



Luftfartsfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlas luftfartsområdet med utgångspunkt i 3 motioner från allmänna motionstiden hösten 2004 och 30 motioner från allmänna motionstiden hösten 2005.

Motionsförslagen i betänkandet rör bl.a. konkurrensvillkor, flygtrafik-tjänst, slottidssystemet, flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet samt de regionala flygplatserna i landet.

Motionsförslagen avstyrks av utskottet bl.a. mot bakgrund av pågående beredningsarbete i Regeringskansliet.

Till betänkandet har fogats åtta reservationer (m, fp, kd, c, mp, v, –) och fyra särskilda yttranden (s, fp, c).

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	6
Utskottets överväganden	7
Konkurrensvillkor.....	7
Motionerna	7
Utskottets ställningstagande	7
Ägandet av flygplatser.....	8
Motionerna	8
Utskottets ställningstagande	9
Flygtrafiktjänsten.....	10
Motionerna	10
Utskottets ställningstagande	11
Slottidssystemet.....	12
Motionen	12
Utskottets ställningstagande	12
Privatisering av Luftfartsverket	13
Motionen	13
Utskottets ställningstagande	14
Flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet.....	14
Motionerna	14
Utskottets ställningstagande	19
Regionala flygplatsfrågor m.m.	19
Motionerna	19
Utskottets ställningstagande	25
Reservationer.....	27
1. Konkurrensvillkor, punkt 1 (m, fp, kd, c).....	27
2. Ägandet av flygplatser, punkt 2 (m)	28
3. Flygtrafiktjänsten, punkt 3 (m)	28
4. Privatisering av Luftfartsverket, punkt 5 (fp)	29
5. Flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet, punkt 6 (m, fp, kd).....	29
6. Flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet, punkt 6 (mp, v, -)	31
7. Regionala flygplatsfrågor, punkt 7 (m, fp, kd, c).....	32
8. Sturups flygplats, punkt 8 (m)	33
Särskilda yttranden.....	34
1. Ägandet av flygplatser, punkt 2 (c)	34
2. Flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet, punkt 6 (s) 34	

3. Flygplatskapaciteten i Stockholm- Mälardalsområdet, punkt 6 (c) 35	
4. Regionala flygplatsfrågor, punkt 7 (fp).....	35
Bilaga	
Förteckning över behandlade förslag	36
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004	36
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005	36

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Konkurrensvillkor

Riksdagen avslår motionerna
2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 13 och
2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 33.

Reservation 1 (m, fp, kd, c)

2. Ägandet av flygplatser

Riksdagen avslår motionerna
2005/06:T203 av Rolf Gunnarsson (m) och
2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 14.

Reservation 2 (m)

3. Flygtrafiktjänsten

Riksdagen avslår motionerna
2005/06:T368 av Anders G Högmark (m) och
2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 10.

Reservation 3 (m)

4. Slottidssystemet

Riksdagen avslår motion
2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 34.

5. Privatisering av Luftfartsverket

Riksdagen avslår motion
2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 36.

Reservation 4 (fp)

6. Flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet

Riksdagen avslår motionerna
2005/06:T218 av Tobias Billström (m),
2005/06:T260 av Björn Hamilton och Marietta de Pourbaix-Lundin (m),
2005/06:T418 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp),
2005/06:T473 av Fredrik Olovsson m.fl. (s),
2005/06:T501 av Torsten Lindström (kd),
2005/06:T525 av Fredrik Olovsson m.fl. (s),
2005/06:T594 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),
2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 14,
2005/06:MJ439 av Kalle Larsson m.fl. (v) yrkande 4,
2005/06:N302 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m) yrkande 8 och
2005/06:N443 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 33.

*Reservation 5 (m, fp, kd)**Reservation 6 (mp, v, -)***7. Regionala flygplatsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna

2004/05:T228 av Torsten Lindström (kd),

2004/05:T279 av Gunilla Tjernberg (kd),

2004/05:T435 av Britta Rådström (s),

2005/06:T239 av Sten Tolgfors (m),

2005/06:T249 av Torsten Lindström (kd),

2005/06:T281 av Tobias Krantz (fp),

2005/06:T305 av Gunilla Tjernberg (kd),

2005/06:T308 av Magdalena Andersson och Bengt-Anders Johansson (m),

2005/06:T318 av Allan Widman (fp),

2005/06:T321 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd, c) yrkande 4,

2005/06:T412 av Christer Nylander m.fl. (fp) yrkande 5,

2005/06:T505 av Christer Adelsbo m.fl. (s),

2005/06:T513 av Britta Rådström och Lars Lilja (s),

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 35,

2005/06:T577 av Inger Lundberg m.fl. (s),

2005/06:T591 av Berit Högman m.fl. (s) och

2005/06:T603 av Peter Jonsson m.fl. (s) yrkande 6.

*Reservation 7 (m, fp, kd, c)***8. Sturups flygplats**

Riksdagen avslår motion

2005/06:T332 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 7.

Reservation 8 (m)

Stockholm den 14 mars 2006

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Peter Pedersen (v), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Karin Svensson Smith (-), Börje Vestlund (s), Tuve Skånberg (kd) och Ulla Löfgren (m).

Redogörelse för ärendet

I betänkandet behandlas frågor om luftfart med utgångspunkt i 30 motioner med 35 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2005 och 3 motioner med 3 motionsyrkanden från allmänna motionstiden hösten 2004.

Generaldirektören för Luftfartsstyrelsen har den 26 januari 2006 informerat utskottet om styrelsens verksamhet. Utskottet har vidare samma dag sammanträffat med företrädare för ballongflyget i Stockholmsområdet.

Utskottet avser att återkomma till luftfartsområdet senare under våren 2006 i samband med ett planerat betänkande om transportpolitik. Till grund för detta betänkande avses ligga bl.a. en av regeringen aviserad transportpolitisk proposition jämte motioner samt en offentlig utfrågning om luftfartsområdet torsdagen den 9 mars 2006.

Utskottets överväganden

Konkurrensvillkor

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen om konkurrensvillkoren inom luftfarten med bl.a. hänvisning till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservation 1 (m, fp, kd, c).

Motionerna

I motion 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) anføres att konkurrensen från lågprisflyget har lett till billigare transporter både på inrikes- och utrikesflyget. Det är positivt att fler kan resa när det blir billigare att flyga. Därmed uppstår bättre förutsättningar för näringslivet och då inte minst turistsektorn. Detta är en utveckling som Moderata samlingspartiet bejaktar och vill stimulera. Liberaliseringen av luftfarten bör därför påskyndas enligt motionärerna (*yrkande 13*).

I motion 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) anføres att den avreglering av flygtrafiken som genomförts bl.a. med, Folkpartiet liberalerna som pådrivande, har ökat flygets attraktionskraft. Dessvärre har konkurrensen inte förbättrats i takt med avregleringen. SAS, med staten som delägare, har fortfarande en alltför dominerande ställning på många sträckor i in- och utrikes- trafik. Det har lett till orimligt höga biljettpriser på de sträckor där konkurrens saknas jämfört med dem som är konkurrensutsatta. Tendenser till kartellbildning inom flygsektorn har också förekommit. Mot denna bakgrund vore det positivt att fler flygbolag etablerade sig i Sverige och därigenom kunde sätta press på biljettpriserna. Glädjande nog kan vi nu se vissa öppningar i detta avseende genom ett ökat intresse från lågprisbolag att satsa på såväl utrikes- som inrikesflyglinjer i Sverige (*yrkande 33*).

Utskottets ställningstagande

Med anledning av väckta motioner behandlade utskottet frågor om avreglering och konkurrens inom flygsektorn i april 2005 (bet. 2004/05:TU10). Utskottet redogjorde då för bl.a. gällande regler, marknadsutvecklingen inom flyget och Regelutredningens utvärdering av den liberaliserade flygmarknaden (SOU 2005:4). Av utskottets redovisning framgår att liberaliseringen inom EU bl.a. inneburit att all trafik öppnats mellan flygplatserna i EU för internationell trafik och att fri prissättning råder. Vidare framgår att vissa linjer av regionalpolitiska skäl är belagda med s.k. allmän trafikplikt. Det innebär att ett medlemsland får ge ett flygbolag i uppdrag att utan konkurrens

och mot ersättning genomföra flygningar på sträckan. I Sverige är vissa linjer mellan bl.a. Stockholm och Norrlands inland belagda med trafikplikt.

