullerimmissionen till grundvärdena utan att omfattande ingrepp i den befintliga boendemiljön blir nödvändiga. Sådana ingrepp anser utredningen inte står i rimlig proportion till de miljöförbättringar som därigenom kan uppnås. Utredningen har därför föreslagit att högre gränsvärden bör tillämpas vid prövning av bullerförhållandena inom en befintlig bebyggelse invid en befintlig flygplats. För sådana situationer (befintlig miljö) föreslås därför att gränsvärdena för de flesta slag av utrymmen bestäms till FBN 40 dBA inomhus och FBN 65 dBA utomhus. Utredningen betonar dock att högre värden än grundvärdena inte utan vidare skall godtas, eftersom överskridande av dessa värden innebär avsteg från den eftersträvarvärda målsättningen.

De föreslagna gränsvärdena föreslås inte få karaktären av rättsligt bindande normer. De avses endast vara vägledande för den bedömning som under alla förhållanden måste ske i varje enskilt fall med hänsyn tagen till lokala faktorer och särskilda omständigheter. Det kan därför enligt utredningen i enstaka fall inträffa att ännu högre värden än de som angivits för befintlig miljö av tekniska eller andra skäl inte kan undvikas.

Utredningen pekar på att det redan idag finns bestämmelser i miljöskydds-, hälsovårds- och byggnadslagstiftningen som avser att skydda människorna mot bullerstörningar. Utredningen anser att de föreslagna gränsvärdena i hög grad skulle underlätta tillämpningen av dessa allmänt hållna bestämmelser.

De begränsade möjligheter som föreligger när det gäller att genomföra immissionsbegränsande åtgärder i fråga om flygbuller gör det enligt utredningen angeläget att i möjligaste mån dämpa bullret redan vid källan, dvs. genom bullerreducerande åtgärder på flygplanet. På grund av flygtrafikens internationella karaktär är Sverige i allt väsentligt hänvisade till att tillämpa emissionsnormer som i huvudsak överensstämmer med dem som utarbetats inom de internationella organ som tillskapats härför och i vilkas arbete Sverige deltar.

Remissinstanserna har som regel inte haft några erinringar mot det huvudsakliga innehållet i utredningens förslag.

För egen del anser jag i likhet med trafikbullerutredningen det angeläget att åtgärder vidtas för att begränsa de bullerstörningar som flygtrafiken ger upphov till. Bullerfrågorna har också fått en allt större betydelse i samhällsplaneringen. Jag delar utredningens uppfattning att man i möjligaste mån bör försöka dämpa bullret genom bullerreducerande åtgärder på flygplanen. Eftersom Sverige är tvunget att tillämpa de emissionsnormer som utarbetats inom internationella organ bör Sverige enligt min mening även fortsättningsvis aktivt delta i det arbete som pågår i syfte att skärpa gällande emissionskrav.

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 min bedömning torde inga nya flygplatser med något undantag komma att byggas inom den framtid som nu kan överblickas. Jag ser det 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 min 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 medför betydande olägenheter för såväl de omkringboende som för flygtrafiken. Vid nyplanering av bostäder och eventuella nya flygplatser bör hänsyn tas till en rimligt beräknad framtida flygtrafik så att godtagbara utvecklingsmöjligheter föreligger.

När det gäller befintlig bebyggelse anser jag det inte 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.

Detta innebär dock inte att arbetet med att minska bullret från flygtrafik i befintlig miljö skall upphöra. Enligt min mening är det väsentligt, vilket utredningen också framhåller, att en prövning görs i de enskilda fallen där stor hänsyn tas till lokala faktorer och de tekniska och ekonomiska förutsättningarna att komma till rätta med bullerproblem. Man bör därvid också beakta de bullernivåer som fanns när den aktuella byggnaden uppfördes.

Jag delar i sammanhanget luftfartsverkets uppfattning att en flygbullerkontur kan visa sig mindre lämplig som styrmedel för flygverksamheten. I stället bör överenskommelse med kommuner och andra berörda träffas vid förändringar av flygverksamheten för att i möjligaste mån minska bullerstörningar i bebyggda områden.

Jag vill i sammanhanget konstatera att förhållandena växlar mellan

flygplatser av olika storlek och speciella förhållanden råder vid exempelvis allmänflygplatser och helikopterflygplatser.

Det bör ankomma på berörda myndigheter att i samråd utarbeta de tillämpningsanvisningar som kan behövas.

Beträffande lufttransportutredningens bedömningar av *behovet av förändringar i flygplatssystemet* finner jag liksom flertalet remissinstanser inte anledning att närmare kommentera utredningens överväganden i detta avseende eftersom arbete pågår med flertalet av de redovisade projekten. Jag vill dock för vissa flygplatser peka på några förhållanden som jag anser vara väsentliga för fortsatta överväganden. Det gäller i första hand flygplatserna Sturup och Landvetter. Härvid konstaterar utredningen att dessa 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 här 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 denna flygplats.

För egen del vill jag starkt understryka det angelägna i att den resurs som dessa flygplatser 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. Jag anser att man bör ta konsekvenserna av detta nu och försöka anpassa flygplatsen till en lägre verksamhetsvolym.

Jag vill i sammanhanget också ta 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 anfört om tidigareläggning av ett nytt stationsområde på Luleå flygplats.

Luftfartsverket överlämnade den 25 maj 1981 ett ram- och byggnadsprogram för ett nytt stationsområde. 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.

Jag delar 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.

Utöver Luleå flygplats har större standardinvesteringar aktualiserats vad gäller Norrköping-Kungsängen och Östersund. Även här är det fråga om att förbättra passagerarterminalen. Vad gäller Kungsängen pågår överläggningar mellan luftfartsverket och Norrköpings kommun om en kommunal medverkan så att dessa investeringar kan komma till stånd inom överskådlig tid.

När det gäller Östersunds flygplats arbetar luftfartsverket med en dispositionsplan för flygplatsen. I detta arbete kommer att närmare studeras behovet med hänsyn till bl.a. trafikutvecklingen av att flytta den civila luftfartens anläggningar till ett nytt område. I avvaktan på resultatet av detta arbete är jag inte beredd att uttala mig om behovet av standard- och kapacitetsåtgärder på flygplatsen.

I övrigt vill jag vad gäller investeringar i det statliga flygplatssystemet hänvisa till mina överväganden i anslutning till luftfartsverkets ekonomiska målsättning. Härvid konstaterar jag att luftfartsverket måste begränsa investeringsverksamheten för att verket skall kunna uppnå och vidmakthålla en ekonomisk balans. Utrymmet för kapacitets- och standardinvesteringar kommer således att vara begränsat. Det tillgängliga investeringsutrymmet kommer att få användas för i huvudsak säkerhetsinvesteringar.

Frågan om åtgärder för att förbättra flygkommunikationerna i Trestad har ägnats uppmärksamhet av utredningen. Ett viktigt skäl härför är enligt utredningen att Trestad är det enda primära centrum som inte har nära tillgång till flygplats avsedd för trafik med den typ av flygplan som används av SAS och LIN.

Genomförda utredningar visar enligt lufttransportutredningen att det bör finnas en betydande utvecklingspotential för inrikes linjefart i Trestadsregionen. Att ersätta den nuvarande kommunala flygplatsen Malöga med en ny flygplats vid Finngårdsred är dock förenat med betydande ekonomiska satsningar. Dessutom är osäkerheten om det framtida utnyttjandet stor. En samhällsekonomisk studie som genomförts för Finngårdsredsalternativet visar ett underskott i flygplatsdriften på 13-14 milj. kr. per år.

I stort delar berörda länsstyrelser och kommuner utredningens bedömning att flygplatsstandarden i regionen skall byggas ut successivt, vilket innebär att Malögefältet skall kunna trafikeras av flygplan av typ SAAB-Fairchild SF 340 eller motsvarande omkring budgetåret 1984/85. Man anser vidare att en planberedskap bör hållas för en framtida länsflygplats i Finngårdsred. Uddevalla kommun är dock av den meningen att en ny statlig flygplats omedelbart bör byggas i Finngårdsred.

Jag anser det naturligt att inom de restriktioner som kan finnas för verksamheten bygga ut befintlig flygplats i Malöga. Genom en sådan handlingslinje kan erfarenhet vinnas beträffande den verkliga efterfrågan på inrikes flygresor till och från Trestadsregionen och satsningen på en ny flygplats kan uppskjutas till den tidpunkt när bl.a. effekterna av den standardhöjning som kan erhållas med ny flygmateriel värderats.

Frågan om en ny flygplats har också aktualiserats i samband med förläggningen av ett fredsförband till Arvidsjaur. Utredningen anser att detta projekt är föga angeläget ur transportförsörjningssynpunkt. Jag delar denna bedömning.

3.5 Luftfartsverkets organisation, ekonomi m.m.

Med utgångspunkt från vissa generella krav på flygplatssystemet har utredningen sökt bedöma *vilken organisationsform som bör väljas för den fortsatta verksamheten*. De generella krav som utredningen anser det väsentligt att luftfartsverkets organisation möter är effektivitet och flexibilitet, helhetsperspektiv och huvudmannaskap, lokal förankring och decentralisering, marknadsorientering och lönsamhet samt utvecklingsmöjligheter för personalen.

Efter att ha undersökt alternativa företagsformer har utredningen funnit att luftfartsverket inom ramen för nuvarande affärsverksform har goda förutsättningar att uppfylla kraven på den framtida flygplatsorganisationen och bör kunna förverkliga dem på snabbaste sätt. Denna bedömning utgår från att luftfartsverket vidtar lämpliga åtgärder för att förbättra effektiviteten. Detta hindrar inte enligt utredningen att fortsatt uppmärksamhet bör ägnas organisationsformen för drift och förvaltning av flygplatserna.

Flertalet remissinstanser delar bedömningen att verkets nuvarande organisation måste få tillfälle att stabiliseras och vidareutvecklas efter en nyligen genomförd förändring av organisationen. Vissa remissinstanser anser dock att det av utredningen diskuterade bolagsalternativet har sådana fördelar att det bör övervägas ytterligare. Enligt dessa remissinstanser skulle verket härvid arbeta med de rent myndighetsutövande uppgifterna som ett traditionellt statligt ämbetsverk medan flygplatsdriften skulle överföras till ett självständigt affärsdrivande bolag med krav på kostnadstäckning och förräntning.

För egen del ansluter jag mig liksom luftfartsverket till utredningens slutsats att luftfartsverket har goda förutsättningar att uppfylla kraven på den framtida flygplatsorganisationen och bör kunna förverkliga dem på snabbare sätt. Jag vill i sammanhanget peka på den marknads- och kapacitetsmässiga situation som flygtransportsektorn befinner sig i. Under en lång följd av år har sektorn verkat i en expansiv miljö med stigande efterfrågan på flygtransporter såväl inrikes som utrikes. För att kunna möta denna ökade efterfrågan har både flygföretagen och luftfartsverket byggt upp sin kapacitet även för att kunna möta en tänkt fortsatt efterfrågan in på 1990-talet. Under de senaste åren har den tidigare ökningstakten i efterfrågan på flygtransporter avtagit, vilket gör att sektorn har överkapacitet.

Flygtrafiken väntas komma att fortsätta att öka om än i långsammare takt än tidigare. Den kapacitet och produktionsapparat som byggts upp kommer därför att vara för stor under flera år framåt. För luftfartsverkets del har situationen mötts med åtgärder i konsoliderande syfte. Häri ingår bl.a. en lägre investeringstakt, återhållsamhet med rekrytering av personal samt ökad satsning på utbildning.

I nuvarande situation måste såväl flygtransportsektorn som helhet som luftfartsverket ha som mål att verka för ökat kapacitetsutnyttjande. För att

kunna uppnå detta mål är verket för sin del beroende av flygföretagens medverkan, eftersom företagen och verket tillsammans producerar flygtransporttjänster. Verkets handlande under den närmaste framtiden måste därför präglas av en ökad marknadsorientering i form av ett närmare samarbete med flygföretagen. Luftfartsverket arbetar f.n. i denna riktning i syfte att stimulera till ett ökat utnyttjande av det interregionala flygplatssystemet. Verket har vidare inventerat möjligheter och börjat vidta åtgärder för att öka intäkterna vad gäller de ej trafikinriktade tjänsterna. Bl.a. har verket ökat ansträngningarna för att sälja tjänster utomlands och även påtagit sig ytterligare uppdrag av detta slag. Luftfartsverket har vidare tillsammans med flygbolagen påbörjat en översyn av verkets tjänsteutbud.

Jag anser det således naturligt inför den utveckling på luftfartens område som kan förutses inträffa under 1980-talet att luftfartsverket vid lösandet av sina uppgifter bör främja en på sunda ekonomiska villkor grundad utveckling och verka för att en tillfredsställande flygtransportförsörjning uppnås och vidmakthålls till lägsta möjliga kostnader. I detta ligger bl.a. att verket bör vidta eller initiera sådana åtgärder som stärker sektorns långsiktiga konkurrensförmåga. Luftfartsverket bör noggrant pröva möjligheterna till rationaliseringar och omprioriteringar av olika verksamheter samt fortsätta ansträngningarna att utveckla samarbetsformer mellan olika intressenter i flygsystemet.

Marknadsinriktningen bör innebära att insatser på alla led inriktas på att tillgodose behov som kan härledas från marknaden. Inriktningen innebär att verket bör sträva efter att tillhandahålla ett tjänsteutbud i fråga om kvalitet, tillgänglighet och omfattning som så långt möjligt svarar mot vad kunderna önskar och är villiga att betala för.

Luftfartsverket bör inrikta sig på att tillvarata de fördelar som kan finnas i att utveckla en organisation och tillämpa arbetsformer och beslutsprocesser som befrämjar samarbetet med kunderna. Luftfartsverket överväger också f.n. en mer marknadsinriktad organisation av centralförvaltningen. Verket bör i sammanhanget överväga om den centrala förvaltningen är rätt dimensionerad i förhållande till föreliggande arbetsuppgifter.

Jag vill starkt understryka att situationen inom flygtransportsektorn föranleder luftfartsverket att omforma sin företagspolitik varvid bl.a. ingår att överväga åtgärder rörande organisation och styrsystem. Det bör ankomma på luftfartsverket att självt vidta eller i förekommande fall lägga fram förslag till organisatoriska förändringar samt att inom ramen för gällande lagstiftning på arbetsmarknaden utforma personalpolitiken så att den skapar goda utvecklingsmöjligheter för personalen och ger en fördjupad motivation och engagemang.

Utredningen har berört en rad åtgärder som är ägnade att öka effektiviteten inom luftfartsverket. Liksom remissinstanserna anser jag att det är mycket angeläget att luftfartsverket ägnar stor uppmärksamhet åt att sänka kostnaderna genom olika rationaliseringsåtgärder. Utredningen anger en

rad åtgärder i denna riktning som vid ett praktiskt genomförande bör vara till gagn för flygets utveckling och därmed dess nyttjare. Enligt min mening bör det åtgärdsprogram som utredningen lagt fram kunna tjäna som underlag för det fortsatta arbetet med att effektivisera flygplatssystemet och luftfartsverkets administration av systemet.

Jag finner inte anledning att ta ställning till alla delar av programmet. Det bör ankomma på luftfartsverket att ta ställning till och i förekommande fall genomföra förslagen samt att vid behov föreslå ändringar i nuvarande ansvarsregler som har anknytning till luftfartsverkets verksamhet. Jag vill dock framhålla att det är angeläget att luftfartsverket med kraft tar till vara alla rationaliseringsmöjligheter för att dämpa kostnadsutvecklingen och hålla tillbaka behovet av taxehöjningar.

Jag vill dock beröra några av de åtgärder som utredningen tagit upp. Det gäller bl.a. utredningens förslag om en *decentralisering av tillståndsgivningen*.

Flygföretagens tillträde till marknaden är reglerad i luftfartslagen. Tillstånd till linjefart meddelas av regeringen, varvid luftfartsverket är remissmyndighet. Tillstånd till icke regelbunden luftfart, exempelvis taxifyg och charterflyg, meddelas – i sistnämnda fall med undantag för vissa interkontinentala destinationer – av luftfartsverket, vars beslut genom besvär kan underställas regeringens prövning.

Utländska flygföretags tillträde till den svenska marknaden är reglerad antingen genom särskilda tillstånd av regeringen eller genom bilaterala luftfartsavtal, som - vanligen på basis av ömsesidighet - reglerar rättigheternas innehåll.

Svenska företags tillträde till marknaden för icke regelbunden luftfart prövas av luftfartsverket utifrån huvudsakligen tekniska och säkerhetsmässiga synpunkter och är inte beroende av någon behovsprövning. Under 1960- och 1970-talen iakttog luftfartsverket en tendens till ökning av taxifygverksamheten på vissa sträckor och en tilltagande regelbundenhet i trafiken. Verket aktualiserade då frågan om att införa viss behovsprövning av sådan trafik i syfte att trygga trafikens fortbestånd under längre tid. Verket införde för sådan trafik beteckningen linjetaxi, vilken av flygsäkerhetsskäl underkastats vissa skärpta tekniska krav som i vissa betydelsefulla avseenden jämställer linjetaxi med linjefart. Luftfartslagen innehåller emellertid inte någon sådan kategori av flygverksamhet och regeringen har därför vid behandlingen av frågor om tillstånd för sådan trafik betraktat den som linjefart. Luftfartslagen innehåller inte något bemyndigande för regeringen att delegera tillståndsgivningen för linjefart till luftfartsverket, som i dessa frågor tjänstgör endast som remissinstans.

Enligt utredningens mening finns flera motiv för att delegera beslutsrätten i dessa tillståndsärenden till luftfartsverket. Ett motiv är att antalet ärenden av denna art ökat. Vidare har genom de senaste årens avgöranden i regeringen betydande erfarenhet vunnits och en fast praxis utvecklats.

När det gäller ABA:s och LIN:s av regeringen meddelade tillstånd till linjefart med transportflygplan kan enligt utredningen de förutses bli bestående under överskådlig tid och det finns därför inte anledning att ändra formen för dessa företags tillstånd till linjefart. Innehållet i ABA:s och LIN:s linjeförteckningar kan däremot behöva ändras från tid till annan. Det synes enligt utredningen lämpligt att beslut om ändringar av linjeförteckningen fattas av luftfartsverket efter bemyndigande av regeringen.

Flera remissinstanser, bl.a. luftfartsverket och flygbolagen, känner tveksamhet att generellt delegera ärenden rörande trafikillstånd till luftfartsverket. Man anser att eftersom tillståndsärendena kan innehålla politiska bedömningar, t.ex. av regionalpolitisk karaktär, bör dessa principiellt avgöras av regeringen.

Enligt luftfartsverket innebär den föreslagna delegeringen att luftfartsverket skall påta sig en stor del av statens huvudansvar för att ett effektivt interregionalt flygtransportsystem skall komma till stånd. I denna uppgift ingår att stimulera tillkomst av inrikes flyglinjer med hjälp av de föreslagna tre kriterierna. Detta innebär att luftfartsverket skulle avgöra vilka flyglinjer som skall ingå i det interregionala flyglinjenätet. Enligt verket kan det vara mindre lämpligt att ett affärsverk fattar eller grundar sina beslut på samhällsekonomiska värderingar.

För egen del anser jag att en delegering av beslutanderätten i tillståndsfrågor skulle stämma överens med en allmän strävan att decentralisera beslutsfattandet. En dylik delegeringsmöjlighet bör därför övervägas i anslutning till behandlingen av flyglagutredningens betänkande som avlämnades hösten 1981. Jag anser dock att en delegering till luftfartsverket under alla omständigheter bör anstå tills närmare erfarenhet och praxis erhållits av det av mig föreslagna interregionala flyglinjesystemet.

Utredningen tar också upp *samarbetet mellan olika myndigheter på flygplatsområdet* och hävdar att nuvarande ansvars- och uppgiftsfördelning mellan intressenterna i vissa fall kan innebära ett orationellt resurs- och kompetensutnyttjande.

I fråga om husbyggnadsprojekt utnyttjar luftfartsverket byggnadsstyrelsen (BS) för projektering och bygglledning m.m. av projekt överstigande visst belopp. Enligt utredningens mening bör luftfartsverket även i fortsättningen kunna räkna med BS medverkan i husbyggnadsobjekt, men föreskrifterna bör omprövas i syfte att för luftfartsverket medge upphandling av resurser för projektering och bygglledning m.m. hos BS på villkor som bättre stämmer överens med de som gäller inom hela byggnadsbranschen.

Ett visst problem i kostnads- och dispositionshänseende är också enligt utredningen polis- och tullmyndigheternas lokalanspråk. Ett annat problem är enligt utredningen att tullen inte är villig att utan ersättning kontinuerligt eller temporärt hålla personal på andra flygplatser än s.k. tullflygplatser. Detta minskar möjligheterna att driva utrikestrafik på vissa flygplatser.

För e g e n d e l har jag uppmärksammat att det kan föreligga problem på detta område av den natur som utredningen behandlat. Det synes dock enligt min mening finnas en vilja hos berörda myndigheter att genom samarbete komma till rätta med dessa problem. Jag anser det speciellt angeläget att smidiga lösningar uppnås när det gäller tullbehandlingen och passkontrollen på mindre flygplatser eftersom trafikbehoven förändras från tid till annan. Det har exempelvis förutsatts att klassningen i A-D-flygplatser vid behov skall ses över. Man bör även överväga om inte tull- och passkontroll och ev. vissa göromål för luftfartsmyndighetens räkning kan samordnas och fullgöras av en och samma befattningshavare (tulltjänsteman, polisman eller tjänsteman hos luftfartsmyndigheten). Förfarandet bör anpassas efter de lokala förhållandena på resp. ort. Genom en sådan ordning bör kostnaderna för kontroll och klarering av trafiken kunna begränsas. Härför behövs dock vissa författningsändringar. Enligt vad jag har erfarit överväger emellertid generaltullstyrelsen f.n. frågan om samverkan mellan tullverket och polis- och luftfartsmyndigheter för tullkontroll och klarering på flygplatser. Vidare vill jag erinra om att regeringen har uppdragit åt generaltullstyrelsen och rikspolisstyrelsen att gemensamt göra en översyn av passkontrollens organisation och därvid bl.a. pröva förutsättningarna för att samordna passkontrollanternas och tullens verksamhet. Uppdraget skall redovisas senast den 1 mars 1982. I dessa frågor har jag samrått med chefen för handelsdepartementet.

I detta sammanhang bör nämnas att en översyn kommer att göras kring tullverkets möjligheter att ta ut avgifter för sin medverkan på andra platser och på andra tider än de som normalt gäller för klarering av trafik. Inriktningen bör vara att ta fram ett avgiftssystem som har en bättre styreffekt än nuvarande system när det gäller att förmå trafikföretagen att så långt möjligt förlägga trafiken på sådana tider och till sådana platser att tullverkets resursbehov för expediering av trafiken kan begränsas.

Rikspolisstyrelsen tar upp frågan om en utökning av *säkerhetskontrollen i inrikesflyget*. F.n. sker kontroll av ca 30 % av passagerare och gods vid inrikes reguljär flygtrafik. Styrelsen förordar en ökning av kontrollen till 100 %. Detta skulle innebära att kostnaderna för säkerhetskontrollen skulle öka från f.n. 4,6 milj. kr. till ca 36,8 milj. kr.

Metoderna för och omfattningen av säkerhetskontrollen är olika i olika länder beroende främst på ländernas politiska situation. I Sverige föreligger f.n. inga indikationer på ett ökat hot mot den civila luftfarten.

Enligt min mening är det viktigt att beakta vid bedömning av erforderlig kontrollnivå att hotbilden förändras och att även nya metoder successivt kommer att tas i bruk för brott mot den civila luftfarten. Säkerhetssystemet måste därför vara flexibelt för att snabbt kunna anpassas till nya situationer. En ökning av säkerhetskontrollen från nuvarande 30%-iga kontroll av passagerare och bagage till en 100%-ig kontroll innebär sannolikt inte att säkerheten ökar till samma nivå. Andra åtgärder såsom ökad beredskap mot

terrorism samt ökad yttre och inre polisiär spaning kan vara effektivare åtgärder för att förhindra brott mot den civila luftfarten.

Jag anser mot denna bakgrund och på grund av de stora kostnader och kvalitetsförsämringar som är förenade med en 100%-ig kontroll av passagerare och bagage i det reguljära inrikesflyget att en sådan kontrollnivå f.n inte bör införas. I denna fråga har jag samrått med chefen för justitiedepartementet.

Det regelsystem som gäller för flygplatsdriften innehåller en mängd centralt fastställda *normer, föreskrifter och anvisningar*. Enligt utredningen upplevs krav och ambitionsnivåer i vissa fall som orealistiska och bör därför omprövas.

Det gäller bl.a. kraven på brand- och räddningstjänsten som enligt utredningen är en fråga av stor ekonomisk betydelse för flygplatsdriften. När det gäller inrikes trafik - och särskilt trafik på mindre flygplatser - borde det enligt utredningen kunna övervägas, om kravet på särskild brand- och räddningstjänst på en flygplats är samhällsekonomiskt försvarbart. Utredningen föreslår att luftfartsinspektionen ges i uppdrag att i samråd med statens brandnämnd utreda och belysa denna fråga.

Chefen för luftfartsinspektionen understryker att det pågår ett fortlöpande arbete inom luftfartsinspektionens ansvarsområde med att ompröva gällande säkerhetsföreskrifter för flygplatserna i syfte att åstadkomma bättre möjligheter för lokal anpassning och kostnadsminskningar utan att säkerheten eftersätts. Även i fråga om brand- och räddningstjänsten sker från tid till annan en omprövning av gällande krav. Den fråga utredningen tar upp är emellertid enligt chefen för luftfartsinspektionen av större dignitet, dvs. om det över huvud taget skall finnas en särskild brand- och räddningstjänst på flygplatser, särskilt som haverifrekvensen inom den civila luftfarten sjunkit väsentligt under en lång följd av år medan man enligt internationell praxis upprätthållit brand- och räddningstjänst på flygplatserna. Luftfartsinspektionen är beredd att på regeringens uppdrag genomföra den av utredningen föreslagna utredningen.

För egen del anser jag att det finns skäl att kontinuerligt anpassa det system av normer, föreskrifter och anvisningar som gäller för flygplatsdriften till de faktiska förhållandena. En allmän strävan bör härvid vara att i ökad utsträckning tillåta problemlösningar anpassade till olika flygplatsers lokala och organisatoriska förutsättningar utan att säkerhetskraven därmed åsidosätts.

Krav och ambitionsnivåer måste upplevas som realistiska vad gäller kostnaderna för att uppfylla kraven satt i relation till den praktiska nytta man kan uppnå. Det är också angeläget att man i möjligaste mån försöker nå lösningar som anpassas till lokala förutsättningar. De krav som f.n. ställs på brand- och räddningstjänsten är en följd av behov man ansett sig uppleva bland olika intressenter i systemet. Jag avser därför föreslå regeringen att chefen för luftfartsinspektionen får i uppdrag att genomföra den av

lufttransportutredningen föreslagna översynen av brand- och räddningstjänsten.

1967 års beslut om luftfartsverkets ekonomi och organisation innebär bl.a. 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.

Tillämpningen av beslutet har lett till att ansvarsfördelningen vad gäller ramptjänst är olika på olika statliga flygplatser. Som exempel kan nämnas att på vissa flygplatser finns två organisationer för denna tjänst. Även för expeditionstjänst finns på några flygplatser två organisationer.

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.

Utredningen konstaterar att den uppdelning av främst ramptjänstverksamheten som f.n. gäller på olika flygplatser inte är ekonomiskt försvarbar. Enligt utredningens mening bör åtgärder vidtas för att undvika organisationsformer och arbetsfördelning mellan flygföretagen och luftfartsverket som leder till att det sammanlagda resursbehovet inom flygplatstjänstens olika delfunktioner blir större än vad som skulle krävas vid gemensamt huvudmannaskap. Som följd härav bör enligt utredningen luftfartsverkets nuvarande företrädesrätt till stationstjänstverksamheten upphävas och ersättas med ett i princip fritt tillträde till marknaden. Luftfartsverket skall dock även fortsättningsvis ansvara för allmänna ordnings- och samverkansföreskrifter. Varje organisation som utövar ramptjänst skall ha operativt godkännande av luftfartsinspektionen.

Luftfartsverket anser sig som flygplatshuvudman ha skyldighet att se till att flygföretag som trafikerar verkets flygplatser kan få ramptjänst utförd. Vissa flygföretag önskar sålunda få ramp- och expeditionstjänst (stationstjänst) utförda av en neutral part för att undvika beroendeförhållanden till en konkurrent. Luftfartsverket delar utredningens uppfattning att nuvarande uppdelning av ansvaret för verksamheten mellan luftfartsverket, SAS och LIN totalt sett innebär alltför stor resursåtgång och därmed onödigt höga kostnader för luftfarten. Denna skyldighet kan enligt verkets mening inte få innebära att verket till följd av ett "i princip fritt tillträde till marknaden" tvingas tillhandahålla ramptjänst till ett fåtal flygföretag med dåligt resursutnyttjande som följd. Enligt verkets mening finns det inte underlag för mer än en ramptjänstorganisation vid svenska flygplatser - möjligen med något undantag.

SAS organisation för ramp- och expeditionstjänst motiveras från SAS sida bl.a. av behovet att kunna påverka ramptjänstens kvalitet och kostnaderna för tjänsten samt att SAS på ett stort antal utländska flygplatser köper motsvarande tjänster från de internationella flygföretag som i Sverige betjänas av SAS. SAS kan genom detta ömsesidiga beroende få tillgång till markservice i utlandet till ekonomiskt fördelaktiga villkor och samtidigt garanteras en fullgod kvalitet på dessa tjänster. LIN hävdar å sin sida att det skulle medföra väsentligt högre kostnader för LIN om luftfartsverket övertog ramptjänsten och tillämpade den nuvarande taxan vid de flygplatser där bolaget nu självt driver sådan verksamhet. LIN skulle dessutom få minskade möjligheter att påverka servicenivån och det sätt på vilket verksamheten utövas. Flygbolagen stöder tillfullo förslaget att luftfartsverkets företrädesrätt till ramptjänstverksamhet upphävs.

För egen del kan jag konstatera att den nuvarande utformningen av ramptjänsten innebär att det på några flygplatser finns dubbla organisationer för att tillgodose flygbolagens skilda krav på verksamheten. Den nuvarande uppdelningen av ansvaret för bl.a. ramptjänstverksamheten mellan luftfartsverket, SAS och LIN kan totalt sett enligt min mening innebära en alltför stor resursåtgång och därmed onödigt höga kostnader för luftfarten.

Med tanke på de effektivitetsvinster som torde stå att göra är det 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 bör ankomma på luftfartsverket och flygbolagen att komma överens om den ordning som är mest rationell på varje flygplats. Härvid bör man 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.

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 jag nyss förordat 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 kan emellertid också 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.

När det gäller den *ekonomiska målsättningen* för luftfartsverket konstaterar utredningen att verket 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.

Som tidigare framgått kommer trafikökningen under 1980-talet att bli lägre än vad tidigare antagits. Detta medför att de trafikberoende intäkterna inte kommer att bli så stora som beräknats. Utredningen anser det inte uteslutet att bortfallet av trafikintäkter till viss del kan kompenseras genom ytterligare rationaliseringsåtgärder och produktivitetsförbättringar. Större delen av framtida kostnadsbesparingar måste dock åstadkommas genom förändringar i de grundläggande faktorer som påverkar luftfartsverkets prestationsutbud. Utredningen föreslår därför att verket tillsammans med flygföretagen och andra intressenter undersöker möjligheterna att omprioritera luftfartsverkets tjänster till sina kunder så att en för dem acceptabel servicenivå bibehålls samtidigt som verkets betjänings- och kapacitetskostnader kan nedbringas.

Utredningen anser vidare att en ny ekonomisk tioårsplan bör utarbetas för perioden 1982/83–1991/92 som beaktar de ekonomiska konsekvenserna av utredningens förslag och kostnaderna för LIN:s utflyttning till Arlanda.

Remissinstanserna har i allmänhet inte kommenterat utredningens överväganden om luftfartsverkets ekonomiska målsättning. Luftfartsverket ser ingen anledning att ändra gällande resultatutjämningsmål. Verket anser att man som affärsverk måste kunna verka under företagsekonomiskt betingade former. Tioårsplanen som är utarbetad på företagsekonomiska grunder kan inte enligt verket ensam läggas till grund för samhällets styrning av flygtransportsektorn mot mål som tillgodoser även samhällsekonomiska förutsättningar och intressen. SAS tillstyrker utredningens förslag att en ny ekonomisk tioårsplan upprättas.

För e g e n d e l har jag tidigare redogjort för 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 är därför nödvändig. Ett bortfall av trafikintäkter bör kunna kompenseras genom en ökad marknadsorientering, en aktiv och flexibel taxesättning samt intäktsförbättrande åtgärder i övrigt. I enlighet med de principer för investeringar i det statliga flygplatssystemet som jag tidigare redogjort för bör genomförandet av en investering 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 min 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.

