Trafikutskottets betänkande

1982/83:16

om anslag till Luftfart (prop. 1982/83:100 bil. 8)

SJÄTTE HUVUDTITELN

Luftfart

1. **Flygplatser m. m.** Regeringen har i proposition 1982/83:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att till Flygplatser m. m. för budgetåret 1983/84 anvisa ett reservationsanslag på 119 900 000 kr. (punkt F 1., s. 108–112).

Motionerna

I motion 1982/83:297 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 16), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Bromma flygplats bör bevaras som flygplats.

I motion 1982/83:407 av Karin Ahrland och Hans Petersson i Röstånga (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1 delvis), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:403 (fp) anförs angående trafiken på Sturups flygplats.

I motion 1982/83:604 av Anders Björck m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att Bromma flygplats bibehålls för linjetrafik på Jönköping och motsvarande orter.

I motion 1982/83:973 av Tommy Franzén m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande avveckling av Bromma flygplats.

I motion 1982/83:1401 av Gunhild Bolander (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om bibehållande av viss inrikestrafik på Bromma flygplats.

I motion 1982/83:1405 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen uttalar att eftersom Bromma enligt tidigare riksdagsbeslut skall användas för övrigt flyg, detta skall tolkas så, att Bromma skall användas för inte bara allmänflyg utan också för sekundärflyg och primärflyg inom ramen för de nu gällande bestämmelserna,

2. att riksdagen hos regeringen begär en utredning beträffande den lämpliga uppdelningen mellan Bromma och Arlanda flygplatser av flygtrafiken.

I motion 1982/83:1414 av John Johnsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att överläggningar snarast upptas med SAS eller utländska flygbolag om direkt reguljär trafik från Sturup till Mellaneuropa och England.

I motion 1982/83:1431 av Ingrid Sundberg (m) yrkas att riksdagen anhåller att regeringen redovisar åtgärder och förslag syftande till ökat utnyttjande av Sturups flygplats för bl. a. utrikes linjetrafik.

I motion 1982/83:1923 av Görel Bohlin m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att hitta en rimlig uppdelning av den inrikes linjefarten mellan Bromma och Arlanda flygplatser.

I motion 1982/83:1927 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om

att ökad konkurrens och friare prisbildning bör genomföras på luftfartens område,

att staten i luftfartsförhandlingar med andra länder bör stödja SAS strävan att öka pris- och servicekonkurrensen på de internationella linjerna,

att kraftfulla rationaliseringsåtgärder bör vidtas inom luftfartsverket så att luftfartstaxorna kan sänkas,

att Bromma flygplats bör bevaras för all slags flygverksamhet, som uppfyller de speciella miljökraven för flygplatsen.

I motion 1982/83:1957 av Per-Richard Molén m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att motionen överlämnas till sekundärlinjeutredningen (SLUT 83) för beaktande.

I motion 1982/83:1968 av Marianne Stålberg m. fl. (s, m, c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vid tidigareläggning av statliga byggnadsobjekt utbyggnaden av Östersund-Frösö flygplats bör ges hög prioritet.

I motion 1982/83:1970 av Ingrid Sundberg (m) yrkas att riksdagen anhåller att regeringen redovisar åtgärder och förslag syftande till ökat utnyttjande av Sturups flygplats för bl. a. utrikes linjetrafik.

I motion 1982/83:2128 av Stig Josefson m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:2126 (c) anförs om flygplatsen Malmö-Sturup.

I motion 1982/83:2185 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 6), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om inrikesflygets utveckling och lokalisering i vissa avseenden i fråga om Stockholm, samt utbyggnad i landsorten.

Medelsförbrukning m. m. för budgetåret 1982/83

I budgetpropositionen erinras om att medelsförbrukning och anslag för innevarande budgetår, i förhållande till riksdagens ställningstagande med anledning av den luftfartspolitiska propositionen (prop. 1981/82:98, TU 1981/82:28, rskr 1981/82:339), har förändrats genom ett antal beslut under det gångna året. I följande sammanställning redovisas förändringarna och deras orsaker.