Enligt Regelutredningens uppfattning har ingen av de liberaliserade marknaderna nått sin slutgiltiga form, men de genomförda reformerna har bidragit till en ökad samhällsekonomisk effektivitet på flertalet av dem. Det finns dock, menar Regelutredningen, ett behov av ytterligare reformer för att förbättra marknadernas funktionssätt. Utredningen pekar särskilt på tre faktorer, nämligen behovet av ett ökat konsumentstöd, en förstärkt ägarfunktion i Regeringskansliet och en förbättrad tillsyn över marknaderna.

I utskottets ställningstagande i april 2005 hänvisades bl.a. till Regelutredningens utvärdering som visade på behovet av ytterligare reformer på området, men också till den utveckling som nyligen ägt rum i inrikesflyget med fler konkurrerande flygbolag, som lett till prissänkningar i vissa fall.

Utskottet utgår ifrån – i likhet med tidigare uttalanden – att staten även fortsättningsvis kommer att ansvara för en väl fungerande luftfartsmarknad i Sverige. Ett sådant ansvar bör främst inriktas på att skapa förutsättningar för marknadens aktörer att utveckla effektiva transportlösningar. Detta kräver i sin tur att staten ser till att konkurrensen på luftfartsmarknaden upprätthålls och utvecklas, men också att det finns tillräcklig och väl fungerande infrastrukturkapacitet. Utskottet vill i sammanhanget också erinra om de åtgärder som vidtas internationellt för att skapa förutsättningar för en ökad konkurrens och rättvisa villkor mellan flygföretag, liksom mellan flygplatser.

Som utskottet ser det har regeringen uppmärksammat frågor av det slag som tas upp i motionerna om konkurrensförhållanden på olika avreglerade marknader. Beredning av dessa frågor pågår nu i Regeringskansliet, och utskottet förutsätter att regeringen – om behov föreligger – vidtar erforderliga åtgärder så att konkurrensen upprätthålls och utvecklas på luftfartsmarknaden.

Något ytterligare uttalande utöver vad utskottet nu anfört anser utskottet inte vara påkallat. Motionsförslagen avstyrks därför mot den bakgrunden.

Ägandet av flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen om ägandet av flygplatser med hänvisning till tidigare ställningstagande.

Jämför reservation 2 (m) och särskilt yttrande 1 (c).

Motionerna

I motion 2005/06:T203 av Rolf Gunnarsson (m) anförs att kommuner och landsting inte bör driva flygplatser.

Då kommunernas ekonomi är hårt ansträngd och då vi kan läsa om pensionärer som bara får ett halvt ägg till frukost och bara fyra jordgubbar till

festtallriken på midsommaraftonen blir man ännu mer säker på att kommuner och landsting skall koncentrera sig på den verksamhet de är satta till att sköta. Moderata samlingspartiet har länge föreslagit en privatisering av statliga flygplatser. Främst har partiet då pekat på de stora flygplatserna, men det gäller också många mindre flygplatser. Vad är det egentligen som säger att politiker är de rätta att driva flygplatser?

Skavsta är ett bra exempel på en flygplats som det gått bra för. Många mindre, kommunala flygplatser har det däremot gått dåligt för. Efter terroristdådet i USA sjönk antalet passagerare, och även om en viss återhämtning skett så är det fortfarande stora ekonomiska problem för många kommunala flygplatser. Det vore bättre att företagare och människor som kan driva företag leder och driver flygplatserna, inte politiker.

I *motion 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m)* framhålls att Moderata samlingspartiet under lång tid konsekvent har förespråkat en politik som innefattar en stor öppenhet för att släppa in andra intressenter som hel- eller delägare av flygplatserna, exempelvis Arlanda, Landvetter och Sturup. Samma sak gäller öppenheten att dra nytta av externa underleverantörer på driftsidan helt eller delvis. Omstruktureringar av den statliga verksamheten måste ske ansvarsfullt. En viktig uppgift är att värna skattebetalarnas gemensamma tillgångar. Det innebär dels att försäljningar måste anpassas efter marknadsläget så att intäkten blir så stor som möjligt, dels att hänsyn måste tas till den marknadssituation som skapas efter en försäljning. Försäljningar av statliga företag får inte medföra att det uppkommer privata monopol eller fåtalsdominans (*yrkande 14*).

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade frågor om ägandet av flygplatser i april 2005 (bet. 2004/05:TU10). I sitt ställningstagande hänvisade utskottet till att motionsförslag om en privatisering av statliga flygplatser har behandlats av riksdagen vid ett flertal tillfällen. Vidare hänvisades till tidigare uttalanden som gick ut på att luftfartens infrastruktur måste betraktas som ett sammanhållet system, där en flygplats förutsätter en annan. Ett sådant system medger en resultatutjämning mellan de få flygplatser som ger överskott och de många som, betraktade var och en för sig, går med förlust. En förändring som skulle innebära att de lönsamma delarna av systemet bröts ut ur detta och privatiserades kan därför inte förordas. Utskottet stod fast vid denna uppfattning. Samtidigt ville utskottet peka på att överväganden med anknytning till hithörande frågor görs inom Luftfartsverket.

Utskottet har inte haft anledning att ändra sitt ställningstagande i fråga om ägandet av flygplatser. Motionsförslagen avstyrks därför mot den bakgrunden.

Flygtrafiktjänsten

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen om flygtrafiktjänsten med hänvisning till att denna fråga är föremål för utredning.

Jämför reservation 3 (m).

Motionerna

I *motion 2005/06:T368 av Anders G Högmark (m)* anføres att enligt riksdagens beslut i samband med beredningen av budgetpropositionen för år 2004 (prop. 2003/04:1 utg.omr. 22) skulle alla myndighetsuppgifter avseende flyget flyttas från Luftfartsverket till den nyskapade Luftfartsstyrelsen i syfte att inte sammanblanda myndighetsuppgifter med affärsverksamheten inom Luftfartsverket. Detta riksdagsbeslut var en klar bekräftelse och uppföljning av den viljeinriktning och den politik som regeringen redovisat och riksdagen ställt sig bakom några år tidigare i proposition (prop. 1999/2000:140) Konkurrenspolitik för mångfald och förnyelse. Regeringen har avsett att återkomma till riksdagen med förslag till ny organisation för Luftfartsverket, vilket också blev riksdagens beslut den 8 november 2000.

Riksdagens fattade beslut skall respekteras av regeringen. Verkligheten har nu delvis blivit en annan, vilket går att utläsa av regleringsbrev och instruktion. Därav framgår att Luftfartsverket skall bidra till att de transportpolitiska målen för luftfarten uppnås genom att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och väl fungerande flygplatser och flygtrafiktjänst.

Denna formulering har ganska naturligt givit upphov till en oklarhet över hur regleringen av nya aktörer på flygtrafiktjänstmarknaden skall hanteras.

Enligt motionärens mening står detta i klar strid med riksdagens tidigare fattade och ovan refererade beslut. Riksdagen bör därför med hänvisning till tidigare beslut, uttala vikten av riksdagens fastställda principer om villkoren för en fungerande konkurrens. Det innebär – enligt regeringens egen redovisning i proposition 1999/2000:140 – att flygtrafiktjänsten separeras från Luftfartsverkets flygplatsverksamhet.

I *motion 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)* anføres att det tidigare Luftfartsverket har delats upp i två myndigheter, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen. Luftfartsverket skall i fortsättningen driva statens flygplatser och bedriva flygtrafiktjänst och Luftfartsstyrelsen skall ta hand om de myndighetsuppgifter som tidigare låg hos Luftfartsverket. Luftfartsverket är ett affärsdrivande verk med uppgift att driva flygplatser och flygtrafiktjänst. Regeringen har i tidigare budgetpropositioner redovisat att regeringen avser att utveckla konkurrensen vad gäller flygtrafiktjänsten. Regeringen har då också anført att i samband med översynen har problemen med Luftfartsverkets monopolsituation uppmärksammas.

Fördelarna med att konkurrensutsätta Luftfartsverkets monopol är flera. Privata och kommunala flygplatser som konkurrerar med de flygplatser som Luftfartsverket driver skulle inte behöva köpa flygtrafiktjänster från sin störste konkurrent. Det uppstår också ett större incitament för de statliga flygplatserna att utnyttja konkurrensen på marknaden och anlita den leverantör som kan erbjuda bästa kvalitet till bästa pris.