På grund av att så stor del av luftfartsverkets kostnader (ca 60 %) är kapacitetskostnader måste kostnadsbesparingar – förutom olika rationaliseringsåtgärder – åstadkommas genom förändringar i de grundläggande faktorer som påverkar resursåtgång och serviceutbud. Hit hör de krav som flygföretagen har på luftfartsverkets prestationer i fråga om standard, kvalitet, omfattning och tillgänglighet. Det är angeläget att det arbete som verket påbörjat tillsammans med flygbolagen i den s.k. serviceutbudsöversynen fortsätter och leder till konkreta resultat som minskar verkets kostnader.

Under det här avsnittet vill jag också understryka att det, med hänsyn till kostnaderna för flygbränslet, är angeläget att luftfartsverket fortlöpande arbetar med att korta ned flygvägarna.

Jag delar sammanfattningsvis luftfartsverkets uppfattning att nu gällande ekonomiska tioårsplan för verket skall fullföljas. Det ekonomiska målet för luftfartsverkets verksamhet bör 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 kan medges om resultatutjämning kan åstadkommas över tiden i likhet med den plan för resultatutjämning som f.n. tillämpas.

Med den utveckling av trafik och ekonomi som nu kan förutses blir det enligt luftfartsverket nödvändigt med vissa resursminskningar för att planen skall kunna följas. Bl.a. krävs sådana förändringar av verksamheten att personalvolymen kan minska med i genomsnitt 2 % per år utan samtidig ökning av konsultkostnader. För investeringarna har luftfartsverket beräknat en resursram om 100 milj. kr. per år exkl. investeringar som har samband med överflyttning av LIN:s trafik till Arlanda och sådana investeringar som försvarsmakten tagit kostnadsansvaret för. Utrymmet för ytterligare kapacitetsutbyggnader samt standard- och serviceförbättringar är således enligt verket mycket begränsat, vilket gör att förändringar av systemet måste genomföras inom ramen för oförändrade totala resurser. Detta får prövas i samband med den årliga budgetbehandlingen. Planens fullföljande kräver också en viss årlig höjning av luftfartsverkets avgifter.

Beträffande luftfartsverkets investeringar för budgetåret 1982/83 räknar verket i sin anslagsframställning med en total investeringsomslutning 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. Av det totala investeringsbeloppet avser 167,4 milj. kr. påbörjade objekt medan 21,8 milj. kr. avser icke påbörjade objekt. Investeringar på Arlanda för LIN:s utflyttning ingår i beloppet för pågående objekt med ca 94 milj. kr. Investeringarna i övrigt inriktas på utbyte av förslitna och föråldrade anläggningar och omodern utrustning. Av icke påbörjade objekt avser således ca 85 % ersättningsinvesteringar.

Vid min avvägning har jag för nästa budgetår räknat med en total medelsförbrukning på 180,2 milj. kr. Den statliga andelen av den totala investeringsvolymen uppgår till 130,0 milj. kr. Med hänsyn till det begränsade budgetutrymmet har jag utöver investeringar på Arlanda för LIN:s utflyttning prioriterat investeringar av säkerhets- och rationaliseringskaraktär och investeringar som syftar till att bibehålla kapaciteten på flygplatserna.

Innan avtal träffats om bidrag till de objekt som kan rymmas inom den angivna ramen kan någon exakt fördelning mellan flygplatser och andra objektsgrupper av det tillgängliga medelsutrymmet inte göras. Av följande sammanställning framgår hur de totala investeringarna i stort beräknas komma att fördela sig under budgetåret 1982/83. Sammanställningen visar också utfallet för budgetåret 1980/81 samt den i prop. 1980/81:100 och den nu beräknade medelsförbrukningen 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 meteout- 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 beräknar jag för budgetåret 1982/83 totalt 114,6 milj. kr., varav 94 milj. kr. för en ny inrikesterminal. Jag har också beräknat medel för vissa säkerhetsinvesteringar på Bromma.

I det här sammanhanget vill jag nämna att man från ABA:s sida den 5 januari 1982 tog upp frågan om att ABA under vissa förutsättningar kunde svara för finansieringen av hela inrikesterminalen. Enligt tidigare beslut skall

flygbolagen svara för den del av investeringen som överstiger 150 milj. kr. Den av ABA aktualiserade ordningen får, om den skall kunna accepteras, enligt min mening inte leda till ökade kostnader. Överläggningar i frågan pågår f.n. mellan luftfartsverket och ABA. Resultatet av överläggningarna får avgöra om ytterligare beslut av regeringen och riksdagen erfordras.

För objekthuvudgruppen Övriga flygplatser har jag bl.a. beräknat medel för komplettering av säkerhetsanordningar.

För investeringar inom objekthuvudgruppen Tele- och meteoutrustning en route – dvs. utrustning för flygtrafiktjänsten – beräknar jag, efter samråd med chefen för försvarsdepartementet 37,1 milj. kr. Härmed kan utbyggnaden av ett yttäckande kontrollsystem fortsätta att ske i takt med trafikutvecklingen. Den angivna ramen medger vidare planerlig ersättning och erforderlig nyanskaffning av utrustning. Bl.a. kommer ett antal radiofyrrar att ersättas, kompletteras eller flyttas samt terminalutrustning för automatisk kartriting för den meteorologiska tjänsten att anskaffas. Installation av halvautomatiska väderobservationsstationer fortsätter.

För ersättnings- och nyanskaffningar av Fordon, maskiner och utrustning beräknar jag 3,4 milj. kr. Härigenom torde verkets investeringsplaner avseende denna objekthuvudgrupp i allt väsentligt kunna genomföras.

Under posten Vissa byggnader har jag beräknat 1,9 milj. kr. för uppförande av byggnader för flygtrafiktjänsten en route.

Anslaget till Flygplatser m.m. bör beräknas med en viss marginal utöver den beräknade medelsförbrukningen. Investeringar i sysselsättningsfrämjande syfte bör dock finansieras över finansfullmakten.

Med hänsyn till vad jag sålunda har anfört förordar jag att medel för nästa budgetår anvisas enligt följande anslagsberäkning.

	milj.kr
Beräknad medelsförbrukning budgetåret 1982/83	130,0
5 % marginal	6,5
Avgår beräknad ingående behållning	63,3
Anslag budgetåret 1982/83	73,2

Jag vill slutligen ta upp frågan om den *flygtrafik på Nordkalotten* som sedan våren 1979 bedrivits med statligt stöd.

Behovet av förbättrade resmöjligheter mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland har framhållits i olika sammanhang, bl.a. av Nordiska rådet. För att utreda frågan om flygförbindelser i dessa områden tillsatte Nordisk ämbetsmannakommitté för transportfrågor (NÄT) på uppdrag av Nordiska ministerrådet år 1973 en särskild arbetsgrupp. Arbetsgruppen avlämnade i september 1976 betänkandet (NU 1976:17) Flygförbindelser mellan de norra delarna av Norge, Sverige och Finland.

Mot bakgrund av arbetsgruppens förslag inrättades våren 1979 på försök flygförbindelser på Nordkalotten mellan Tromsö och Kiruna samt mellan Luleå och Uleåborg. Dessa förbindelser knyts samman av SAS ordinarie förbindelse Stockholm-Luleå-Kiruna. Trafiken bedrivs med flygplan med möjlighet att ta 9 passagerare.

Berörda regeringar har kommit överens om att under en försöksperiod på tre år stödja trafiken genom årliga riskgarantier. Avsikten med de statliga bidragen var att stödja trafiken under en inledande period och därvid undersöka det faktiska trafikunderlaget för tvärgående förbindelser på Nordkalotten. En förutsättning var att trafiken på sikt skulle bli självbärande. Vid utformningen av den ekonomiska ersättningen lades stor vikt vid att resp. flygbolag skulle finna det motiverat att själva utveckla trafiken och marknadsföra den. Tre år ansågs vara den tid som erfordrades för att en ny förbindelse skall stabiliseras och förutsättningar finnas att bedöma trafikens lönsamhet på sikt.

Enligt avtal mellan regeringarna har försöksverksamheten utvärderats av en samrådsgrupp med representanter från berörda länders regeringar.

På sträckan Tromsö-Kiruna har trafiken i det närmaste fördubblats under perioden sommaren 1979 till hösten 1981, dvs. från ett genomsnitt på ca 3-3,5 passagerare per tur till ca 5,5-6 passagerare per tur. Trafiken har varit markant större under sommarmånaderna då i vissa fall dubbla turer med nuvarande flygplanstyp måst sättas in. Exempel finns också på att DC-9 har satts in på turer vid stora resandegrupper. Trafiken på linjen Luleå-Uleåborg har inte utvecklats i den takt som förutsattes vid införandet. Trafiken har efter en viss uppgång stannat vid ca 3 passagerare per tur.

De riskgarantier som regeringarna har ställt har tillfullo utnyttjats. Eftersom regeringarna inte gett en fullständig riskgaranti i form av en förlusttäckning har flygbolagen själva fått bära en del av underskottet.

I sin utvärdering konstaterar samrådsgruppen att förbindelsen Tromsö-Kiruna främst tillgodoser lokala trafikbehov. En annan linjesträckning skulle enligt samrådsgruppens uppfattning också tillgodose lokala trafikbehov. Samrådsgruppen har därför inte funnit anledning att föreslå någon annan linjesträckning eftersom trafikbehoven enligt en företagsenkät på den nuvarande förbindelsen är väl så stort som på något alternativt trafikupplägg.

Beträffande en av den s.k. Nordkalottkommittén* föreslagna linjesträckning Rovaniemi-Kiruna framhåller samrådsgruppen att en sådan förbindelse skulle i stor utsträckning tillgodose ett annat trafikbehov än det som linjen Uleåborg-Luleå täcker. De företagna undersökningarna indikerar att trafikbehovet på en sådan linje ingalunda är större än på Uleåborgslinjen. Tvärtom förefaller det som om det regelbundna resbehovet mellan de norra

*En samarbetsorganisation mellan länsstyrelserna på Nordkalotten.

delarna av Finland och Sverige bäst skulle kunna tillgodoses genom en förbindelse Uleåborg-Luleå, som dessutom ger de bästa anslutningsmöjligheterna till inrikeslinjerna. Det bör vidare påpekas, att en förbindelse Rovaniemi-Kiruna enligt Finnairs och samrådsgruppens beräkningar skulle föranleda ett väsentligt högre underskott än underskottet för Uleåborgslinjen. Användningen av en större plantyp skulle inte råda bot på detta.

Samrådsgruppen anser att flygtrafiken på sträckan Uleåborg-Luleå inte har förutsättningar för att utvecklas ytterligare inom överskådlig tid. Avståndet mellan dessa orter är relativt kort - ca 25 mil per landsväg - vilket gör att man i stor utsträckning väljer markbundna kommunikationsmedel. Enligt samrådsgruppens uppfattning saknas förutsättningar för en fortsatt flygtrafik på denna sträcka. Flygförbindelsen bör därför läggas ner. Med tanke på de stora kostnaderna och begränsade trafikintäkterna är arbetsgruppen inte heller beredd att tillstyrka en flygförbindelse mellan Rovaniemi och Kiruna. Trafiken mellan de norra delarna av Sverige och Finland bör sålunda utföras med andra transportmedel.

Enligt samrådsgruppens uppfattning bör det finnas möjligheter att ytterligare utveckla trafiken på sträckan Kiruna-Tromsö. En fortsatt trafik med enbart niositsiga flygplan utan ytterligare frekvenser ger dock föga möjlighet till en trafikökning, då en sådan kapacitet redan idag i stort sett är fullt utnyttjad. Samrådsgruppen vill därför understryka att en fortsättning av trafiken, med målet att göra den lönsam, förutsätter att den utvecklas ytterligare. Ett visst statligt stöd, till exempel i form av nedsatta trafikavgifter, bör under en begränsad period kunna komma i fråga. Större flygplan bör prövas förslagsvis under sommartid. I det fall SAS inte anser sig kunna fortsätta trafikera förbindelsen med de förutsättningar som samrådsgruppen skisserat anser gruppen att koncession bör kunna ges till annat flygbolag. Samrådsgruppen förutsätter att SAS i så fall underlättar trafikföringen genom att bibehålla förbindelsen i sina tidtabeller och genom en taxesamordning.

Samrådsgruppen har inte funnit skäl att ompröva tidigare ställningstagande att i det fall statligt stöd utgår bör det ges till en förbindelse på Nordkalotten framför en förbindelse i Mittnorden.

För egen del har jag inget att erinra mot samrådsgruppens slutsatser.

I en skrivelse den 9 december 1981 till regeringen har SAS förklarat att man i framtiden inte vill bära något underskott i Nordkalottrafiken och har därför beslutat att inte fortsätta trafiken efter den 31 mars 1982. SAS motsätter sig inte att koncession ges till ett annat flygbolag och är berett att diskutera en koordination av tidtabeller och taxor.

Jag konstaterar att SAS med sin skrivelse får anses ha sagt upp det avtal med Sveriges och Norges regeringar om försöksvis flygtrafik på Nordkalotten som träffades den 28 maj 1979. Koncession kan därmed ges till ett annat flygbolag. Enligt vad jag erfarit är A/S Norving - det bolag som f.n. utför

trafiken åt SAS – intresserat av att på egen koncession och i princip utan statligt stöd efter den 31 mars 1982 bedriva trafiken på sträckan Tromsö-Kiruna. Härigenom ges förutsättningar att studera linjens ytterligare utvecklingsmöjligheter samtidigt som kontinuitet i trafiken uppnås. Jag utgår från att SAS på lämpligt sätt koordinerar tidtabeller och taxor med sin egen trafik.

4. Hemställan

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

1. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för den statliga luftfartspolitiken,
2. godkänna den av mig förordade inriktningen av luftfartsverkets verksamhet,
3. godkänna att luftfartsverkets statskapital och förräntningskrav sätts ned i enlighet med de av mig förordade riktlinjerna,
4. bemyndiga 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 anvisa ett reservationsanslag av 50 000 000 kr.,
6. till *Flygplatser m. m.* för budgetåret 1982/83 anvisa ett reservationsanslag av 73 200 000 kr.

5. Beslut

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

Innehållsförteckning

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
1. Inledning	4
2. Allmänt	6
3. Föredragandens överväganden	11
3.1 Luftfartens anpassning till 1979 års trafikpolitiska riktlinjer	11
3.2 Det interregionala flyglinjenätet m. m.	18
3.2.1. Allmänt	18
3.2.2. Det interregionala flyglinjenätet	19
3.2.3. Trafikutövningen och koncessionsgivningen ...	28
3.2.4. Allmänflyget	33
3.3 Linjeflygs utflyttning till Arlanda	35
3.4 Det interregionala flygplatssystemet m. m.	47
3.5 Luftfartsverkets organisation, ekonomi m. m.	62
4. Hemställan	76
5. Beslut	76
Bilaga 1 Sammanfattning av lufttransportutredningens betänkande	78
Bilaga 2 Sammanfattning av inrikesflygutredningens betänkande	89
Bilaga 3 Redovisning av uppdrag till olika myndigheter som följd av riksdagens beslut att flytta LIN:s Fokkertrafik från Bromma till Arlanda samt regionens syn på kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholm och Arlanda	92
Bilaga 4 Sammanställning av remissyttrandena	96

Sammanfattning av lufttransportutredningen betänkande (SOU 1981:12) Inrikesflyget under 1980-talet

Med utgångspunkt från direktiven har lufttransportutredningen (LTU) i huvudsak ägnat uppmärksamhet åt inrikesflyget och därvid främst behandlat följande frågor:

- Luftfartens anpassning till 1979 års trafikpolitiska beslut.
- Avgiftsstrukturen inom luftfarten, omfattande både passagerarnas biljettpriser och flygföretagens avgifter till luftfartsverket.
- Det interregionala flyglinjenätets utformning. Principerna för det interregionala flyglinjenätets utformning och dess omfattning bildar underlag för att fastställa det interregionala flygplatssystemet. Här avses bl.a. lokalisering och dimensionering av flygplatserna, huvudmannaskap och ekonomiska villkor.
- Luftfartsverkets organisation och uppgifter.
- Flygföretagsstrukturen.
- Allmänflyget.

Utredningens betänkande består av två huvuddelar. Den första, som omfattar kapitel 1-7, innehåller bl.a. en redovisning av utredningens direktiv och utredningsarbetets genomförande (kapitel 1). Den trafikpolitiska och luftfartspolitiska utvecklingen under 1960- och 1970-talen beskrivs därefter (kapitel 2).

I kapitel 3 lämnas en redogörelse för hittillsvarande utveckling och nuvarande situation beträffande flygföretagsstrukturen inom den svenska luftfarten. Vidare redogörs i detta kapitel kortfattat för olika förslag till ändrad organisation av inrikesflyget samt hur inrikesflyget i övriga nordiska länder är uppbyggt.

Flyglinjenätets utveckling, trafikutvecklingen internationellt och nationellt samt prisutvecklingen på flygresor under perioden 1958-1980 redovisas i kapitel 4.

Flygplatssystemets uppbyggnad och nuvarande omfattning samt flygplatsernas ekonomiska förutsättningar jämte nuvarande regler för flygplatsplanering m.m. framgår av kapitel 5.

I kapitel 6 redogörs för luftfartens energiförsörjning i ett internationellt och nationellt perspektiv. I detta kapitel behandlas också energieffektiviteten hos olika transportmedel samt flygmaterielutvecklingen och dess inverkan på flygets framtida energiförbrukning.

Kapitel 7 innehåller en beskrivning av luftfartsverkets uppgifter, organisation, myndighetsutövning samt ekonomiska situation.

I betänkandets andra huvuddel (kapitel 8) redovisar utredningen sina överväganden och förslag. Dessa är i korthet följande.

Generellt om anpassningen till 1979 års trafikpolitiska beslut

I 1979 års trafikpolitiska beslut fastslås att en samhällsekonomisk grundsyn skall vara vägledande för det fortsatta trafikpolitiska handlandet. Det samhällsekonomiska synsättet på trafikpolitiken innebär att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället

som helhet och därmed till måluppfyllelse inom olika samhällssektorer. Denna samhällsekonomiska grundsyn bör också omfatta luftfarten inom ramen för en samordnad trafikpolitik.

Mot bakgrund av den samhällsekonomiska grundsynen på trafikpolitiken bör avgifterna för alla transportkonsumenter så långt möjligt anpassas till de kortsiktiga samhällsekonomiska *marginalkostnaderna*. Med "marginal" avses därvid de kostnadsförändringar som uppkommer vid en volymförändring på "marginalen". Till skillnad från de företags- och samhällsekonomiska totalkalkylerna kommer i de flesta fall kapitalkostnaderna inte att ingå i beräkningarna av de kortsiktiga marginalkostnaderna. Inom LTU har marginalkostnaden beräknats som den genomsnittliga kostnadshöjningen vid 20 % volymökning. (Beräkningarna redovisas i avsnitt 8.2 och bilaga 2.)

Att det individuella betalningsansvaret för transportkonsumenten avser de samhällsekonomiska marginalkostnaderna är en förutsättning för att beslut om transporter och val mellan olika trafikmedel skall kunna, på ett samhällsekoniskt riktigt sätt, fattas av den enskilde resenären och leda till ett effektivt utnyttjande av transportapparaten.

Utöver marginalkostnaderna finns oftast ytterligare totala utgifter för att driva viss trafik vilket leder till att ett transportföretags genomsnittskostnader är högre än de samhällsekonomiska marginalkostnaderna.

Om de totala intäkter som erhålls vid marginalkostnadsprissättning inte motsvarar de totala kostnader som krävs för att finansiera transportverksamheten uppstår frågan hur detta underskott skall täckas. En utgångspunkt för LTU är därvid, enligt direktiven, att luftfartsverket och flygföretagen i princip skall drivas efter gängse affärsverkmässiga resp. företagsekonomiska förutsättningar. Detta innebär att anpassningen till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna begränsas till de ramar som finns tillgängliga vid tillämpning av affärsmässiga principer och skall därför ses som en politisk viljeinriktning.

Enligt utredningens mening innebär också de av riksdagen fastlagda trafikpolitiska principerna, oavsett statsfinansiellt läge, att alla trafikgrenar av statsmakterna skall behandlas på ett likartat sätt. Ett viktigt skäl till detta ställningstagande är att en olikartad behandling kan leda till att konkurrensneutraliteten mellan olika trafikslag försvinner. Intentionerna bakom 1979 års trafikpolitiska beslut motverkas om prissättningen på olika färdmedel inte grundas på samma principer.

Järnvägen får numera en kostnadsavlastning som är större än vad som är motiverat med hänsyn till de faktiska individuella avgifternas relation till marginalkostnaderna. Om luftfarten inte får en på analoga grunder fastställd avlastning, vilket i nuvarande statsfinansiella situation torde vara svårt, skulle intentionerna i 1979 års trafikpolitiska beslut direkt motverkas.

Införande av snabbtåg bedöms med stor sannolikhet medföra en kraftigt minskad efterfrågan på flygresor.

Alla större investeringar som görs inom transportsektorn bör dessutom i princip ske på grundval av en samhällsekonomisk avvägning inom hela transportsektorn. Exempel på när investeringar bör prövas på grundval av en samhällsekonomisk avvägning är vid anläggande av ny flygplats, omfattande åtgärder vid befintliga sådana eller vid införande av snabbtåg.

Avgiftsstrukturen (avsnitt 8.2)

Så långt möjligt bör avgifterna inom luftfarten anpassas till de samhälls-ekonomiska marginalkostnaderna. Detta gäller såväl för flygresenärernas biljettpreiser som för luftfartsverkets avgifter från flygföretagen. Detta bör dock ske under hänsynstagande till gängse företagsekonomiska och affärs-verksmässiga principer.

Genomförda beräkningar visar att de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för inrikes flygresor är genomsnittligt ca hälften av de nuvarande inrikesflygpriserna. Ett sätt att nå en marginalkostnadsanpassning är att s.k. tvådelad tariff införs för såväl luftfartsverkets avgifter som flygföretagens biljettpreiser. Detta skulle t.ex. kunna innebära att flygföretagen tar ut en viss fast kostnad av resenärerna (i form av s.k. lågpris- eller rabattkort) samt en rörlig avgift som mer anpassas till marginalkostnaderna för en given avgång. Därigenom skulle en betydligt större flexibilitet i utnyttjandet av tillgänglig överkapacitet kunna erhållas tillsammans med ett högre totalt kapacitetsutnyttjande. Motsvarande principer bör tillämpas för luftfartsverkets avgifter från flygföretagen. Luftfartsverket har också från den 1 november 1980 påbörjat experiment med tvådelade taxor.

I sammanhanget har också intäktsfördelningen mellan SAS och LIN diskuterats. Lönsamheten på SAS inrikesnät torde vara väsentligt högre än på LIN:s. Åtgärder som minskar obalansen i lönsamhetsförutsättningarna bör eftersträvas. Utredningen framför därvid några olika förslag till att åstadkomma ökad resultatutjämning mellan företagen.

Det interregionala flyglinjenätet (avsnitt 8.3)

Det interregionala flyglinjenätet omfattar flyglinjer för person- och godstransporter mellan olika regioner i landet. Detta flyglinjenät bildar underlag för att bestämma vilka flygplatser som skall ingå i det interregionala flygplatssystemet.

För framtiden föreslår utredningen att tre principer skall vara vägledande vid ställningstagande till vilka flyglinjer som bör ingå i det interregionala flyglinjenätet.

I detta nät bör ingå alla flyglinjer där flygbolagen på företagsekonomiska grunder anser sig kunna upprätthålla trafik (kriterium 1). En förutsättning är också att i princip samma biljettpreissystem tillämpas på hela linjenätet.

Linjer där trafik på företagsekonomiska grunder inte kan drivas, men som samhällsekonomiskt innebär en nettointäkt om trafiken bedrivs, bör också kunna ingå i det interregionala flyglinjenätet (kriterium 2).

Slutligen kan interregional trafik också bedrivs utifrån andra utgångspunkter än rent trafikpolitiska (kriterium 3). Här avses t.ex. linjer som inte är motiverade enligt de två förstnämnda kriterierna, men som anses nödvändiga av skäl som ej kunnat kvantifieras i en samhällsekonomisk bedömning.

Underskotten för sådana flyglinjer som ingår i nätet enligt kriterium 2 och 3 bör finansieras med särskilda medel och inte av flygföretagen. Enligt LTU finns därför skäl att överväga om inte anslaget för statligt stöd till olönsam trafik på järnväg också bör omfatta luftfarten utan förändring av anslagsramarna.

Sammanfattningsvis innebär detta att det interregionala flyglinjenät (primär- och sekundärnät) som föreslås gälla fram till mitten av 1980-talet

skall bestå av den reguljära linjetrafik som bedrivs mellan följande orter:

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

Dessutom bör enligt LTU interregional trafik åtminstone under en övergångsperiod fram till mitten av 1980-talet bedrivas på följande orter: Gällivare, Kramfors, Borlänge och Trollhättan.

De sistnämnda flyglinjerna (s.k. tertiärlinjer) är f.n. företagsekonomiskt olönsamma. Tre väsentliga orsaker härtill är ett i förhållande till övriga flygsträckor svagt passagerarunderlag, kopplingen till SAS och LIN:s prissystem på det övriga inrikesnätet - undantaget Trollhättan - och från ekonomisk synpunkt orationell flygmateriel.

Saab-Scania utvecklar f.n. i samarbete med Fairchild Industries, USA, en ny flygplanstyp (SF-340) med kapacitet för 34 passagerare. Ytterligare ett stort antal flygplanstyper i samma storleksklass utvecklas f.n. inom västvärldens flygindustrier.

Enligt beräkningar grundade på en av LTU framlagd skiss till tertiärlinjenät, vilka utförts av Swedair AB under medverkan från LIN, innebär bl.a. tillgången på ny flygmateriel, viss omstrukturering av det totala inrikes flyglinjenätet i kombination med en fortsatt årlig trafiktillväxt (6-9 %) på aktuella sträckor, att det vid mitten av 1980-talet bör finnas förutsättningar att driva ifrågavarande flyglinjer på företagsekonomisk grund.

LTU föreslår därför att aktuella tertiärlinjer under en övergångsperiod skall behållas. Den övergångslösning som utredningen anvisar är att det ackumulerade underskottet på ca 55 milj. kr. för ifrågavarande flyglinjer mellan år 1982-1986 bl.a. täcks genom kraftig reduktion av olika trafikavgifter eller genom andra åtgärder från luftfartsintressenternas sida. Samtidigt har SAS förklarat sig berett att ekonomiskt stödja trafiken mellan Luleå-Gällivare. Underskottet för linjen Luleå-Gällivare uppgår under perioden 1982-1986 till drygt 20 milj. kr. i 1980 års prisläge.

Ett förverkligande av LTU:s idéskiss till framtida tertiärlinjenät innebär att trafiken mellan Luleå-Gällivare-Kiruna, Stockholm-Kramfors, Stockholm-Borlänge, Stockholm-Trollhättan, Stockholm-Norrköping-Visby-Kalmar-Malmö och Stockholm-Kristianstad skulle bedrivas med SF-340 från mitten av 1980-talet. Som följd härav föreslås LIN överta SAS nuvarande trafiktillstånd på Kiruna och inrätta direktförbindelse mellan Stockholm-Kiruna.

LTU pekar också på möjligheterna att uppnå ekonomiska fördelar om den trafik som f.n. drivs med SAS DC-9-plan på sträckorna Västerås/Norrköping/Jönköping/Växjö och Köpenhamn i stället utförs av ett tertiärlinjeföretag med flygplan motsvarande SF-340.

De berörda flygföretagen, främst SAS, LIN och Swedair, anmodas att närmare studera dessa frågor och överenskomma om lämpliga lösningar. LIN har vad gäller det inrikes tertiärnätet åtagit sig att före utgången av år 1981 lägga fram ett program.

Flygplatssystemet (avsnitt 8.4)

Staten har ett huvudansvar för att effektiva interregionala transporter kan komma till stånd. Detta innebär enligt LTU att det är naturligt att staten

också ansvarar för den överordnade planeringen av det interregionala flygplatssystemet.

De flygplatser som fram till mitten av 1980-talet föreslås ingå i det interregionala flygplatssystemet är de flygplatser som ingår i det interregionala flyglinjenätet (primär- och sekundärnätet).

Växjö flygplats - som f.n. drivs i kommunal regi - bör således införlivas med det flygplatssystem som f.n. drivs av staten genom luftfartsverket.

Formerna för införlivande av Växjö flygplats och dess fortsatta drift i det interregionala flygplatssystemet bör ankomma på luftfartsverket och de lokala intressenterna att gemensamt besluta om.

Kristianstads flygplats, som också drivs i kommunal regi, bör dock tills vidare med bibehållet kommunalt huvudmannaskap ingå i det system för ekonomisk resultatutjämning som föreslås tillämpat för det interregionala flygplatssystemet. Frågan om statligt huvudmannaskap för Kristianstads flygplats bör prövas vid mitten av 1980-talet, då nuvarande osäkerheter om den framtida flygtrafiken där bör vara undanröjda.

Gällivare, Kramfors, Borlänge och Trollhättans flygplatser bör tills vidare drivas under kommunalt huvudmannaskap. Dessa flygplatserns ställning i det interregionala flygplatssystemet bör därför av samma skäl också prövas vid mitten av 1980-talet.

Drift- och kapitalkostnaderna för de flygplatser som vid olika tidpunkter kan komma att ingå i det interregionala systemet bör av närmare angivna skäl generellt täckas kollektivt genom avgifter från hela flygplatssystemets nyttjare. Behandlingen av det statliga, kommunala eller landstingskommunala kapitalet i flygplatssystemet bör grundas på det samlade ekonomiska resultatet för samtliga de flygplatser som vid olika tidpunkter ingår i det interregionala systemet.

Ersättningar till kommuner och landsting bör - under förutsättning att luftfartsverkets ekonomiska målsättning om full kostnadstäckning i den totala rörelsen uppfylls - ges generell karaktär och således enbart baseras på de investeringsbidrag som vederbörande kommun lämnat.

Om en flygplats införlivas i det interregionala systemet på grundval av kriterium 2 (samhällsekonomiska skäl) eller 3 (t.ex. regionalpolitiska skäl) bör flygplatsens huvudman kompenseras för uppkomna underskott på samma sätt som flygföretagen förutsätts kompenserade för underskott i flygdriften - dvs. med medel som inte genereras inom luftfartssektorn.

Investeringar i de interregionala flygplatserna skall ge ett för lufttransportsektorn positivt resultat under resp. anläggningars ekonomiska livslängd. Det i 1967 års beslut fastställda villkoret att summan av driftkostnader, kapitalkostnader och intäkter bör vara positivt senast efter det tionde driftåret föreslås utgå.

Vid större satsningar, t.ex. vid nyanläggning av flygplats eller omfattande kapacitetsutbyggnader vid befintlig flygplats (över 20-30 milj. kr.), bör en samhällsekonomisk kalkyl upprättas.

De eventuella ytterligare värderingar som kan framföras från regionala eller lokala intressenter bör också beaktas vid prövning av flygplatsinvesteringar.

Vad gäller ansvaret för finansieringen av investeringar i de interregionala flygplatserna har en viktig utgångspunkt varit i direktiven angivna förutsättningar om återhållsamhet med statliga medel samt att åtgärder som innebär ökade påfrestningar på kommunernas ekonomi måste undvikas.

Övervägande skäl talar för att berörda kommuner bör ha ett visst

medengagemang i investeringarna och inflytande över såväl investeringarnas tillkomst som deras utformning. Det ekonomiska engagemanget för enskilda kommuner bör dock *totalt sett* inte vara större än vad det är med nuvarande system. Dessutom bör det i högre grad än f.n. vara kopplat till möjligheter att påverka flygplatsernas utveckling.

Följande principer för fördelning av det ekonomiska engagemanget bör gälla för de interregionala flygplatserna.

- De lokala och regionala intressenterna bör utan kostnad för luftfartsverket tillhandahålla mark för flygplatsändamål.
- Staten påtar sig hela kostnaden för finansiering av fordon, maskiner och annan utrustning erforderlig för flygplatsens drift och därutöver till skillnad mot vad som gäller f.n. för ny- och ersättningsinvesteringar av *flygsäkerhetskaraktär*.
- Nyinvesteringar av kapacitetshöjande natur och för normalt standardhöjande åtgärder för luftfarten samt motsvarande ersättningsinvesteringar föreslås finansierade av staten och kommun/landstingskommun på sätt som fastställs för varje individuell flygplats vid förhandlingar mellan parterna. Samma gäller också i tillämpliga delar för byggande av helt nya flygplatser. En utgångspunkt bör då vara att det ekonomiska engagemanget för kommunerna och landstingen å ena sidan och staten å den andra totalt inte skall vara större än vad som gäller vid tillämpningen av nuvarande system för finansieringsfördelning. Parterna bör vidare gemensamt kunna bestämma hur kommunernas ekonomiska engagemang tekniskt utformas. Det bör alltså i princip vara möjligt för kommunerna att medverka i investeringarna genom direkta bidrag eller förskott. Det skall dock framhållas att var och en av parterna skall ha full frihet att avstå från finansieringsmedverkan i den mån sådan medverkan inte befinns angelägen ur resp. parterers synvinkel. Den relativa storleken av det kommunala engagemanget i flygplatsinvesteringar bör återspegla graden av kommunalt intresse för att genomföra den aktuella investeringen.