	Milj. kr
Medelsförbrukning enligt luftfartspolitiska propositionen (1981/82:98)	130,0
Tilläggsbudget I till statsbudgeten budgetåret 1982/83	50,3
Tidigareläggning av investeringar vid flygplatserna i Kiruna och Östersund enligt regeringens beslut den 9 september 1982 – nu beräknad förbrukning	5,0
Tidigareläggning av investeringar i bl. a Luleå, Sundsvall och Karlstad enligt regeringens beslut den 21 oktober 1982	24,7
	210,0

I samband med att regeringen den 21 oktober 1982 beslöt att låta luftfartsverket påbörja byggandet av ett nytt stationsområde för Luleå flygplats återfördes tidigare anslagna medel för en mindre utbyggnad av flygplatsen till statsbudgetens inkomstsida.

Till reservationsanslaget F 6. Särskilda investeringar för luftfarten har riksdagen vidare för budgetåret 1982/83 anvisat 60 milj. kr. enligt regeringens förslag i den ekonomisk-politiska propositionen (prop. 1982/83:50, TU 1982/83:6, rskr 1982/83:110). Investeringarna utgörs bl. a. av ett parkeringshus och av ny belysning till en av banorna på Arlanda flygplats. Medelsförbrukningen för dessa investeringar beräknas till 31,5 milj. kr. budgetåret 1982/83 och 27,7 milj. kr. budgetåret 1983/84.

Utskottet

Medelsförbrukning och anslag samt vissa luftfartspolitiska frågor

Den för innevarande budgetår för luftfartsverkets investeringar ursprungligen beräknade medelsförbrukningen om 130 milj. kr. har genom skilda beslut under det gångna året höjts till 210,0 milj. kr. Dessutom har under reservationsanslaget F 6. Särskilda investeringar för luftfarten för budgetåret 1982/83 anvisats 60 milj. kr. De nämnda besluten har enligt föredragande departementschefen i stor utsträckning påverkat det beräknade medelsbehovet för budgetåret 1983/84. Därför har siffrorna i verkets anslagsframställning blivit inaktuella. Luftfartsverket har senare kommit in med skrivelser i vilka dessa effekter delvis beaktats.

Verkets reviderade anslagsframställning för nästa budgetår och föredragandens förslag sammanfattas i en i propositionen intagen tabell enligt följande.

Statlig andel av investeringsutgifterna budgetåren 1981/82–1983/84; milj. kr. i löpande priser

	1981/82 Utfall	1982/83 Nu beräknat	1983/84 Rev. anslagsframställn.	Föredraganden 1983/84 Budgetprop.
Luleå nytt område	2,9	21,3		66,0
Arlanda inrikes	12,7	86,1	19,9	19,9
Arlanda övrigt	3,8	20,4*	46,0	9,6**
Övriga flygplatser	15,4	24,1	36,1	46,2
Flygtrafiktjänst en route	40,3	51,7	49,9	44,3
Fordon, maskiner, utrustning	7,4	3,4	23,6	23,6
Diverse och oförutsett	3,5	3,0	4,5	4,5
Summa	**86,0**	**210,0**	**180,0**	**214,1**

* Därutöver 31,5 milj. kr. på särskilt anslag enligt riksdagens beslut (prop. 1982/83:50, TU 1982/83:6, rskr 1982/83:110).
** Därutöver 27,7 milj. kr. på särskilt anslag enligt riksdagens beslut (prop. 1982/83:50, TU 1982/83:6, rskr 1982/83:110).

I tabellen upptagna medel för Arlanda flygplats utgör den över statsbudgeten finansierade andelen av investeringen budgetåret 1983/84. Bland övriga investeringar i flygplatser upptas medel för att en upprustning skall kunna påbörjas av kraftförsörjningssystemet på Sundsvall-Härnösands och Karlstads flygplatser. Vidare föreslås att utvecklingen av det s. k. ATCAS-systemet för flygledning får fortsätta. Den ökande trafiken på Arlanda motiverar också enligt propositionen relativt stora inköp av nya fordon och maskiner främst för snöröjning.

Arbetet på ett nytt stationsområde för Luleå flygplats har enligt propositionen av sysselsättningsskäl igångsatts under budgetåret 1982/83 samt finansierats inom ramen för regeringens finansfullmakt. Totalutgiften för byggandet beräknas till 100 milj. kr. Utgifterna kommer att utfalla under budgetåren 1982/83–1985/86.