Kristianstad, Stockholm/Skavsta, Saab/Linköping och Växjö flygplatser vill göra en lokal upphandling av flygtrafiktjänster för år 2006. Dessa upphandlingar har avbrutits sedan Näringsdepartementet meddelat att Luftfartsverket har ansvaret för flygtrafiktjänsten i det svenska luftrummet och att endast Luftfartsverket kan överlåta dessa uppgifter till någon annan. Luftfartsstyrelsen skall godkänna den nya leverantören, men kan inte själv utnämna någon annan leverantör än Luftfartsverket. Moderata samlingspartiet anser att detta står i strid med fri konkurrens inom flygtrafikområdet. Det är orimligt att Luftfartsverket självt lämnar egna anbud och samtidigt granskar och utvärderar konkurrenters anbud. Detta bör enligt motionärernas uppfattning göras av Luftfartsstyrelsen (*yrkande 10*).

Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionsförslagen om flygtrafiktjänsten vill utskottet anföra följande.

Frågan om flygtrafiktjänsten var föremål för debatt i november 2005 med anledning av en interpellation 2005/06:13 av Björn Hamilton (m). Av interpellationsdebatten framgår bl.a. att statsrådet Ulrica Messing inte ansåg att den nuvarande ordningen var lämplig om målet är att skapa goda förutsättningar för nya aktörer att ta sig in på marknaden för flygtrafiktjänster. Samtidigt ansåg statsrådet att det fanns ett flertal frågeställningar som behövde analyseras noga innan beslut om eventuella förändringar t.ex. i uppgiftsfördelningen mellan Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen kunde fattas. Därför avsåg statsrådet att ge Luftfartsstyrelsen i uppdrag att klargöra den nuvarande situationen ur juridisk, ekonomisk och teknisk synvinkel.

Regeringen beslutade den 1 december 2005 att ge Luftfartsstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för konkurrensutsättning av delar av flygtrafiktjänsten. I uppdraget ligger att utreda möjligheterna för icke-statliga flygplatser att upphandla flygtrafiktjänster av andra än Luftfartsverket. För närvarande är grundregeln att Luftfartsverket skall tillhandahålla lokal flygtrafiktjänst, men verket kan överlåta åt någon annan att utföra dessa tjänster.

Av uppdraget till Luftfartsstyrelsen framgår bl.a. att närmare belysa

- vilka juridiska förutsättningar som krävs för att skapa en rättvis konkurrenssituation,
- vilket ansvar en annan aktör än Luftfartsverket bör ha för bl.a. alarmeringstjänst,
- hur luftrumsblocken bör regleras,

- ansvarsförhållanden i samband med en olycka,
- tillgång till infrastruktur och
- möjligheterna för nya flygtrafiktjänstleverantörer att få tillhandahålla områdeskontrolltjänst och därigenom få ta del av enrout-intäkterna.

I uppdraget ingår bl.a. även att genomföra nulägesbeskrivning av marknadsförhållandena. Uppdraget skall återrapporteras till Regeringskansliet senast den 30 april 2006.

Mot bakgrund av att frågan om förutsättningarna för konkurrens inom flygtrafiktjänsten är föremål för utredning, anser utskottet att ett ställningstagande i frågan bör anstå till dess att utredningsuppdraget är genomfört. Utskottet förutsätter att regeringen då återkommer till riksdagen och redovisar sitt ställningstagande i denna fråga. Motionsförslagen avstyrks mot den bakgrunden.

Slottidssystemet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslaget om slottidssystemet med hänvisning till att motionsförslaget – mot bakgrund av utskottets uttalanden och pågående överväganden inom Regeringskansliet – till huvudsaklig del förutsätts komma att bli tillgodosett.

Motionen

I *motion 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp)* anføres att det är viktigt att Luftfartsverket som myndighet inte agerar konkurrenshämmande genom att ge bättre start- och landningstider, s.k. slots, till SAS. Folkpartiet liberalerna har tidigare föreslagit att en handel med slots införs på Arlanda flygplats. Trots att EU nu försöker hitta ett gemensamt slotsystem, vidhåller vi detta förslag (*yrkande 34*).

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade frågan om slottider i april 2005 (bet. 2004/05:TU10). Utskottet framhöll då att motioner om slottider har behandlats av riksdagen vid en rad tidigare tillfällen. Utskottet anförde bl.a. att då frågan behandlades hösten 2003 (bet. 2003/04:TU1) hänvisade utskottet till sitt ställningstagande hösten dessförinnan. Vid detta tillfälle hade utskottet konstaterat att arbete pågick inom ramen för EU för att utveckla slottidssystemet samt att Sverige ställt sig positivt till förslaget i stora delar, t.ex. när det gäller att stärka samordnarens roll och principen om dess oberoende ställning. Utskottet hade också sagt sig utgå från att regeringen – i samband med revideringen av slotsförordningen – skulle söka säkerställa att det enligt EG-rätten även i framti-

den är möjligt att tilldela regionalpolitiskt motiverad flygtrafik och nytillträdande lufttrafikföretag rimliga slottider på för Sverige godtagbara villkor.

Utskottet såg det också som angeläget att frågan fick en snar lösning inom ramen för EG:s regelsystem. I det fortsatta arbetet borde trängselprissättning samt handel och ett eventuellt auktionsförfarande prövas och konsekvenserna belysas. Utskottet betonade således vikten av en djupare analys av tänkta handelssystem, särskilt från trafikförsörjningssynpunkt.

I utskottsbehandlingen i april 2005 hänvisade utskottet bl.a. till dessa tidigare ställningstaganden, där det förutsattes att de förslag som var – eller skulle komma att bli – resultatet av olika utredningsarbeten om bl.a. slottider också genomförs på sätt som hade förespråkats.

Sammanfattningsvis underströk utskottet att Sverige aktivt borde verka för att EU är drivande i det internationella luftfartssamarbetet och sträva efter ett utökat och effektivt samarbete med andra länder. Utskottet utgick från att luftfartsfrågorna och EU-samarbetet – inklusive slottidssystemet – kommer att behandlas i den aviserade transportpolitiska propositionen, bl.a. genom en redovisning och analys av möjligheterna till en trängselprissättning i Sverige.

Utskottet har erfarit att frågor rörande slottidssystemet kommer att behandlas i den aviserade transportpolitiska propositionen som regeringen avser att överlämna till riksdagen i mars 2006, likaså att frågan kommer att aktualiseras av Österrike – ordförandelandet i EU under första halvåret 2006. Utskottet ser positivt på att denna fråga, som utskottet vid ett flertal tillfällen särskilt lyft fram och i samband därmed bl.a. pekat på möjligheterna till trängselprissättning i Sverige, nu blir föremål för regeringens överväganden i den transportpolitiska propositionen. Utskottet ser också positivt på att frågan kommer att aktualiseras inom EU under det österrikiska ordförandeskapet.

Mot bakgrund av vad utskottet ovan anförut förutsätts motionsförslaget till huvudsaklig del komma att bli tillgodosett och avstyrks därför mot den bakgrunden.

Privatisering av Luftfartsverket

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslaget om privatisering av Luftfartsverket med hänvisning till tidigare ställningstaganden.

Jämför reservation 4 (fp).

Motionen

I motion 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) anfördes att med inrättandet av den nya luftfartsmyndigheten renodlas myndighetsrollen i den nya Luftfartsstyrelsen. Därigenom möjliggörs en försäljning av den verksamhet som kvarstår inom Luftfartsverket (*yrkande 36*).

Utskottets ställningstagande

Förslag om bolagisering av Luftfartsverkets affärsdrivande del har aktualiserats i motioner vid en rad tillfällen. Senaste gången frågan togs upp var i april 2005 (bet. 2004/05:TU10).

Genom riksdagsbeslut (prop. 2003/04:1 utg.omr. 22, bet. 2003/04:TU1, rskr. 2003/04:75) har två avdelningar – luftfartsinspektionen samt luftfart och samhälle – inom Luftfartsverket överförts till den nya myndigheten Luftfartsstyrelsen. Styrelsen, som inrättades den 1 januari 2005, finansieras i likhet med Luftfartsverket med avgifter.

Syftet är att rollkonflikter skall undvikas mellan myndighetsutövning och produktion. Det kvarvarande Luftfartsverket är ett affärsverk med produktionsverksamhet i form av drift av de statliga flygplatserna, flygtrafiktjänsten och annan verksamhet med koppling till intäkter eller där det finns konkurrens med andra aktörer på marknaden.

I april 2005 konstaterade utskottet att riksdagens tidigare beslut om en uppdelning av Luftfartsverket hade genomförts i och med inrättandet av Luftfartsstyrelsen. Beträffande frågan om bolagisering – och eventuell försäljning – av den kvarvarande delen av det ursprungliga Luftfartsverket, vidhöll utskottet sitt tidigare ställningstagande om att detta inte är motiverat.