För att öka det kommunala engagemanget och inflytandet föreslår LTU att särskilda flygråd inrättas för varje flygplats.

Vad gäller planeringen av samtliga flygplatser av betydelse för transportförsörjningen (totalt ett 60-tal flygplatser), föreslås att luftfartsverket ges ett övergripande ansvar. Luftfartsverket förutsätts senare ta upp frågan om eventuell tillståndsprövning samt formerna härför.

Luftfartsverket (avsnitt 8.5)

LTU har låtit undersöka några alternativa företagsformer för huvudmannaskap, drift och förvaltning av de interregionala flygplatserna. Utredningens studier har genomförts med syfte att bl.a. klarlägga

- om luftfartsverkets nuvarande organisation med blandade uppgifter som myndighet och affärsverk kan behöva förändras,
- om affärsverksformen innebär restriktioner i sådan grad att önskvärda åtgärder för att förbättra effektiviteten inom flygplatssystemet bättre kan tillgodoses i annan företagsform och i så fall vilka företagsformer som är bättre lämpade jämte konsekvenserna härav, samt
- vilka åtgärder som bör vidtas för att öka effektiviteten inom bl.a. flygplatssystemet.

Med utgångspunkt i vissa generella krav på den framtida flygplatsorganisationen har LTU sökt bedöma vilken eller vilka företagsformer som bör väljas. De generella kraven kan sammanfattas i krav på hög effektivitet och flexibilitet, helhetsperspektiv och sammanhållet huvudmannaskap, god lokal förankring och ökad decentralisering, utpräglad marknadsorientering och förstärkt lönsamhetstänkande samt goda utvecklingsförutsättningar för personalen. LTU har prövat ett antal alternativa företagsformer av vilka två varit föremål för en mera ingående analys, nämligen att

- förändringar vidtas inom ramen för luftfartsverket (luftfartsverksalternativet),
- ett nytt statligt bolag för flygplatsverksamheten tillskapas (bolagsalternativet).

En faktor som utredningen funnit vara avgörande för att inte frånga luftfartsverksalternativet är att verket så sent som under 1978 och 1979 genomfört en omorganisation. Effekterna av omorganisationen har inte uppnåtts fullt ut, då vissa delar av påbörjade förändringar inte blivit helt genomförda. LTU har därför inte funnit det rimligt att nu igångsätta en stor ytterligare omorganisationsprocess, särskilt då fördelarna med en sådan åtgärd inte är så uppenbara att de kan antas uppväga de stora uppoffringar den skulle medföra.

Vid denna bedömning har utredningen utgått från att luftfartsverket vidtar lämpliga åtgärder för att förbättra effektiviteten. Detta hindrar inte att fortsatt uppmärksamhet bör ägnas företagsformen för drift och förvaltning av flygplatserna.

Inför den utveckling på luftfartens område som förutses inträffa under 1980-talet är det naturligt att luftfartsverket noggrant prövar olika möjligheter till rationaliseringar och omprioriteringar av olika verksamheter samt fortsätter ansträngningarna att utveckla samarbetsformer mellan olika intressenter i flygplatssystemet.

Åtgärder som kan innebära att resurser binds utan möjligheter att i ett senare skede avveckla dem som kan visa sig överflödiga bör undvikas. Det innebär att luftfartsverket i stället för att anställa egen personal i större omfattning bör anlita entreprenörer för olika uppgifter. Exempel på arbetsområden och uppgifter för vilka ökad användning av entreprenörer bör vara ett alternativ till egna resurser är bl.a. bevakning, viss fastighetsdrift, lokalvård, projektering och byggläggning för olika typer av anläggningar, t.ex. byggnader, fältanläggningar samt el- och teletekniska system m.m.

LTU understryker vidare att en viktig förutsättning för att önskvärda resultatförbättringar inom luftfartsverket skall kunna uppnås är att den ekonomiska medvetenheten inom verket, på alla organisatoriska nivåer, utvecklas och stärks. Till de åtgärder som krävs för att uppnå en sådan effekt hör att utveckla styrsystem som befrämjar ökat ansvarstagande inom verket. LTU anser därför att luftfartsverket bör genomföra en översyn av styrsystemen i syfte att skapa förutsättningar för att så långt som möjligt delegera ekonomiskt ansvar till flygplatser och andra organisatoriska enheter inom verket.

De krav på den framtida flygplatsorganisationen och de synpunkter i övrigt som utredningen redovisar kan innebära att vissa organisatoriska förändringar behöver vidtas inom luftfartsverket. Detta gäller främst enheter och verksamhet med anknytning till flygplatssystemet. Vissa konsekvensåtgärder torde emellertid också vara aktuella inom övriga centrala och lokala

enheter. De förslag om ökad decentralisering som utredningen framför bör kunna leda till minskade resursbehov inom centralförvaltningen.

Det bör enligt utredningen ankomma på luftfartsverket att självt vidta eller i förekommande fall lägga fram förslag till sådana organisatoriska förändringar. Luftfartsverket bör i detta sammanhang bl.a. överväga åtgärder i syfte att stärka de tre storflygplatsernas organisatoriska ställning inom verket. En sådan åtgärd kan t.ex. vara att flygplatserna Arlanda, Landvetter och Sturup organisatoriskt får ställning direkt under generaldirektören. Bromma flygplats organisatoriska ställning i luftfartsverket bör övervägas sedan flygplatsens framtida uppgifter i det interregionala flygplatssystemet klarlagts.

Vid sin analys av flygplatssystemet har LTU funnit ett antal områden inom vilka vissa problem bör lösas i de fortsatta ansträngningarna att förbättra effektiviteten. Dessa problemområden kan grupperas på följande sätt:

- Samverkan mellan regeringen och luftfartsverket, där utredningen föreslår att tillståndsgivningen för all inrikes luftfart delegeras till luftfartsverket så snart pågående ändringar av luftfartslagen 7 kap. 1 § blivit fastställda.
- Samverkan mellan myndighetsfunktionen och den affärsdrivande verksamheten inom luftfartsverket, där utredningen kommit till slutsatsen att det inte torde finnas sakliga grunder för att ifrågasätta nuvarande organisationsform vad gäller luftfartsinspektionens knytning till luftfartsverket och dess ställning inom detta.
- I fråga om samverkan mellan luftfartsverket, andra statliga myndigheter och kommuner föreslår utredningen bl.a. omprövning av nuvarande bestämmelser som innebär att luftfartsverket har att anlita byggnadsstyrelsen för hushygnadsprojekt som överstiger visst belopp. Luftfartsverket bör medges möjlighet att upphandla resurser för projektering och byggläggning på villkor som bättre överensstämmer med dem som gäller för byggnadsbranschen i övrigt.
Förbättrad samordning mellan övriga intressenter bör kunna åstadkommas genom att luftfartsverkets planeringsprocesser utvecklas inom ramen för den övergripande flygplatsplanering som verket föreslås svara för.
- Samverkan mellan luftfartsverket och flygföretagen vid resp. flygplats föreslås ändrad, bl.a. genom att åtgärder vidtas för att undvika organisationsformer och arbetsfördelning mellan flygföretagen och luftfartsverket som leder till att det sammanlagda resursbehovet inom flygplatstjänstens olika delfunktioner blir större än vad som skulle krävas vid gemensamt huvudmannaskap för samtliga.
Bl.a. som följd härav bör luftfartsverkets nuvarande företrädesrätt till ramptjänstverksamhet upphävas och ersättas med ett i princip fritt tillträde till marknaden inom ramen för de fysiska och operativa begränsningar som kan föreligga vid olika flygplatser. Detta innebär att flygföretagen skall kunna välja mellan att antingen själva utföra ifrågasatt tjänster, att anlita luftfartsverket eller låta annan organisation utföra dem. Valet bör ske på kommersiella grunder.
- Samverkan i övrigt vid resp. flygplats föreslås utvecklad, bl.a. genom att luftfartsverket och berörda kommuner, t.ex. inom ramen för flygrådens verksamhet, undersöker möjligheter till gemensamt resursutnyttjande inom olika områden där flygplatserna och kommunerna förfogar över likartade resurser.

Utredningen ifrågasätter också om inte luftfartsverket bör medges ersättning för de lokaler som tillhandahålls polis- och tullpersonal vid flygplatserna. Vidare bör undersökas möjligheterna att låta flygplatspersonal eller polisen under vissa förhållanden fullgöra tulluppgifter.

LTU föreslår också att verket genomför en översyn av det nuvarande regelsystemet för flygplatsdriften. Bl.a. bör luftfartsinspektionen ges i uppdrag att i samråd med statens brandnämnd utreda och belysa om kravet på särskild brand- och räddningstjänst, främst vid de mindre flygplatserna, är samhällsekonomiskt försvarbart och om det står i rimlig relation till samhällets ambitioner och resursinsatser på andra områden där brand- och räddningstjänst kan erfordras.

Som ett led i strävandena att öka effektiviteten och för att öka rekryteringsunderlaget till olika befattningar inom luftfartsverket anser LTU att luftfartsverket allvarligt bör överväga kontraktsanställning av personal till vissa befattningar.

Slutligen föreslår utredningen med utgångspunkt från pågående rationaliseringsprojekt inom luftfartsverket och verkets ekonomiska situation

att luftfartsverket tillsammans med flygföretagen och andra intressenter undersöker möjligheterna att omprioritera luftfartsverkets tjänster till sina kunder så att en för dem acceptabel servicenivå bibehålls och samtidigt luftfartsverkets betjänings- och kapacitetskostnader kan nedbringas,

att luftfartsverket utarbetar en ny ekonomisk 10-årsplan för perioden 1982/83-1991/92, med beaktande av bl.a. LTU:s förslag beträffande tillämpningen av den nya trafikpolitiken på luftfarten, etablerandet av ett självbärande interregionalt flygplatsnät, ett utvidgat lönsamt tertiärlinjenät jämte konsekvenserna av riksdagens beslut om flyttning av LIN:s Fokkertrafik till Arlanda, samt

att denna plan läggs till grund för berörda delar av statsmakternas framtida luftfartspolitik.

Flygföretagsstrukturen och tillståndspolitiken (avsnitt 8.6)

Utredningen framhåller att den nuvarande situationen i fråga om lönsamhetsförutsättningarna på SAS och LIN:s primär-, sekundär- och tertiärlinjenät inte kan anses tillfredsställande och har därför analyserat möjligheterna att stärka de berörda flygföretagens ekonomiska, operativa och trafikala förutsättningar. I analysen har dock inte kunnat beaktas t.ex. frågan om Brommas framtida ställning i det interregionala flygplats- och flyglinjenätet.

Beträffande primär- och sekundärlinjerna redovisar utredningen fyra olika möjligheter, nämligen

- omfördelning av SAS/ABA:s och LIN:s tillstånd till inrikes luftfart,
- resultatutjämnning genom någon form av poolsamarbete,
- ändringar i företagsstrukturen, samt
- bibehållande av SAS och LIN intakta men utvecklande av ett intimare samarbete mellan företagen på områden där detta kan vara effektivitetsbefrämjande. Bland tänkbara sådana områden nämns flygplansflottornas sammansättning, teknisk översyns- och underhållsverksamhet samt marknadsföring och försäljning.

Beträffande ändringar i företagsstrukturen har LTU med hänsyn till föreliggande bindningar i det skandinaviska luftfartssamarbetet bedömt det

inte vara realistiskt att samla primär- och sekundärtrafiken i ett för ändamålet bildat svenskt företag.

LTU anser att främst det sistnämnda alternativet bör provas, särskilt som riksdagen den 17 december 1980 beslutat att LIN:s jettrafik skall förläggas till Arlanda.

De delar av tertiärnätet som utredningen behandlar är de nuvarande flyglinjerna Luleå-Gällivare, Sundsvall-Kramfors, Stockholm-Borlänge och Norrköping-Visby-Kalmar.

Enligt utredningens idéskiss till framtida flyglinjenät kan detta tertiärnät komma att utvidgas under perioden fram till mitten av 1980-talet. Det har därvid visat sig att en sådan utveckling innebär att vissa sträckor som f.n. trafikeras av SAS, LIN och Syd-Aero Be-Ge AB kan behöva ingå (Luleå-Kiruna, Stockholm-Trollhättan, Stockholm-Norrköping och ev. Stockholm-Kristianstad). LTU har funnit det angeläget att hela denna tertiärtrafik kan drivas av en och samma huvudman, särskilt som möjligheter föreligger att utföra trafiken med en och samma flygplanstyp (SF-340 eller motsvarande).

Utredningen tillstyrker att en omfördelning av trafiktillstånden genomförs i den utsträckning som erfordras för att etablera en lönsam tertiärtrafik.

För huvudmannaskapet för trafiken redovisas olika alternativa ändringar i nuvarande företagsstruktur.

Ett alternativ som framförs är att låta Swedair bli huvudman för tertiärtrafiken med egna koncessioner och eget ansvar för tertiärtrafiken. LTU anser dock att det är olämpligt att splittra upp ansvaret för inrikesflyget på ytterligare företag. Swedair bör därför liksom idag utföra tertiärtrafiken på uppdrag av LIN, vilket innebär att LIN är tillståndshavare och ansvarig för tertiärtrafiken. Det bör därvid övervägas att stärka LIN:s ägarintressen i Swedair, bl.a. med hänsyn till de trafikala samband som föreligger mellan sekundär- och tertiärtrafiken.

Ägargemenskapen bör utvecklas så att ett koncernförhållande skapas mellan LIN och Swedair. Denna fråga bör bli föremål för förhandlingar mellan berörda parter, dvs. ABA, LIN och staten (genom försvarsdepartementet).

LTU utgår från att försvarsdepartementets och ABA:s ägarintressen i Swedair delvis överläts på LIN om ett tertiärlinjeföretag kommer till stånd med Swedairs resurser som bas. LIN:s aktieinnehav bör uppgå till något över 90 %. För att tillgodose försvarets intressen bör ett avtal kunna träffas mellan staten och Swedair om sådana tjänster som kan erfordras för försvarsmaktens räkning.

I detta sammanhang pekar LTU på de möjligheter som kan föreligga att använda tertiärlinjeföretagets resurser för att utföra den trafik som f.n. bedrivs av SAS på linjerna till och från Jönköping, Norrköping, Västerås, Växjö och Köpenhamn, vilket enligt LTU:s bedömning bör kunna ge ekonomiska fördelar för båda företagen. Ur trafiktillståndssynpunkt utgår LTU från att den av tertiärlinjeföretaget eventuellt bedrivna trafiken skulle komma att utföras på uppdrag av SAS och på SAS ekonomiska ansvar.

LTU föreslår att statsmakternas luftfartspolitik i denna del inriktas på att etablera ett tertiärlinjeföretag som under LIN:s ansvar driver föreslagna tertiärlinjer på företagsekonomisk grundval.

att omfördela gällande trafiktillstånd så att tertiärlinjeverksamheten kan omhändertas av LIN, samt

att engagera flygföretag (ABA/SAS, LIN, Swedair AB och eventuella

linjetaxiföretag) som för närvarande driver inrikes linjefart på berörda linjer i förhandlingar om bildande av ett tertiärlinjeföretag med lämplig ägarstruktur och anknytning till sekundärlinjeföretaget, dvs. LIN. En strävan bör vara att söka skapa ett koncernförhållande mellan LIN och Swedair AB.

Allmänflyget (avsnitt 8.7)

Utredningen behandlar ett antal frågor som främst rör ansvaret för allmänflygets flygplatser, allmänflygets utveckling och ekonomiska situation samt de problem som är förknippade med den situation som f.n. råder beträffande försörjningen med flygbensin.

Enligt nuvarande luftfartspolitiska riktlinjer av 1967 är flygplatser som huvudsakligen betjänar det s.k. allmänflyget en angelägenhet för kommun, landsting eller enskild intressent. Utredningen anser att nuvarande ansvarsfördelning bör kvarstå oförändrad. Detta hindrar inte att allmänflygverksamheter - inom ramen för flygplatsernas kapacitets- och resursmässiga förutsättningar - också utnyttjar de interregionala flygplatser för vilka staten har ett huvudansvar. Militära flygplatser kan också utnyttjas för allmänflyg i överensstämmelse med de villkor som meddelas av chefen för flygvapnet.

Utredningen bedömer att den svaga utveckling som noterats inom allmänflyget under 1970-talets senare del kommer att bestå under 1980-talet. Linjetaxi- och taxifygverksamheten anses dock även i framtiden komma att spela en icke oväsentlig roll som komplement till den övriga linjefarten på sträckor med otillräckligt underlag för trafik med större flygplanstyper.

Luftfartsverkets taxor för tjänster till linjetaxiföretagen bör marginalkostnadsanpassas, t.ex. genom att det påbörjade experimentet med tvådelade taxor fullföljs och utökas till att gälla all linjetaxi- och taxifygverksamhet.

Enligt luftfartsverkets kostnads- och prissättningsstudie täcker avgifter från allmänflyget ca 50 % av luftfartsverkets särkostnader. LTU anser i princip att full kostnadstäckning skall eftersträvas men finner det inte rimligt att genomföra taxehöjningar till en nivå som borde gälla enligt delresultaten från kostnads- och prissättningsstudien. Vid fastställande av avgifter för allmänflyget bör hänsyn också tas till de olika verksamheternas betalningsförmåga och luftfartsverkets marginalkostnader för denna verksamhet.

LTU behandlar slutligen de problem som f.n. föreligger beträffande försörjningen med flygbensin och framför två olika möjligheter att trygga tillförseln. Den ena kan vara att ålägga oljebolagen att hålla reservlager, den andra att genom gemensamma nordiska överenskomelser skapa en så stor samlad efterfrågan att raffinering av flygbensin i Norge kan bli av kommersiellt intresse.

Sammanfattning av inrikesflygutredningens betänkande (Ds K 1981:6) Inrikesflyg på Arlanda

Riksdagen beslutade den 17 december 1980 att jettrafiken på Bromma skall flyttas till Arlanda snarast möjligt dock senast under andra halvåret 1982.

Mitt uppdrag har avsett att utreda konsekvenserna för det svenska inrikesflyget av riksdagens beslut. En utgångspunkt har varit att trafiken på de skilda inrikesflygplatserna även i fortsättningen skall tryggas. Enligt direktiven skulle utredningsarbetet vidare bedrivas med utgångspunkt i lufttransportutredningens (LTU) förslag. Mitt arbete har i huvudsak gått ut på att komplettera LTU:s betänkande med synpunkter och bedömningar som kan föranledas av riksdagens omnämnda beslut.

De frågor som tas upp och bedöms i föreliggande rapport är i huvudsak följande.

Riksdagens beslut avser endast "jettrafiken" på Bromma, dvs. Linjeflygs (LIN) trafik med Fokker F-28. Passagerarvolymen i denna trafik uppgick förra året till ca 2 miljoner. Av funktionella och ekonomiska skäl torde emellertid även trafiken på Borlänge, som ombesörjs av Swedair AB på LIN:s koncession, komma att omlokaliseras till Arlanda. Av liknande skäl torde även berörda flygföretag att på Arlanda basera trafiken från Stockholm till Gävle respektive Norrköping. Den närmare orsaken härtill är att denna s.k. tertiärtrafik erfarenhetsmässigt har en hög andel transferpassagerare som skall resa vidare med någon av LIN:s eller SAS linjer.

Under angivna förutsättningar kan den vid Bromma kvarvarande reguljära flygtrafiken i framtiden komma att bli mycket begränsad. År 1980 uppgick antalet passagerare i den trafik som avses till endast 49 000, varav drygt 29 000 var lokalresenärer till Stockholm. Ett genomförande av ett av docenten Bo Lundberg framfört förslag till viss uppdelning på Bromma och Arlanda av framför allt LIN:s trafik, vilket skulle leda till väsentligt högre trafikvolym på Bromma bedöms inte vara aktuellt av främst trafikala och ekonomiska skäl.

För den trafik som flyttas till Arlanda torde ett visst trafikantbortfall uppstå åtminstone under en övergångstid. För LIN:s trafik har företaget uppskattat bortfallet till högst ca 100 000 passagerare 1:a året. På de aktuella tertiärlinjerna torde bortfallet dock bli endast marginellt. Bedömningarna anses enligt flygföretagen gälla under förutsättning att de kollektiva marktransporterna till och från Arlanda förbättras och att terminalfrågan på flygplatsen kan få en tillfredsställande lösning.

Restiden med flygbuss till Bromma är idag ca 20 minuter och till Arlanda 40-45 minuter. På regeringens uppdrag har statens järnvägar (SJ) utrett och kostnadsberäknat en särskild järnvägsförbindelse mellan Stockholm C och Arlanda; vägverket har redovisat vissa vägutbyggnadsplaner i syfte bl.a. att förbättra framkomligheten och förkorta restiden med flygbussarna till Arlanda.

Den särskilda järnvägsförbindelsen skulle nedbringa restiden till Arlanda till 26 minuter. Kostnaderna - 1,7 miljarder kronor - i relation till det förväntade passagerarunderlaget anses dock tala för att förbindelsen inte bör komma till stånd.

Ett genomförande av de föreslagna välgångarna - som beräknas kosta ca 335 miljoner kronor - torde på sikt minska restiden med buss till Arlanda till ca 30 minuter. Nu pågående ombyggnader och vissa andra åtgärder torde ganska snart kunna minska den nuvarande skillnaden i restid mellan Bromma och Arlanda till ca 15 minuter. Redan detta får bedömas vara en icke oväsentlig förbättring. Om Haga-terminalen senare skulle komma att läggas ned kan ytterligare tidsvinster göras.

Den terminallösning luftfartsverket och flygföretagen numera enats om på Arlanda utgår från den befintliga s.k. A70-terminalen. Den samlade inrikestrafiken förläggs där till den östra delen (pir A) och den reguljära utrikestrafiken flyttas till den södra delen (pir B) som idag disponeras av chartertrafiken. För den senare studeras och kostnadsberäknas f.n. uppförande av en "mini"-pir i anslutning till A70-terminalen. Totallösningen anses klart överlägsen andra alternativ - t.ex. den förläggning av även LIN:s inrikestrafik till det s.k. T3-området - som tidigare varit aktuell. En nackdel är dock att den av riksdagen beslutade utflyttningstidpunkten - senast andra halvåret 1982 - måste senareläggas ungefär ett år. I samband med behandlingen av prop. 1980/81:134 - om investeringar på Arlanda flygplats m.m. - har dock riksdagens trafikutskott (TU 1980/81:28) ansett att denna senareläggning kan godtas.

Mot bakgrund av redovisade förutsättningar och antaganden m.m. blir den samlade bedömningen att LIN:s linjetrafik, den s.k. sekundärtrafiken - trots det befarade trafikantbortfallet - kommer att på Arlanda bedrivas enligt i princip samma trafikprogram som på Bromma. Även om bortfallet kommer att variera mellan olika linjer planeras dock inga inskränkningar; ingen linje kan anses nedläggningshotad. Detta betyder i sin tur att inte heller för någon av flygplatserna ute i landet torde några långsiktigt kännbara negativa konsekvenser behöva följa av omlokaliseringen av den reguljära inrikestrafiken i stockholmsregionen.

Tertiärtrafiken går idag med underskott. LTU ha dock bedömt att acceptabel lönsamhet under vissa förutsättningar kan uppnås om några år. En övergångslösning som bygger på viss ekonomisk medverkan av bl.a. LIN och SAS fram till mitten av 1980-talet har därför föreslagits. Om den i rapporten förutsatta samlokaliseringen på Arlanda av sekundärtrafiken och viss del av tertiärtrafiken förverkligas kan det anses att förutsättningar alltför föreligger för ett genomförande av den föreslagna övergångslösningen.

Den begränsade omfattningen av den reguljära flygtrafik som enligt antagandena i rapporten kan komma att bli kvar på Bromma bör föranleda att frågan om det framtida huvudmannaskapet för flygplatsen övervägs. Det är främst luftfartsverket som har att ta fram underlag och göra de övergripande bedömningarna härvidlag. Det material som tagits fram och värderats i denna rapport talar dock starkt för att staten avvecklar sitt hittillsvarande huvudmannaskap på Bromma. Flygplatsen bör dock under alla omständigheter - oberoende av huvudmannaskapet - under överskådlig tid bibehållas som flygplats för bl.a. allmänflygets behov.

Inrikesflyget kommer att drabbas av vissa kostnadsökningar - delvis av engångsnatur - som en följd av flyttningen till Arlanda. Det gäller investeringskostnader för hangarer och andra driftanläggningar men även vissa driftkostnader, bl.a. är flygplatsavgifterna enligt taxan högre på Arlanda än på Bromma. Kostnadsökningarna motverkas dock till viss del av vissa möjliga rationaliseringsåtgärder.

Det får anses rimligt att berörda flygföretag på något sätt kompenseras i viss utsträckning för dessa merkostnader. Hur stor nettoeffekten blir av kostnadsökningar och -minskningar kan emellertid bedömas först senare. Frågan får då tas upp på nytt och slutligt avgöras. Med hänvisning till de trafikpolitiska riktlinjerna bör även luftfartsverket kompenseras för de särskilda kostnader som direkt sammanhänger med flyttningen och inte är betingade av trafikpolitiska skäl.

Redovisning av uppdrag till olika myndigheter som följd av riksdagens beslut att flytta LIN:s Fokkertrafik från Bromma till Arlanda samt regionens syn på kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholm och Arlanda

1 Sammanfattning av resultatet av SJ:s uppdrag att ureda förutsättningarna för spårbunden förbindelse mellan Stockholm och Arlanda

Enligt SJ krävs för att medge järnvägstrafik Stockholm-Arlanda ett nytt spårpar Karlberg-Märsta och en ny dubbelspårig järnväg Märsta-Arlanda. Investeringsutgiften härför har beräknats till 1 400 milj. kr. Investeringsutgiften för fordon beräknas i begynnelseskedet till 225-315 milj. kr., beroende på turtäthet.

Med hänsyn till investeringskostnadernas storlek i förhållande till förväntad efterfrågan kan enligt SJ trafiken inte drivas på affärsmässiga grunder. SJ kan därför inte påta sig det ekonomiska ansvaret för trafiken. Oavsett hur huvudmannaskapet för trafiken löses måste ersättningen till SJ baseras på gällande ekonomiska riktlinjer. Detta innebär att intäkterna måste täcka inte bara trafikens särkostnader utan också ge ett rimligt bidrag till de gemensamma kostnaderna.

2 Sammanfattning av statens vägverks utredning om "Effekter på vägtrafiken av en utflyttning av jettrafiken från Bromma till Arlanda"

Enligt statens vägverk är vägförbindelsen mellan Stockholm och Arlanda redan idag hårt trafikbelastad men på större delen av sträckan är framkomligheten för buss- och biltrafiken god. Dagens framkomlighetsproblem återfinns inom Storstockholmsområdets centrala delar.

I gällande investeringsplaner ingår vägobjekt som bl.a. avser att lösa dessa framkomlighetsproblem. Det gäller utbyggnad av Klarastrandsleden (130 milj. kr.) och förbindelsen Karlberg-Frösunda-Ulriksdal (205 milj. kr.). Genom utbyggnad av Klarastrandsleden och länken Karlberg-Frösunda-Ulriksdal erhålls enligt vägverket en vägförbindelse som bl.a. kommer att minska restiderna och väsentligt förbättra regulariteten för buss- och biltrafiken mellan Stockholms city och Arlanda.

Vägverket har även - med hänsyn till nu aktuell sträckning för Norra Länken mellan Norrtull och Roslagstull - översiktligt studerat möjligheterna att anordna direktramber vid Norrtull. Kostnaderna härför kan uppskattas till ca 60 milj. kr. Utbyggnaden av direktramber vid Norrtull kan dock enligt vägverket inte ses som en isolerad investering, utan den bör kopplas till en utbyggnad av en planskild trafikplats på Uppsalavägen vid Haga Norra. Därtill kommer nödvändiga kompletteringar i Karlbergs trafikplats.

Vägverket anser att en utbyggnad av väg E4 i planskild standard via Norra Länken och Uppsalavägen inte är ett realistiskt alternativ till länken Karlberg-Frösunda-Ulriksdal.

En flyttning av jettrafiken från Bromma till Arlanda innebär emellertid att utbyggnaden av länken Karlberg-Frösunda-Ulriksdal och Klarastrandsleden får ökad betydelse. Vägverket anser därför att dessa objekt bör ges högsta prioritet även om det kan få återverkningar på utbyggnaden av andra

kostnadskrävande objekt inom Stockholms län. Enligt vägverkets mening bör mot denna bakgrund medel ställas till verkets förfogande i sådan omfattning att de båda objekten kan öppnas för trafik snarast möjligt sedan jettrafiken flyttats från Bromma till Arlanda.

Utflyttningen av jettrafiken från Bromma till Arlanda innebär att trafikflödet på väg E4 och väg 273 ökar. I den täta och snabba trafik som redan idag råder på motorvägen innebär ökad trafik större olycksrisker för alla trafikanter. För att så långt som möjligt begränsa antalet allvarliga olyckor och underlätta hjälpinsatserna föreslår vägverket att särskilda medel anslås för åtgärder på kort sikt för att uppföra mitträcke och anordna belysning på de delar av väg E4 och 273 mellan Norrtull och Arlanda som f.n. saknar sådana trafiksäkerhetshöjande anordningar samt att sätta upp hjälptelefoner. Investeringskostnaden för dessa åtgärder har beräknats till ca 16 milj. kr.

För flygsäkerheten och Sigtuna kommuns räddningstjänst på Arlanda flygplats är det enligt vägverket väsentligt att ersätta den nuvarande järnvägsplankorsningen på väg 905 mellan Märsta och Arlanda med en ny bro över järnvägen i Märsta.

3 Sammanfattning av luftfartsverkets överväganden om Bromma flygplats framtid

Luftfartsverket överlämnade den 22 juni 1981 en utredning angående Brommas framtida funktion. Verket konstaterar att den korta tid som stått till förfogande för utredningsarbetet inte medgett fördjupade och detaljerade studier av marknadens behov samt avsikter och förväntningar på trafikering, etablering och tjänster avseende Bromma flygplats. Utredningen får därför betraktas som översiktlig.

Luftfartsverket finner det svårt att bedöma - med hänsyn till trafik och ekonomi och mot bakgrund av flygföretagens, kommunernas och resenärernas prioritering - vilken roll Bromma flygplats kommer att spela i framtiden. Enligt verket finns det två alternativ, antingen kan den bli en tertiärflygplats av betydelse eller en allmänflygplats med banklass III som trafikeras av taxiflyg, affärsflyg och övrigt allmänflyg.

Verket har tidigare i olika sammanhang hävdat att det behövs två trafikflygplatser i Stockholmsregionen och att Bromma är lämplig som sådan. Verket är alltså av denna uppfattning. Det är enligt verket varken från flygsäkerhets- eller kapacitetssynpunkt försvarbart att tillåta omfattande samtrafik på Arlanda flygplats mellan lätt allmänflyg och den tyngsta flygtrafiken.

Det s.k. markavtalet mellan staten och Stockholms kommun gäller t.o.m. utgången av 1996. Möjligheterna att förnya avtalet och bevara Bromma som trafikflygplats är enligt verket svårbedömt.

I det fall Bromma kommer att fylla en funktion i det interregionala flygtransportsystemet även efter LIN:s utflyttning bör flygplatsen som hittills ingå i verkets flygplatssystem och därmed omfattas av resultatutjämnings-systemet. Detta förutsätter dock en tertiärtrafik av betydande omfattning. Eftersom flygplatsen även i ett sådant alternativ blir av mindre riksintresse än tidigare bör ett kommunalt engagemang övervägas. Med omsorg om flygtransportsektorns konkurrenskraft och ekonomi anser luftfartsverket det inte vara självklart att Bromma efter LIN:s flyttning ingår i det interregionala flygplatssystemet, i varje fall inte om Bromma enbart - som indikeras av

inrikesflygutredningen (IFU) - blir en allmänflygplats. Kostnaderna för flygplatsens drift får i detta fall bäras av dem som nyttjar flygplatsen, dvs. flygintressenterna i regionen och berörda kommuner.

Frågan om vem som skall vara huvudman för Bromma flygplats i framtiden bör bli beroende av flygföretagens beslut om trafikering från Arlanda resp. Bromma, av resenärernas nyttjande av de linjer som förläggs till Bromma samt av kommunens uppfattning om markanvändning. Det är således enligt luftfartsverket ännu för tidigt att ta ställning i huvudmannaskapsfrågan. Med hänsyn till att handlingsberedskapen bör bibehållas på Bromma föreslår verket att flygplatsen t.v. bör vara kvar under luftfartsverkets huvudmannaskap.