Beträffande en av luftfartsverket föreslagen fortsatt upprustning av kraftförsörjningssystemet på Arlanda anser föredraganden ytterligare utredning böra göras. Medel föreslås därför för budgetåret 1983/84 endast för utredning och projektering.

Med hänsyn till kravet på en stram hushållning föreslås en viss ytterligare minskning av medelsförbrukningen för objekt som tas upp i luftfartsverkets förslag. Vid beräkningen av anslaget för budgetåret 1983/84 har hänsyn även tagits till effekterna av regeringens beslut om sysselsättningsfrämjande

åtgärder. Erforderlig medelsanvisning för nästa budgetår beräknas slutligen till 119,9 milj. kr.

Utskottet tillstyrker de sålunda framlagda förslagen.

I motion 1982/83:1968 (s, m, c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att vid tidigareläggning av statliga byggnadsprojekt *utbyggnaden av Östersund-Frösö* bör ges hög prioritet.

Situationen på flygplatsen har enligt motionärerna blivit alltmer besvärande i takt med en mycket kraftig trafiktillväxt under den senaste tioårsperioden. När Linjeflyg startade sin flygtrafik på Östersund-Frösö flygplats år 1958 var enligt motionen passagerarantalet 4 000. När antalet 25 år senare passerar 200 000 resande per år är det i stort sett samma flygplats – stationsplatta, stationsbyggnad m. m. – som står till förfogande. Endast smärre provisoriska tillbyggnader har skett.

Mot denna bakgrund framstår det enligt motionen som i högsta grad angeläget att bygga en flygstation m. m. dels för att på ett acceptabelt sätt kunna avveckla dagens trafik, dels för att ta emot den framtida trafikexpansionen. En utbyggnad av flygplatsen anses vidare vara nödvändig för att det befintliga näringslivet i kommunen och länet skall kunna utvecklas och kunna konkurrera på någorlunda likvärdiga villkor med andra delar av Sverige. Även från lokal- och regionalekonomiska utgångspunkter sägs det vara viktigt att byggandet av en flygstation kan sättas in för att dämpa byggarbetslösheten i regionen.

Frågan om en utbyggnad av Östersund-Frösö flygplats är som motionärerna framhållit ingalunda ny. Inom luftfartsverket samt på det regionala och lokala planet har sålunda behovet därav redan tidigare konstaterats. Kommunikationsministern har också nyligen i riksdagen understrukit att den civila trafiken på flygplatsen har ökat kraftigt under senare år och att detta har aktualiserat en utbyggnad av flygplatsen. Medel har anvisats för projektering av en utbyggnad, och luftfartsverket utreder f. n. alternativa lösningar tillsammans med berörda intressenter. När projekteringsarbetet avslutats kommer vidare enligt kommunikationsministern regeringen att snabbt pröva förutsättningarna för en utbyggnad. I sammanhanget understryks också att det här rör sig om investeringar av betydande storlek, som inte torde kunna bäras av luftfartsverket ensamt med hänsyn tagen till den påverkan som utbyggnadskostnaderna får med avseende på verkets avkastnings- och förräntningskrav.

Även utskottet finner det riktigt och angeläget att erforderligt beslutsunderlag för frågans bedömning snarast erhålls samt att regeringen därefter prövar projektet och vidtar härav föranledda åtgärder. I avvaktan härpå finner sig utskottet inte kunna tillstyrka att man från riksdagens sida nu gör det uttalande som motionärerna begärt. Motionen avstyrks därför.

I motion 1982/83:1927 (m) yrkas att kraftfulla *rationaliseringsåtgärder* vidtas inom luftfartsverket så att *luftfartstaxorna* kan sänkas. Vidare begärs

att *ökad konkurrens* och *friare prisbildning* genomförs på luftfartens område.