Utskottet har inte haft anledning att ändra sitt tidigare ställningstagande i denna fråga. Motionsförslaget avstyrks därför mot den bakgrunden.

Flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen om flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet med hänvisning till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservationerna 5 (m, fp, kd) och 6 (mp, v, –) samt särskilda yttranden 2 (s) och 3 (c).

Motionerna

Flygplatsfrågan i Stockholmsområdet

I motion 2005/06:T260 av Björn Hamilton och Marietta de Pourbaix-Lundin (m) framhålls bl.a. allmänflygets ökande betydelse för utveckling av affärsverksamhet i Norden och Baltikum. Allmänflyget kan operera mot tio gånger fler flygfält än reguljärflyget. Speciellt i Baltikum kan skillnaden i restid från Stockholmsregionen röra sig om en extra dag i vardera riktningen jämfört med reguljärflyg eller båt. Även från flygsäkerhetssynpunkt är det viktigt att allmänflyget har tillgång till flygplatser inom rimligt reseavstånd.

För näringslivsflyget, som är ett viktigt komplement till reguljärflyget, kommer bristen på en citynära flygplats att skapa uppenbara problem. Stockholm blir mer otillgängligt, inte minst i förhållande till andra europeiska huvudstäder, som ofta har ett stort antal mindre flygfält i direkt närhet av citykärnorna. Skulle utöver Tullinge även Bromma läggas ned blir Stockholmsregionen den enda huvudstadsregion i Europa som saknar flygplats för allmänflyget. En sådan flygplats är av stor betydelse för näringslivets utveckling och internationella konkurrenskraft. Regeringen bör därför fullfölja Stockholmsberedningens slutsats och snarast ta initiativ till en regeringskommission för lösning av flygplatssituationen i Stockholmsområdet.

I *motion 2005/06:T594 av Sylvia Lindgren m.fl (s)* anförs att det avtal som Luftfartsverket och Stockholms stad har undertecknat beträffande Bromma flygplats löper ut år 2011, vilket måste innebära det definitiva slutdatumet för Bromma som flygplats. Det är därför hög tid att regeringen – skyndsamt – ger Luftfartsverket direktiv hur arbetet med frågan om en ersättningsflygplats skall se ut. Den framtida strukturen för flygverksamheten i Stockholm är komplex och påverkar hela regionens framtida utveckling.

I *motion 2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd)* anförs att Stockholmsberedningen i sitt betänkande (SOU 2003:33) konstaterat att en tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsregionen inte kan nås efter år 2011 om Bromma då läggs ned och Tullinge bebyggs med bostäder. Tillräcklig kapacitet kan bara nås om Bromma får vara kvar, vilket Stockholmsberedningen menar att det saknas politiska förutsättningar för i Stockholms stad.

Stockholmsberedningen föreslår att regeringen uppdrar åt en särskild kommission att om möjligt föreslå en citynära flygplats för huvuddelen av Brommaflyget. Arbetet måste enligt beredningen ske så snabbt att en ny flygplats kan tas i bruk senast före utgången av år 2016. Kristdemokraterna anser att regeringen snarast måste vidta åtgärder för att långsiktigt trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen (*yrkande 14 delvis*).

I *motion 2005/06:N302 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m)* anförs att Stockholmsregionens utveckling och tillväxt är starkt beroende av goda flygförbindelser med omvärlden. Arlandas konkurrenskraft måste därför stärkas så att regionen inte förlorar direktförbindelser med t.ex. USA. Näringslivets utveckling är också beroende av småflyg för både person- och godstransporter. Det småflyg som tidigare har funnits vid F 18/Tullinge måste få finnas kvar i Stockholmsregionen om inte Stockholm skall bli den enda huvudstadsregion i Europa som saknar banor för småflyg.

Nuvarande avtal mellan Stockholm och staten om flygverksamheten på Bromma flygplats löper till år 2011. Moderata samlingspartiet anser att det är en konkurrens fördel i förhållande till andra större städer att ha en citynära flygplats. Bromma flygplats gör att det går enkelt och snabbt att ta sig från centrala Stockholm till övriga Sverige och till ett antal europeiska huvudstäder. För att kunna satsa på närmiljön för de boende i närheten av flygplatsen

är det avgörande att både staten och Stockholms stad deklarerar en långsiktig plan att ha kvar Bromma flygplats även efter år 2011 (*yrkande 8*).

I motion 2005/06:N443 av Martin Andreasson m.fl. (fp) anförs att Stockholmsregionens flygplatskapacitet måste tryggas. Folkpartiet liberalerna motsätter sig en nedläggning av Bromma flygplats, som behövs som en modern cityflygplats. Trafikmängden och typen av trafikflygplan som tillåts landa på Bromma måste givetvis anpassas till dess centrala läge. Likaså behövs en långsiktig lösning på Stockholmsregionens behov av kapacitet för småflyg, såsom privatplan och mindre affärsflyg, i och med avvecklingen av Tullinge. Stockholmsregionen behöver en fungerande infrastruktur också för småflyg (*yrkande 33*).

Arlanda

I motion 2005/06:T525 av Fredrik Olovsson m.fl. (s) anförs att flyget även fortsättningsvis har en viktig roll att spela i det svenska transportsystemet. I detta system spelar Arlanda en huvudroll som nod för internationella transporter. Den positiva och explosionsartade utvecklingen på Skavsta flygplats visar att det finns förutsättningar att utveckla en viktig kompletterande trafik på befintliga flygplatser. Dessa flygplatser kan emellertid inte ersätta Arlandas roll som internationell nod med ett nät av interkontinentala direktlinjer. För Stockholm-Mälardalenregionen kommer Arlanda flygplats även fortsättningsvis att vara central för att kunna utvecklas i den hårda internationella konkurrensen. Arlanda har under en tioårsperiod halkat efter i utvecklingen gentemot Kastrup även om vi på senare år har kunnat se en ökning i antalet direktlinjer. Det är därför betydelsefullt att staten på ett samlat sätt ser närmare på vad effekterna av olika åtgärder blir för flygets utveckling. Det kan exempelvis handla om utbyggnad av marktransporter, miljötillstånd, statens roll som flygbolagsägare och liknande strategiska frågor. En samlad strategi för att stärka Arlanda som nod bör därför tas fram.

I motion 2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) anförs att Arlandas tredje landningsbana under år 2003 har öppnats för trafik. För att kunna möta den ökade efterfrågan på flygkapacitet är det väsentligt att Luftfartsverket ges goda möjligheter att ta fram planeringsunderlag för ytterligare kapacitet. Sigtuna kommun har i förhandlingar med Luftfartsverket visat stor öppenhet inför en fortsatt utbyggnad inom ramen för nu gällande avtal mellan staten och kommunen. Dialogen parterna emellan och informationen till allmänheten behöver dock intensifieras med inriktning mot att Luftfartsverket så snart som möjligt kan få i uppdrag att planera och bygga en fjärde bana (*yrkande 14 delvis*).

Bromma flygplats

Avveckla Bromma

I motion 2005/06:T418 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp) anförs bl.a. att det finns en rad nackdelar med Bromma flygfält. De allvarligaste nackdelarna

anser motionärerna vara negativ miljöpåverkan, hinder för bostadsbyggande och säkerhetsfrågorna. Enligt uppgifter från Miljöförvaltningen i Stockholm är flygtrafiken på Bromma ett av stadens största miljöproblem. Brommaflyget genererar buller, utsläpp av kväveoxider och en mängd andra föroreningar i ett område som redan är hårt ansträngt av andra trafikleder. I större perspektiv är också flyget det transportmedel som använder mest energi, ökar klimathotet och förorenar miljön mest per passagerarkilometer.

Behovet av byggbar mark är ett starkt argument för att lägga ned Bromma flygplats. Stockholm är i skriande behov av nya bostäder. Bromma är ett av få områden där en större satsning på en ny bebyggelse är möjlig. När marken sanerats kan uppåt 4 000 bostäder byggas och utgöra en ny välbehövlig stadsdel i Stockholm, enligt tidigare framlagda förslag.

Den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är små. Men om det osannolika händer, blir följderna oftast fruktansvärda. Placeringen av flygplatser mitt i stora städer utsätter många människor för stora risker. Arlanda flygfält har med sin nya bana tillräcklig kapacitet att omhänderta det flyg som i dag trafikerar Bromma. Detta särskilt om trängselprissättning med regionala undantag tillämpas vid tilldelning av slottider i enlighet med tidigare riksdagsbeslut. Av ovan nämnda skäl bör Bromma flygfält snarast avvecklas.