4 Sammanfattning av regionens syn på kollektivtrafikförbindelserna mellan Stockholm och Arlanda

Stockholms kommun konstaterar att vid en samlad bedömning av teoretiskt möjliga körvägar för flygbussarna framstår den nuvarande linjesträckningen Vasagatan-Torsgatan-S:t Eriksgatan-Norrtull alltjämt som det bästa alternativet. På delen Vasagatan-Ynglingagatan skulle vissa tidsvinster kunna uppnås genom justeringar av trafiksignalerna. Detta skulle dock ske på bekostnad av körtiderna för innerstadsbussarna varför det inte är möjligt att ta ställning till en sådan förändring innan konsekvenserna för kollektivtrafiken totalt sett studerats noggrannare.

I Torsgatan och på sträckan Karlbergsvägen-Ynglingagatan finns möjligheter att anordna separat körfält. Något behov av dessa föreligger dock inte enligt kommunen idag eftersom framkomligheten kan betecknas som tillfredsställande. Kostnaderna för reserverade bussfält enbart i Torsgatan beräknas till ca 4 milj. kr.

För att säkra en god framkomlighet för flygbussarna på hela sträckan Vasagatan-Norrtull måste förändringar göras på sträckan Ynglingagatan-Norrtull. En breddning av såväl S:t Eriksgatan som Norra Stationsgatan är härvid oundviklig liksom en total ombyggnad av de signalreglerade korsningarna i området. Enligt de beräkningar som gjorts skulle kostnaderna kunna uppskattas till någonstans i närheten av 10 milj. kr.

Ett alternativ är att efter en ombyggnad av Norrtull, Vanadisplan och korsningen Norrtullsgatan-Vanadisvägen låta flygbussarna mellan Norrtull och Vanadisplan köra Norrtullsgatan och Vanadisvägen. Detta alternativ skulle inte bli så kostsamt men av miljöskäl troligtvis bara kunna accepteras som ett kortvarigt provisorium.

Det enda alternativ som verkligen skulle ge förbättringar och inte enbart marginellt förkorta restiden vore enligt kommunen en utbyggnad av Norra Länken mellan Karlberg och Uppsalavägen med anslutning till Klarastrandsleden och en ny terminal som lämpligen bör komma till stånd genom en överdäckning av Centralstationsområdet. För att dessa projekt skall kunna genomföras krävs dock att staten tillskjuter nödvändiga ekonomiska resurser. I kommunens budget finns inte heller medel för i övrigt föreslagna åtgärder. Hagaterminalen bör enligt kommunen tills vidare därför behållas.

Enligt Stockholms läns landstings uppfattning är det angeläget att framkomligheten förbättras för busstrafiken genom att sammanhängande kollektivkörfält och bussprioriterande signaler blir utförda. Detta gäller i synnerhet sträckan Vasagatan-Norrtull.

Enligt landstinget skulle visserligen flygbussförbindelserna mellan Stockholms city och Arlanda bli något snabbare om Hagaterminalen stängs. Men denna tidsvinst uppnås till priset av en väsentlig försämring för de trafikanter som använder Hagaterminalen. Enligt landstingets bedömning bör Hagaterminalen tills vidare bibehållas.

Landstinget konstaterar att SL har planeringsberedskap för att möta den ökade efterfrågan på busstrafik som flyttningen av jettrafiken från Bromma till Arlanda kommer att innebära. Det bästa sättet att förbättra transporterna till och från Arlanda är enligt landstinget att inrätta nya flygbusslinjer från andra delar av regionen. En förutsättning är dock att trafikantunderlaget har en sådan omfattning att kravet på kostnadstäckning kan uppfyllas. Om flygtrafiken utvecklas enligt prognoserna kan enligt landstinget nya flygbusslinjer aktualiseras under 1980-talet.

För att busstrafiken från city till Arlanda skall kunna avvecklas på ett bra sätt måste problemet med Vasagatsterminalen lösas. För att en lösning skall komma till stånd måste staten engagera sig ekonomiskt, bl.a. genom att vägverket och SJ anvisas medel för gatubyggande respektive ombyggnad av Centralbangården. När cityterminalfrågan lösts kan behovet av Hagaterminalen övervägas.

Sammanställning av remissyttrandena över (SOU 1981:12) Inrikesflyget under 1980-talet och (Ds K 1981:6) Inrikesflyg på Arlanda*Luftfartens anpassning till 1979 års trafikpolitiska beslut m. m.*

Luftfartsverket konstaterar att utredningen genom sina direktiv rörande oförändrade ekonomiska ramar för den statliga och kommunala verksamheten har lämnats föga utrymme för förslag om nya finansieringsformer. Inom flygtransportsektorn måste också i fortsättningen finansieringen ske med medel som genereras inom sektorn på samma sätt som enligt 1963 års trafikpolitiska beslut. Detta strider i och för sig inte mot 1979 års beslut: finansiering av kostnaderna utöver samhällsekonomiska marginalkostnader skall ske efter en politisk lämplighetsbedömning, och denna kan givetvis leda just till ett bibehållet sektoransvar.

Luftfartsverket understryker vad lufttransportutredningen (LTU) anfört beträffande kostnadsavlastningen för SJ. Mot bakgrund av syftet med transportpolitiken, att skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt transportsystem utan avsteg från konkurrensneutraliteten mellan olika transportmedel kan förverkligas, bör en motsvarande avlastning komma luftfarten till del.

Luftfartsverket delar utredningens uppfattning att beslut om större investeringar i transportapparaten måste ske mot bakgrund av en total samhällsekonomisk analys, så att varje trafikgrens speciella förutsättningar kan tas tillvara. Luftfartsverket pekar härvid på behoven av samordnad trafikplanering på nationell nivå.

De förslag rörande inrikesflygets linjenät och flygplatssystem som utredningen framlägger grundas på statens huvudansvar för att ett effektivt interregionalt transportsystem kan komma till stånd. Luftfartsverket har inga erinringar mot denna principiella uppläggning, men saknar på vissa punkter riktlinjer för dess konkreta tillämpning.

Enligt LTU skall "tre kriterier vara vägledande vid ställningstagande till vilka flyglinjer som bör ingå i det interregionala flyglinjenätet". Enligt kriterierna 2 och 3 skall i det interregionala nätet kunna ingå icke företagsekonomiskt motiverade linjer.

Luftfartsverket finner att en konsekvent tillämpning av statens huvudansvar innebär att staten påtar sig ett ansvar för underskottstäckning på de berörda linjerna, även om staten inte behöver vara den ende finansiären.

Den statliga ekonomiska insats som kan krävas bör inte belasta luftfartsverkets flygplatsdrift vare sig genom avgiftsnedsättning eller i form av generella eftergifter på förräntningskravet. Statliga bidrag bör redovisas som sådana.

Luftfartsverket delar utredningens uppfattning att staten har huvudansvar för att effektiv interregional transportförsörjning kan komma till stånd samt att drift- och kapitalkostnader för de flygplatser som vid olika tidpunkter kan komma att ingå i det interregionala flygplatssystemet generellt sett täcks kollektivt genom avgifter från hela flygplatssystemets nyttjare. Med detta synsätt är det även enligt verket logiskt att kostnadstäckningskravet för luftfartsverket bestäms att gälla verksamheten i dess helhet.

Luftfartsverket ansluter sig till utredningens förslag att flygplats som införlivats i det interregionala systemet på grundval av kriterium 2 eller 3 skall kompenseras för uppkomna underskott på samma sätt som flygföretagen.

Luftfartsverket kan inte biträda att enbart kriterium 1 läggs till grund för beslut om införlivande i det interregionala flygplatssystemet. Verkets skäl härför är dels att det inte alltid kommer att ingå bara flygplatser som behövs ur interregional transportförsörjningssynpunkt, dels att flygtransportsektorns möjligheter att täcka kostnaderna inom ramen för en oförändrad standard och taxenivå inte kommer till prövning. Verket anser att bedömningarna i stället skall göras i form av en flygtransportsektorbedömning där flyglinjers lönsamhet på både kort och lång sikt ställs i relation till resp. flygplats(ers) lönsamhetssituation.

Enligt SJ innebär förslaget att drift- och kapitalkostnader i det interregionala flygplatssystemet generellt täcks kollektivt genom avgifter från användarna en resultatutjämning inom flygplatssystemet. Det är SJ:s uppfattning, att varje enskild flygplats bör vara lönsam för flygplattnätet i dess helhet. Vissa flygplatser kan - med utredningens förslag - komma att subventionera andra flygplatser, varigenom de företagsekonomiska förutsättningarna att bedriva den aktuella trafiken kan ifrågasättas.

SJ anser, att risken för samhällsekonomiska felsatsningar är uppenbar om inte samhällsekonomiska bedömningar vägs in vid större investeringar i flygplatser - oavsett finansieringsform. Felinvesteringar i flygplatser kan - förutom att de belastar skattebetalarna - också i viss utsträckning påverka ersättningsberättigade bandelars ekonomi och därmed behovet av medel över statsbudgeten.

LTU anser att det finns skäl att överväga om inte anslaget för statligt stöd till olönsam järnvägstrafik också bör omfatta luftfarten utan förändring av anslagsramarna. Skall någon del av driftersättningen till nuvarande ersättningsberättigade bandelar gå till annat ändamål, måste enligt SJ förutsättas en minskning av statsmakternas uppdrag till SJ att utföra viss trafik.

Enligt SJ är flyg- och järnvägstrafik inte helt substituerbara.

Statskontoret delar utredningens bedömning att flyg och järnväg bör konkurrera med varandra på lika ekonomiska villkor. Det ena transportväsendet skall då inte gynnas med statlig ekonomisk hjälp och täcka kostnader och förluster med mindre än att det andra transportväsendet samtidigt bedöms.

Riksrevisionsverket (RRV) konstaterar att utredningen inte övervägt samordningen mellan luftfart och övriga trafikgrenar i sådan utsträckning att man utan reservationer kan instämma i utredningens bedömningar.

I ett avseende har LTU konkret berört samordningen mellan inrikes luftfart och ett annat transportmedel, nämligen järnvägen. Utredningen föreslår att luftfarten bör vara med och dela på det statliga stödet till olönsam järnvägstrafik, den s.k. "kollektivbiljetten". Eftersom detta skall ske utan förändring av anslagsramarna måste detta innebära ytterligare nedläggningar av bandelar eller nedskärningar i tågtrafiken. Konsekvenserna av detta bl.a. från regionalpolitisk synpunkt måste då klarläggas.

Utredningen redovisar inte några beräkningar av den företagsekonomiska eller samhällsekonomiska lönsamheten för de flyglinjer som föreslås ingå i det interregionala flyglinjenätet. Uppgifterna om att vissa linjer är samhällsekonomiskt men inte företagsekonomiskt lönsamma kan därför enligt RRV inte bedömas.

Enligt RRV är samhällsekonomisk lönsamhet i ett ansträngt statsfinansiellt läge inte ett nog klart kriterium. Frågan är då närmast om projektet är tillräckligt lönsamt, jämfört med andra "samhälleliga" projekt i varje fall inom transportsektorn. Om en samordnad bedömning av insatserna inom transportsektorn kunde genomföras i praktiken skulle detta innebära ett stort framsteg i planeringen av transportförsörjningen i samhället.

Statens pris- och kartellnämnd (SPK) konstaterar att järnvägen numera har fått en viss kostnadsavlastning vilket möjliggjort tillämpning av bl.a. lågpriskort. Det är - såsom utredningen framhåller - naturligt att flygtrafiken behandlas på ett analogt sätt.

Arbetsmarknadsstyrelsen understryker vikten av goda kommunikationer för utvecklingen av näringsliv och sysselsättning i olika regioner. Ett väl fungerande transportnät är ofta en förutsättning för framgångsrika industrictableringar. Detta gäller inte minst i samband med lokalisering av verksamhet till det regionalpolitiska stödområdet. Inrikesflygets möjligheter att trygga snabba kontakter mellan företag i olika delar av landet är härvid av central betydelse i de fall då andra likvärdiga transportmöjligheter saknas.

Länsstyrelsen i Stockholms län understryker med utgångspunkt i den grundläggande principen att staten har ett huvudansvar för de interregionala transporterna att staten bör överta hela det ekonomiska ansvaret för utbyggnad och drift av statliga flygplatser för linjefart.

Länsstyrelsen anser att principerna för de tre kriterier som LTU föreslagit att användas vid ställningstagande till vilka linjer som skall ingå i det interregionala flyglinjenätet är riktiga.

Förslaget att använda ett gemensamt anslag för att täcka underskottet för olönsamma flyg- och tåglinjer är likaså en bra lösning. Då konkurrensen står emellan järnvägs- och flygförbindelser på de relationer som kan bli aktuella kan statsmakterna avgöra och prioritera vilken transportgren som skall användas.

Enligt länsstyrelsens mening är det mycket viktigt att alla investeringar i den interregionala transportapparaten, och då särskilt valet av vilket av transportmedlen järnväg eller flyg som skall användas i en viss relation, görs av statsmakterna mot bakgrund av en total samhällsekonomisk analys.

Länsstyrelsen i Uppsala län tillstyrker förslaget att luftfartsverket bör vara huvudman för de interregionala flygplatserna. Länsstyrelsen finner att det generella kostnadsansvaret med nuvarande konstruktion av ersättningen till kommunerna för deras investeringsbidrag innebär att vissa kommunala bidragsgivare får subventionera olönsamma flygplatser, indirekt flyglinjer, i andra delar av landet. Samtidigt har de kommunala instanserna inte möjlighet att påverka avgifternas storlek. Dessa skäl talar för att kostnadsansvaret för de interregionala flygplatserna i sin helhet borde åvila staten.

Länsstyrelsen i Östergötlands län ser det som en brist att utredningen inte har sammanvägt företags- och samhällsekonomiska, regionalpolitiska överväganden och på så sätt framlagt förslag om ett nationellt linjeflygnät. Underlag till utformningen av ett sådant nät finns bl.a. i länsstyrelsernas redovisade flygplatsplaner. Att först i ett nedläggningskede tillföra och bedöma samhällsekonomiska och regionalpolitiska konsekvenser kan ge ett helt annorlunda resultat än om dessa konsekvenser beaktas i ett tidigare skede.

Länsstyrelsen i Jönköpings län motsätter sig LTU:s idé om att underskottet

i en flygtrafik som inte är företagsekonomiskt lönsam skulle kunna finansieras via det statliga stödet till olönsam järnvägstrafik. Utjämning mellan trafikstarka och trafiksvaga relationer är i stället att föredra.

Enligt länsstyrelsen synes det naturligt att staten i princip är huvudman för de interregionala flygplatserna.

Länsstyrelsen i Kalmar län anser mot bakgrund av Kalmar läns speciella situation att det finns starka motiv för ökade statliga regionalpolitiska satsningar på flygets utveckling.

Länsstyrelsen anser det viktigt att större investeringar i transportapparaten sker mot bakgrund av en total samhällsekonomisk analys. Det bör övervägas om inte ett ökat stöd till luftfarten kan ske över statsbudgeten.

Länsstyrelsen i Gotlands län framhåller att den anser det angeläget att det framtida inrikesflyget utformas på sådant sätt att innebörden av 1979 års trafikpolitiska beslut kommer till konkret uttryck. Härvid skall begreppet "tillfredsställande trafikförsörjning" anpassas till de speciella förutsättningarna i varje enskilt fall.

Länsstyrelsen framhåller att statligt stöd till olönsamma linjer i huvudsak bör komma i fråga i de fall andra transportmedel inte kan utnyttjas p.g.a. geografisk otillgänglighet.

Länsstyrelsen i Blekinge län anser, beträffande vilka flyglinjer som bör ingå i det interregionala flygnätet, att utöver företagsekonomiska grunder kan det i vissa fall, trots bristande företagsekonomisk lönsamhet, vara samhällsekonomiskt motiverat att upprätthålla flygtrafik. Framför allt talar regionalpolitiska skäl för ett sådant synsätt.

Länsstyrelsen anser i likhet med utredningen att det bör ytterligare övervägas om inte staten skall svara för att särskilda medel skall utgå för täckande av underskott för flyg liksom nu är fallet för järnvägstrafiken.

Länsstyrelsen i Kristianstads län kan inte acceptera att anslaget för statligt stöd till olönsam trafik på järnväg tas i anspråk för kompensation för företagsekonomiska förluster på olönsamma flyglinjer. Anses stöd till flyglinjer vara motiverat bör detta finansieras med medel som anslås i särskild ordning.

Länsstyrelsen delar uppfattningen att luftfartsverket bör vara huvudman för de flygplatser som ingår i det interregionala flygplatssystemet.

Länsstyrelsen i Malmöhus län delar utredningens uppfattning att en samhällsekonomisk grundsyn bör omfatta luftfarten inom ramen för en samordnad trafikpolitik.

Utredningens uppfattning att statsmakterna bör behandla alla trafikgrenar på ett likartat sätt, oavsett statsfinansiellt läge, bör gälla som en principiell målsättning för det trafikpolitiska handlandet. Med denna målsättning bör staten kunna ge bidrag till flyglinjer som inte ger full kostnadstäckning, om klart redovisade och tunga regionalpolitiska skäl talar för ett sådant stöd.

Länsstyrelsen i Hallands län kan i huvudsak ansluta sig till det samhällsekonomiska resonemang som redovisas i betänkandet.

Enligt länsstyrelsens mening vore det principiellt felaktigt att utnyttja medel från anslaget för olönsam järnvägstrafik för att täcka underskott inom luftfarten. Däremot kan det vara motiverat att ge luftfarten samma stöd som tågtrafiken i de fall flyg kan anses fylla samma regionalpolitiska funktion som tåg.

Länsstyrelsen delar uppfattningen att konsekvenserna för transportförsörjningen i allmänhet och inrikesflyget i synnerhet måste analyseras närmare innan beslut om snabbtåg fattas.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län finner det riktigt att en samhällsekonomisk grundsyn skall vara vägledande och även innefatta luftfarten inom ramen för en samordnad trafikpolitik. Statens huvudansvar för de interregionala transporterna gör det naturligt att staten även svarar för överordnad planering vad gäller flygnät och flygplatssystem.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län delar utredningens uppfattning att staten bör ha ett huvudansvar för de interregionala flygplatserna dvs. de flygplatser som ingår i det interregionala stomlinjenätet.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län kan ansluta sig till utredningens principiella resonemang där man delar upp trafiken efter sådan som företagsekonomiskt är lönsam och sådan som inte är det, men av andra skäl ändå bör ingå i ett interregionalt flygnät. Det är också helt klart att de linjer som företagskonomiskt går ihop bör ingå i det interregionala nätet. Det är enligt länsstyrelsens uppfattning viktigt att mera långsiktiga aspekter finns med i bedömningen när man bygger upp ett interregionalt nät. På kort sikt är det troligen realistiskt att räkna med den struktur som inrikesflyget nu har, dvs. att trafiken helt och hållet måste centreras kring Stockholm. På längre sikt bör man emellertid räkna med att det utvecklas direkta linjer i andra relationer än med Stockholm.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser liksom utredningen att luftfarten skall anpassas till den samhällsekonomiska grundsyn som fastslås i 1979 års trafikpolitiska beslut. Regionalpolitiska värderingar bör då få väga tungt vid den framtida utformningen av inrikesflyget.

En samhällsekonomisk utvärdering bör göras när en nedläggning av en interregional flyglinje aktualiseras. En sådan studie bör enligt länsstyrelsens mening även beakta de regionalpolitiska värderingarna.

Länsstyrelsen delar utredningens mening att medel för täckning av underskott i interregionala förbindelser bör kunna erhållas genom höjda luftfartsavgifter. Länsstyrelsen förordar i första hand den modell med fonder som Linjeflyg AB har redovisat. I andra hand kan länsstyrelsen godta att stöd utgår från staten för täckning av underskott, men i så fall från ett särskilt anslag. Någon omfördelning av SJ:s anslag bör således inte ske.

Utredningens principiella indelning av det interregionala flyglinjenätet kan sägas ha sin motsvarighet i den uppdelning av järnvägsnätet som gjordes i 1979 års trafikpolitiska beslut. Länsstyrelsen har ingen erinran att göra mot utredningens förslag i denna del.

Bl.a. regionalpolitiska effekter kan enligt utredningen motivera att interregional trafik bedrivs utifrån andra utgångspunkter än rent trafikpolitiska. Utredningen diskuterar emellertid inte vilka ytterligare områden som av regionalpolitiska skäl bör inlemmas i det interregionala flyglinjenätet.

Länsstyrelsen har ingen erinran mot principen att kapital- och driftkostnader för de flygplatser som ingår i det interregionala flygplatssystemet generellt täcks kollektivt genom avgifter från hela systemets nyttjare.

Länsstyrelsen i Västerbottens län finner det egendomligt att det tydligen inte går att ange vad som menas med tillfredsställande trafikförsörjning för närvarande och för någon del av landet trots att såväl 1963 års som 1979 års trafikpolitik har en "tillfredsställande trafikförsörjning" som mål. Enligt länsstyrelsen bör i begreppet "tillfredsställande trafikförsörjning" ingå att resemöjligheterna skall vara goda från varje del av landet till varje annan del av landet.

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget att anslaget för statligt stöd till olönsam trafik på järnväg också bör omfatta luftfarten utan förändring av anslagsramarna.

Länsstyrelsen i Norrbottens län finner det betänkligt att utredningen inte har berört de regionalpolitiska aspekterna i sina överväganden och förslag.

Enligt länsstyrelsens uppfattning förutsätter en finansieringsform där även olönsam luftfart delar på anslaget för statligt stöd till olönsam järnvägstrafik utan en förändring av anslagsramarna en total analys av hela transportsektorn utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Detta kräver stora omställningar och omprioriteringar av det slag som lufttransportutredningen inte haft befogenhet att befatta sig med.

Enligt LO torde ett överförande av resurser till luftfarten medföra krav från SJ om nedläggning av bandelar som redovisar underskott. Detta torde i sin tur innebära svårigheter att uppfylla den trafikpolitiska målsättningen om en tillfredsställande trafikförsörjning därest inte särskilda trafikplaneringsåtgärder vidtogs.

LO finner det angeläget att påpeka det beroende som föreligger mellan inomregional och mellanregional trafikplanering särskilt då någon diskussion om detta inte föreligger i utredningens betänkande.

Luftfartsverket bör enligt LO kvarstå som huvudman för verksamheten vid de regionala flygplatserna.

TCO delar utredningens uppfattning att de av riksdagen fastlagda trafikpolitiska principerna, innebär att alla trafikgrenar av statsmakterna skall behandlas på ett likartat sätt. På detta sätt nås bäst målet för samhällets trafikpolitik.

Andra hänsyn måste, enligt TCO, också kunna läggas på trafikförsörjningen. Detta medför att fördelningspolitiska målsättningar vid sidan om de trafikpolitiska formuleras, och att hänsyn tas till dessa vid prissättning och planering av linjesystem.

TCO instämmer i de tre kriterier som LTU tagit fram som vägledande för vilka flyglinjer som bör ingå i ett interregionalt flyglinjenät.

Svensk pilotförening (SPF) delar helt de av utredningen framförda uppfattningarna om luftfartspolitikens anpassning till 1979 års trafikpolitiska beslut. Viktigt är framför allt att alla trafikgrenar av statsmakterna behandlas på ett likartat sätt och att framtida större investeringar i transportsystemet - oavsett sektor - beslutas med överordnade samhällsekonomiska bedömningar som underlag. SPF anser att införande av snabbtåg är ekonomiskt oansvarigt.

SPF har inga invändningar mot de tre principer (kriterier) som utredningen föreslår. Vi delar utredningens uppfattning att underskotten för flyglinjer som ingår i nätet enligt kriterium 2 och 3 bör finansieras med särskilda medel och inte av flygföretagen.

Luftfartsverket bör vara huvudman för varje flygplats som ingår i det interregionala flygplatssystemet.

SAS, LIN och Swedair har intet att erinra mot principerna bakom 1979 års trafikpolitiska beslut. Den tillämpning som beslutet hittills haft har emellertid enligt företagen ensidigt varit till järnvägens (SJ:s) fördel utan att motsvarande fördelar erhållits inom andra trafikgrenar. Det särskilda bidrag som SJ erhåller för lågprissatsningar under den treåriga försöksperioden (1979/80-1981/82) har tillsammans med att statsmakterna sedan 1975/76 årligen avskrivit ett växande driftunderskott på bl.a. SJ:s affärsbanenät inneburit en kraftig snedvridning av konkurrenssituationen mellan de olika trafikgrenarna. Åtgärder för att återföra förhållandena till en någorlunda konkurrensneutral situation bör därför vidtas.

Flygföretagen har emellertid intet att erinra mot att samhället ersätter underskott för trafik på t.ex. det ersättningsberättigade bannätet (E-nätet) och viss landsvägstrafik. På motsvarande sätt bör medel avsättas för att bestrida underskott i driften av flyglinjer som etableras eller upprätthålls av regionalpolitiska eller andra samhällsekonomiska skäl.

SAS och LIN anser att frågan om införande av snabbtåg på vissa linjer bör avgöras utifrån en total samhällsekonomisk bedömning, som visar klara positiva effekter. En mera naturlig inriktning borde vara att SJ förstärker sin service på kortare sträckor i stället för att genom kostsamma åtgärder öka konkurrensen med luftfarten på de långa sträckor mellan vilkas ändpunkter snabba flygförbindelser redan nu finns etablerade. En sådan alternativ inriktning förefaller vara ett naturligare inslag i strävandena att bygga upp och vidare utveckla ett kollektivt transportsystem genom trafik i samverkan.

Flygbolagen biträder utredningens förslag till kriterier för att fastställa det interregionala flyglinjenätet och anser liksom utredningen att flyglinjer som inte motiveras av kommersiella skäl skall bekostas över statsbudgeten.

Principen om kollektiv kostnadstäckning av flygplatssystemets drift- och kapitalkostnader får enligt SAS icke drivas så långt att bärkraftig trafik genom överuttag av avgifter tvingas stödja annan icke bärkraftig trafik.

Flygföretagen anser att luftfartsverket bör vara huvudman för de interregionala flygplatserna. Bolagen vill dock understryka att luftfartsverkets roll som myndighet i vissa luftfartsfrågor inte kan tillåtas påverka de konkurrensförhållanden som råder mellan verket och flygföretagen på kommersiella områden.

Enligt *Svenska kommunförbundets* uppfattning är det av väsentlig vikt att den samhällsekonomiska grundsyn som enligt 1979 års trafikpolitiska beslut skall vara vägledande för den framtida trafikpolitiken också omfattar luftfarten inom ramen för en samordnad trafikpolitik.

Det är enligt förbundets uppfattning fel att kräva att interregionala flygförbindelser bara skall förekomma i relationer där flygbolagen kan bedriva en företagsekonomiskt motiverad verksamhet.

Samhällets engagemang i flygplatser är omfattande och fyller tillsammans med andra åtgärder en viktig funktion inom sysselsättnings- och regionalpolitiken. Flygtrafiken på de kommunala flygplatserna måste liksom annan kollektivtrafik enligt förbundets uppfattning infogas i ett större sammanhang och statsmakterna måste därför ta ett större ansvar för att den reguljära flygverksamheten utvecklas på ett för hela landet tillfredsställande sätt oavsett om flygverksamheten berör statliga eller kommunala flygplatser.

Förbundet anser det vara till stor nackdel att huvudmannaskapet för det svenska flyget är splittrat på många händer, när det gäller såväl flygplatser som flyglinjer.

Statliga och kommunala flygplatser måste betraktas som delar i ett för landet gemensamt flygplatssystem. Till detta kommer att matartrafiken från de kommunala flygplatserna direkt eller indirekt tillför trafiken vid de statliga flygplatserna passagerare. Därigenom medverkar också kommunerna till en ökning av trafikintäkterna vid dessa flygplatser utan att själva få någon motsvarande förmån.

Enligt förbundet bör medel för täckning av underskott i linjefart och drift av flygplatser kunna erhållas genom höjda luftfartsavgifter. En höjning av dessa avgifter (passagerar- och undervägsavgifter) skulle innebära ökade intäkter som direkt kan placeras i en särskild fond som kan utnyttjas för att

subventionera olönsamma linjer och för att täcka underskott i flygplatsdriften.

Landstingsförbundet anser att i enlighet med 1979 års trafikpolitiska beslut ett samhällsekonomiskt synsätt också skall gälla för luftfarten.

Enligt förbundet bör på samma sätt som för olönsamma järnvägar statsbidrag ges till olönsam interregional flygtrafik. Uppkommande underskott bör således täckas genom statliga anslag. Enligt förbundet skulle ett gemensamt anslag för olönsam järnvägs- och flygtrafik bl.a. ha de positiva effekterna att prioriteringar mellan olika trafikgrenar skulle underlättas samt att samhällsekonomiska överväganden i än högre grad skulle bli vägledande för trafikapparatusens utformning. I statens ansvar för den interregionala flygtrafiken ingår också enligt förbundet att staten skall ta det fulla ansvaret för finansieringen av samtliga flygplatser som krävs för att upprätthålla en tillfredsställande interregional transportförsörjning på samma sätt som för järnvägstrafiken. Om detta på grund av det statsfinansiella läget ej kan ske fullt ut, vill förbundet betona att det inte får bli fråga om en kostnadsöversvältring på kommuner och landsting.

Enligt *Svenska handelskammarförbundet* hade det varit motiverat om utredningen mer tagit fasta på den oerhörda betydelse flygets snabba utveckling haft för det svenska näringslivet i stort och låtit detta i högre grad prägla utredningens arbete.

Särskild noggrannhet måste enligt förbundet iakttas vid jämförelser mellan olika transportgrenar så att investeringar i av staten subventionerad verksamhet inte sker på bekostnad av osubventionerad trafik.

Redan har emellertid av staten fattade beslut rubbat förutsättningarna för en konkurrensneutral bedömning. Således innebär rimligtvis beslutet om utflyttning från Bromma till Arlanda för huvuddelen av inrikesflyget en i detta sammanhang betydande nackdel för flyget.

Svenska handelskammarförbundet kan i och för sig ställa sig bakom utredningens allmänna resonemang om avgränsningen av ett interregionalt flyglinjenät och såvitt avser de uppställda kriterierna finna det motiverat att även samhällsekonomiska skäl bör kunna beaktas vid etablerandet av en linje. Förbundet ställer sig emellertid avvisande till tankegången att flyget ur stödsynpunkt generellt behandlas på motsvarande sätt som järnvägen. Endast i de fall andra transportmedel inte kan utnyttjas i tillfredsställande mån för att nå en viss destination - exempelvis beroende av geografisk otillgänglighet eller andra liknande skäl - borde flyget komma i fråga för den typ av resonemang utredningen för i denna del.

Sveriges industriförbund delar utredningens mening att alla trafikgrenar skall behandlas på ett likartat sätt. Transportföretagen bör få konkurrera om transportuppdragen - såväl vad gäller passagerare som gods - på så långt möjligt lika villkor. En av samhället medgiven kostnadsavlastning för en trafikgren - orsakad bl.a. av en tillämpning av marginalkostnadsprincipen - medför uppenbara olikheter i konkurrensförutsättningarna om inte likartad avlastning medges för övriga transportmedel.

Planerade investeringar i snabbtåg i en samhällsekonomisk bedömning måste vägas mot planeringen för flygtrafikens investeringar.

Industriförbundet finner det självklart att trafikutvecklingen på flyglinjenätet skall ske inom ramen för företagsekonomiska principer. Därav följer att flygföretagen själva måste få avgöra vilka linjer de skall trafikera. Förbundet kan inte godta utredningens tanke att flygtrafik som inte kan drivas på företagsekonomiska grunder - men som av olika samhällsskäl anses

böra bevaras - bör få stöd från ett gemensamt anslag för järnvägs- och lufttrafik. Ett betydligt mera ingående underlag behövs innan ställning tas till frågan om eventuell kompensation för samhällsnyttig underskottstrafik.

Industriförbundet delar utredningens uppfattning att staten liksom hittills bör ha huvudansvaret för de ur rikssynpunkt mest betydelsefulla flygplatserna.

Kristianstads kommun anser att utredningen har försummat att belysa vad flyget kan betyda ur regionalpolitisk synpunkt. Enligt kommunens mening borde det vara möjligt att genom omdisponering av miljardanslagen för regionalpolitiken medverka till att underskotten på de s.k. tertiärlinjerna, helt eller delvis täcktes genom medel för regionalpolitiken.

Resurser bör också kunna skapas genom att flyget får disponera anslag för "olönsam trafik", och att LIN får överta SAS inrikeslinjer. Härutöver föreslår kommunen som ett alternativ, att de nu utgående luftfartsavgifterna ökas med en "regionalpolitisk avgift".