Frågorna härom togs upp i anslutning till behandlingen av den proposition om luftfartspolitiken som lades fram för riksdagen under våren 1982 (prop. 1981/82:98, TU 1981/82:28, rskr 1981/82:339). Motionsledes framställda krav på att den framtida luftfartspolitiken borde tillvarata såväl inrikesflygets som det internationella flygets utvecklingsmöjligheter under beaktande av den fria konkurrensens krav ansågs av trafikutskottet inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd med hänvisning till vad som härom anförts i nyssnämnda proposition. Vidare erinrade utskottet om att propositionen – jämte andra åtgärder för nedbringande av luftfartsverkets kostnader – förutsatte effektiva och långtgående rationaliseringsåtgärder inom organisationen. Utskottets ställningstaganden i dessa frågor godtogs också av riksdagen. Under hänvisning härtill och då härvidlag ingen ändring förutsatts kan utskottet inte finna det påkallat att nu göra en särskild framställning till regeringen i ämnet från riksdagens sida. Motionen avstyrks därför i berörda delar.

I samma motion yrkas att riksdagen hos regeringen begär att staten i *luftfartsförhandlingar med andra länder* skall stödja SAS strävanden att öka pris- och servicekonkurrensen på de internationella linjerna. Utskottet finner det angeläget att i förekommande fall så sker. Någon särskild framställning härom från riksdagens sida synes dock inte påkallad, varför motionen avstyrks jämväl i denna del.

Bibehållande av Bromma flygplats m. m.

I en rad motioner framförs yrkanden beträffande *Brommas bibehållande som flygplats m. m.* Sålunda begärs i motion 1982/83:297 (c) att riksdagen ger regeringen till känna att Bromma bör bevaras som flygplats. I motion 1982/83:1405 (m) yrkas att riksdagen uttalar att eftersom Bromma enligt tidigare riksdagsbeslut skall användas för övrigt flyg detta skall tolkas så att Bromma skall användas för inte bara allmänflyg utan också för sekundärflyg och primärflyg inom ramen för de nu gällande bullerbestämmelserna. Vidare begärs en utredning beträffande den lämpliga uppdelningen av flygtrafiken mellan Bromma och Arlanda flygplatser. I motion 1982/83:1923 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att hitta en rimlig uppdelning av den inrikes linjefarten mellan Bromma och Arlanda flygplatser. I motion 1982/83:1927 (m) yrkas i denna del att Bromma flygplats bevaras för all slags flygverksamhet som uppfyller de speciella miljökraven för flygplatsen. I motion 1982/83:2185 (fp) slutligen yrkas i denna del att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i fråga om inrikesflygets utveckling och lokalisering i vissa avseenden i fråga om Stockholm.

Frågorna om *Bromma och Arlanda flygplatser* har av utskottet ingående behandlats under 1981 och 1982 års vårsessioner i betänkandena TU 1980/81:28 och TU 1981/82:28. I sistnämnda betänkande förklarade sig

utskottet alltjämt och i enlighet med sin tidigare vid flera tillfällen deklarerade uppfattning anse att det – i avvaktan på en mera slutgiltig lösning av flygplatsfrågan för Stockholmsregionen – *inte vore möjligt* att avveckla Bromma som flygplats. Densamma borde således, när jetflyget flyttas ut till Arlanda, bibehållas för övrigt inrikesflyg och allmänflyget. Vad det sistnämnda beträffar erinrades dock ånyo om att detta främst är en angelägenhet för landsting, kommuner och enskilda intressenter. Någon utflyttning av allmänflyget till Arlanda ansågs vidare inte kunna komma i fråga.

Riksdagen godtog vad utskottet härom anfört.

Utskottet har inte heller nu funnit anledning frångå sin tidigare ståndpunkt i berörda frågor. I anslutning härtill vill utskottet dock erinra om att regeringen genom beslut den 20 januari 1983 har uppdragit åt luftfartsverket att skyndsamt utreda det långsiktiga behovet av trafikflygplatser i Stockholmsregionen. Utredningen, som skall ske i samråd med berörda flygbolag, kommuner och landstingskommuner, skall ligga till grund för en slutgiltig lösning av flygplatsfrågan för Stockholmsregionen. I en kommentar till beslutet har kommunikationsministern framhållit att först när ett sådant utredningsmaterial föreligger kan meningsfulla diskussioner tas upp med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting om Bromma flygplats.