I *motion 2005/06:MJ439 av Kalle Larsson m.fl. (v)* anförs att ett särskilt bullerproblem är bullret från Bromma flygplats som ligger mitt bland bostadsområden, en synnerligen olämplig lokalisering ur miljö-, hälso- och säkerhetsaspekter. Bromma bör omedelbart stängas, flygtrafik ersättas med tåg på många sträckor, och övrig kvarvarande flygtrafik skall hänvisas till Arlanda och Skavsta flygplatser (*yrkande 4*).

Behålla Bromma

I *motion 2005/06:T218 av Tobias Billström (m)* anförs att Bromma i dag är en väl fungerande flygplats för den typ av flyg som finns där. Bromma tar hand om lättare reguljärt flyg och allmänflyget, dvs. taxiflyg och företagsflyg. Även statens behov av icke reguljärt flyg tillgodoses på Bromma.

Genom avregleringen av inrikesflyget år 1992 blev det möjligt även för bolag utanför SAS-sfären att starta inrikestrafik till och från Stockholm. Bromma fick därigenom en viktig funktion. Härmed gavs möjligheter för olika flygbolag att erbjuda nya produkter som inte de etablerade flygbolagen på Arlanda bjöd ut. Denna nya framväxande flygverksamhet på Bromma har på ett påtagligt sätt bidragit till att priserna har pressats till nytta för flygresenärer.

För reguljärt flygande resenärer från Skåne med ärende i Stockholm – både från Sturup och Ängelholm – är Bromma ett överlägset alternativ till Arlanda. De tankar som framförts från kommunledningen i Stockholm om att avveckla Bromma är alltså orimliga, för det finns inget hållbart alternativ till denna flygplats. Bromma är ingalunda en enskild angelägenhet för Stockholm.

Med detta som bakgrund är det betydelsefullt på många sätt – inte minst för Skåne – att Bromma flygplats får leva vidare.

Flygtrafiken i Mälardalen

I motion 2005/06:T473 av Fredrik Olovsson m.fl. (s) anføres att det är nödvändigt att staten har en långsiktig strategi när det gäller flygplatserna och flygtrafiken, inte minst i Mälardalen. I Mälardalen finns förutom Arlanda och Skavsta även flygplatser i Bromma, Västerås, Örebro och Kjula utanför Eskilstuna, som försvaret vill lämna. I närområdet kan även Norrköping och Linköping nämnas. För flera av dessa flygplatser finns problem av olika slag. Det kan gälla dels kommersiella problem som kan vara av mer kortsiktig natur, dels mer strategiska problem som kan röra den fysiska placeringen som då även påverkar utbyggnads- och utvecklingsmöjligheterna. Eskilstuna kommun står dessutom inför frågan om man skall ta över ansvaret för Kjula flygplats när försvaret lämnar den, ett beslut som är förknippat med både risker och möjligheter. Det är med andra ord nödvändigt att staten ger långsiktiga besked om vilken utveckling man ser för flyget i Mälardalen. Annars riskerar aktörerna att göra felsatsningar som skulle kunna undvikas med en tydlig statsmakt.

Stockholm-Västerås flygplats

I motion 2005/06:T501 av Torsten Lindström (kd) anføres att Arlanda flygplats i dag fungerar som ett nav i flygtrafiken för stora delar av Sverige och i viss mån hela landet. Arlanda kommer enligt alla beräkningar att ha en fortsatt viktig uppgift i och spela en strategisk roll för utvecklingen av luftfarten och förbli det naturliga huvudnavet i flygtrafiken.

Som en följd av den kommande bristen på flygkapacitet i Stockholm och Mälardalen uppdrog regeringen till Stockholmsberedningen att se över hur flygkapaciteten långsiktigt kan tillgodoses. Stockholmsberedningen fastslog i sitt delbetänkande i mars 2003 att trafiken på Arlanda flygplats efter år 2010 enligt Luftfartsverkets prognoser inte kan tillåtas öka på grund av gällande utsläpps- och bullerregler. När därtill Bromma flygplats troligen läggs ned och Tullinge bebyggs med bostäder kommer behovet av flygkapacitet i regionen inte att tillfredsställas efter år 2011.

Stockholm-Västerås flygplats har ett utomordentligt gott geografiskt läge nära Stockholm, Uppsala och Eskilstuna. Den kan lätt tjäna både för avlastning av Arlanda och som eget centrum för utveckling av flygtrafiken. Flygplatsen har i dag en outnyttjad potential och kan utvecklas för att bli en flygplats av stor regional och även nationell betydelse. Stockholm-Västerås flygplats geografiska läge innebär att det är lätt att transportera sig till och från flygplatsen. Det är därför rimligt, också utifrån Stockholmsberedningens bedömning, att verka för att Stockholm-Västerås flygplats utvecklas till ett nav i flygtrafiken för Mälardalen och därmed hela riket.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade frågor om flygplatskapaciteten i Stockholmsområdet i april 2005 (bet. 2004/05:TU10) och lämnade bl.a. en redovisning av Stockholmsberedningens analys i delbetänkandet Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm – Mälardalsregionen (SOU 2003:33), där flygets långsiktiga kapacitetsfrågor i regionen tas upp.

Utskottet hänvisade i april 2005 bl.a. till tidigare uttalanden om att Stockholm såsom landets huvudstad måste tillförsäkras goda flygförbindelser och att Arlanda måste kunna fylla sin funktion som nav i det svenska flygplatssystemet. I april 2005 framhöll utskottet återigen sin uppfattning att Stockholm såsom landets huvudstad måste tillförsäkras goda flygförbindelser och att Arlanda har en viktig funktion som nav i det svenska flygplatssystemet. Likaså underströk utskottet ännu en gång vikten av att dessa frågor får en långsiktig lösning, inte minst mot bakgrund av att tidpunkten närmar sig för när avtalet om Bromma flygplats löper ut.

Enligt vad utskottet då inhämtade pågick alltjämt beredningen av frågorna om den framtida flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsregionen. Utskottet fann att riksdagen borde avvakta resultatet av denna beredning.

Utskottet kan konstatera att beredningen av frågan om flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsregionen alltjämt pågår inom Regeringskansliet. Utskottets uppfattning är liksom tidigare att riksdagen bör avvakta resultatet av denna beredning. Utskottet förutsätts få tillfälle att återkomma till frågan i samband med att regeringen återkommer till riksdagen och redovisar sin bedömning av hur nödvändig flygplatskapacitet skall kunna åstadkommas i Stockholm-Mälardalsregionen. Motionsförslagen avstyrks därför mot den bakgrunden.

Regionala flygplatsfrågor m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen om regionala flygplatser m.m. med hänvisning bl.a. till att utskottet inte vill föregripa utskottsberedningen av den transportpolitiska propositionen med ett ställningstagande om regionala flygplatser och driftsstödet till dessa.

Jämför reservationerna 7 (m, fp, kd, c) och 8 (m) samt särskilt yttrande 4 (fp).

Motionerna

Det statliga driftsstödet

I motion 2005/06:T505 av Christer Adelsbo m.fl. (s) anfördes att huvuddelen av de icke-statliga flygplatserna ägs och drivs av kommuner med svagt befolk-

ningsunderlag. Utan det statliga driftsbidraget skulle flertalet av dessa flygplatser inte ha möjlighet att fortsätta sin verksamhet. Detta skulle också innebära att landets förhållandevis goda täckning av flygplatser kraftigt skulle försämrast. Staten bör ta ett betydande ansvar för att säkerställa infrastrukturen på de kommunala flygplatserna. Men statens ekonomiska ansvar skall inte utgöra en total finansiering, utan även fortsättningsvis skall rörelseintäkter utgöra den huvudsakliga finansieringen för flygplatserna. Stödet bör vara utformat så att de kommunala incitamenten att utveckla flygplatserna består. Driftsbidraget är viktigt för att kunna säkerställa en god tillgänglighet och goda utvecklingsmöjligheter för regioner i hela landet. Statens ambition är att det statliga driftsstödet skall vara ca 75 % av flygplatsernas samlade underskott. Målet är ännu inte uppnått, och motionärerna menar att detta på sikt måste eftersträvas.

I motion 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) anfördes att de regionala flygplatserna på många håll har spelat en stor roll för kontakten med övriga Sverige. Folkpartiet liberalerna anser att dessa mindre flygplatser också i framtiden kommer att ha stor betydelse. De måste därför ges ett visst statligt stöd för att kunna överleva. Det är inte minst viktigt i glesbygdsområden. Folkpartiet föreslår en viss ökning av driftsbidraget till de regionala flygplatserna i avvaktan på ett nytt system för stödet (*yrkande 35*).