Kramfors, Gällivare och Borlänge kommuner anser att medel för täckning av underskott i linjefart och drift av flygplatser bör kunna erhållas genom höjda luftfartsavgifter. En höjning av dessa avgifter (passagerar- och undervägsavgifter) skulle innebära ökade intäkter som direkt kan placeras i en särskild fond som kan utnyttjas för att subventionera olönsamma linjer och för att täcka underskott i flygplatsdriften.

Det interregionala flyglinjenätet inklusive tertiärlinjenätet

Enligt *överstyrelsen för ekonomiskt försvar* synes förslag som läggs fram av utredningen, bidra till att ytterligare förbättra landets inrikesflyg under 1980-talet. Om detta t.ex. skulle medföra att fler flygplan sätts i trafik är detta naturligtvis högst värdefullt sett ur det ekonomiska försvarets synvinkel. I samråd kommer ÖEF och luftfartsverket att löpande anpassa de rullande försörjningsplanerna för lufttransporter så att dessa nya förutsättningar utnyttjas.

Luftfartsverket har inga särskilda kommentarer till utredningens förslag rörande företagsekonomiskt bärkraftiga flyglinjers tillhörighet till det interregionala flyglinjenätet. Verket vill dock uttrycka tveksamhet beträffande utformningen av trafiken på Kiruna.

Utredningens förslag till interregionalt tertiärlinjenät baseras på kalkyler som LTU låtit Swedair göra. Kalkylerna bygger på ett antal förutsättningar, bl.a.

- att de använda prognoserna visar sig stämma med den verkliga trafikutvecklingen (6-7 %/år)
- att ett bolag beflyger det sammanhängande tertiärlinjenätet
- att flygplan av typ SF-340 används
- att fördelningsgrunderna för transporterna ändras.

Dessa förutsättningar innehåller enligt luftfartsverkets mening flera osäkra moment.

Enligt verkets nyligen reviderade prognos kan den genomsnittliga årliga ökningen 1980-85 för den lätta trafiken väntas bli 4,0 %. För perioden 1985-90 - sedan SF-340 kommit i trafik - räknar verket åter med en snabbare ökning, men trots detta måste en lägre tillväxt innebära att tidpunkten för lönsamhetens inträdande uppskjuts. De ackumulerade förlusterna skulle därvid bli avsevärt större än enligt utredningens beräkningar.

Verket är inte övertygat om att fördelarna överväger nackdelarna att ett flygföretag beflyger tertiärlinjenätet och anser att det därför inte är nödvändigt att principiellt begränsa de mindre företagens marknad till de tertiärlinjer som ligger utanför det interregionala nätet.

Luftfartsverket finner det sålunda inte helt sannolikt att det föreslagna tertiärlinjenätet kan bli lönsamt redan vid mitten av 1980-talet och då kunna ingå i det interregionala flyglinjenätet på grundval av kriterium 1. Det kan emellertid visa sig angeläget att upprätthålla flygtrafik på vissa eller alla linjer i det skisserade nätet eller på helt andra linjer.

Eftersom luftfartsverket är tveksamt till möjligheterna att uppnå lönsamhet i det skisserade tertiärlinjenätet så kan verket inte heller fullt ut tillstyrka föreslagna åtgärder inom ramen för den s.k. övergångslösningen. Luftfartsverket är berett att medverka till att ny trafik genereras. Verket bör ges möjlighet att ta ställning till olika stimulansåtgärder från fall till fall.

SJ betonar att utmed flertalet flyglinjer i det s.k. tertiärlinjenätet bedrivs järnvägstrafik med hög standard. Enligt SJ rör det sig endast om marginella kostnader för järnvägens del att överta denna förlustbringande flygtrafik.

SJ ifrågasätter huruvida Norrköping skall ingå i det interregionala flyglinjenätet. På sträckan Stockholm-Norrköping-södra Sverige har SJ ett mycket högt trafikutbud. En aktiv flygkonkurrens med subventionerade priser på tertiärnätet leder till ett försämrat resultat för SJ. SJ vill - med utgångspunkt från ett samhällsekonomiskt synsätt - ifrågasätta riktigheten av att bedriva flygtrafik i svaga flygrelationer utmed parallella järnvägslinjer med hög trafikintensitet och korta restider.

LTU behandlar ingående investeringarna i det föreslagna snabbtågssystemet. Det bör observeras, att av de beräknade investeringskostnaderna på 2 000-2 500 milj. kr. ca 1 000 milj. kr. motsvarar reinvestering i ett konventionellt tågalternativ, vilket LTU inte beaktat.

Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) konstaterar med tillfredsställelse att LTU inte föreslår några inskränkningar i den interregionala flygtrafiken på de olönsamma linjer som trafikerar Gällivare, Kramfors, Borlänge och Trollhättan. Om denna trafik upphörde skulle detta, enligt styrelsens bedömning, få negativa effekter på näringsliv och sysselsättning på de berörda orterna.

Länsstyrelsen i Södermanlands län framhåller att länet inte har underlag för en egen flygplats med reguljär inrikestrafik. Däremot borde markförbindelserna med Arlanda och Bromma samt - i viss utsträckning - Norrköping och Västerås förbättras. Avtal har slutits om en försöksverksamhet med matarflyg mellan Eskilstuna och Arlanda för såväl in- som utrikesflyget.

Länsstyrelsen i Jönköpings län konstaterar att Jönköpings flygplats är den självklara flygknutpunkten i länet och där finns ett flertal dagliga förbindelser till och från Stockholm.

Länsstyrelsen framhåller att, åtminstone på lite längre sikt, tillräckligt passagerarunderlag borde finnas för en direktflyglinje mellan Jönköping och Norrland, t.ex. Sundsvall eller Umeå.

Flygtrafiken till och från Köpenhamn är av mycket stor betydelse för länets vidkommande. Effekterna av en övergång till det betydligt mindre flygplanet SF-340 är svåra att bedöma. Om man emellertid genom att sätta in mindre och billigare flygplan till/från Köpenhamn kan få en utökad turtäthet kan fördelar stå att vinna med förslaget.

Enligt *länsstyrelsen i Kronobergs län* måste trafik på sträckan Växjö-Köpenhamn med mindre flygplanstyper, t.ex. SF-340, innebära att antalet

turer Växjö-Köpenhamn t.o.r. ökas, eftersom redan nu med större flygplanstyper önskemål har framförts om utökning av trafiken med Köpenhamn. En försämring av förbindelserna med Köpenhamn och kontinenten skulle få en betydande negativ inverkan på näringslivet i Kronobergs län.

Enligt länsstyrelsen i Kalmar län är det oroande att såväl lufttransportutredningen som inrikesflygutredningen helt saknat intresse av att söka lösningar som kan möjliggöra ett bevarande av Oskarshamns, Hultsfreds och Västerviks flygkommunikationer med Stockholm.

Länsstyrelsen vill därför fastslå att det är ett starkt regionalpolitiskt krav att statsmakterna verkar för ett bibehållande av denna trafik då dessa linjers existens är av fundamental betydelse för företag och anställda i de berörda regionerna.

Länsstyrelsen anser att linjen Norrköping-Visby-Kalmar som ingår i tertiärnätet är erforderlig för att ge regionen en tillfredsställande trafikförsörjning och att staten bör täcka underskottet.

Länsstyrelsen anser att det bör vara ett statligt intresse att en förbindelse Kalmar-Ronneby-Kastrup kommer till stånd och ett eventuellt underskott för såväl inrikesförbindelsen som den utrikes matarförbindelsen bör täckas med statsmedel.

Länsstyrelsen har ingen erinran mot lufttransportutredningens förslag att tertiärlinjeföretagen driver dessa linjer under LIN:s ansvar. De linjetaxiföretag som framgångsrikt driver sin verksamhet såsom Syd-Aero Be-Ge AB och AMA-flyg bör därvid ha möjlighet att fortsätta sina rörelser.

Enligt länsstyrelsen i Kristianstads län får fortsatt trafikökning på Växjö, och underlag för direkttrafik Stockholm-Växjö, inte innebära att resmöjligheterna mellan Stockholm och Kristianstad försämras. Om kombinationstrafiken inte kan upprätthållas och direkttrafik med Fokker F-28 inte skulle vara företagsekonomiskt motiverad på linjen Stockholm-Kristianstad måste ny och företagsekonomiskt mera lämpad flygmateriel sättas i trafik på nämnda linje.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har inga invändningar mot utredningens förslag om vilka primär- och sekundärlinjer som bör ingå i det interregionala flyglinjenätet. Utredningens förslag till tertiärt flyglinjenät bör dock kompletteras med en förbindelse mellan Malmö/Sturup och Göteborg.

Utredningens förslag att pendeltrafiken mellan Sturup och Kastrup i mitten av 1980-talet skall integreras med trafiken Norrköping/Jönköping/Västerås/Växjö-Köpenhamn och trafikeras med Saab-Fairchild 340 är välgrundat och bör genomföras så snart de nya redan beställda flygplanen kan disponeras.

Länsstyrelsen i Hallands län har inget att erinra mot förslaget om ett interregionalt flyglinjenät. På sikt bör enligt länsstyrelsens uppfattning förutsättningar finnas för ett mer utvecklat inrikesflygnät, där även förbindelser mellan regionala centra utanför Stockholm bör kunna ifrågakomma.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län saknar en analys av näringspolitiska och regionalpolitiska utgångspunkter för den inrikes flygtrafiken. Problemen ses framför allt ur flygföretagens och luftfartsverkets perspektiv medan konsumentaspekter ges en undanskymd roll.

Enligt länsstyrelsen är de inrikes flygförbindelserna till och från länet i dagsläget i stort tillfredsställande med hänsyn till de kontaktbehov som finns.

En brist i utredningen är att man inte närmare har behandlat kontaktbehovet mellan landets tre storstadsregioner och därvid undersökt orsakerna till de dåliga förbindelserna mellan Göteborg och Malmö.

Enligt *länsstyrelsen i Älvsborgs län* måste statsmakterna av regionalpolitiska skäl medverka till att Trestad i likhet med övriga primära centra i landet får permanent tillgång till flygtrafiken på det interregionala stomlinjenätet. Det är helt nödvändigt att bibehålla flygtrafiken på Trestadsområdet i minst nuvarande omfattning till dess ny flygmateriel finns tillgänglig. Länsstyrelsen delar därför LTU:s uppfattning att interregional flygtrafik övergångsvis bör bedrivas på Trollhättan.

Länsstyrelsen i Värmlands län finner utredningens klassificering av Karlstads flygplats och av linjetrafiken mellan Karlstad och Stockholm helt riktig och vill starkt understryka att det är nödvändigt att Värmlands län även på sikt har tillgång till interregional flygtrafik.

Länsstyrelsen anser att det finns vissa begränsningar i möjligheten att kunna använda inrikesflyget för dem som bor på orter utanför själva flygplatsorten därför att det i många fall saknas allmänna anslutningsförbindelser från hemorten till flygplatsorterna. Det vore därför lämpligt att organisera linjetrafik på samma sätt som Linjeflyg gjort tillsammans med regionala och kommunala myndigheter för vissa flygförbindelser i landet.

Länsstyrelsen i Örebro län anser att om lufttransportutredningen försökt bedöma flygtrafikens utveckling vid Örebro flygplats för de närmaste åren, hade detta troligtvis medfört att Örebro flygplats inplacerats i det tertiära flyglinjenätet. Länsstyrelsen hävdar därför bestämt att interregional trafik från regionflygplatsen i Örebro övergångsvis skall få bedrivas som s.k. tertiärlinjer. Länsstyrelsen understryker behovet av att länet via Örebro flygplats snarast får direkta flygförbindelser med Köpenhamn/Kastrup.

Länsstyrelsen i Västmanlands län kan inte dela LTU:s uppfattning. Enligt länsstyrelsen bör Västerås/Hässlö ingå i det framtida interregionala flygplats-systemet. LTU har vid prioriteringen av flygplatser uteslutande gått efter nuvarande anknäpning till det interregionala flygnätet. Möjligheter till utökade flyglinjer/flygverksamhet på Västerås/Hässlö har således inte beaktats.

Enligt *länsstyrelsen i Kopparbergs län* är tillgången på goda flygförbindelser ett betydelsefullt medel för att uppnå de regionalpolitiska mål som uppställts för länets framtid. Länsstyrelsen menar att det är helt nödvändigt att flygplatsen och flygtrafiken på Dala Airport skall ingå i såväl flyglinjesystemet som i flygplatssystemet. Någon provotid fram till mitten av 1980-talet kan inte vara rimlig för en flygplats som har så stor regionalpolitisk betydelse för länet. Av de av utredningen uppställda kriterierna för klassificeringen måste Dala Airport väl inrymmas i kriterium tre.

Länsstyrelsen anser det angeläget att flygtrafiken på Mora uppmärksammas och ges utrymme i diskussionerna om ett interregionalt flyglinjenät i landet. I detta sammanhang bör naturligtvis också frågan om Mora Siljans flygplats status diskuteras.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län anser att valet av orter som skall bedriva samhällsekonomiskt motiverad flygtrafik är alltför smalt. Den typen av motiv för att upprätthålla en olönsam flygtrafik finns också enligt länsstyrelsen på andra håll, t.ex. flygplatserna i Gävleborgs län (Gävle/Sandviken och Hudiksvall).

För länets del är det primärt viktigt att den flygtrafik som finns i dag i Gävle/Sandviken och Hudiksvall kan fortsätta även framöver. På längre sikt

måste också länets flygplatser ha möjligheter att utveckla sin flygtrafik först och främst mot Stockholm men även mot andra för länet viktiga orter.

Enligt *länsstyrelsen i Västernorrlands län* uppfyller flyglinjerna i länet de krav som bör ställas för att linjerna skall ingå i det interregionala flyglinjenätet. Kramforslinjen bör således redan nu ingå i detta linjenät. Någon särskild utvärdering av den företagsekonomiska lönsamheten borde inte vara nödvändig.

En utökning av förbindelserna mellan primära centra är önskvärd. I första hand är det angeläget att det tillskapas bättre förbindelser mellan olika orter i Norrland.

Länsstyrelsen i Jämtlands län konstaterar att resultatet av utredningens syn på det interregionala flyglinjesystemet kan utläsas av idéskissen över tertiärlinjer för tiden efter 1985. De från regionalpolitisk synpunkt mest utsatta delarna av landet - Norrlands inland - är så när som på ett par undantag bortkopplade från det interregionala flyglinjenätet.

Östersund och Sundsvall har sedan gammalt haft nära och livliga kontakter med varandra och detta gäller inte minst näringslivet. Det är därför angeläget att de båda orterna har goda flygförbindelser med varandra. Härtill kommer att Östersunds flygförbindelser över Sundsvall med bl.a. Umeå, Skellefteå och Luleå måste få en så tillfredsställande lösning som möjligt, inte minst med tanke på riksdagens beslut att Jämtlands län i fortsättningen skall tillhöra Umeå regionsjukhus.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att en förbindelse mellan Skellefteå och Sundsvall bör tillkomma. Länsstyrelsen vill vidare bestämt påtala behovet av förbättrade förbindelser mellan Östersund och Umeå. Kravet betingas framför allt av beslutet att överföra Jämtlands län till Umeå sjukvårdsregion.

Länsstyrelsen anser att inlandets anknytning till det reguljära inrikesflyget är en förutsättning för dess framtida utveckling. Länsstyrelsen anser därför att även Lycksele och Vilhelmina bör infogas i det interregionala flyglinjenätet, något som låter sig väl motiveras med hänvisning till LTU:s "kriterium 3".

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att det av regionalpolitiska hänsyn är helt nödvändigt att linjen Gällivare-Luleå bibehålls innebärande att ett eventuellt indraget stöd från SAS inte får föranleda dess nedläggning. Med införandet av en ny flygplanstyp (Saab-Fairchild 340) finns förutsättningar att företagsekonomiskt bedriva flygtrafik på linjen vilket skulle motivera en klassificering av Gällivare flygplats som interregional flygplats.

SPF stöder tanken på att fortsatt behålla aktuella olönsamma tertiärlinjer under en övergångsperiod och att underskottet bl.a. täcks genom kraftig reduktion av olika trafikavgifter.

SPF vill framföra en varning för en alltför optimistisk framtidsprognos då det gäller årlig trafiktillväxt, samt konstaterar att flygplan SF-340 ännu bara finns på ritbordet.

SPF ställer sig något tväksam till förslaget att låta LIN överta SAS nuvarande trafiktillstånd på Kiruna. Det kan endast accepteras som en övergångslösning till dess den framtida företagsstrukturen och uppbyggnaden av det interregionala nätet har fastlagts. Som en följd av en sådan åtgärd bör också LIN:s två dagliga trafiktillstånd på Luleå återlämnas till SAS.

Då det gäller det framtida tertiärnätet delar SPF utredningens uppfattning och stöder dess förslag.

Föreningen anser att LTU:s funderingar att ersätta DC-9-trafiken på

Norrköping/Jönköping, Västerås/Växjö-Köpenhamn med t.ex. SF-340 bör utredas när denna flygplanstyp finns på marknaden och med hänsyn till då rådande trafikunderlag. En sådan förändring förutsätter en lösning av hela företagsstrukturen.

SAS, LIN och Swedair biträder LTU:s principsyn om en uppdelning av den inrikes luftfarten i tre nivåer i enlighet med vad som f.n. gäller. Företagen bör även i fortsättningen specialisera sig inom var sin sektor.

Företagen hävdar att statsmakterna skall täcka tertiärlinjernas underskott tills trafiken blir ekonomiskt lönsam. SAS är emellertid berett att diskutera ett fortsatt deltagande i underskottstäckningen för linjen Luleå-Gällivare. Företagen framhåller i sammanhanget att principen om kostnadsanpassade avgifter måste gälla.

LIN och Swedair biträder i princip utredningens skiss till framtida tertiärnät med den nya generationen turbopropflygplan. Konkreta förslag avseende bl.a. tertiärnätet kommer att redovisas till regeringen i särskild ordning omkring årsskiftet 1981/82.

LIN och Swedair stöder också utredningens förslag om att under en övergångsperiod bibehålla vissa idag icke företagsekonomiskt lönsamma, men samhällsekonomiskt väsentliga, flyglinjer som på sikt har förutsättning-
ar att bli självbärande.

Svenska kommunförbundet anser att flygplatserna Gällivare, Kramfors, Borlänge och Trollhättan skall ingå i det interregionala flyglinjenätet. Dessutom anser förbundet att det finns starka skäl att även andra regioner med behov av snabba kommunikationer ingår i det interregionala systemet.

Redan i mitten av 1980-talet kommer uppenbarligen andra typer av flygplan att finnas som gör att linjerna kan vara lönsamma eller kan drivas med så små underskott att det regionalpolitiska värdet av flygförbindelser redan i dag är så stort att detta utan tvekan måste väga över lönsamhetskriteriet.

Förbundet anser det inte vara möjligt för berörda kommuner att bidra till att täcka viss del av de aktuella underskotten för trafiken. Detta gäller speciellt med hänsyn till att garantibidrag till flygföretag inte förekommit under senare år. Några ytterligare kostnadsbelastningar skall enligt förbundet inte drabba kommunerna innan de nya typerna av flygplan kommer i trafik i mitten av 1980-talet.

Förbundet delar inte LTU:s uppfattning att passagerare på tertiärlinjerna måste acceptera högre biljettpreiser än på andra linjer. En likartad prissättning bör enligt förbundet tillämpas på samtliga linjer i det interregionala flyglinjenätet.

Enligt *landstingsförbundet* ingår i statens ansvar för den interregionala trafiken också de tertiärlinjer som behövs för en tillfredsställande interregional trafikförsörjning. De olönsamma tertiärlinjer som föreslås ingå i den interregionala flygtrafiken övergångsvis är enligt förbundet att betrakta som interregionala linjer. Frågan om eventuella nedläggningar bör enligt förbundet inte få ske utan ytterligare utredning.

Enligt *Svenska handelskammarförbundet* bygger utredningens resonemang vad gäller primär- och sekundärnäten på fortsatt trafik med de bägge flygplanstyperna DC-9 och Fokker F-28. Med den utgångspunkten är det naturligt att linjer från tid till annan beroende på passagerarunderlag måste omprövas. Utnyttjandet av dessa bägge relativt sett stora flygplan i den svenska inrikestrafiken medför enligt förbundets mening att trafikupplägget

blir stelbent och saknar den flexibilitet som skulle kunna öka flygets konkurrenskraft. Intill dess en ökad flexibilitet föreligger när det gäller val av flygplanstyp ser förbundet det som olyckligt om alltför omfattande omdisponeringar kommer till stånd vad gäller det nuvarande nätet.

Förbundet anser att utredningen borde ha fört in en linje Malmö-Göteborg i det nätförslag som framförs.

Sveriges industriförbund delar utredningens uppfattning att flygföretagen inte bör belastas merkostnaden för företagsekonomiskt olönsam trafik. Förbundet anser dock att direkta statssubventioner bör undvikas och att frågor om samhällsstöd därför bör prövas restriktivt från fall till fall.

Kristianstads kommun hävdar bestämt att man klart uppfyller kraven på att tillhöra det interregionala flyglinjenätet och flygplatssystemet.

Trollhättan och Vänersborgs kommuner anser att regionen bör anknytas till det interregionala flyglinjenätet. Kommunerna ser möjligheterna att bibehålla och utveckla trafiken på Malöga flygplats som mycket viktiga och tillstyrker förslaget att trafiken ingår i ett tertiärnät som måste säkerställas.

Kramfors och Borlänge kommuner anser att flygplatserna i dessa orter skall ingå i det interregionala flyglinjenätet.

Enligt *Gällivare kommun*s uppfattning finns det starka regional- och transportpolitiska motiv för att även Gällivare bör ingå i det interregionala flyglinjenätet. Eftersom utredningen föreslår att interregional flygtrafik bör bedrivas i Gällivare fram till mitten av 1980-talet är det naturligt att kommunen också ingår i det interregionala nätet.

Från mitten av 1980-talet föreslår LTU att en linje Luleå-Gällivare-Kiruna inrättas och trafikerar med flygplanet Saab-Fairchild. Dessutom föreslås Kiruna få en direktförbindelse till Stockholm. Enligt kommunens uppfattning skulle ett realiserande av dessa båda förslag förbättra malmfältskommunernas flygmöjligheter.

Flygplatssystemet

Överbefälhavaren (ÖB) framhåller att det är angeläget att de ursprungligen provisoriska civila anläggningarna på Östersunds flygplats flyttas till ny plats för att minska störningarna mellan civil och militär trafik. ÖB framhåller vidare att tillkomsten av ett flygfält nära Arvidsjaur alltför är angeläget av sociala skäl för fredsörfarandet.

Försvarets rationaliseringsinstitut (FRI) delar den av utredningen framförda uppfattningen att en ny flygplats vid Arvidsjaur är föga angelägen från allmän transportförsörjningssynpunkt och att ställningstagandet härtill bör baseras på värnpliktsociala och arbetsmarknadspolitiska argument. Investeringskostnaderna för ett ev. realiserande av projektet bör bestridas på motsvarande sätt som för det nya förbandet dvs. huvuddelen bör anvisas utanför utgiftsramen för det militära försvaret (prop. 1973:135, FöU 1973:26, rskr 1973:382).

Rikspolisstyrelsen konstaterar att utredningens förslag inte medför i någon större omfattning ökade krav på polisiär service.

Enligt *luftfartsverket* kan Växjö flygplats anses bära tillhöra det interregionala flygplatssystemet. Innan ställning tas till detta måste det dock tydligare visas att ifrågavarande flyglinjer lämnar överskott som överstiger underskottet för flygplatsen.

Verket anser att underskottet i en flygplats - i detta fall Växjö - som

införas i det interregionala flygplatssystemet inte bör täckas med avgiftshöjningar. Underskottet bör - i enlighet med principen om generellt kostnadsansvar - bäras av flera parter och således inte bara av luftfartsverket. Det generella kostnadsansvaret för täckande av underskottet i ifrågavarande flygplats bör enligt verket komma till uttryck i att flygföretagen erbjuder något lägre servicenivå till oförändrat pris. Luftfartsverket skulle härigenom täcka underskottet genom lägre kostnader för tjänsterna. Ett annat sätt utgår från att flygplatsen har ett värde för omkringliggande region och att intressenterna i regionen därför har ett intresse av att medverka i såväl användningen som driften av flygplatsen.

Kristianstads flygplats ingår enligt verket sannolikt inte i flyglinjer som har större överskott än flygplatsens underskott. Verket avstyrker därför att flygplatsen skall omfattas av det ekonomiska resultatutjämnningssystemet.

Som verket tidigare framfört torde det av utredningen skisserade tertiärlinjenätet knappast kunna bli lönsamt under 1980-talet. Verket kan därför inte se någon anledning till att vid mitten på 1980-talet pröva Gällivare, Kramfors, Borlänge och Trollhättans flygplatsers införlivande i det interregionala flygplatssystemet.

AMS anser att ett flygplatsbygge i Arvidsjaur skulle direkt ge ett värdefullt tillskott av arbetstillfällen inom byggnads- och anläggningssektorn och därefter i driften och underhållet av flygplatsen. Styrelsen framhåller vikten av att ett beslut om att inrätta en flygplats i Arvidsjaur fattas inom den närmaste tiden.

Enligt länsstyrelsen i Södermanlands län är Kjulafältet och Skavsta utanför Nyköping de flygplatser inom länet som är aktuella för bruks-, privat- och affärsflyg. På längre sikt kan en lokalflygplats även komma ifråga för Flen-, Katrineholms- och Vingåkersregionen, belägen i Sködinge, Katrineholms kommun.

Beträffande Skavstafältet har förhandlingar förts mellan försvarets fastighetsnämnd och Nyköpings kommun om ett kommunalt övertagande.

Länsstyrelsen i Östergötlands län konstaterar att som den enda flygplatsen av de ca 20 föreslagna flygplatserna i landet som föreslås ingå i det interregionala flyglinjenätet har Kungsängens fortsatta tillhörighet särskilt övervägts av utredningen.

Länsstyrelsen tar bestämt avstånd från utredningens synsätt att trafikföretagens beslut, som grundas på företagsekonomiska överväganden, får ha avgörande betydelse för utvecklingen av östgöta-regionens flygtrafik. Länet har ett stort behov av anknytning till såväl det internationella flyglinjenätet som det nationella. Enligt länsstyrelsens mening måste Kungsängens flygplats ges reella möjligheter att utvecklas till den länsflygplats som statliga och kommunala organ är ense om att den skall vara.

Enligt länsstyrelsen bör Kungsängens flygplats snarast ges den standardhöjning som krävs för att föra upp flygplatsen till nivå av modern länsflygplats.

Länsstyrelsen i Jönköpings län kan inte ansluta sig till utredningens bedömning att en banförlängning vid Jönköpings flygplats bör åsättas en låg prioritet. Länsstyrelsen hävdar bestämt att innan dispositionsplanarbetet är slutfört får frågan om utbyggnaden inte avföras.

Länsstyrelsen i Kronobergs län betonar kommunikationernas utomordentliga betydelse för länets näringsliv och instämmer i utredningens förslag att Växjö flygplats skall ingå i det interregionala flyglinjenätet. Detta bör ske på

samma villkor som övriga statliga flygplatser. Växjö Flygplats AB och Kronobergs läns landsting har förklarat sig beredda att uppta förhandlingar enligt de riktlinjer som anges i utredningen.

Enligt *länsstyrelsen i Kalmar län* bör den fullständiga utbyggnaden av flygplatsen i Kalmar fullföljas så snabbt som möjligt i enlighet med luftfartsverkets dispositionsplan. De totala investeringarna belöper sig på drygt 50 milj. kr. och innefattar även ny stationsbyggnad.

Enligt *länsstyrelsens* uppfattning är Hultsfreds flygplats väl rustad för att kunna klara behovet av kvalificerade flygförbindelser för norra delen av Kalmar län liksom angränsande delar av Jönköping län.

Det är angeläget att Oskarshamns och Västerviks flygplatser får en förlängning av startbanor och övriga anordningar så att en framtida trafik med SF-340 möjliggörs.

Enligt *länsstyrelsen i Blekinge län* skall, med hänsyn till centralitet, investeringskostnader och säkerhet, Ronneby flygplats vara länets flygplats för interregional flygtrafik.

Länsstyrelsen i Kristianstads län finner det motiverat att Kristianstads flygplats - liksom Växjö - redan nu övertas av luftfartsverket för att ingå i det interregionala flygplatssystemet på samma villkor som övriga statliga flygplatser.

Länsstyrelsen i Malmöhus län ser det som angeläget att inrikes och utrikes linjetrafik byggs ut på Sturup så att storflygplatsen bättre kan betjäna södra Sverige. Förutom direkt trafik, eventuellt genom slingning, till vissa stora destinationer i Europa bör man även undersöka möjligheterna att bättre samordna den interskandinaviska trafiken med inrikestrafiken.

Länsstyrelsen i Hallands län framhåller den viktiga roll som Halmstads flygplats fyller i länets kommunikationssystem. Denna roll kan inte ersättas av någon annan flygplats varför varje försök att i framtiden hänföra länets invånare till annan flygplats kommer att avvisas med kraft. Länsstyrelsen framför att det föreligger behov av kapacitetshöjande åtgärder vid Halmstads flygplats.

Enligt *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* har inte samordningsmöjligheterna med utrikestrafiken blivit tillräckligt belysta. Landvetters möjligheter som knutpunkt för inrikes- och utrikestrafik vad gäller såväl passagerare som gods bör således klargöras närmare.

Oavsett vilken lösning som på sikt kan bli aktuell för Trestads flygplatsfråga, finner länsstyrelsen det angeläget att möjligheterna till förbättringar av redan befintliga järnvägs- och flygförbindelser för området prövas. Därvid bör bl.a. övervägas om Trestads flygplats tillsammans med annan flygplats, t.ex. Karlstad, kan ingå i linjer till Stockholm.

Vad gäller Näsingeflygplats i Strömstad pekar länsstyrelsen på de möjligheter som finns till en mer stadigvarande taxitrafik som kan betjäna delar av Bohuslän, Dalsland och Östfold i Norge. Frågan om samverkan över riksgränsen i syfte att åstadkomma en standardhöjning av Strömstad/Näsingeflygplats har väckts inom ramen för den nyinrättade gränskommittén.

Länsstyrelsen i Älvsborgs län delar utredningens uppfattning att flygplatsstandarden i Trestadsregionen bör byggas ut successivt. Det nuvarande provisoriska Malögefältet är möjligt att bygga ut från 1 000 m till 1 300 m före år 1984/85 så att flygplatsen kan trafikeras av SF-340 eller motsvarande från detta år. Förutsättningarna för en ytterligare utbyggnad av Malögefältet är dock starkt begränsade främst av flygsäkerhetsskäl. Vid en eventuell utbyggnad av Malögefältet får det ej ges en sådan standard att en

överflyttning till Finngårdsred försvåras.

Trafikutvecklingen och bostadsbyggnadsbehovet inom Vänersborgs kommun under slutet av 1990-talet även efter en begränsad utbyggnad av Malögefältet kan komma att aktualisera anläggandet av en ny flygplats vid Finngårdsred.

Anläggandet av en ny flygplats vid Finngårdsred är enligt länsstyrelsen i hög grad en statlig angelägenhet.

Länsstyrelsen i Värmlands län pekar på behovet av bättre och mer ändamålsenliga lokaler vid Karlstads flygplats.

Länsstyrelsen i Örebro län konstaterar att utredningen inte har diskuterat Örebro eller Karlskoga flygplatserns funktion i det interregionala flygsystemet.

Länsstyrelsen hävdar bestämt att regionflygplatsen i Örebro (Täby) skall ingå i det interregionala flyglinjenätet.

Enligt länsstyrelsen i Västmanlands län bör det vara möjligt att bedriva flygtrafiken på Västerås/Hässlö med företagsekonomisk lönsamhet. Dessutom talar samhällsekonomiska och regionalpolitiska motiv för att flygplatsen i Västerås ska ingå i det interregionala flygplatssystemet.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län framhåller att det för länets del är ett oeftergivligt krav att Dala Airport och flyglinjen Borlänge-Stockholm skall ingå i det interregionala flyglinjesystemet utan någon prövotid fram till mitten av 1980-talet och att flygplatsen redan i dag skall klassificeras som en fullvärdig interregional flygplats med staten, genom luftfartsverket, som huvudman.

Enligt länsstyrelsen i Gävleborgs län är det viktigt för att Gävle/Sandvikens flygplats skall kunna fungera som en länsflygplats att flygplatsen inlemmas i ett interregionalt trafiknät.

Flygplatsen i Hudiksvall bör fungera som en regionflygplats för norra Hälsingland med anknötning till det interregionala nätet. Söderhamn bör kunna fungera som en regionflygplats för södra Hälsingland med anknötning till det interregionala nätet.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län hävdar att även Kramfors flygplats skall ingå i det interregionala flygplatssystemet. Den kostnadsutjämning som utredningen har föreslagit bör således även gälla här. Staten bör så snart som möjligt ta över huvudansvaret för flygplatsen.