Utskottet kan för sin del ansluta sig till denna uppfattning. Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet m. m. finner utskottet samtliga nu berörda motionsyrkanden böra lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet inte heller någon särskild åtgärd från riksdagens sida nu erforderlig med anledning av yrkandena i motionerna 1982/83:604 (m) om *flygtrafiken Jönköping–Bromma* och 1982/83:1401 (c) om *viss trafik på Bromma flygplats* (avseende främst Gotlandstrafiken).

Utskottet avstyrker av samma skäl yrkandet i motion 1982/83:973 (vpk) om nedläggning av Bromma flygplats.

Trafiken på Sturup och Landvetter

Även beträffande *Sturups och Landvetters* flygplatser har en rad yrkanden framställts.

I motion 1982/83:407 (fp) yrkas att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående trafiken på Sturups flygplats. I motionerna 1982/83:1431 (m) och 1982/83:1970 (m) begärs att riksdagen anhåller att regeringen redovisar åtgärder och förslag syftande till ökat utnyttjande av Sturups flygplats för bl. a. utrikes linjetrafik. I motion 1982/83:1414 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att överläggningar snarast upptas med

SAS eller utländska flygbolag om direkt reguljär trafik från Sturup till Mellaneuropa och England. I motion 1982/83:2128 (c) begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om flygplatsen Malmö-Sturup.

Senast i sitt betänkande TU 1981/82:28 behandlade utskottet vissa frågor om Sturups och Landvetters flygplatser.

Utskottet underströk då önskvärdheten av att SAS överväger åtgärder som syftar till ett bättre kapacitetsutnyttjande av de båda flygplatserna, vilket bör leda till ett minskat investeringsbehov på Kastrup. Sådana åtgärder är alltjämt enligt utskottets mening ägnade att stärka såväl SAS som berörda flygplatsers ekonomi. Utskottet förutsatte vidare att regeringen med stor uppmärksamhet följer utvecklingen på Sturup och Landvetter samt i anslutning till överläggningar med berörda parter tar de initiativ som kan anses påkallade. Resultatet härav borde redovisas i kommande budgetproposition. Så har emellertid ej skett. Kommunikationsministern har dock i riksdagen nyligen redovisat vissa uppgifter i ämnet. Härav framgår bl. a. följande.

Sturup och Landvetter har outnyttjad kapacitet. Från bl. a. regionalt håll framförs krav på en förbättrad transportförsörjning. Utnyttjandet av flygplatserna är därför en återkommande diskussionspunkt i de överläggningar som regelbundet äger rum med SAS. Under de senaste åren har luftfartsverket vidtagit olika åtgärder för att stimulera trafiken på Sturup, som därigenom blivit en betydelsefull flygplats för chartertrafik. Vidare har SAS successivt ökat sin trafik på Landvetter. I enlighet med sin nya företagsfilosofi med fler direktlinjer och färre mellanlandningar i Köpenhamn kommer SAS i vår att ytterligare öka antalet turer på Landvetter samtidigt som fler direktlinjer öppnas, bl. a. till Paris och Amsterdam. SAS kommer också att införa den typ av limousinservice som i dag finns på Arlanda.

Kommunikationsministern förklarade slutligen att man inom kommunikationsdepartementet fortlöpande följer utvecklingen på Sturup och Landvetter. SAS nya filosofi och luftfartsverkets åtgärder för att stimulera chartertrafiken anses f. ö. ge goda utvecklingsmöjligheter för Sturup och Landvetter.

Genom det anförda synes syftet med motionsyrkandena i fråga i väsentliga delar tillgodosett. Med understrykande av utskottets tidigare uttalanden i frågan förväntar sig utskottet en redovisning i ämnet i nästa års budgetproposition. Under hänvisning härtill finner utskottet yrkandena nu kunna lämnas utan åtgärd.

Vissa frågor rörande sekundär linjetrafik m. m.

I motion 1982/83:1957 (m) beträffande *flygförbindelserna till och inom Norrland* yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att motionen överläm-

nas till sekundärlinjeutredningen (SLUT 83) för beaktande.