Jönköpings flygplats

I motion 2005/06:T281 av Tobias Krantz (fp) anfördes att flygplatsen i Jönköping fyller en väsentlig funktion för näringslivet i så motto att den fungerar som en direkt transportväg ut till den europeiska kontinenten via Köpenhamn. Flygtrafiken till och från Stockholm är också av stor betydelse. När mindre flygplatsers vara eller icke vara diskuteras är det dessutom angeläget att ha såväl inrikestrafiken som transferflyget till flygplatser med frekvent utrikes trafik i åtanke. Utan väl fungerande flygplatser runtomkring i landet kommer även flygtrafiken på det svenska luftfartsnavet Arlanda att minska.

En väl fungerande flygtrafik i hela landet är en angelägen transportpolitisk målsättning. Det går självfallet inte att komma undan det faktum att omvärldsfaktorer har bidragit till en minskad flygtrafik såväl inom landet som utom landets gränser. Det är dock rimligt att inte genomföra kortsiktiga åtgärder som på lite längre sikt kan komma att vara felaktiga. Det är därför angeläget att riksdagen tydligt fastslår att hela Sverige skall ha en väl fungerande flygtrafik och även sänder denna tydliga signal till det utredningsarbete som nu pågår.

I motion 2005/06:T308 av Magdalena Andersson och Bengt-Anders Johansson (m) anfördes att Luftfartsverket har beslutat att begära hos regeringen att få överlämna ansvaret för Axamo flygplats i Jönköping till annan aktör. Jönköpingsregionen är en av Sveriges starkaste tillväxtregioner, med ett näringsliv där exportföretagen utgör en mycket viktig del. Institutet för näringslivsanalys på Internationella Handelshögskolan har studerat förutsättningar för att ut-

veckla Jönköpings flygplats. Sammanfattningsvis konstaterar man att det krävs en regional flygplats för att behålla regionens attraktivitet, att Jönköpings flygplats är en viktig lokaliseringsfaktor, att flygplatsen är en viktig förutsättning för att behålla exportföretag, serviceföretag och organisationer som förutsätter internationella kontakter och att det finns en utvecklingspotential för Jönköpings flygplats.

I en situation där landets ledande tillväxtregion riskerar att bli utan möjlighet till flygförbindelse blir en lokal flygplats en nationell angelägenhet. Det är avgörande för vårt land att vi har starka regioner med livskraftiga och växande företag. Utan ett starkt näringsliv äventyras vår framtida välfärd. Det är därför förvånande att Luftfartsverket inte längre vill ta ansvar för flygplatsen. Nu är det regering och riksdag som har avgörandet i sin hand.

I motion 2005/06:T321 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd, c) anförs att Jönköping under senare år har utvecklats till ett viktigt frakt- och logistiknav. Det gör att flygplatsen har en ökad strategisk betydelse som komplement i detta nav. I denna del förutsätter motionärerna att staten väger in betydelsen för flygplatsen i längre utvecklingsperspektiv även för frakter.

För Jönköpings läns del gäller att flygtrafiken från Jönköpings flygplats Axamo är under debatt eftersom trafiken minskar. Att helt lägga ned flygplatsen vore ett stort avbräck för länets innevånare och företag. Olika ekonomiska lösningar och satsningar på att förstärka flygtrafiken till nya områden måste prövas i syfte att kunna bibehålla verksamheten. Axamos funktion att generera matartrafik till Arlanda och Kastrup och att kunna komplettera Landvetter bör också tas med i övervägandena när det gäller flygplatsens framtid (yrkande 4).

Karlstad flygplats

I motion 2005/06:T591 av Berit Högman m.fl. (s) anförs att Karlstad flygplats som statlig angelägenhet är ifrågasatt. Flygplatsen invigdes år 1997 och är en av Europas modernaste mindre flygplatser. Byggekostnaderna uppgick till 390 miljoner kronor, och värmländska skattebetalare stod för 120 miljoner kronor genom landstinget och Karlstads kommun. AMS/LAN stod för 120 miljoner kronor och Luftfartsverket för den resterande delen på 150 miljoner kronor.

Motionärerna framhåller att en fungerande infrastruktur är en förutsättning för företagande på en alltmer internationell marknad. En huvuddel av de värmländska storföretagen har sitt huvudkontor utanför länet och/eller landet. I dag finns förbindelser Karlstad–Köpenhamn och Karlstad–Stockholm. Dessa förbindelser är oerhört viktiga för näringslivet, och det är för hela regionen oerhört angeläget att Karlstad flygplats förblir en statlig angelägenhet.

Landvetters flygplats

I motion 2005/06:T603 av Peter Jonsson m.fl. (s) anförs att Västsverige har ett antal flygplatser, av vilka Landvetter har såväl inrikes som internationell linjetrafik samt chartertrafik och är landets mest trafikerade flygplats näst

Arlanda flygplats. Vidare upprätthålls inrikestrafik från flygplatserna i Trollhättan och Skövde. För att Västsverige även i fortsättningen skall kunna rymma storföretags huvudkontor och ledningsfunktioner samt upprätthålla spjutspetskompetens inom forskning och utbildning är det viktigt att Landvetters flygplats görs mer tillgänglig. Järnvägsförbindelse bör etableras. Resande på fyra av fem stamvägar måste passera Göteborg för att nå flygplatsen. Ett helhetsgrepp för kommunikationerna till och från rikets näst största flygplats måste tas. Antalet internationella förbindelser bör öka (*yrkande 6*).

Flygplatser i Norrlands inland

I *motionerna 2004/05:T279 och 2005/06:T305 av Gunilla Tjernberg (kd)* anförs bl.a. att den statliga myndigheten Rikstrafiken har fått i uppdrag att utreda möjligheterna till ett effektivare trafiksystem för flyget i Norrlands inland. Bakgrunden är bl.a. de höga kostnaderna för flygupphandlingen jämfört med vad som förväntas vid beslutet att införa allmän trafikplikt.

I mars 2005 presenterades bl.a. en analys i utredningen *Flyg i norr*, som pekade på möjligheten att ersätta flygtrafiken från åtminstone en av Västerbottens inlandsflygplatser med marktransport till annan flygplats. Flygplatstätheten gör att det i praktiken kan gå snabbare att från Storuman åka bil till Vilhelmina och ta flyget därifrån än att använda sig av den egna flygplatsen Gunnarn. Överlappningen mellan flygplatserna i området är stor. Rikstrafiken anser att det vore rimligt att berörda kommuner samlar sig kring en satsning på en flygplats i stället för att sprida underlaget på flera.

Flyget är en oerhört viktig del av infrastrukturen för Norrlands inland. Utredningens skrivningar har skapat stor oro för att Gunnarns flygplats inte kommer att omfattas av trafikplikten, vilket påverkar regionens möjligheter till utveckling negativt. Den oron har inte minskats av den extra flygskatt som beslutats om i budgeten för år 2006 och som riskerar att drabba de norrländska flygplatserna hårt. Då flyget är oerhört viktigt för att säkra den framtida utvecklingen i regionen är det motionärens bestämda uppfattning att Storumans flygplats Gunnarn måste fortsätta trafikeras.

I *motion 2004/05:T435 av Britta Rådström (s)* anförs att Gunnarn är ett av Sveriges största flygfält, som har en 2 300 meter lång bana med stor bärighet för de största planen att landa. Det är också utrustat med den modernaste tekniken. Flygplatsen var under lång tid militärflygplats med tre asfalterade sidobanor, nätverk av vägar, hangarer och verkstäder för test och övning. Den är också färdig att användas som inlandets charter- och fraktflygplats och är också ett nav för näringslivsutvecklingen i kommunens östra del med gruvnäring, turism, verkstads- och träindustri m.m. Även för grannkommunen Sorsele är Gunnarn ett nav för näringslivsutvecklingen.

På grund av det långa avståndet till större städer med flygplatser är Storuman och Sorsele beroende av att flygtrafiken till och från Gunnarn existerar och fungerar. Alternativa transportlösningar saknas, och därför är det av yttersta vikt att Rikstrafiken väger in den så viktiga flygplatsens betydelse för näringslivsutvecklingen i dessa kommuner när upphandlingen sker.