Länsstyrelsen i Jämtlands län har ingen annan uppfattning än utredningen vad gäller nödvändiga investeringar på Östersunds flygplats. Med hänsyn till det ekonomiska läget har tanken på en helt ny station måst skrinläggas, åtminstone tills vidare. Luftfartsverket utreder därför nu tillsammans med bl.a. flygvapnet och LIN möjligheterna av en utbyggnad inom och intill det nuvarande stationsområdet.

Länsstyrelsen i Västerbottens län framhåller att samma regionalpolitiska skäl som enligt LTU:s kriterium 3 kan leda till att ytterligare flyglinjer tillförs det interregionala nätet utöver utredningens förslag, också bör leda till att ytterligare flygplatser bör tillföras det interregionala flygplatssystemet.

Länsstyrelsen framhåller vidare vad beträffar en eventuell utbyggnad av Gunnarns flygplats projektets betydelse för en framtida chartertrafik.

Länsstyrelsen anser att marktransporten till och från flygplatsen är en del av resan och att flygföretagen bör känna ett ansvar för resenärens bekvämlighet även utanför flygplatsens dörrar.

Enligt länsstyrelsen i Norrbottens län är det nödvändigt att befintliga kapacitetsproblem vid Kallax flygplats undanröjs, att en ny flygplats av klass

II-standard byggs i Arvidsjaursområdet, att flygplatsen i Gällivare utbyggs till klass II-standard, att den militära flygplatsen vid Jokkmokk byggs om till klass IVj-standard för både militärt och civilt flyg, samt att en ny flygplats av klass IVj-standard byggs i Tornedalen.

Beträffande länets flygplatsstruktur har i sak ingenting förändrats vilket skulle ge upphov till en omprioritering av den av länsstyrelsen redovisade flygplatsstrukturen och därmed sammanhängande åtgärdsförslag.

SPF framhåller behovet av en flygplats i "Trestadsregionen". Föreningen fäster uppmärksamheten på de bärighetsbegränsningar som finns på en del av de militära flygplatser som utnyttjas av civil trafik. Detta medför allvarliga operationella begränsningar, vilket bl.a. omöjliggör rationell utnyttjning av de flygplanstyper som idag beflyger det interregionala nätet.

SAS och LIN biträder i allt väsentligt utredningens förslag angående det interregionala flygplatssystemets omfattning.

Svenska kommunförbundet delar utredningens uppfattning att Växjö flygplats bör införlivas med det flygplatssystem som för närvarande drivs av staten genom luftfartsverket.

Förbundet delar även uppfattningen att Kristianstads flygplats tills vidare skall drivas med bibehållet kommunalt huvudmannaskap men att flygplatsen skall ingå i det system för ekonomisk resultatutjämning som föreslås tillämpat för det interregionala flygplatssystemet. Enligt förbundet är en förutsättning för att Gällivare, Kramfors och Borlänge flygplatser tills vidare bör drivas under kommunalt huvudmannaskap att även dessa flygplatser inordnas i det system för kostnadsutjämning som föreslås för Kristianstads flygplats.

Enligt *Svenska handelskammarförbundet* håller de svenska flygplatserna generellt sett en hög teknisk standard och erbjuder en kvalificerad servicenivå. Förbundet ser det som självklart att Kristianstads flygplats alltför skall återfinnas inom ramen för det interregionala flygplatssystemet - inte minst med hänsyn till att flygmaterielen i framtiden storleksmässigt bättre kan anpassas till behovet.

Förbundet finner det oförklarligt att enbart de kollektiva trafikbolagen har rätten att upprätthålla flygbusstrafiken till och från flygplatserna. Denna rätt bör även ankomma LIN/SAS vid alla flygplatser där flygföretagen så anser det ekonomiskt försvarbart eftersom busstransporten till/från flygplatsen anses ingå i "flygprodukten".

Sveriges industriförbund finner ingen anledning till erinran mot utredningens förslag till interregionalt flygplatssystem fram till mitten av 1980-talet.

Växjö kommun vill understryka vad som anförs i betänkandet om flygplatsen Växjö/Kronobergs inordnande i det interregionala flygplatssystemet. Av betänkandet framgår, att flygplatsen i någon form bör införlivas med det flygplatssystem som drivs av staten genom luftfartsverket.

Kristianstads kommun hävdar bestämt att Kristianstads flygplats inte bara f.n. utan även framöver klart uppfyller kraven på att tillhöra det interregionala linjenätet och flygplatssystemet.

Trollhättans kommun ansluter sig till utredningens bedömning att den planerade utbyggnaden av flygplatsstandarden i regionen skall ske successivt. Malöga flygplats bör byggas ut så att fältet från år 1984/85 skall kunna trafikeras med flygplan av typ SAAB-Fairchild SF 340 eller motsvarande. Kommunen anser också att utbyggnaden bör ske så att en eventuell överflyttning till Finngårdsred inte försvåras. Trollhättans kommun framhåller med skärpa att den förnyade prövning av Trollhättans-Malöga ställning i

inrikesflygnätet, som enligt utredningen skall göras vid mitten av 80-talet, måste genomföras och detta på ett sätt som ger en rättvis prövning av regionens kommunikationer.

Vänersborgs kommun tillstyrker en utbyggnad av Malögefältet till 1 300 m landningsbana under vissa förutsättningar liksom en övergång till ändamåls-enligare plantyp, exempelvis SAAB-Fairchild, SF 340. Detta givetvis under förutsättning att Vänersborgs utbyggnadsplaner på Onsjöområdet ej rubbas härav. Bullerproblem eller andra störningar får ej uppkomma. Vidare bör förutsättas att Malögefältet vid en utbyggnad ej ges en sådan standard att en överflyttning till en större länsflygplats i framtiden försvåras.

Kommunen framhåller med skärpa att en förnyad prövning av Trestads ställning i inrikesflygnätet måste göras vid mitten av 80-talet. Ett flygplats-läge vid Finngårdsred anses som det enda acceptabla inom hela Trestadsregionen. I kommunöversikten för Vänersborg bör flygfältsreservatet vid Finngårdsred kvarligga.

Enligt kommunen bör en statlig regional flygplats snarast möjligt komma till utförande.

Uddevalla kommun framhåller vikten av att staten i det primära centrumet Trestad/Fyrstad påtager sig det reella huvudansvaret för ordnandet av effektiva interregionala flygtransporter och därmed för en tillfredsställande trafikförsörjning i denna region.

Regionen har behov av och goda förutsättningar att utveckla tung inrikes linjetrafik. Banlängden bör därför uppgå till 1 800 m och Finngårdsred utgör därmed det enda lokaliseringsalternativet och det enda alternativet för en långsiktig lösning av frågan om regionens anknytning till det interregionala linjenätet.

Enligt *Kramfors kommun* är en förutsättning för att Gällivare, Kramfors och Borlänge flygplatser tills vidare skall drivas under kommunalt huvudmannskap att även dessa flygplatser inordnas i det system för kostnadsutjämning som föreslås för Kristianstads flygplats.

Avgiftsstrukturen inom luftfarten

Enligt *rikspolisstyrelsens* bedömning bör - vid bestämmande av luftfartens avgifter - även tas hänsyn till de kostnader som åsamkas andra myndigheter och organisationer än de som är direkt engagerade i luftfart. Rikspolisstyrelsen är sålunda av den uppfattningen att kostnaderna för säkerhetskontrollarbetet på flygplatserna inte bör belasta polisens budget utan uttas t.ex. genom en särskild avgift per avresande passagerare.

FRI framhåller betydelsen av att flygvapnet erhåller full kostnadstäckning för sina engagemang i den civila luftfarten. Så synes bli förhållandet om avtalen med luftfartsverket och kommunerna fullföljs enligt principerna i det nu slutna flygplatsramavtalet.

Enligt *luftfartsverket* visar den av utredningen presenterade marginalkostnadskalkylen vilka problem som är förknippade med beräkning av den marginella kostnaden.

I de kostnadsberäkningar som luftfartsverket utfört, bl.a. som grund för de pågående taxeeexperimenten, har begreppet "marginalkostnad" avsiktligt inte använts. I stället har kostnaderna strukturerats med ledning av vilka samband som över huvud taget existerar mellan produktionsvolym och resursuppföring. Luftfartsverket anser att det är viktigt att upprätthålla sambandet mellan å ena sidan produktionsförändringar - oavsett om förslag

eller krav härom framförs externt eller internt - och å andra sidan konsekvenserna härav för priset, eftersom det ger luftfartsverket information om hur marknaden värderar en föreslagen förändring. En taxa som i likhet med det pågående försöket bygger på principen i tvådelad tariff och som tillräckligt väl återspeglar verkets produktionsförutsättningar bör på ett bättre sätt än nuvarande taxa fungera som effektivitetsbefrämjande information mellan luftfartsverket och marknaden. En övergång till den typen av taxa skulle därför kunna ses som ett naturligt inslag i verkets strävan mot större marknadsanpassning. Det finns alltså flera skäl att överväga övergång till en sådan taxa. Luftfartsverket är dock inte för närvarande berett att ta någon ställning i denna fråga. De pågående taxeexperimenten bör först utvärderas, varvid det är viktigt att få en uppfattning om möjligheterna att i praktiken uppnå de effektivitetsfördelar som beskrivits.

Luftfartsverkets nuvarande taxestruktur grundar sig bl.a. på 1973 års regeringsbeslut om en kraftig sänkning av avgifterna för inrikes linjefart och en motsvarande höjning av avgifterna för utrikestrafiken. Vidare är avgifterna för allmänflyget relativt låga och täcker endast en mindre del av kostnaderna. De skillnader som för närvarande finns i kostnadstäckningsgraden för olika slag av flygverksamhet kan härledas från uppfattningar om skillnader i priselasticitet och bärkraft. Prispolitiken kan därmed sägas ha starka inslag av efterfrågeorientering.

Luftfartsverkets taxepolitik måste enligt verket utformas så att den tar tillvara de möjligheter till effektivitetsvinster som marknads- och produktionsförutsättningarna erbjuder i varje särskilt fall. Det uttalande som sedan 1969 finns om kostnadsanpassning av taxorna kan med en strikt tolkning upplevas som ett hinder för en sådan situationsanpassad taxepolitik, särskilt som vissa flygföretag hävdar att uttalandet skall tolkas i denna anda. Luftfartsverket föreslår därför att uttalandet i fråga förtydligas, så att det inte kan åberopas som ett formellt hinder för att föra en aktiv och marknadsinriktad prispolitik i effektivitetshöjande syfte.

Mot bakgrund av utredningens uttalande att järnvägen erhåller en kostnadsavlastning som är större än vad som är motiverat med hänsyn till de faktiska individuella avgifternas relation till marginalkostnaderna erinrar SJ om att en betydande del av kostnadsavlastningen avser ersättning för kostnader och åligganden som inte har sin direkta motsvarighet hos andra trafikgrenar och trafikföretag. Vidare belastas SJ ensidigt av kostnader för drift, underhåll och förnyelse av flertalet järnvägs korsningar mellan väg och järnväg.

Enligt RRV visar utredningens kalkyl över de genomsnittliga samhälls-ekonomiska marginalkostnaderna för inrikesflygtrafiken att de samhälls-ekonomiska marginalkostnaderna är avsevärt lägre än dagens biljettpreiser i inrikesflyget. Kalkylerna har således den förtjänsten att utrymmet för prisexperiment i syfte att höja kapacitetsutnyttjandet klargörs.

Mot bakgrund av att problemet för vilket kalkylen skall utgöra beslutsunderlag inte har klarlagts av utredningen anser RRV att det på nuvarande stadium inte finns anledning att studera marginalkostnadsberäkningen och dess olika poster mera ingående.

SPK tillstyrker förslaget att prissättningen för varje enskild trafikgren ansluter till de samhälls-ekonomiska marginalkostnaderna inom flygtrafiken.

Enligt LTU:s beräkningar överstiger för närvarande de inrikes flygpriser- na väsentligt de samhälls-ekonomiska marginalkostnaderna. Av det skälet

synes en snabb anpassning till av LTU förordnade prissättningsprinciper angelägen. En s.k. tvådelad tariff skulle kunna ge möjlighet till en sådan anpassning.

Länsstyrelsen i Jönköpings län tillstyrker i princip förslaget om att förutsättningar bör skapas för en mer marginalkostnadsanpassad prissättning för luftfarten.

Länsstyrelsen i Gotlands län instämmer i att avgifterna bör baseras på den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Emellertid bör mot bakgrund av vad som anförts ovan de gotländska förhållandena motivera en särskild taxesättning. Härvid bör taxan avseende den framtida flygtrafiken på Visby kopplas till motsvarande taxa för SJ klass 1.

Enligt *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* är det angeläget från konsument synpunkt att ett enhetligt prissystem för inrikesflyget åstadkoms.

Enligt *länsstyrelsen i Jämtlands län* kan en anpassning av avgiftsstrukturen till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna ge betydelsefulla regionalpolitiska effekter.

Länsstyrelsen i Västerbottens län kan i huvudsak instämma med vad utredningen anför om att tillämpa marginalkostnadsprincipen på såväl luftfartsverkets som trafikföretagens taxor.

Länsstyrelsen påpekar att varje flygplats utgör del av ett integrerat flygplatssystem. Varje ny flygplats som tillkommer höjer hela systemets värde och i allmänhet också värdet av varje enskild flygplats i systemet. Länsstyrelsen anser att det finns goda teoretiska och praktiska skäl för att sådana avgifter som skall debiteras på grund av löpande trafikvolym (t.ex. landnings- och passageraravgifter) endast debiteras på Stockholmsflygplatserna.

Länsstyrelsen i Norrbottens län är angelägen att understryka vikten av att utredningens principiella synsätt på prissättningen får större genomslagskraft i praktiken än vad utredningen själv är beredd att föreslå eftersom en samhällsekonomisk marginalkostnadsanpassad prissättning kombinerad med ett regionalpolitiskt synsätt där avståndsfaktorn så långt som möjligt elimineras enligt länsstyrelsen skulle gynna perifert belägna regioner.

LO som i princip kan instämma i att marginalkostnadsprissättning bör tillämpas även för luftfarten ställer sig dock tveksam till om en sådan förändring kan genomföras inom den av regeringen genom tilläggsdirektiv anvisade oförändrade kostnadsramen.

LO befarar att ett genomförande av LTU:s förslag om marginalkostnadsprissättning kan medföra betydande negativa konsekvenser för det totala transportarbetet därest inte samordnade trafikplaneringsåtgärder vidtas.

TCO finner utredningens förslag om en tvådelad tariff intressant och ser positivt på att konkreta förslag tas fram så att effekterna av en sådan tariff närmare kan studeras.

SPF delar utredningens syn på marginalkostnadsanpassning inom hela transportsektorn. Föreningen är också positiv till idéerna om s.k. tvådelad tariff.

SAS, LIN och Swedair har uppfattningen att utöver av utredningen diskuterade möjligheter för att åstadkomma en marginalkostnadsanpassad prissättning föreligger ytterligare en möjlighet, nämligen att statsmakterna över statsbudgeten avlastar luftfartsverket dess ansvar för vissa kostnader t.ex. för icke utnyttjad kapacitet. Outnyttjad kapacitet finns - med något eller några undantag - på flertalet av luftfartsverkets flygplatser.

Beträffande luftfartsverkets avgifter anser flygföretagen att de påbörjade försöken med tvådelad taxa är lovvärda och bör fortsätta.

Taxesystemet innebär för närvarande att korthållstrafiken (tertiärtrafiken) drabbas av oproportionerligt hög avgiftsandel. Detta måste enligt LIN och Swedairs uppfattning omprövas.

Taxifylflygföretagens riksförbund (TFR) anser att pågående taxeeperiment bör utvecklas. Det bör vidare studeras om icke luftfartsverket i likhet med annat statligt verk (vattenfallsverket) kan lägga realränta (4-5 %) till grund för sina kostnadskalkyler samt att vid stora investeringar i flygplatser tillämpa progressiv avskrivning.

Beträffande avgiftssättningen för allmänflyget instämmer förbundet i utredningens förslag att avgiftssättningen bör anpassas till marginalkostnaden. Det torde enligt förbundet erfordras betydligt mer inträngande analyser än de som gjorts i luftfartsverkets kostnadsfördelningsstudie, för att helt kunna klarlägga vilka marginalkostnader som taxifyget ger.

Enligt *Landstingsförbundet* är goda flygförbindelser som underlättar kontakterna mellan landets olika delar och med utlandet inte minst betydelsefullt ur regionalpolitisk synpunkt och då speciellt med tanke på näringslivets utvecklingsmöjligheter utanför storstadsområdena. Ur den aspekten är det enligt förbundet angeläget att flygpriserna kan hållas på en rimlig nivå också på de längre sträckorna. En prissättning som grundar sig på de samhällsekonomiska marginalkostnaderna bör eftersträvas.

Svenska handelskammarförbundet ser betydande fördelar med det föreslagna systemet med en tvådelad tariff för flygföretagen som ger en större flexibilitet i bl.a. utnyttjandet av överkapacitet. Det bör ankomma på luftfartsverket att här ta upp frågeställningen med berörda flygföretag.

Förbundet kan även ställa sig bakom utredningens förslag om en rörligare taxepolitik när det gäller luftfartsverkets avgifter eftersom ett sådant system rimligtvis borde kunna innebära en ökad grad av affärsmässighet när det gäller luftfartsverkets agerande.

Sveriges industriförbund framhåller starkt utredningens uttalande att det i praktiken är omöjligt att ha ett avgiftssystem som tar hänsyn till en strikt teoretiskt riktig samhällsekonomisk avgiftssättning. Marginalkostnadsprissättning får ses mera som en politisk viljeinriktning än som ett mål som måste uppfyllas.

Vad gäller luftfartsverkets avgiftsuttag vore det enligt industriförbundets mening värdefullt om detta kunde differentieras mera till de olikartade kostnader verket måste ha för olika typer av flygplatser, flygplansstorlekar etc. Verkets försök med differentiering på detta område bör därför fortsätta.

Kramfors och Gällivare kommuner förordar bestämt att lågprissystemet bibehålls och utvecklas. Kommunerna kan inte acceptera en utveckling som leder till att tertiärlinjerna drabbas av högre biljettpriser än andra linjer.

Kommunala investeringsbidrag m. m.

Luftfartsverket delar utredningens uppfattning att de lokala intressenterna skall knytas till verksamheten genom någon form av medengagemang. Syftet med detta medengagemang måste enligt verkets mening vara att uppnå större effektivitet i såväl användningen av flygplatsens kapacitet som driften av flygplatsen.

Det nuvarande systemet, med kommunala investeringsbidrag innebär inga nämnvärda möjligheter till kommunalt engagemang och har därför inte bidragit till större effektivitet. Mot bakgrund av detta föreslår luftfartsverket att nuvarande system upphör.

För att ovan angivet syfte med det kommunala medengagemanget skall kunna uppnås måste alla berörda parter få något i utbyte av sin medverkan. Vad som kan vara önskvärt och möjligt utbyte varierar från flygplats till flygplats beroende på dess roll i regionen i fråga och vilka möjligheter till medverkan som föreligger.

Möjligheterna för kommunal påverkan än större i användningen och driften av flygplatser än i uppbyggande av anläggningar, eftersom staten genom luftfartsverket har ett huvudansvar för standardisering och normering inom flygplatssystemet. Mot bakgrund härav skulle det vara naturligt att staten ansvarade för och därmed finansierade anläggningskapaciteten inom flygplatssystemet. Den kommunala medverkan skulle komma till uttryck i de delar som direkt rör regionens användning av flygplatsen, varigenom en fördelning av kostnaderna skulle kunna ske mellan staten och de kommunala intressenterna.

Hur detta i praktiken skall utformas beror på de lokala förhållanden som råder vid respektive flygplats. Det finns flera möjligheter för kommunal medverkan. En sådan är samverkan vid flygplatsdriften, varigenom befintliga kommunala resurser medverkar. Här finns det en uppgift för de föreslagna flygråden att finna former för denna medverkan. Detta synsätt kommer troligen också att innebära förändringar i befogenhetsfördelningen inom luftfartsverket. Denna förändring ligger i linje med verkets och utredningens strävan mot decentralisering av ansvar och befogenheter och förutsätter i sin tur att luftfartsverket generellt blir avtalslutande part. När det gäller markanskaffning finner luftfartsverket det naturligt att marken tillhandahålls av kommunen utan kostnad för luftfartsverket. Verket vill föreslå att marken överläts med äganderätt och att den - om den ej längre används för flygplatsändamål - återlämnas utan kostnad för luftfartsverket och utan krav på ersättning.

Enligt *länsstyrelsen i Stockholms län* är systemet med kommunala bidrag som återbetalas synnerligen tungrovt från administrativ synpunkt. Det är inte rimligt att berörda kommuner skall fungera som kreditförmedlare till luftfartsverket, särskilt som kommunerna tvingas låna erforderliga medel till högre ränta och kortare amorteringstid än vad som gäller luftfartsverkets ränteersättning och amortering till kommunerna. Länsstyrelsen anser därför att staten skall ha det fulla ansvaret för de trafikflygplatser som ingår i det interregionala flygtransportnätet.

Länsstyrelsen i Uppsala län vill understryka den kritik som riktats från kommunalt håll mot det nuvarande systemet med kommunala investeringsbidrag. De nuvarande reglerna har under de senaste åren medfört svårigheter när det gäller investeringar på Arlanda.

När det gäller de interregionala flygplatserna, och då särskilt Arlanda med mycket stor andel utrikestrafik, talar enligt länsstyrelsen övervägande skäl för att staten bör svara för investeringskostnaderna i sin helhet.

Länsstyrelsen anser att det av utredningen angivna motivet för att bibehålla nuvarande regel för anskaffning av mark snarast torde tala för ett avskaffande av regeln.

Länsstyrelsen anser att den av utredningen föreslagna förhandlingsordningen kommer att stöta på uppenbara praktiska hinder i form av svårigheter

att avgränsa vad som är att hänföra till säkerhets- respektive kapacitetshöjande investeringar, att bedöma storleken av det eventuella kommunala engagemanget och att komma fram till en lämplig teknisk utformning av kommunernas ekonomiska engagemang. Länsstyrelsen kan för sin del inte finna att de föreslagna finansieringsreglerna innebär någon förändring eller förenkling av nuvarande regler för kostnadsfördelningen. Det kommunala engagemanget i flygplatsfrågorna, där förutsättningar för ett sådant bedöms föreligga, bör kunna omfatta andra former av medverkan än ekonomiska bidrag till flygplatsinvesteringar.

I de fall krav ändå kommer att ställas på kommunal medverkan vid finansiering av flygplatsinvesteringarna måste räntesättningen från luftfartsverket motsvara kommunernas faktiska räntekostnader. Återbetalningstiden för bidragen måste också anpassas till den amorteringstid som tillämpas för den kommunala upplåningen.

Enligt *länsstyrelsen i Östergötlands län* krävs klarare riktlinjer för fördelningen av investeringsansvaret mellan staten och kommun/landsting än de som utredningen föreslår. I konsekvens med utredningens krav på företagsekonomiska och samhälls- och regionalpolitiska kriterier som måste uppfyllas för att en flygplats skall ingå i det interregionala systemet, bör för sådana beslutade flygplatser också staten ensam svara för både investeringar och drift.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att den mera flexibla ordningen vad gäller hur nyinvesteringarna vid de statliga flygplatserna skall finansieras synes lämplig.

Länsstyrelsen i Gotlands län instämmer i utredningens förslag avseende flygplatsernas huvudmannaskap och ekonomiska villkor bl.a. principer för ekonomiskt engagemang för stat och kommun vid investeringar i interregionala flygplatser.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anser att särskilda skäl bör föreligga i enskilda fall om nuvarande finansieringsregler skall frångås.

Länsstyrelsen i Hallands län kan i princip tillstyrka utredningens förslag vad gäller principerna för fördelning av kostnaderna för investeringar vid flygplatserna. Länsstyrelsen vill dock understryka att det totala ekonomiska engagemanget för de lokala/regionala intressenterna inte skall överstiga nuvarande engagemang.

Enligt *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* kan det ifrågasättas om inte staten - liksom beträffande anläggande av vägar, järnvägar och farleder - borde ta det fulla ekonomiska ansvaret för anläggande av interregionala flygplatser.

Länsstyrelsen vill i detta sammanhang peka på att nuvarande och tidigare regler för markförvärv och investeringar i statliga flygplatser har lett fram till en situation som innebär mycket stora variationer i de kommunala engagemangen. En jämnare fördelning vore önskvärd, t.ex. genom ett utökat statligt engagemang i de fall där det kommunala för närvarande är oproportionerligt högt.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser kritiken från kommunalt håll mot den låga räntan och den långa avskrivningstiden befogad. I likhet med länets flygtrafikkommitté ifrågasätter även länsstyrelsen om inte skyldigheten för kommun att kostnadsfritt tillhandahålla mark för flygplatsändamål nu bör bli föremål för en omprövning.

Länsstyrelsen i Västerbottens län finner utredningens förslag oklara och delvis motstridande. Länsstyrelsen ifrågasätter om den ökade friheten för

kommunerna blir en realitet.

Enligt *länsstyrelsen i Norrbottens län* finns det skäl som talar för att nuvarande normer vid flygplatsinvesteringar ses över. Den rationellaste ordningen vore att samtliga villkor vid en flygplatsinvestering blir föremål för förhandlingar parterna emellan.

Svenska kommunförbundet anser att då flygplatssystemet i princip är fullt utbyggt idag talar detta liksom administrativa, finansieringsmässiga och praktiska skäl för att kommunerna borde befrias från skyldigheten att tillhandahålla mark och bidra till finansieringen av investeringar.

Landstingsförbundet vill stryka under utredningens uttalande att "var och en av parterna har full frihet att avstå från finansieringsmedverkan i den mån de inte finner sådan medverkan angelägen ur sin egen synvinkel". Förbundet vill också betona utredningens åsikt att den relativa storleken av det kommunala engagemanget i flygplatsinvesteringar bör återspegla graden av kommunalt intresse för att genomföra den aktuella investeringen.

Göteborgs kommun har i och för sig intet att erinra mot den föreslagna förändringen. Dock anser kommunstyrelsen att hela systemet med kommunalt investeringsbidrag kan ifrågasättas.

Enligt *Stockholms läns landsting* skulle de föreslagna nya reglerna medföra samma nackdelar för kommunerna som nuvarande system. Förändringarna synes närmast komplicera förhandlingssituationen. Det kommunala engagemanget i flygplatsfrågor bör kunna omfatta annan medverkan än direkta ekonomiska bidrag till flygplatsinvesteringar. Inte minst mot bakgrund av det förutsatta generella kostnadsansvaret för det interregionala flygplatssystemet bör investeringskostnaderna i sin helhet bäras av staten på samma sätt som gäller t.ex. järnvägsnätet.

Planering av flygplatser

Luftfartsverket delar utredningens uppfattning om behovet av en övergripande flygplatsplanering och finner planeringsansvaret stå i överensstämmelse med verkets instruktion.

Luftfartsverket har förståelse för utredningens förslag om ett planerings- och prövningsförfarande. Detta bör dock begränsas till att omfatta endast flygplatser av sådan storlek att trafik med transportflygplan (högsta flygvikt större än 5 700 kg) är möjlig. Med dagens klassindelning innebär detta banklass I-III.

Statens planverk stöder utredningens förslag att en övergripande flygplatsplanering införs men vill understryka att kretsen av intressenter i sammanhanget inte kan begränsas enbart till myndigheter och företag inom själva flygsektorn. En översiktlig flygplatsplanering är självklart en fråga av största vikt för flertalet inom samhällsplaneringen verksamma intressenter.

Planverket anser att transportplaneringen bör utgå från bl.a. det faktum att olika trafikslag ingår i ett sammanhängande system. Flygplatsplaneringen, liksom övrig transportplanering, bör ske på ett sådant sätt att samordning med samhällets övergripande målsättningar om miljö, regional utveckling m.m. föreligger.

Verkets erfarenheter av flygplatslokaliseringsärenden visar att även mindre flygplatser behöver uppmärksammas omsorgsfullt i den översiktliga planeringen.

Verket ser det som angeläget att 64 § i luftfartskungörelsen kompletteras så att planverket blir obligatorisk remissinstans.

Länsstyrelsen i Stockholms län anser att det slutliga ställningstagandet till en landsomfattande flygplatsplan bör ligga hos regeringen, som har det centrala ansvaret för den regionala utvecklingsplaneringen, den fysiska riksplaneringen och den regionala trafikplaneringen. Luftfartsverkets roll bör vara att göra den sektoriella avstämningen av flygplatsplanerna.

Enligt länsstyrelsen i Uppsala län kan den prövning som nu sker och som följer av bestämmelserna i 64 § luftfartskungörelsen, inte anses tillräcklig för att slutgiltigt avgöra var en enskild flygplats kan komma till. Länsstyrelsen anser för sin del - vilket även luftfartsverket delvis varit inne på - att anmälningsförfarandet borde ersättas med tillståndsplikt även för enskilda flygplatser.

Länsstyrelsen anser att en fysisk planering bör föregå tillkomsten av nya enskilda flygplatser.

Länsstyrelsen i Västerbottens län instämmer med utredningens förslag att flygplatser som inte kan användas under instrumentväderförhållanden inte skall behöva prövas från transportförsörjningssynpunkt. Beträffande prövning av investeringar i instrumentflygplatser ifrågasätter länsstyrelsen om någon tillåtlighetsprövning från transportförsörjningssynpunkt är erforderlig. Länsstyrelsen förordar därför att frågan om införande av särskild tillståndsprövning får anstå tills vidare.

Miljöskyddsutredningen har ingen erinran mot att luftfartsverket i större utsträckning än vad som är fallet för närvarande får ett övergripande ansvar vid flygplatsplanering. Den föreslagna planeringsordningen synes ej avse eller påverka regleringen av miljöskyddsfrågorna i samband med anläggande eller drift av flygplatser.

Enligt *SPF* måste man vid framtida planering av nya flygplatser i större utsträckning än idag undersöka och ta hänsyn till miljöintressen och eventuella framtida bostadsområden. Detta för att slippa "stänga" flygplatser nattetid samt undvika att få onödigt långa in- och utflygningsvägar.

SAS, LIN och Swedair anser att det är av betydelse för luftfartens framtida utvecklingsmöjligheter att effektiva åtgärder vidtas för att hindra den hittillsvarande bebyggelseexploateringen kring landets flygplatser. Den hittillsvarande utvecklingen på detta område har tillsammans med den ökade medvetenheten i miljöfrågor förorsakat luftfarten stora kostnader bl.a. genom investeringar i nya flygplatser samtidigt som luftfartens konkurrensmöjligheter försämrats till följd av de nya flygplatsernas lokalisering långt från tätorterna.

Sveriges industriförbund har ingen erinran mot förslaget att en mer övergripande flygplatsplanering bör kunna komma tillstånd från statens sida. Luftfartsverkets planeringsarbete vad gäller flygplatser bör för övrigt ske i nära samarbete med den svenska industrin. I sammanhanget bör kunna övervägas om inte luftfartsverket till sitt förfogande för den övergripande planeringen bör ha en permanent samrådsmöjlighet i form av ett luftfartsråd på samma sätt som det inom sjöfartsverket bildats ett hamnråd.

Inrättande av flygråd

Enligt *rikspolisstyrelsen* kan förslaget om inrättande av s.k. flygråd vara ett verksamt medel att nedbringa antalet kommittéer på flygplatserna. Styrelsen förutsätter att de frågor som nu behandlas i säkerhetskommittéerna i fortsättningen kan dryftas i flygrådet. I detta bör polisen vara representerad.

FRI konstaterar att utredningen förbigår frågan om kostnaderna för flygråden och hur dessa skall finansieras.

Institutet har förståelse för behovet av samverkan i frågor rörande de olika flygplatserna men vill för sin del anföra att verksamheten måste drivas så informellt som möjligt och utan kostnadskrävande stödfunktioner i form av exempelvis särskilda sekretariat.

Luftfartsverket biträder förslaget om inrättande av flygråd vid de flygplatser som ingår i det interregionala flygplatssystemet. Verket vill dock samtidigt framhålla att det är viktigt att så långt som möjligt använda och ev. sammanföra befintliga samarbetsorgan för de uppgifter som är föreslagna för flygråden.

RRV avstyrker förslaget om att inrätta ett flygråd med rådgivande funktion vid varje flygplats. Luftfartsverket söker f.n. uppnå en högre grad av beslutsdelegering till de enskilda flygplatserna. Detta innebär att det lokala handlingsutrymmet kommer att vidgas och man kommer att vid varje flygplats ha möjligheter till informations- och erfarenhetsutbyte med de lokala intressenterna på motsvarande sätt som om ett flygråd inrättades.

General tullstyrelsen anser att tullverket bör vara representerat i flygråden på de flygplatser, där trafik med utlandet förekommer eller framdeles kan bli aktuell.