I motionen framhålls bl. a. att flyget är det enda transportmedel som har de tekniska förutsättningarna att binda samman Norrland till en näringsgeografiskt sammanhängande region. Vissa funktioner placerade på olika orter i Norrland är gemensamma för hela regionen. Som exempel härpå nämns de förhållanden som gäller med avseende på exempelvis Sundsvall, Umeå, Skellefteå, Örnsköldsvik, Östersund och Falun.

När Linjeflyg övergick till Fokker F 28 försämrades flygkommunikationerna inom Norrland. Utflyttningen av LIN:s trafik till Arlanda kan vidare enligt motionen ge upphov till förändringar i resemönstret, som f. n. inte kan till fullo förutses. Mot bakgrund härav anses det vara angeläget att man omedelbart tar fram alternativ till den nuvarande uppläggningen av den norrländska flygtrafiken.

Om LIN efter utflyttningen till Arlanda finner att företaget inte längre kan eller vill upprätthålla interna förbindelser inom Norrland i nuvarande omfattning, så bör slutligen enligt motionen en generös inställning till andra flygbolag att få koncessioner på linjetrafik underlätta utbyggnaden av ett sekundärt matarflygnät i Norrlandslänen.

Frågor av den art motionären berört togs upp i såväl proposition 1981/82:98 om vissa luftfartspolitiska frågor som vissa med anledning härav väckta motioner. Utskottet förklarade sig i betänkandet TU 1981/82:28 dela den uppfattning som motionärerna därvid givit uttryck åt. Det innebar bl. a. att det förordade utredningsarbetet snarast borde igångsättas och bedrivas i enlighet med de riktlinjer som angetts i motionerna. De i samband härmed aktualiserade frågorna om regionalt anpassade luftfartsavgifter, det sekundära flyglinjenätets struktur och prissättningssystem på sekundärnätet borde i anslutning härtill prövas. Utskottet förutsatte också att förslag snarast kunde föreläggas riksdagen.

Den 10 juni 1982 uppdrog regeringen åt luftfartsverket att i samband med berörda flygbolag och efter samråd med lokala och regionala intressenter utarbeta ett förslag till ett framtida sekundärt flyglinjenät. Utredningen beräknas enligt vad utskottet erfarit inom kort redovisa sitt utredningsarbete. Med beaktande härav och under hänvisning jämväl till vad utskottet i övrigt anfört finner utskottet inte anledning föreligga att nu överlämna motionen till utredningen. Motionen avstyrks därför.

Genom vad utskottet i det föregående anfört torde jämväl syftet med motion 1982/83:2185 (fp) – i vad avser *inrikesflygets utbyggnad m. m. i landsorten* – i väsentliga delar tillgodosett. Motionärernas yrkande härom bör därför inte föranleda någon särskild framställning till regeringen från riksdagens sida. Motionen avstyrks följaktligen i denna del.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Flygplatser m. m.* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 119 900 000 kr.,
2. beträffande *utbyggnad av Östersund-Frösö flygplats* att riksdagen avslår motion 1982/83:1968 (s, m, c),
3. beträffande *rationaliseringsåtgärder m. m. inom luftfartsverket* att riksdagen avslår motion 1982/83:1927 (m) i denna del,
4. beträffande *ökad konkurrens och friare prisbildning på luftfartens område* att riksdagen avslår motion 1982/83:1927 (m) i denna del,
5. beträffande *luftfartsförhandlingar med andra länder, m. m.* att riksdagen avslår motion 1982/83:1927 (m) i denna del,
6. beträffande *bibehållande av Bromma flygplats m. m.*, att riksdagen
   a) lämnar motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 16, 1982/83:1405 (m), 1982/83:1923 (m), 1982/83:1927 (m) i denna del och 1982/83:2185 (fp) yrkande 6 i denna del utan åtgärd,
   b) lämnar motion 1982/83:604 (m) utan åtgärd,
   c) lämnar motion 1982/83:1401 (c) utan åtgärd,
   d) avslår motion 1982/83:973 (vpk),
7. beträffande *Sturups och Landvetters flygplatser* att riksdagen
   a) lämnar motion 1982/83:407 yrkande 1 i denna del utan åtgärd,
   b) lämnar motionerna 1982/83:1431 (m) och 1982/83:1970 (m) utan åtgärd,
   c) lämnar motion 1982/83:1414 (s) utan åtgärd,
   d) lämnar motion 1982/83:2128 (c) yrkande 4 utan åtgärd,
8. beträffande *flygförbindelserna till och inom Norrland* att riksdagen avslår motion 1982/83:1957 (m),
9. beträffande *inrikesflygets utbyggnad m. m. i landsorten* att riksdagen avslår motion 1982/83:2185 (fp) yrkande 6 i denna del.