I motion 2005/06:T513 av Britta Rådström och Lars Lilja (s) anføres att en bra infrastruktur i hela landet är en förutsättning för näringslivets utveckling samt tillgänglighet för människor att resa till och från arbete, vänner och aktiviteter runtom i landet. Gruvindustrin och biltestverksamheten är på stark fram-marsch i de norra delarna av landet, och hela regionen kommer att stå inför en stor expansion. Flygtrafiken är Norrlands viktigaste kommunikationslänk med resten av landet. Det är det enda färd-sätt med vilket man inom rimlig tid kan ta sig till olika delar i Sverige. Tåg och bil tar inte bara några timmar utan kräver betydligt mer i tid. Därför spelar de små flygplatserna som finns i Norrlands inland en stor roll för hela regionens utveckling – det måste gå att ta sig både till och från de inre delarna av norra Sverige. Staten måste därför arbeta för en lösning på längre sikt än de tre år man i dag lagt fast för de små flygplatserna i Norrlands inland.

Saltholm

I motion 2005/06:T318 av Allan Widman (fp) anføres att det på 1960-talet fanns planer på anläggande av en storflygplats på den danska ön Saltholm i Öresund. Ön, som är ca 2,5 km bred och 7 km lång, är belägen bara någon kilometer från Pepparholmen, som anlagts enkom för att möjliggöra sträckningen för den fasta broförbindelsen. Saltholm har enligt uppgift bara två bofasta familjer, men södra delarna av ön är fredade på grund av ett rikt fågel-liv. När den fasta förbindelsen över Öresund nu är på plats finns det skäl att på nytt ta upp tanken på en flygplats på Saltholm. Oavsett vart flygtrafiken lokaliseras innebär den problem för både människor och natur, men samtidigt kan vi inte välja bort detta färd-sätt. Fördelarna med att flytta trafikrörelserna till Saltholm är att samtliga inflygningar kan ske över vatten och således inte över bebodda områden.

Möjligheten att enkelt ansluta till Öresundsförbindelsens tåg- och vägtrafik bör särskilt beaktas. Det faktum att Saltholm inte är svenskt territorium förut-sätter naturligtvis att Sverige först aktualiserar frågan med Danmark och att en samsyn nås mellan länderna. I en alltmer integrerad region i sydvästra Skandinavien bör emellertid frågor av detta slag diskuteras i en öppen och konstruktiv anda. Att etablera nya flygplatser är i vår del av världen en mycket långsiktig fråga. Därför är det viktigt att planeringen på detta område sker med stor framförhållning.

Flyget i Skåne

I motion 2005/06:T412 av Christer Nylander m.fl. (fp) anføres att det är up-penbart att tillgång till goda flygförbindelser är viktig för tillväxten i Region Skåne. Detta gäller för samtliga skånska flygplatser. Sturup utvecklas nu i allt större utsträckning i symbios med Kastrup, och här är framför allt kommuni-kationerna till flygplatsen viktiga, både vad avser kvaliteten på väg 108 och behovet av järnvägsförbindelse. För regionens två andra flygplatser har situa-tionen tidvis varit allvarligare. Ängelholms flygplats som fick internationell status år 2003 visar nu på både ökade passagerarantal och tillkomst av nya

flygbolag. Det är naturligtvis viktigt att den positiva utvecklingen inte störs av ytterligare diskussioner kring nedläggningar. Kristianstads flygplats vid Everöd är ytterligt viktig för hela nordöstra Skånes utveckling. Flyget är en viktig kommunikationslänk framför allt för företagandet. Det är därför viktigt, framhåller motionärerna, att de statliga stöden till Everöd fortsätter (*yrkande 5*).

Sturup

I *motion 2005/06:T332 av Peter Danielsson m.fl. (m)* anförs att tågtrafiken över Öresundsbron har blivit en framgångshistoria som bidrar till integrationen i regionen. Utvecklingen i regionen medför att flygtrafiken beräknas få en betydande expansion. Eftersom Kastrup på egen hand har svårt att möta efterfrågan diskuterar Kastrups och Sturups flygplatser hur de via ett samarbete tillsammans skall kunna möta den förväntade ökningen av flygtrafiken. För att ett sådant samarbete skall bli fruktsamt måste förbindelserna mellan flygplatserna vara goda. Motionärerna är också positiva till att privata initiativ ges möjlighet att ytterligare bidra till Sturups utveckling och föreslår att möjligheten att privatisera Sturup utreds (*yrkande 7*).

Flygtrafiken till Åland

I *motionerna 2004/05:T228 och 2005/06:T249 av Torsten Lindström (kd)* anförs att Åland är en viktig granne till vårt land. Åland har nära kulturella, språkliga och ekonomiska band till Sverige. Det finns förvisso en omfattande färjetrafik till och från Åland, vilket är bra på många sätt. Men det behövs också en väl fungerande flygförbindelse.

Regeringen har hittills hävdats att flygtrafiken mellan Arlanda och Åland är att betrakta som ett åländskt intresse. Det är en alltför snäv syn på frågan. Det är med tanke på trafikens betydelse för såväl ålänningarna som svenskarna angeläget att överväga om inte trafiken, i samarbete med de åländska myndigheterna, skall ses som essentiell för Sverige och därför integreras i det svenska systemet för samhällsunderstödd flygtrafik.

Örebro flygplats

I *motion 2005/06:T239 av Sten Tolgfors (m)* anförs bl.a. att Örebro flygplats har byggts upp genom ett betydande lokalt och regionalt engagemang och är ett nav för kommunikationer via väg, järnväg och flyg. E 18 och E 20 går samman i Örebro. Mäljarbanan och Svealandsbanan knyter ihop Örebro med Mälardalen. Flygplatsen ger förbindelser med Stockholm, Malmö och Köpenhamn. Därutöver pågår en betydande chartertrafik och fraktflygsverksamhet vid Örebro flygplats. Det finns dock en oro för att statens framtida fördelning av stöd till landets flygplatser kan komma att snedvrída konkurrensvillkoren för Örebro flygplats. Det blev våren 2005 känt att regeringen ville att det statliga stödet till Örebro flygplats skulle avvecklas. Motivet skulle vara att Örebro ligger för nära Arlanda för att få de pengar som det hittills varit

fråga om. Men för näringslivet är inte närheten till Arlanda det avgörande, utan närheten till kontinenten, som bara kan åstadkommas genom direktflyg från regionen.

Principen måste vara att det skall råda konkurrensneutralitet mellan landets flygplatser. Men statens sätt att fördela pengar har länge snedvridit konkurrensen mellan landets flygplatser, med avseende på både investeringar och drift.

Flygplatser bör kunna drivas på lika villkor och kunna konkurrera på egna meriter oavsett vem som äger eller driver dem. Där efterfrågan finns skall flygplatskapacitet finnas för att tillgodose regionala behov. Staten skall inte styra detta genom exempelvis snedvriden bidragsgivning eller, som diskuterades våren 2005 i Örebros fall, indragning av bidrag (*yrkandena 1 och 2*).

I motion 2005/06:T577 av Inger Lundberg m.fl. (s) anförs att under de senaste åren då flygplatsernas ekonomi blivit alltmer ansträngd har vikten av det statliga driftsbidraget förstärkts. Den noterade försämringen i ekonomin för flygplatser som Örebro flygplats ställer stora krav på ägarna och kan om staten inte bidrar med sin del av stödet bidra till att skapa risker kring flygplatsernas framtid. Mot bakgrund av detta finns starka reaktioner på de förslag som övervägts om att flygplatser med i huvudsak internationell trafik eller flygplatser med mindre än femtio mil till närmaste större internationella flygplats tas ur bidragssystemet. Motionärerna anser i stället att svenska företags handel med andra länder utgör en så viktig del av svensk ekonomi att man borde värna extra om de olika stöd, varav driftsbidraget är ett, som både direkt och indirekt stärker den svenska exporten. Motionärerna finner därför att det finns starka skäl för staten att överväga de regionalpolitiska effekterna av driftsbidraget till de icke-statliga flygplatserna och säkra att driftsbidraget till flygplatser som Örebros inte äventyras.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av väckta motioner behandlade utskottet frågor rörande statens ansvar för flygplatssystemet i april 2005 (bet. 2004/05:TU10). Utskottet redogjorde då för det statliga driftsbidraget till icke-statliga flygplatser, den allmänna trafikplikten och aktuella utredningar på området.