Länsstyrelsen i Uppsala län tillstyrker förslaget om inrättande av flygråd och anser att ett sådant råd rätt utnyttjat bör kunna fylla en viktig uppgift som planerings- och samverkansorgan för flygplatsens intressenter.

Länsstyrelsen i Östergötlands län tillstyrker de föreslagna flygråden som skall finnas vid varje flygplats.

Enligt *länsstyrelsen i Jönköpings län* synes inrättandet av ett flygråd vid varje interregional flygplats där kommunala och andra intressenters synpunkter på flygplatsen kan komma till uttryck ändamålsenligt.

Länsstyrelsen i Kalmar län tillstyrker förslaget att inrätta flygråd för respektive flygplats i det interregionala flygplatssystemet. Samspelet mellan de olika intressenterna inom regionen kan därvid komma att förbättras.

Länsstyrelsen i Gotlands län anser det angeläget att särskilda flygråd inrättas för varje flygplats.

Länsstyrelsen i Kristianstads län tillstyrker att de av LTU föreslagna särskilda flygråden inrättas för varje flygplats för att öka det kommunala engagemanget och inflytandet.

Länsstyrelsen i Malmöhus län medverkar redan tillsammans med Skånes Handelskammare, Malmö kommun och SAS i en flygkommitté och kan därför mot bakgrund av de goda erfarenheterna tillstyrka utredningens förslag att flygråd skall finnas inrättade vid större flygplatser.

Länsstyrelsen i Hallands län är positiv till att flygråd inrättas. Erfarenheterna från Halland visar att det föreligger ett behov av utökad samverkan mellan i första hand huvudmannen och företrädare för de lokala och regionala intressena. Genom flygrådet skulle huvudmannen bl.a. kunna få ökade kunskaper om de resebehov och serviceanspråk som finns på lokal och regional nivå. Vidare skulle samarbete mellan huvudmannen, flygföretagen och lokala intressenter, främst kommunerna, i fråga om gemensamt resursutnyttjande av likartade resurser, kunna utvecklas.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län är positivt inställd till utredningens förslag om inrättande av flygråd. Praktiska skäl talar för att inrätta någon form av samlat flygråd för hela länet. Flygrådet kan då behandla flygplatsfrågor av övergripande natur och även fungera som ett för länet samordnan-

de organ. Rådet bör ha tillgång till viss beredningskapacitet. Kostnaderna för rådets verksamhet bör åvila flygplatsens huvudman och ingå i flygplatsens löpande driftskostnader.

LO har med förvåning noterat att LTU föreslår att de fackliga organisationerna ej skall vara representerade i de föreslagna flygråden. LO delar i denna fråga de synpunkter som framförs i Svenska Transportarbetareförbundet och understryker ytterligare förbundets krav på representation för de fackliga organisationerna i flygråden.

TCO stöder förslaget om inrättande av flygråd under förutsättning att råden ges de uppgifter som angivits i betänkandet. Genom att behandla de frågor som anges samt ev. andra frågor av betydelse kan rådet också skapa bättre förutsättningar för luftfartsverket att planera och genomföra åtgärder som förbättrar flygplatsens drift och verksamhet. TCO finner LTU:s tveksamheter att ge personalorganisationerna representation i flygråden obefogade.

SACO/SR anser att flygråd bör inrättas endast i det fall man väljer att ge varje enskild flygplats större ansvar och befogenheter, vilket SACO/SR stöder. I annat fall kan staten bespara sig denna extra utgift.

Ifall man väljer att inrätta flygråd bör representeranter från de anställda inom luftfartsverkets regionala organisation ingå som ledamöter.

Svensk pilotförening ser inrättandet av flygråd som en positiv åtgärd för att engagera lokala intressen i olika flygplatsfrågor och därmed öka förståelsen för de frågor som sammanhänger med en flygplats drift och underhåll. Föreningen förutsätter dock att flygråden inte skall få något inflytande över flygplatsens operationella utnyttjande eller flygsäkerhetsmässiga frågor.

Svenska kommunförbundet har inget att erinra mot ett kommunalt engagemang och inflytande i flygplatser i form av flygråd.

Landstingsförbundet ställer sig tveksam till förslag om inrättande av flygråd för varje interregional flygplats. Ett råd av detta slag utan egentliga befogenheter har knappast någon funktion som inte i stället skulle kunna uppnås på informell väg. För t.ex. marktransportförsörjningen med kollektiva färdmedel till och från flygplatser gäller att den ingår som en naturlig del i den transportplanering som de regionala trafikhuvudmännen utför.

Svenska handelskammarförbundet ställer sig tveksamt till behovet av de föreslagna flygråden som kan leda till ökad byråkratisering men anser likväl att där särskilda samrådskommittéer inte redan finns etablerade flygråd kan övervägas. Det är därvid naturligt att förbundet får i uppdrag att nominera representeranter för näringslivet att ingå i kommittéerna.

Sveriges industriförbund tillstyrker förslaget om att s.k. flygråd inrättas för varje interregional flygplats för samråd om flygplatsernas verksamhet, serviceutbud etc. Förbundet förutsätter att industrin blir representerad i varje sådant råd med hänsyn till att industriföretagen står för en avsevärd del av flygplatsernas passagerar- och godsunderlag.

Stockholms läns landsting anser att det kommunala engagemanget och inflytandet bör kunna tillgodoses inom ramen för det flygråd som föreslås inrättas för varje flygplats.

Kramfors kommun har inget att invända emot ett kommunalt engagemang i form av flygråd.

Flygföretagsstrukturen m.m.

FRI tillstyrker att försvarsdepartementets ägarintressen i Swedair avvecklas på det sätt utredningen föreslår. De motiv som föranledde denna konstruktion är inte längre aktuella. Det är dessutom naturligt att statens ägarintressen i flygföretagen samlas på ett ställe, Kommunikationsdepartementet.

SPK tillstyrker utredningens förslag att en resultatutjämning bör komma till stånd mellan LIN och SAS. *SPK* utgår från att regeringen snarast uppdrager åt luftfartsverket att tillsammans med de båda berörda flygföretagen närmare arbeta fram ett system för sådan utjämning.

Länsstyrelsen i Malmöhus län anser att ett utökat samarbete mellan SAS och LIN vad gäller flygplansflottorna, teknisk översyn och marknadsföring kan möjliggöra rationaliseringar och ekonomiska fördelar.

Länsstyrelsen i Jämtlands län efterlyser mer konkreta förslag till resultatutjämning mellan SAS och LIN. Den obalans i lönsamhetsförutsättningarna som trots utredningens förslag kan komma att kvarstå motverkar de eftersträfvansvärda positiva regionalpolitiska effekterna. Det räcker inte med att obalansen minskar. Enligt länsstyrelsen måste de snarast elimineras genom en resultatutjämning.

Enligt *länsstyrelsen i Västerbottens län* bäddar samlokaliseringen till Arlanda för ett mycket långtgående samarbete mellan SAS och LIN.

Det är enligt länsstyrelsen svårt att finna några skäl alls varför SAS och LIN:s inrikestrafik i Sverige skall bedrivas av skilda företag. Det finns däremot ett starkt svenskt intresse av att den ifrågavarande inrikestrafiken bedrivs av en fristående redovisningsenhet. Länsstyrelsen anser därför att LIN i samband med flyttningen till Arlanda bör överta SAS trafik på primärlinjerna till Luleå, Göteborg och Malmö.

Länsstyrelsen föreslår att regeringen låter utreda förutsättningarna för att ett fristående företag får i konkurrens med SAS/LIN bedriva inrikes linjefart på Bromma med flygplan som kan uppfylla koncessionsvillkoren.

Enligt *LO* torde en företagsmässig samordning av charter och linjetrafik innebära avsevärda fördelar varför även denna fråga bör belysas.

Svenska transportarbetareförbundet vill påtala att chartertrafikens villkor inte behandlats av utredningen. Förbundet efterlyser aktiva åtgärder till förmån för bärkraftig svensk chartertrafik.

TCO ser positivt på de intergrationssträvanden som genomsyrar utredningen, och ser det som nödvändigt att lösningar snarast kommer till stånd beträffande resultatutjämning.

Enligt *SACO/SR* bör regeringen i stället verka för att all monopolbildande tillståndsgivning för inrikes linjefart snarast avskaffas så att andra flygbolag får en chans att på lika villkor konkurrera om passagerarna. Detta skulle medföra en rad förenklingar. Dessa åtgärder utesluter inte en frivillig samordning och samverkan mellan transportutövarna, eller en samhälls-ekonomisk effektiv fördelning mellan olika transportmedel.

SACO/SR anser i överensstämmelse med utredningen att fri konkurrens bör råda på marknaden för inrikes lufttransport, och att trafikutövningen bör ske enligt företagsekonomiska principer. Vidare instämmer *SACO/SR* i direktiven att transportutövandet skall ske inom ramen för av samhället fastlagda gränser och att man skall få arbeta utan konkurrenshämmande detaljregleringar från statsmakternas sida.

SACO/SR avvisar med bestämdhet förslaget om ett bibehållande av

systemet med trafiktillståndsgivning och bildandet av en koncern mellan LIN och Swedair.

SPF menar att utredningen bortser från att en stor del av SAS intäkter på det svenska inrikesnätet möjliggör goda interskandinaviska och internationella flygförbindelser. Enligt föreningen har utredningen ej beaktat de rationaliseringsvinster som en integrerad inrikes-, utrikes- och chartertrafik kan ge.

Enligt *SPF* borde möjligheterna, att inom ramarna för det skandinaviska samarbetet förändra företagsstrukturen, ha undersökts. Behovet för en organisationsförändring kan även föreligga i Danmark och Norge, eller ha anpassats till förhållandena i dessa länder.

På kort sikt ansluter sig föreningen till de synpunkter som framförts av utredningen då det gäller att utveckla ett intimare samarbete, tekniskt och operationellt mellan SAS och LIN. På längre sikt bör ett längre gående alternativ i förändring av företagsstrukturen prövas.

I den förändring av företagsstrukturen som enligt vår uppfattning bör komma till stånd för det svenska inrikesflyget måste hänsyn även tas till den svenska charterflygmarknaden och dess behov. En alltför stor andel av de svenska charterresenärerna flyger idag med utländska bolag.

Enligt SAS bör frågan om fördelningen av svensk inrikestrafik lösas av berörda flygföretag. SAS delar utredningens uppfattning att det med hänsyn till avtal och överenskommelser inom ramen för det skandinaviska luftfarts-samarbetet inte är möjligt att överföra all inrikestrafik till ett svenskt företag. SAS anser vidare att det bör ankomma på berörda företag att sinsemellan tillvarata de integrationsvinster som är möjliga t.ex. genom att företagen köper och säljer tjänster till och från varandra när så är ekonomiskt motiverat.

LIN och Swedair anser att ställningstaganden till frågan om en närmare samordning mellan LIN och Swedair är i hög grad beroende av resultaten av det arbete som skall genomföras av de berörda bolagen för att i detalj studera det framtida flyglinjenätets utformning m.m. Mot denna bakgrund bör frågan om eventuella förändringar av ägarstrukturen bli föremål för ytterligare överväganden inom bolagen. Samordningen mellan bolagen kan under alla förhållanden behöva förstärkas.

TFR menar att utredningen utan att kunna precisera fördelarna för samhället inriktat sitt förslag till luftfartspolitik mot att Linjeflyg och Swedair skall bilda en koncern vilken skulle sköta den av LTU föreslagna tertiärtrafiken. Detta anser *TFR* strider mot direktiven.

Föreningen anser i likhet med direktiven att i princip fri konkurrens om de linjer som idag med kontrakt flygs på LIN koncession skulle minska underskotten.

Föreningen tror inte på storskaligheten som allmängiltig när det gäller flygtrafik på linjer med svagt trafikunderlag. Interregionala flyglinjer skall av den anledningen enligt föreningen inte byggas upp av ett enda flygföretag såsom föreslagits. Föreningen delar därför ej heller utredningens förslag att mindre företags upparbetade linjer skall inlemmas i något annat företags trafiknät, annat än frivilligt.

Staten som delägare i SAS/LIN måste genom sitt delägarskap kunna förmå SAS/LIN att låta linjetaxiföretagen ingå i biljett- och bokningssystem till förmån för passagerare. Nuvarande motstånd från SAS/LIN gagnar ingen.

Föreningen tror inte att stödpolitiken till ett nybildat tertiärbolag

(LIN/Swedair) kommer att vara tillfälligt. Widerö i Norge som i vissa avseenden liknar den av utredningen föreslagna tertiärtrafiken har varit, är och kommer att vara stödtrafik. På dessa grunder underkänner föreningen utredningen vad avser ett inrikes regionalt linjenäts uppbyggnad.

Svenska kommunförbundet anser beträffande huvudmannaskapet för flyglinjer att nuvarande uppdelning mellan SAS och LIN är orationell och på lång sikt är det enligt förbundet erforderligt att samla allt inrikesflyg, som är motiverat från trafikpolitisk synpunkt, under samma huvudman.

På kort sikt skulle en samverkan mellan LIN och SAS medföra en rationellare trafik samt en förbättring av ekonomin på det totala linjenätet.

Luftfartsverkets organisation m.m.

Luftfartsverket delar utredningens slutsats att luftfartsverksalternativet har goda förutsättningar att uppfylla kraven på den framtida flygplatsorganisationen och bör kunna förverkliga den på snabbare sätt.

Förslaget att flygföretagen - främst SAS och LIN - skulle representeras i luftfartsverkets styrelse syftar till att tillföra verksledningen marknadsinformation. Verket anser också att detta behov föreligger. Enligt verkets mening skulle det dock genom styrelserepresentation vara svårt att tillföra marknadsinformation från alla verkets kundgrupper (utrikes linjefart, inrikes linjefart, charterflyg, fraktflyg och lätt flyg). Dessutom skulle jävssituationer uppstå. Av dessa skäl avstyrker verket förslaget om styrelserepresentation.

Verket förordar i stället att man söker åstadkomma ökat informationsutbyte inom flygtransportsektorn om bl.a. marknadsförhållanden. Verket vill successivt utveckla formerna för detta samarbete.

Utredningen föreslår att luftfartsverket i större omfattning anlitar entreprenörer för olika uppgifter. Verket biträder utredningens uppfattning att åtgärder bör undvikas som kan innebära att resurser binds på ett sådant sätt att de är svåra att avveckla i ett senare skede.

Enligt verkets mening måste därför frågan om anlitande av entreprenörer prövas från fall till fall.

Statskontoret ansluter sig till utredningens förslag i de organisatoriska frågorna. På villkor att luftfartsverket avsevärt förbättrar sin effektivitet bör de i utredningen ställda kraven på samhällsekonomisk effektivitet kunna tillfredsställas i luftfartsverksalternativet.

Principiellt har RRV ståndpunkten att det vore en fördel om verksamhet av typ myndighetsutövning bedrivs organisatoriskt skild från rent affärsmässig verksamhet. Om båda typerna av verksamhet ändå bedrivs inom en och samma organisation måste höga krav ställas på särredovisning av de olika verksamheterna.

Verket anser att frågan om lämplig organisation av flygplatsverksamheten bör hållas öppen och tas upp till förnyad prövning inom en viss bestämd tidsperiod. Med de erfarenheter som framkommer av den nu pågående organisationsutvecklingen vid luftfartsverket bör förutsättningarna bli klarare för ett mer definitivt beslut om organisationen av flygplatsverksamheten.

Det principiella ställningstagandet som LO redovisat för en marginalkostnadsprissättning medför att affärsverksformen torde vara nödvändig för att de politiskt fastställda intentionerna skall kunna förverkligas.

LO biträder icke utredningens uppfattning att luftfartsverket i högre utsträckning bör utnyttja entreprenörer för vissa tjänster. Med den omfattning som luftfartsverkets verksamhet har torde såväl bevakning som fastighetsskötsel utföras såväl effektivast som med högre säkerhet med egen fast anställd personal.

TCO biträder förslaget om att de tre stora flygplatserna erhåller en mera fristående ställning. TCO vill dock peka på nödvändigheten av att under sådana förhållanden någon form av samverkan kommer till stånd dels mellan storflygplatserna inbördes och dels mellan dessa och centralförvaltningen som möjliggör samordnad målinriktning i övergripande frågor, såsom personal- och lönepolitik samt vissa övergripande verksamhetsformer. Även övriga flygplatser bör enligt TCO medges en mera självständig ställning än vad som råder idag.

TCO ansluter sig till utredningens uppfattning att den nuvarande affärsverksdriften bör bestå och att en fortsatt effektivisering bör eftersträvas inom ramen för denna verksamhetsform.

SACO/SR tillstyrker förslaget att luftfartsverket bör kvarstå i nuvarande form dels som myndighet, dels som affärsverk.

SPF vill kraftigt understryka, att föreningen anser det oförenligt att luftfartsverket dels är övervakande myndighet och dels är ett affärsdrivande verk.

Svenska handelskammarförbundet anser att uppdelning av luftfartsverket borde komma till stånd. Luftfartsverket skulle därvid arbeta med de rent myndighetsutövande funktionerna som ett traditionellt statligt ämbetsverk, medan flygplatsdriften skulle överföras till ett självständigt affärsdrivande bolag med krav på kostnadstäckning och förräntning.

Sveriges industriförbund delar uppfattningen att affärsverksformen bör bibehållas för luftfartsverket, i synnerhet som en omorganisation av luftfartsverket företogs så sent som 1978-79.

Åtgärder för att effektivisera flygplatssystemet

Luftfartsverket biträder utredningens uppfattning att gällande föreskrifter bör ses över i syfte att medge upphandling hos byggnadsstyrelsen på villkor som gäller inom hela byggbranschen. Enligt verkets mening måste också ansvarsfrågan ses över när det gäller efter hand upptäckta felaktigheter och brister i byggnader som uppförts med byggnadsstyrelsen som entreprenör.

Verket delar utredningens uppfattning att nuvarande uppdelning av ansvaret för ramptjänstverksamheten mellan luftfartsverket, SAS och LIN totalt sett innebär alltför stor resursåtgång och därmed onödigt höga kostnader för luftfarten. Orsakerna till detta är enligt verkets mening inte i första hand förekomsten av företrädesrätt utan snarare sådana omständigheter som en önskan att genom att ha verksamheten i egen regi kunna påverka den eller att ta hänsyn till befintlig personal.

Luftfartsverket anser sig som flygplatshuvudman ha skyldighet att se till att flygföretag som trafikerar verkets flygplatser kan få ramptjänst utförd. Enligt verkets mening finns det inte underlag för mer än en ramptjänstorganisation vid svenska flygplatser - möjligen med något undantag. Ramptjänsten kan tillhandahållas av antingen SAS, LIN eller luftfartsverket eller av ett gemensamt företag. Vilket alternativ som är att föredra får avgöras från flygplats till flygplats.

Luftfartsverket biträder LTU:s uppfattning vad gäller andra myndigheters lokalanstråk. Verket förhandlar för närvarande med generaltullstyrelsen om ersättning för de lokaler som tillhandahålls för tullen. Mellan luftfartsverket och byggnadsstyrelsen finns utarbetat ett avtalsförslag som reglerar lokalhållnings- respektive investeringsansvaret för olika polisiära funktioner samt den meteorologiska verksamheten.

Under senare år har framförts önskemål om att tullverket bör anlita annan statlig myndighet för vissa göromål vid utrikes luftfart. Sådan delegering förekommer redan nu i viss omfattning och bör enligt verkets mening kunna utvidgas vad gäller vissa rutinmässiga arbetsuppgifter. Frågan behandlas för närvarande inom den nationella Facilitation-kommittén.

Luftfartsverket biträder utredningens förslag om fortsatt omprövning av säkerhets- och driftföreskrifter liksom förslaget att utreda brand- och räddningstjänsten.

Luftfartsverket delar utredningens uppfattning om behovet av att se över verkets tjänsteutbud. Enligt verkets uppfattning är målsättningen härvid att förbättra flygtransportsektorns effektivitet. Verket har börjat detta arbete.

Luftfartsverket är berett att ta på sig beslutanderätten i tillståndsärenden rörande flyglinjer där flygföretagen anser sig kunna bedriva linjefart på företagsekonomiska grunder (kriterium 1). När det gäller flyglinjer betingade av samhällsekonomiska skäl förordar verket däremot en ordning innebärande att verket hänskjuter ställningstagande i sådana ärenden till regeringen och att verket därvid yttrar sig över ärendena under hänsynstagande till flygtransportsektorns ekonomi.

Statens haverikommission kan inte dela uppfattningen att ett lägre krav om brand- och räddningstjänsten kan ställas när det gäller den svenska inrikestrafiken.

Enligt *SMHI* finns det utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt andra besparingsmöjligheter, exempelvis en samordning av all vädertjänst i landet, civil och militär för att på bästa och rationellaste sätt fylla samhällets behov.

Statskontoret ansluter sig till utredningens krav på en ökad ekonomisk effektivitet i inrikesflyget. Denna kan enligt utredningen avsevärt höjas genom att konkurrensen inom vissa områden tillåts öka samt att man bättre utnyttjar befintliga resurser genom att undvika dubbleringar av personal och arbetsmoment.

Dubbling av ramtjänstpersonal bör enligt statskontoret kunna undvikas. Vidare bör undersökas om dubbelarbete i tullens och polisens kontroller kan elimineras och kontrollerna sammanföras till en gemensam kontroll.

Generaltullstyrelsen konstaterar att transportföretag som befordrar resande från utlandet är skyldigt att utan kostnad för statsverket ställa de lokaler och anordningar till tullverkets förfogande som enligt vad generaltullstyrelsen bedömer behövs.

När det gäller ersättningsanspråken från tullverket för att hålla personal på andra flygplatser än tullflygplatser måste behovet av tullservice på bl.a. olika flygplatser enligt tullstyrelsen vägas mot angelägenheten av de intressen som i övrigt skall tillgodoses med tullverkets begränsade och alltmer krympande resurser. För att dessa resurser i vad avser flyget skall kunna utnyttjas på ett rationellt sätt måste den utrikes flygtrafiken så långt möjligt koncentreras till angivna A- och B-flygplatserna. På dessa platser sker tullförrättning i stor utsträckning avgiftsfritt.

Generaltullstyrelsen anser att som allmän princip bör gälla att annan personal än tullpersonal inte bör få befogenhet att utföra tullgöromål. Undantag från denna princip bör endast få komma i fråga om särskilda förhållanden föreligger och om detta innebär ett totalt sett bättre utnyttjande av de resurser som står till samhällets förfogande.

Byggnadsstyrelsen konstaterar att styrelsen redan nu betalar hyra till luftfartsverket för de lokaler som disponeras av polisen. Då tidigare vissa oklarheter har förekommit om de båda verkens lokalhållningsansvar och därmed sammanhängande hyres- och finansieringsfrågor har efter en utredning de båda verken träffat en särskild överenskommelse.

Byggnadsstyrelsen konstaterar vidare att i tider av omprövning och besparing inom den statliga verksamheten är det rationellt att inte på för många håll splittra sakkunskap och expertis när det gäller byggproduktion inom den statliga sektorn. Inom byggnadsstyrelsen pågår f.n. en översyn av handläggningsrutinerna för att ytterligare anpassa dem till resp. uppdragsmyndighets krav och önskemål. Enligt överenskommelse med luftfartsverket kommer en sådan gemensam översyn att påbörjas hösten 1981.

Länsstyrelsen i Malmöhus län tillstyrker utredningens förslag rörande effektivisering av luftfartsverket vilket bl.a. innebär delgerat ekonomiskt ansvar till flygplatserna. Detta skulle kunna leda till att de olika flygplatsförvaltningarna blir mer kostnadsmedvetna och får större möjligheter att arbeta självständigt och aktivt för att få utökad flygtrafik.

Länsstyrelsen i Västmanlands län är positiv till luftfartsverkets strävan att öka samordningen mellan flygplats och kommuner när det gäller funktioner som brand- och räddningstjänst, flygfältshållning m.m. Länsstyrelsen instämmer också i utredningens bedömning att problemlösningarna på dessa funktioner i en ökad utsträckning bör kännetecknas av ökad flexibilitet och möjlighet till lokal anpassning.

Svenska Transportarbetareförbundet instämmer i principen att den organisation som på det totalt sett mest rationella sättet och på kommersiella grunder kan driva ramptjänstverksamheten också ges möjlighet att utföra den.

Förbundet vill principiellt ställa sig bakom en lösning där flygföretagen skall kunna välja mellan att antingen själva utföra ifrågavarande tjänster, att anlita luftfartsverket eller låta annan organisation utföra dem. Konkurrensen bör inte tillåtas leda till en fortsatt splittring av verksamheten under nya former. Förbundet vill i stället ta fasta på möjligheten att bilda särskilda bolag för att driva stationstjänstverksamhet som betjänar samtliga flygföretag.

Statsanställdas Förbund hävdar att luftfartsverket även i framtiden skall vara den organisation som har ansvaret för verksamheten på flygplatsen. Enligt förbundets uppfattning bör RAMPSAM avvaktas innan ändring av regeln om luftfartsverkets företrädesrätt övervägs. Förbundet har den bestämda uppfattningen att verket skall vara huvudman för stationstjänsten.

Så länge som verket bedriver verksamhet av den storlek som nu gäller och som kan förutses för framtiden anser förbundet det mest effektivt och rationellt att sådana arbetsuppgifter som fastighetsskötsel, vård av verkets lokaler och utrymmen samt bevakningen av desamma handhas av verket med egna resurser och fast anställd personal. Genom den nyigen genomförda omorganisationen har skapats en organisation för bl.a. lokalvården och fastighetstjänsten som möjliggör ett effektivt utnyttjande av verkets egen

personal genom den integrering och det samutnyttjande som sker av resurserna.

Enligt LO kan förslaget att luftfartsverket i större omfattning bör anlita entreprenörer för olika uppgifter tydas som en anvisning till verket att kringgå de trygghetslagar som gäller på arbetsmarknaden. TCO anser att restriktivitet skall gälla vid användandet av entreprenörer, där fast personal i stället kan anställas.

TCO anser att beslut om förändringar av rådande förhållanden bör vad gäller ramtjänsten invänta RAMPSAM-projektets resultat.

TCO avvisar förslaget att kontraktanställningsformen används i ökad omfattning bl.a. då denna anställningsform innebär sämre anställningstrygghet för den anställde.

Statstjänstemannaförbundet kan inte ställa sig bakom förslaget om en ökad användning av entreprenörer.

En mera självständig ställning i förhållande till byggnadsstyrelsen är enligt förbundet en av de förutsättningar som behövs för att luftfartsverket fullt ut skall kunna utvecklas inom ramen för affärsverksalternativet.

Förbundet stöder utredningens uppfattning beträffande decentraliseringsåtgärder inom flygplatsorganisationen. Beträffande storflygplatsernas ställning bör denna enligt förbundet stärkas. Förbundet biträder förslaget att de tre stora flygplatserna erhåller en mera fristående ställning och därmed ett större ansvar.

Förbundet kan inte biträda förslaget att företrädesrätten för luftfartsverket till ramtjänsten upphävs och att fritt tillträde till marknaden medges på kommersiella grunder. Förbundet ställer sig positiv till att samverkansformen utvecklas mellan luftfartsverket och flygföretagen SAS och LIN vad avser flygplatsernas ramp- och stationstjänstverksamhet. Förbundet har i princip inget emot att samverkansformer utvecklas med andra instanser inom det offentliga området.

Förbundet är emot att kontraktanställningsformen används i ökad omfattning bl.a. därför att denna anställningsform medför sämre anställningstrygghet för den anställde och att möjligheten för arbetsgivaren minskar att få behålla värdefull kompetens i nyckelbefattningar.

SACO/SR motsätter sig inte att entreprenörer anlitas i ökad utsträckning om effektivisering uppnås dock med förbehåll för att luftfartsverket även fortsättningsvis har kvar kompetensen för behandling av frågor som man som myndighet har ett direkt tillsyns- eller verksamhetsansvar för. Förslaget får heller inte innebära att upphandlings- och utvecklingskompetensen urholkas.

SACO/SR stöder förslaget om att satsa på utvecklings- och vidareutbildningsmöjligheter för anställd personal. Kontraktanställning bör användas enbart undantagsvis för vissa högre befattningar eller specialisttjänster.

SACO/SR stöder vidare förslaget om avskaffande av luftfartsverkets företrädesrätt till ramtjänstverksamheten.

SPF stöder utredningens förslag att luftfartsverkets företrädesrätt till ramtjänstverksamheten upphävs samt att åtgärder vidtas för att undvika organisationsformer och arbetsfördelning mellan flygföretagen och luftfartsverket som leder till att det sammanlagda resursbehovet inom flygplatstjänstens olika delfunktioner blir större än vad som skulle krävas vid gemensamt huvudmannaskap.

Föreningen förutsätter att den översyn av brand- och räddningstjänst som föreslås ske i nära samarbete med Svensk pilotförening och dess flygsäker-

hetskommitté. Föreningen motsätter sig förändringar i beslutsprocessen för tillståndsgivning. Regeringen bör fortsatt vara den instans som fördelar trafikstillstånden för den reguljära trafiken. Föreningen föreslår, att möjligheterna att skapa ett leasingföretag som kan tillhandahålla modern flygmateriel utreds.

SAS, LIN och Swedair biträder i princip det åtgärdsprogram som utredningen framlagt och som bör vara ägnade att öka effektiviteten inom luftfartsverket och därmed komma luftfartssektorn till del genom lägre luftfartsavgifter.

Företagen stöder förslaget att luftfartsverket företrädesrätt till ramp-tjänstverksamhet upphäves och att nuvarande koncessionsavgifter avskaffas.

SAS framhåller särskilt att full handlingsfrihet måste medges företaget. SAS måste på större flygplatser kunna påverka kvaliteten gentemot passagerarna och måste därför få rätt att självt utföra ramp- och expeditionstjänster. SAS biträder förslaget att luftfartsverket tillsammans med flygföretagen och andra intressenter skall undersöka möjligheterna att omprioritera luftfartsverkets tjänster till sina kunder så att för dem acceptabel servicenivå bibehålls men att luftfartsverkets betjänings- och kapacitetskostnader nedbringas. Överläggningar har redan hållits i denna fråga mellan luftfartsverket, SAS och LIN.

SAS, LIN och Swedair delar inte utredningens uppfattning att ärenden rörande trafikstillstånd bör delegeras till luftfartsverket.

Kungl. Svenska Aeroklubben (KSAK) konstaterar att man och allmänflygets övriga organisationer i många sammanhang har framhållit det nödvändiga i en ökad samordning av olika funktioner inom en flygplats, samt behovet av att begränsa de tekniska och bemanningsmässiga krav, som i olika sammanhang ställs på flygplatser. KSAK hoppas att diskussioner om framtida rationaliseringar och förenklingar skall bli en följd av utredningens betänkande.

Sveriges industriförbund tillstyrker att luftfartsverket i större omfattning anlitar entreprenörer för olika uppgifter. Förbundet framhåller att godshandteringen på flygplatserna ej bör få monopoliseras utan i princip bör stå öppen för konkurrerande företag.

Investeringsprogram

Luftfartsverket nämner att arbete pågår med flertalet upptagna förslag. Bl.a. har en arbetsgrupp tillsatts för att studera möjligheterna att erbjuda fler direktlinjer till den europeiska kontinenten från Sturup och Landvetter. För närvarande företas också en översyn av utbyggnadsmöjligheterna vid Östersunds flygplats. I samverkan med försvaret prövas om omdisponeringar kan vidtas i och i anslutning till nuvarande stationsområde utan att rent militära operativa krav därför behöver åsidosättas.

SAS delar i allt väsentligt de synpunkter som utredningen framfört om framtida investeringar i vissa flygplatser. SAS delar också LTU:s uppfattning att kravställare i princip bör ta sitt ansvar för sådana krav som leder till investeringar.

Ekonomisk målsättning m.m.

Luftfartsverket ser för närvarande inte någon anledning att ändra gällande resultatutjämningsmål och upprätta en ny ekonomisk tioårsplan. Verket måste som affärsverk kunna verka under företagsekonomiskt betingade former. Här ingår bl.a. att återbetala det kommunala investeringskapitalet planenligt.

Med hänsyn till att luftfartsverket utarbetar sin ekonomiska 10-årsplan på företagsekonomiska grunder och för internstyrningsändamål är det enligt verket inte möjligt att lägga denna ensam till grund för statsmakternas styrning av flygtransportsektorn mot mål som tillgodoser även samhällsekonomiska förutsättningar och intressen.

SAS tillstyrker förslaget att verket skall utarbeta en ny ekonomisk 10-årsplan med beaktande av bl.a. utredningens förslag beträffande tillämpningen av den nya trafikpolitiken på luftfarten jämte förslagen om utvidgat interregionalt flygplatssystem och etablerandet av ett självbärande tertiärnät m.m.