2. **Beredskap för civil luftfart.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt F 2. (s. 113) och hemställer

att riksdagen till *Beredskap för civil luftfart* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 10 000 000 kr.

3. **Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt F 3. (s. 113–114) och hemställer

att riksdagen till *Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland* för budgetåret 1983/84 anvisar ett förslagsanslag på 14 500 000 kr.

4. **Statens haverikommission.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt F 4. (s. 114) och hemställer

att riksdagen till *Statens haverikommission* för budgetåret 1983/84 anvisar ett anslag på 1 000 kr.

Stockholm den 15 mars 1983

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Claes Elmstedt (c), Olle Östrand (s), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) Sven Henricsson (vpk), Lars Hedfors (s), Göran Riegnell (m), Anna Wohlin-Andersson (c) och Bo Nilsson (s).

Reservation

vid **punkt 1 Flygplatser m. m.** beträffande *bibehållande av Bromma flygplats m. m.* (mom. 6)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Frågorna om" och på s. 7 slutar med "av Bromma flygplats." bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1982/83:973 (vpk) däremot hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande *avveckling* av Bromma flygplats.

Såsom motionärerna därvid anfört bör flygplatsen läggas ned och marken användas till andra väsentligt angelägnare ändamål. För Stockholms kommuns del innebär utflyttningen av reguljärflyget till Arlanda att marken på Bromma flygplats och omkringliggande områden, som av buller och andra

orsaker inte kunnat utnyttjas, i stället kan användas för bostads- och industribebyggelse.

Det i vissa kretsar så hårt kritiserade beslutet om utflyttning av Fokkertrafiken till Arlanda har nu enligt motionen fått betydligt mer positiva omdömen. Exempelvis ser nu Linjeflyg det som en ren fördel att ha hela reguljärtrafiken och inte enbart Fokkertrafiken samlad på en och samma flygplats. Med den nya inrikesterminalen kommer också servicen att kunna förbättras väsentligt för resenärerna. Den tidigare starka kritiken mot alltför långa landtransporter har f. ö. förbytts i att det "tar bara fem minuter mer".

Det finns dock som motionärerna framhållit fortfarande krafter som med alla medel vill införa s. k. jettrafik på Bromma och ha kvar denna flygplats. Det är intressenter för näringslivet som inte vill eller kan acceptera att Bromma flygplats skall kunna komma till nyttigare användning. Även luftfartsverket vill att Bromma flygplats skall vara kvar. F. n. håller dessutom försvaret på med permitterttrafik med tunga plan till Bromma. Detta måste enligt utskottets uppfattning avbrytas.

Det s. k. allmänflyget, dvs. taxiflyg, flygklubbar och privat flyg, bör i stället kunna flyttas till Tullinge. Denna militärflygplats är inte längre aktuell i samma utsträckning som tidigare ur försvarssynpunkt. När nu tydligen de på Tullinge stationerade Drakenflygplanen skall avvecklas är det enligt utskottets uppfattning lämpligt att flytta dit det s. k. allmänflyget. Det bör därför närmare utredas hur en sådan flyttning skall genomföras.

Vad utskottet härom anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motion 1982/83:973 (vpk) och avstyrkande av samtliga övriga här nämnda motionsyrkanden, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *bibehållande av Bromma flygplats m. m.*
att riksdagen
a) avslår motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 16, 1982/83:1405 (m), 1982/83:1923 (m), 1982/83:1927 (m) i denna del och 1982/83:2185 (fp) yrkande 6 i denna del,
b) avslår motion 1982/83:604 (m),
c) avslår motion 1982/83:1401 (c),
d) med bifall till motion 1982/83:973 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande nedläggning av Bromma flygplats,

minab/gotab Stockholm 1983 73987