Bränsleförsörjningen

Överstyrelsen för ekonomiskt försvar delar inte utredningens mening rörande försörjningssituationen i fråga om flygbensin. Tillgången inom landet av flygbensin är inte som utredningen i sitt betänkande uppger en till två månaders normal förbrukning utan i stället normalt omkring sex månaders förbrukning. Några ytterligare försörjningsåtgärder är enligt styrelsen inte påkallade för flygbensin.

KSAK instämmer i utredningens förslag att statsmakterna bör överväga åtgärder för att skapa säkrare tillgång till flygbensin till Sverige. De pågående försöken med användning av bilbensin i mindre flygmotorer är väsentliga i sammanhanget.

TFR understryker utredningens förslag att åtgärder bör vidtagas för att säkra tillgången på flygbensin, eftersom detta är en utomordentligt viktig fråga för taxifyget. En övergång till jetmaskiner framtvungad av brist på flygbensin, skulle vara ekonomisk katastrof för flertalet taxiföretag.

Sveriges industriförbund framhåller att luftfartsverket med kraft bör verka för att möjliggöra kortare flygvägar inom landet. Detta är av inte oväsentlig betydelse för inrikesflygets utveckling. Flygkostnaderna kan därmed minskas bl.a. genom minskad bränsleåtgång, vilket är av stor vikt vid rådande och förväntad utveckling på energiområdet.

Allmänflyget

Enligt länsstyrelsen i Jönköpings län har allmänflyget fått en alltför ofullständig behandling i betänkandet. Bland annat saknar länsstyrelsen en utvärdering av den av länsstyrelserna under år 1979 genomförda planeringen av de mindre flygplatserna. Enligt länsstyrelsens mening hade det varit värdefullt att i detta sammanhang få del av en samlad utvärdering av länsmaterialelet. I en sådan utvärdering borde också ha ingått vissa riktlinjer om hur ett framtida flygplatssystem för mindre flygplatser bör se ut.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län vill uppmärksamma att luftfartsverkets takeersättning på de statliga flygplatserna innebär en subvention av allmänflyget. Detta förhållande medför att andra allmänflygplatser, t.ex.

Göteborg-Säve, av bl.a. konkurrensskäl måste följa luftfartsverkets taxor och därmed inte kan täcka sina kostnader.

Göteborgs kommun anser att staten bör ekonomiskt stödja allmänflyget i samma omfattning oberoende av om allmänflyget nyttjar statliga flygplatser eller ej, vilket då innebär att staten bör täcka den del av allmänflygplatsernas kostnader som ej inryms i de marginalkostnadsanpassade flygplatsavgifterna.

Enligt *länsstyrelsen i Västmanlands län* är det väsentligt att allmänflygets villkor inte försvåras då det fyller en viktig funktion som kompletterande transportmedel till bland annat linjeflyget.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att luftfartsverket hittills behandlat allmänflyget tämligen styvmoderligt och framför allt inriktat sig på sin reglerade och kontrollerande verksamhet gentemot detta. Det förhållandet att allmänflyget genom sina avgifter endast betalar en del av de särkostnader som det anses förorsaka luftfartsverket ändrar inte bilden. Länsstyrelsen anser att luftfartsverket aktivt borde verka för allmänflygets utveckling inte minst som ett praktiskt transportmedel i landets mest glesbefolkade delar.

SPF anser att kostnaderna för allmänflyget ej får belasta det kommersiella flyget.

SAS, LIN och Swedair framhåller att det stöd som bedöms nödvändigt för allmänflyget bör i första hand utgå genom regionala eller kommunala bidrag till statliga flygplatser med allmänflyg. Detta understryks av förhållandet att regioner utan statliga flygplatser vidkänns betydande kostnader för de egna flygplatser som tillkommit för allmänflygets behov. Kostnaderna för den idag rikligt förekommande flygverksamheten med småflygplan får ej belasta annan luftfart.

KSAK instämmer i slutsatsen, att den nuvarande ansvarsfördelningen beträffande flygplatser åt allmänflyget bör kvarstå. *KSAK* anser dock, att denna ansvarsfördelning inte får hindra luftfartsverket, att i de fall där allmänflygverksamhet begränsar kapaciteten för tyngre luftfart vid en flygplats, skall kunna ingripa i detta och ta del av ansvaret för att andra flygplatser inom ett område ges tillräckliga förutsättningar för att kunna avlasta en större flygplats från allmänflygtrafik.

KSAK instämmer i utredningens förslag, att avgiftssättningen bör anpassas till marginalkostnaderna. Mycket arbete återstår dock för att fastställa vilka de för allmänflyget oundgängliga marginalkostnaderna är.

Enligt *Svenska allmänflygföreningen* har allmänflyget behandlats väl kortfattat med hänsyn till dess betydelse.

TFR konstaterar att det rena taxifyget utgör en visserligen liten men ändå mycket viktig länk i flygkommunikationssystemet. Förbundet beklagar därför att taxifygets problem och framtida utveckling behandlats synnerligen lättvindigt i betänkandet.

Svenska kommunförbundet delar uppfattningen att nuvarande ansvarsfördelning vad gäller allmänflyget bör kvarstå.

Stockholms läns landsting anser att nuvarande ansvarsfördelning för allmänflygplatser, som utredningen föreslår bibehållas, är olämplig i storstadsregionerna. Allmänflygplatserna har där i regel en funktion som avlastare för storflygplatserna. För att detta ska fungera måste huvudmannaskapet samlas till en organisation. Hittills genomförda utredningar om flygplatsfrågan i Stockholms län pekar på att det finns behov av två trafikflygplatser. Allmänflyget är till stor del att se som ett kompletterande

transportmedel till den tunga linjefarten. Det kvalificerade allmänflygets behov bör därför vara ett ansvar för samma huvudman som det interregionala flygplatssystemet dvs. staten.

Övriga frågor

Rikspolisstyrelsen tar upp behovet av polisiär service på flygplatserna. Med stöd av lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats utför polisen f.n. kontroll (visitation) av flygpassagerare och handbagage på cirka 30 % av alla inrikes flygplansavgångar på 24 flygplatser. Verksamheten drar betydande kostnader, främst beträffande personal men också i fråga om teknisk utrustning och för förhyrning av lokaler. I utredningen om utökad säkerhetskontroll av passagerare och gods vid inrikes flygtrafik till regeringen förordar rikspolisstyrelsen en ökning av kontrollnivån till 100 % samt att kostnaderna härför inte borde belasta polisens budget utan i stället uttas genom särskild avgift för varje resenär. Som främsta motiv för en avgiftsfinansiering angavs att den särskilda kontrollverksamheten på flygplatserna är av särpräglad natur och riktar sig mot en begränsad krets och därför inte kunde anses inrymmas i den normala polisverksamheten.

Luftfartsverket delar utredningens uppfattning att markanvändningen inom flygbullerstörda områden särskilt bör beaktas vid kommunernas planering. Riktlinjer för bebyggelseplaneringen bör fastställas i enlighet med trafikbulerutredningens betänkande (SOU 1975:56) Flygbuller. Verket kan vid ifrågasatt bebyggelse inom "bullerstört område" åberopa hinder för luftfarten enligt byggnadslagen 81 §. Verkets erfarenheter visar att en flygbullerbild är mindre lämplig som styrmedel för flygverksamheten. I stället bör överenskommelser med kommuner och andra berörda träffas vid förändring av flygverksamheten för att i möjligaste mån minska bullerstörningar i bebyggda områden.

TFR anser att luftfartslånefonden bör väckas till liv för att kunna ge TFR:s bruksflygföretag möjlighet till finansieringshjälp, när samhället bedömer sig ha nytta av att ge företag stöd till flygtrafik. Som läget är idag är de flesta företag beroende av de mest skilda och kostsamma finansieringsformer. Att behålla eller förnya flygplansparken blir därför oftast orimligt dyrbart och konjunkturkänsligt.

Inrikesflygutredningen (IFU)

Rikspolisstyrelsen vill markera värdet av att flygtrafiken inom Stockholmsområdet så långt möjligt koncentreras till Arlanda flygplats. Polisen ges därvid möjlighet att där bygga upp en effektiv och för arbetsuppgifterna väl anpassad organisation.

Flygtekniska försöksanstalten (FFA) anser att i utredningen behandlas inte alls om den beslutade utflyttningen av LIN:s trafik till Arlanda tillsammans med den trafik som redan finns där verkligen ryms inom flygplatsens kapacitet som flygfält, det vill säga vad gäller banor och trafikavveckling. Utöver LIN:s trafik finner utredningen också skäl för att flytta en del av tertiärtrafiken på Stockholm till Arlanda. Förutom ökad trafik i form av fler flygplansrörelser kommer detta att medföra, att trafiken blir blandad och sammansatt av flygplanstyper med olika fart, vilket sannolikt kräver större separationer m.m. och därmed minskar flygplatsens kapacitet.

FFA vill därför föreslå, att Arlandas kapacitet i den förutsedda framtida användningen studeras och att underlag för beslut om eventuellt erforderliga utbyggnader av flygfältet tas fram.

Luftfartsverket delar IFU:s tolkning innebärande att med "jettrafiken" avses uteslutande LIN:s jettrafik.

Luftfartsverket vill notera att IFU inte alls berör frågan om underlaget för trafik med dagens turtäthet. Även om ingen enskild linje uppges vara i fara i den meningen att trafiken helt skulle läggas ner kommer ett trafikbortfall av den beräknade storleksordningen - framför allt om det som väntat blir ojämnt fördelat - att leda till att vissa linjer bara får underlag för ett mindre antal turer. Då särskilt korta linjer kan väntas bli drabbade, kan denna försämring av servicen leda till ytterligare försämring av flygets ställning i konkurrens med andra transportmedel.

Verket är inte övertygat om att stordriftsfördelarna är av den betydelse för en sund och riktig utveckling inom sektorn som angivits av LTU och som stöds av IFU. Enligt verkets mening saknas underlag för att utpeka stordriftsfördelarna så kategoriskt som skett.

Luftfartsverket hänvisar till sin utredning "Brommas framtida funktion" vad avser frågan om huvudmannaskapet för flygplatsen. I utredningen konstateras bl.a.:

"I det fall Bromma kommer att fylla en funktion i det interregionala flygtransportsystemet även efter LIN:s utflyttning bör flygplatsen som hittills ingå i verkets flygplatssystem och därmed omfattas av resultatutjämnningssystemet. Detta förutsätter dock en tertiärtrafik av betydande omfattning."

Eftersom flygplatsen även i detta alternativ blir av mindre riksintresse än tidigare bör ett kommunalt engagemang också här övervägas. Om Bromma enbart - som indikeras av IFU - blir en affärs- och allmänflygplats är det inte självklart att flygplatsen skall ingå i det interregionala flygplatssystemet. Kostnaderna för flygplatsens drift får i sådant fall bäras av dem som nyttjar flygplatsen, dvs. flygintressenterna i regionen och berörda kommuner.

Om Bromma läggs ner måste ytterligare en trafikflygplats skapas inom regionen, eftersom det med hänsyn till flygsäkerhetskraven och kapacitet är helt uteslutet att på Arlanda blanda tung internationell/nationell luftfart med allmänflyg inkluderande skolflyg och privatflyg i den omfattning som här är aktuell.

Verket anser att terminalfrågan i Stockholms city måste ges en mycket hög prioritet, eftersom en bra och förutseende lösning på denna fråga skulle kunna bli en kompenserande faktor för de förlängda restiderna till Arlanda jämfört med Bromma.

Luftfartsverket har inget att erinra mot en kompensation till berörda flygföretag för merutgifter och mindrentäkter genom flyttningen till Arlanda, förutsatt att det innebär att medel tillförs flygtransportsektorn utifrån, dvs. över statsbudgeten.

I likhet med flygföretagen får luftfartsverket vidkännas resultatförsämringar till följd av riksdagens beslut om flyttningen av inrikestrafiken från Bromma till Arlanda flygplats. Resultatförbättringen uppgår till i storleksordningen 3-5 milj. kr. per år de närmaste åren efter flyttningen. Ackumulerat fram till år 2000 blir resultatförsämringen 105-125 milj. kr. I den mån flygföretagen ekonomiskt kompenseras för med flyttningen

sammanhängande kostnader bör även berörda myndigheter erhålla täckning för sina merkostnader.

Chefen för luftfartsinspektionen understryker att det är helt orealistiskt att tänka sig att föra över all Brommas trafik till Arlanda. Detta vore oacceptabelt från flygsäkerhetssynpunkt och skulle få drastiska konsekvenser för Arlandas kapacitet. En andra trafikflygplats i Stockholmsområdet är nödvändig.

Luftfartsinspektionen vill erinra om att Tullinge/F18- fältet, i den mån det kan göras tillgängligt, ingalunda är problemfritt från flygsäkerhetssynpunkt. Omfattande åtgärder blir nödvändiga för anpassning till civila normer. Kraven kommer att bli desamma som redovisats för Bromma vid motsvarande trafik.

Om det med hänsyn till trafikutvecklingen blir aktuellt för verket att frånträda huvudmannaskapet för Bromma, bör detta, med hänsyn till verkets flygsäkerhetsansvar, inte ske med mindre än att tillfredsställande garantier ges från kommunens sida om fortsatt tillgång på en normenlig trafikflygplats för allmänflygets behov.

Statskontoret ansluter sig till rapportens slutsats, att när man flyttar inrikesjettrafiken från Bromma till Arlanda, finns starka skäl som talar för att Bromma bör avvecklas som statlig flygplats.

Naturvårdsverket förutsätter att en eventuell förflyttning av allmänflyget från Bromma till annan flygplats föregås av en noggrann prövning av miljöfrågorna eftersom det rör sig om en omfattande verksamhet.

Överstyrelsen för ekonomiskt försvar understryker att av beredskapsskäl bör Bromma flygplats under alla omständigheter - oberoende av huvudmannaskapet - under överskådlig tid bibehållas som flygplats för bl.a. allmänflygets behov.

SMHI påpekar att om Bromma upphör att vara statlig flygplats kan en planerad rationalisering av verksamheten vid den aerologiska stationen på Bromma och vid flygvädertjänsten ej genomföras. Den aerologiska stationen måste flyttas. Kostnaden uppskattas till 1/2-1 milj. kr.

Arbetsmarknadsstyrelsen vill betona vikten av att hänsyn tas till effekterna på sysselsättningen vid den tidsmässiga planeringen av de investeringar i terminalbyggnader på Arlanda och i vägförbättringar mellan Stockholm och Arlanda som föranleds av flyttningen.

Länsstyrelsen i Uppsala län konstaterar att utredningsmannen helt har koncentrerat sig på marktransporterna från Stockholm till Arlanda. Hur transporterna för resenärer som är bosatta norr om Stockholm lämpligen bör ordnas finns inte alls belyst. I utredningen finns inte heller nämnt de mycket stora kapacitetsproblem som idag finns på pendeltågstrafiken mellan Märsta och Stockholm och som i hög grad påverkar SJ:s fjärrtågtrafik och lokaltågtrafik mellan Uppsala och Stockholm och vilken betydelse en spårutbyggnad skulle få för att åstadkomma en lösning av dessa problem.

Länsstyrelsen anser att utredningen måste kompletteras på dessa punkter innan statsmakterna tar ställning till hur marktransporterna till Arlanda skall lösas.

Med hänsyn till kostnaden och den ringa tidsvinsten i förhållande till vad förbättrade bussförbindelser kan ge, anser utredningsmannen inte att en järnvägsförbindelse Stockholm-Arlanda kan prioriteras enbart för trafikflygets skull. De förbättringar som krävs för pendeltrafiken Märsta-Stockholm måste enligt länsstyrelsen självklart räknas in i kalkylen. Därmed är emellertid inte, vilket rapporten anger, fördelningen av kapitalkostnaderna

helt klargjorda. Detta måste vara helt avgörande vid bedömningarna av en eventuell ny spårförbindelse och dess ekonomiska förutsättningar.

Länsstyrelsen i Jönköpings län vill starkt understryka det angelägna i att Bromma åtminstone får bestå för allmänflygändamål. Möjligheter skulle därvid finnas att bedriva bl.a. linjetaxitrafik på Bromma. För länets vidkommande kan sådan trafik i en framtid möjligen bli aktuell från befintliga mindre flygplatser, exempelvis från Anderstorp. Även vid Jönköpings flygplats skulle privat- och taxifyget med destination till/från Bromma kunna utvecklas.

Enligt länsstyrelsen måste, om jettrafiken på Bromma upphör, marktransporterna mellan Arlanda och Stockholm väsentligt förbättras.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser det ytterst angeläget att en förlängning blir så liten som möjligt och vill understryka vikten av att terminalförhållandena på Arlanda löses och den kollektiva marktransporten mellan Arlanda och Stockholm förbättras, innan inrikesflyget flyttar från Bromma.

Det är därför enligt *länsstyrelsen i Kalmar län* angeläget att varje möjlig åtgärd, inom ramen för tillgängliga ekonomiska resurser, vidtas i syfte att förkorta framför allt tiden för marktransporter in till Stockholms centrum.

Eftersom trafiken från Oskarshamn, Hultsfred och Västervik är under-skottslinjer och en flyttning till Arlanda allvarligt skulle förvärpa de ekonomiska problemen måste enligt länsstyrelsens uppfattning denna trafik kvarstanna på Bromma.

Länsstyrelsen i Gotlands län anser att utredningen ej på ett tillfredsställande sätt belyst konsekvenserna av ett framtida passagerarbortfall. Vidare anser länsstyrelsen att utredningen, på ett icke övertygande sätt, glider över inrikesflygets beräknade kostnadsökningar.

Länsstyrelsen i Kristianstads län vill särskilt understryka vikten av att marktransporterna till och från Arlanda förbättras.

Enligt *länsstyrelsen i Älvsborgs län* bör den nuvarande trafiken från Trollhättan kunna kvarstanna på Bromma fram till mitten av 80-talet. Om Trestad vid denna tidpunkt definitivt inlemmas i det s.k. tertiära linjenätet i samband med omprövningen av det interregionala flyglinjenätet bör frågan om trafikens basering på nytt prövas mot bakgrund av bl.a. Trestadsregionens behov av tillgång till det övriga inrikesnätet.

Enligt *länsstyrelsen i Värmlands län* är det nödvändigt att alla åtgärder vidtas som kan minska skillnaden i restid mellan Karlstad-Stockholm via Bromma och Karlstad-Stockholm via Arlanda. Kraftfulla åtgärder måste vidtas för att förkorta restiden från Arlanda till Stockholm. Länsstyrelsen anser att ingen förändring av huvudmannaskapet för flygplatsen bör ske förrän effekterna av inrikesflygets flyttning till Arlanda kunnat utvärderas.

Länsstyrelsen i Västmanlands län konstaterar att det allmänt sett är viktigt att det i en region av Stockholms storlek finns en central flygplats för kort och medellång inrikes flygtrafik. Länsstyrelsen ser det på sikt enbart fördelaktigt för både berörda flygföretag och passagerare att vissa linjer med hög andel transitresenärer till LIN/SAS överförs till Arlanda.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län förordar en lösning som innebär att en så stor del som möjligt av den inrikes flygtrafiken på Bromma behålls. Flygtrafiken på Dala Airport bör från länets synpunkt också fortsättningsvis ha anknytning med såväl Bromma som Arlanda. Vid ett eventuellt beslut om

att ändå flytta hela den inrikes linjetrafiken till Arlanda är det av största vikt att åtgärder snarast vidtas för att förbättra marktransporterna mellan Arlanda och Stockholm.

Enligt *länsstyrelsen i Gävleborgs län* är det en klar fördel om in- och utrikesflyget är samlat till samma flygplats.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser att staten, som har huvudansvaret för flyglinjenätet och de flesta flygplatserna i detta nät bör garantera att minst dagens trafikomfattning även i framtiden upprätthålls. En koncentration av inrikesflyget till Arlanda får dock under inga omständigheter försämra möjligheterna för direkta förbindelser mellan primära centra. Dagens flyglinjenät är alltför "stockholmscentrerat". Det är mycket angeläget att direkta förbindelser mellan olika orter i första hand i Norrland tillskapas. Det är emellertid ett regionalpolitiskt förstahandskrav att restidsskillnaden mellan Bromma och Arlanda minimeras så långt möjligt varför i första hand de föreslagna ytterligare väggångarderna snarast bör genomföras.

Länsstyrelsen i Västerbottens län kan inte acceptera utredarens slutsats att Bromma bör avvecklas som statlig flygplats. Länsstyrelsen noterar att utredaren inte med ett ord berört ett av de väsentligaste skälen för att bibehålla Bromma som trafikflygplats, nämligen nödvändigheten av att ha en alternativflygplats i regionen. Länsstyrelsen vill med skärpa understryka att de extra investeringar i trafikanläggningar som kan motiveras av LIN:s utflyttning till Arlanda inte får leda till minskning eller senareläggning av de redan hårt beskurna trafikinvesteringarna i andra delar av landet.

TCO ser det som väsentligt att Arlanda behålls som storflygplats. Detta innebär då, att utflyttningen till Arlanda inte får medföra att allmänflyget också tas dit ut. TCO framför nödvändigheten av att terminalfrågan i Stockholms city löses.

Generellt sett anser SACO/SR att riksdagens beslut om att flytta ut all jettrafik till Arlanda bör resultera i att man från alla berörda parter sida aktivt verkar för att snarast möjligt bygga upp ett centra för inrikes flygtrafik på Arlanda. SACO/SR instämmer i att ingen linjefart bör förekomma på Bromma efter flyttningen av jettrafiken. Att låta Bromma flygplats vara kvar som någon form av centra för inrikes taxiflyg, linjefart med mindre bullrande flygplan eller såsom reservflygplats kommer bara att leda till fördröjningar i uppbyggandet av inrikesflygets centra på Arlanda.

SPF kan på intet sätt acceptera ett konkurrensförhållande mellan linjer med Arlanda eller Bromma som destination. Föreningen finner inget skäl till att nu ta ställning i frågan om en ändring av Brommas huvudmannaskap, utan förordar att man avvaktar med ställningstagandet tills efter det att Linjeflyg har flyttat ut till Arlanda. Först därefter går det att göra en riktig bedömning av trafikutvecklingen på Bromma. Det finns all anledning att behålla Bromma flygplats under överskådlig tid. Engångskostnaderna i samband med omlokaliseringen bör enligt föreningen bestridas med statliga medel eftersom detta är framtvingat av ett politiskt beslut.

SAS, LIN och Swedair stöder IFU:s uppfattning att Bromma flygplats bör bibehållas, dock med statligt huvudmannaskap vilket medger handlingsfrihet beträffande flygplatsens framtida utnyttjande. Enligt LIN bör förhandlingar upptas mellan kommunen och luftfartsverket om fördelning av de framtida driftunderskotten, som ej kan tillåtas odelat belasta den tyngre luftfarten.

LIN planerar för närvarande att på Arlanda under inledningsåret genomföra ett trafikprogram, som i alla väsentliga avseenden är likformigt

med ett vid motsvarande tidpunkt aktuellt trafikprogram på Bromma. Det är därvid betydelsefullt enligt LIN att den reguljära trafik till Stockholmsområdet, som bedrivs av andra bolag än LIN, terminerar på Arlanda, så att flygplatsen verkligen får karaktären av centra för såväl det reguljära inrikes- och utrikesflyget i Stockholmsregionen. Genom den matningsceffekt till LIN-nätet, som därigenom erhålles, motverkas i någon mån det förutsedda bortfallet av lokalpassagerare till och från Stockholm på LIN-nätet.

Bromma bör enligt LIN inte utnyttjas för sådan trafik, som genom avledning av passagerare från LIN-nätet äventyrar bolagets ekonomi.

SAS och LIN förordar starkt en snabb utbyggnad av den s.k. Klarastrandsleden. Terminalsituationen i Stockholm för flygbussar till Arlanda måste ges en snabb lösning. SAS flygbussterminal vid Haga måste tills vidare bibehållas, eftersom den för närvarande är den enda hållplats som erbjuder rimliga angörings- och parkeringsmöjligheter för biltrafik.

Enligt *Swedair* får ett kommunalt huvudmannaskap bedömas äventyra flygplatsens existens. En omlokalisering av *Swedair* p.g.a. nedläggning av Bromma skulle enligt en första preliminär kalkyl kräva investeringar på ca 40 milj. kr. och orsaka en resultatförsämring i storleksordningen 15-20 milj. kr. under utflyttningsåret.

KSAK avisar IFU:s förslag, att all linjetrafik och annan kommersiell luftfart skall bort från Bromma. *KSAK* finner inga sakliga motiv för detta förslag, som enbart torde ta hänsyn till ett alltför kortsiktigt intresse från Linjeflygs sida. Redan flyttningen av Linjeflygs jettrafik till Arlanda kommer att medföra stora kostnader för samhället. Kostnaderna för att flytta all kommersiell luftfart från Bromma och därmed i praktiken lägga ned Bromma, torde på sikt vara mångfalt större.

Svenska allmänflygföreningen noterar med tillfredsställelse att Bromma flygplats under överskådlig tid kommer att behållas som flygplats för allmänflygets behov. Med tanke på flygplatsens utomordentligt centrala läge kommer den även i framtiden att få stor betydelse för Stockholmsområdets kommunikationer.

Underlag finns för ett miljömässigt acceptabelt komplement av tertiärlinjer till och från Bromma. Av olika skäl är det lämpligt att luftfartsverket även i fortsättningen svarar för flygplatsdriften, med en bemanningsplan anpassad till de nya förutsättningarna.

TFR anser att en nedläggning av Bromma är ekonomiskt oförsvarbart. Förbundet kan inte dela IFU och LIN:s mening att även den interregionala trafiken skall förvägras operera på Bromma. Koncessionerna bör i stället utformas att gälla både Bromma och Arlanda.

Svenska kommunförbundet delar uppfattningen, att även all tertiärtrafik eller trafik av matarflygkaraktär bör stationeras på Arlanda eftersom den tertiärtrafik som idag bedrivs på Bromma har en mycket hög andel i transferpassagerare som skall resa vidare med någon av LIN:s eller SAS linjer.

Förbundet vill särskilt poängtera vikten av att av riksdagen förutsätta åtgärder för förbättring av marktransporterna genomförs för att i så hög grad som möjligt eliminera den längre restid som utflyttningen till Arlanda innebär. Staten bör svara för de investeringar som erfordras.

En snar lösning av terminalfrågan är ytterst angelägen både ur effektivitets- och bekvämlighetssynpunkt.

Enligt kommunförbundet får inte möjligheterna att bedriva den tertiärtrafik som LTU definierat som interregional äventyras. Upphör denna trafik

försämrar den service som syftar till regionalpolitisk utjämning. För att möjliggöra fortsatt drift på dessa linjer föreslår utredaren kompensation till LIN för eventuella merkostnader i samband med utflyttningen till Arlanda. Förbundet delar denna uppfattning.

SAAB-Scania AB ser det som ytterst väsentligt att Bromma flygplats bibehålls för regelbunden luftfart, i den utsträckning den kan bedrivas med flygplan som fyller de för denna flygplats gällande stränga miljökrav. Det inrikes kortdistansflyget kommer att utvecklas väsentligt när nya flygplanstyper kommer i bruk och vikten av att Bromma flygplats finns tillgänglig för sådan trafik kommer självfallet att öka.

Det kan enligt SAAB-Scania ifrågasättas om inte Brommas stora betydelse för effektiva framtida flygförbindelser mellan Stockholm och ett förhoppningsvis ökande antal landsortsstäder, motiverar att staten kvarstår som huvudman för flygplatsen.

Svenska handelskammarförbundet kan ej ansluta sig till förhoppningen att den s.k. sekundärtrafiken skall kunna överleva i den händelse den överflyttas till Arlanda. Förbundet emotser en motsatt utveckling med ett stort trafikantbortfall, vilket i sin tur tämligen omgående kan komma att tvinga linjeflyg att av företagsekonomiska skäl dra in vissa linjer. Därför bör noggrant övervägas att låta denna trafik stanna på Bromma och trafikeras med annan flygplanstyp.

Regeringens principiella inställning i Brommafrågan måste stå fast (prop. 1980/81:30) nämligen att Bromma med hänvisning till kapacitetsförhållanden samt ekonomiska och regionalpolitiska skäl bör bibehållas för inrikes- och allmänflyg.

Det är enligt *Sveriges industriförbund* beklagligt att statsmakterna först bestämmer sig för utflyttning av jettrafiken till Arlanda och därefter beslutar utreda konsekvenserna av detta. Det är vidare en brist i IFU:s rapport att de ekonomiska konsekvenserna av utflyttningen till Arlanda inte redovisas på ett tillfredsställande sätt.

Det kan möjligen vara motiverat med skattefinansiering av de engångskostnader och investeringar som LIN får i samband med flyttningen till Arlanda. Flyglinjenätet och trafikprogrammet måste då anpassas till de nya förutsättningar för inrikesflyget som följer av LIN:s beslut att placera Stockholmstrafiken på Arlanda.

Industriförbundet vill starkt ifrågasätta det rimliga i att koncessionsärenden i framtiden behandlas i enlighet med de av LIN framförda önskemålen. Skulle andra flygföretag finna det ekonomiskt lönsamt att bedriva reguljär linjetrafik på Bromma, bör de självfallet ges möjlighet till detta. Industriförbundet delar helt IFU:s uppfattning att Bromma under alla omständigheter - oberoende av huvudmannaskapet - bibehålls som flygplats för bl.a. allmänflygets behov.

Länsstyrelsen i Stockholms län har i princip inget att erinra mot IFU:s bedömning att den reguljära inrikes flygtrafiken huvudsakligen bör förläggas till Arlanda. Länsstyrelsen delar inte utredningens uppfattning om fortsatt flygverksamhet på Bromma flygfält. Den allt svårare situationen på bostadsmarknaden i länet gör det angeläget att planering för bostäder i Brommaområdet snarast kommer igång. All flygverksamhet på Bromma bör därför skyndsamt avvecklas. Linjetrafik av typ linjetaxi bör föras över till Arlanda i samband med LIN:s flyttning dit. Alternativ för lokalisering av övrigt allmänflyg bör snarast utredas. Därvid är det naturligt att staten avvecklar sitt engagemang i Bromma flygplats.

Länsstyrelsen förutsätter att erforderliga investeringar på det statliga och statskommunala vägnätet för att förbättra förhållandena för vägtrafiken finansieras med särskilda medel. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang understryka vikten av att planeringsarbetet med terminalfrågan vid centralstationen prioriteras så att en lösning snarast kan komma till stånd.

Botkyrka kommun motsätter sig en utflyttning av allmänflyget till Tullinge/F18.

Stockholms kommun förordar utflyttning till Arlanda av allt reguljärt linjeflyg, linjetaxi och annat taxifyg av matarkaraktär till annat flyg: Nytt korthållsflyg bör enligt kommunen baseras på Arlanda.

De kollektiva markförbindelserna till Arlanda bör enligt kommunen lösas genom busstrafik. Kommunen är beredd att medverka till erforderliga förbättringar i väg- och gatunätet och i terminaler för flygbusstrafiken.

Kommunen kan inte medverka till att investeringar görs på Bromma, varken för flyget eller för annan verksamhet som avses stödja fortsatt flygverksamhet på Bromma.

Kommunen är inte beredd att medverka till att upprätta en generalplan för området kring Bromma flygplats, som förutsätter fortsatt flygverksamhet och som innebär att angelägen bostadskomplettering inte kan genomföras i stadsdelarna kring flygplatsen.

Brommaavtalet sägs nu upp av kommunen för att i god tid medge utredningar för förhandlingar om flygplatsens avveckling.

Allmänflyget bör så snart som möjligt flyttas från Bromma till en mer perifert belägen flygplats som är mindre störande.

Stockholm föreslår landstinget att gemensamt med Botkyrka, flygvapnet, luftfartsverket och Stockholms kommun undersöka förutsättningarna för att bygga om Tullinge/ F 18 till allmänflygplats. Om detta inte visar sig lämpligt bör även andra lokaliseringar utredas gemensamt med bl.a. landstinget.

Landstinget bör vara huvudman för en ny allmänflygplats för Stockholmsregionen.

Flygverksamheten på Barkarby flygplats bör avvecklas så att utbyggnader av intilliggande områden, bl.a. Hansta, inte hindras.

Stockholms läns landsting konstaterar att landstinget har träffat en överenskommelse med staten om investeringsbidrag till luftfartsverket.

Ett genomförande av de förutsättningar som redovisats av IFU innebär, att merparten av den s.k. tertiärtrafiken överförs till Arlanda, vilket innebär att Bromma endast kommer att användas för lätt allmänflyg. Detta innebär enligt landstingets mening ett alltför extensivt markutnyttjande i ett så centralt läge. Bromma flygfält är ett av regionens mest välbelägna områden för bostadsbebyggelse. I samband med flyttningen av Linjeflyg till Arlanda måste därför övrig flygverksamhet vid Bromma avvecklas skyndsamt. Detta innebär att man snarast måste utreda en alternativ lokalisering av allmänflyget.