Av redovisningen framgick bl.a. att Luftfartsverket och Svenska kommunförbundet genomfört en utvärdering av driftsbidraget, som redovisades för regeringen den 4 april 2003. Utvärderingen behandlades i budgetpropositionen för år 2004, där det bl.a. sades att nuvarande driftsbidragssystem och dess finansiella ramar bör ligga fast till dess att en generell översyn har slutförts av hur transportpolitiskt motiverade insatser till transportsystemet som helhet har genomförts.

Vidare framgick av redovisningen att en promemoria om statens ansvar för de icke-statliga flygplatserna daterad i juli 2004 har utarbetats inom Näringsdepartementet. I denna diskuteras förutsättningarna för en anpassning av det

statliga delansvaret med utgångspunkt i det transportpolitiska målet men också i kravet på en effektiv användning av begränsade resurser.

Utskottets redovisning behandlar också ett översynsarbete som genomförts av Luftfartsverket. Översynen resulterade i ett beslut om fördjupade studier av flygplatserna i Jönköping, Karlstad och Norrköping. Dessa tre flygplatser uppvisade både kraftiga företagsekonomiska underskott och högre samhällsekonomiska kostnader för en flygresor jämfört med en resa med annat färdmedel. I december 2004 överlämnade Luftfartsverket en hemställan till regeringen om ett förändrat huvudmannaskap för Norrköpings och Jönköpings flygplatser. Verket hade konstaterat att det finns ett starkt regionalt intresse att behålla dessa flygplatser. Beträffande Karlstad flygplats föreslog verket att man avvaktar med motsvarande överföring av huvudmannaskapet på grund av att regionen har framfört starka skäl för en förlängd utredningstid.

Utskottet har erfarit att frågor rörande de regionala flygplatserna liksom driftsstödet till dessa och upphandling av samhällsbetald kollektivtrafik kommer att tas upp i den transportpolitiska proposition som är aviserad till mars 2006. Utskottet vill inte föregripa beredningen av denna proposition med ett ställningstagande om regionala flygplatser och driftsstödet till dessa och avstyrker därför berörda motionsförslag. Utskottet är heller inte berett att vidta något initiativ med anledning av motionsförslagen om att anlägga en ny flygplats på Saltholm och att privatisera Sturups flygplats. Aktuella motionsförslag avstyrks följaktligen.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Konkurrensvillkor, punkt 1 (m, fp, kd, c)

av Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m), Tuve Skånberg (kd) och Ulla Löfgren (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om konkurrensvillkor. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 13 och 2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 33.

Ställningstagande

Vi vill anföra att konkurrensen från lågprisflyget har lett till billigare transporter med både inrikes- och utrikesflyget. Det är positivt att fler kan resa när det blir billigare att flyga. Därmed uppstår bättre förutsättningar för näringslivet och då inte minst turistsektorn. Detta är en utveckling som vi vill bejaka och stimulera. SAS, med staten som delägare, har dock fortfarande en alltför dominerande ställning på många sträckor i in- och utrikestrafiken. Det har lett till orimligt höga biljettpriser på de sträckor där konkurrens saknas jämfört med dem som är konkurrensutsatta. Tendenser till kartellbildning inom flygsektorn har också förekommit. Mot denna bakgrund vore det positivt om fler flygbolag etablerade sig i Sverige och därigenom kunde sätta press på biljettpriserna.

Vi anser att liberaliseringen av luftfarten bör fortsätta. Vi vill i sammanhanget också anföra att regeringens avsikt att införa en skatt på flygresor främst slår mot privatresenärer. Skatten skulle också försämra konkurrensvillkoren för flyget.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

2. Ägandet av flygplatser, punkt 2 (m)

av Jan-Evert Rådström (m), Björn Hamilton (m) och Ulla Löfgren (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om ägandet av flygplatser. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) yrkande 14 och bifaller delvis motion 2005/06:T203 av Rolf Gunnarsson (m).

Ställningstagande

Moderata samlingspartiet har under lång tid konsekvent förespråkat en politik som innefattar en stor öppenhet för att släppa in andra intressenter som hel- eller delägare av flygplatserna, exempelvis Arlanda, Landvetter och Sturup. Samma sak gäller öppenhet för att dra nytta av externa underleverantörer på driftsidan helt eller delvis. Omstruktureringar av den statliga verksamheten måste ske ansvarsfullt. En viktig uppgift är att värna skattebetalarnas gemensamma tillgångar. Det innebär dels att försäljningar måste anpassas efter marknadsläget så att intäkten blir så stor som möjligt, dels att hänsyn måste tas till den marknadssituation som skapas efter en försäljning. Försäljningar av statliga företag får inte medföra att det uppkommer privata monopol eller fåtalsdominans.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

3. Flygtrafiktjänsten, punkt 3 (m)

av Jan-Evert Rådström (m), Björn Hamilton (m) och Ulla Löfgren (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om flygtrafiktjänsten. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2005/06:T368 av Anders G Högmark (m) och 2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 10.

Ställningstagande

Moderata samlingspartiet vill inledningsvis anföra att fr.o.m. den 1 januari 2005 skall Luftfartsverket driva statens flygplatser och bedriva flygtrafiktjänst, och Luftfartsstyrelsen skall ta hand om de myndighetsuppgifter som tidigare låg hos Luftfartsverket. Regeringen har i propositioner redovisat att regeringen avser att utveckla konkurrensen vad gäller flygtrafiktjänsten, vilket också riksdagen tidigare klart uttalat (prop. 1999/2000:140, bet.

2000/01:NU4, rskr. 2000/01:16). Regeringen har då också anført att i samband med översynen har problemen med Luftfartsverkets monopolsituation uppmärksamats.

Fördelarna med att konkurrensutsätta Luftfartsverkets monopol är flera. Privata och kommunala flygplatser som konkurrerar med de flygplatser som Luftfartsverket driver skulle inte behöva köpa flygtrafiktjänster från sin störste konkurrent.

Vi vill i sammanhanget framhålla att Kristianstad, Stockholm/Skavsta, Saab/Linköping och Växjö flygplatser vill göra en lokal upphandling av flygtrafiktjänster för år 2006. Dessa upphandlingar har avbrutits sedan Näringsdepartementet meddelat att Luftfartsverket har ansvaret för flygtrafiktjänsten i det svenska lufttrummet och att endast Luftfartsverket kan överlåta dessa uppgifter till någon annan. Luftfartsstyrelsen skall godkänna den nya leverantören men kan inte själv utnämna någon annan leverantör än Luftfartsverket. Moderata samlingspartiet anser att detta står i strid med fri konkurrens inom flygtrafikområdet. Det är orimligt att Luftfartsverket självt lämnar egna anbud och samtidigt granskar och utvärderar konkurrenters anbud. Detta bör enligt vår uppfattning göras av Luftfartsstyrelsen.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4. Privatisering av Luftfartsverket, punkt 5 (fp)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om privatisering av Luftfartsverket. Därmed bifaller riksdagen motion

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 36.

Ställningstagande

Folkpartiet liberalerna vill framhålla att med inrättandet av den nya luftfartsmyndigheten renodlas myndighetsrollen i den nya Luftfartsstyrelsen. Därigenom möjliggörs en försäljning av den verksamhet som kvarstår inom Luftfartsverket, vilket vi alltså förordar.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5. Flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet, punkt 6 (m, fp, kd)

av Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m), Tuve Skånberg (kd) och Ulla Löfgren (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om flygkapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2005/06:T218 av Tobias Billström (m),

2005/06:T260 av Björn Hamilton och Marietta de Pourbaix-Lundin (m),

2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 14,

2005/06:N302 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m) yrkande 8 och

2005/06:N443 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 33 samt avslår motionerna

2005/06:T418 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp),

2005/06:T473 av Fredrik Olovsson m.fl. (s),

2005/06:T501 av Torsten Lindström (kd),

2005/06:T525 av Fredrik Olovsson m.fl. (s),

2005/06:T594 av Sylvia Lindgren m.fl. (s) och

2005/06:MJ439 av Kalle Larsson m.fl. (v) yrkande 4.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att Stockholmsregionens utveckling och tillväxt är starkt beroende av goda flygförbindelser med omvärlden. Arlandas konkurrenskraft måste därför stärkas så att regionen inte förlorar direktförbindelser med t.ex. USA. För näringslivsflyget, som är ett viktigt komplement till reguljärflyget, kommer en utveckling av citynära flygplatser att skapa uppenbara problem. Skulle utöver Tullinge även Bromma läggas ned blir Stockholmsregionen den enda huvudstadsregion i Europa som saknar flygplats för allmänflyget.

Nuvarande avtal mellan Stockholm och staten om flygverksamheten på Bromma flygplats löper till år 2011. Vi anser att det är en konkurrensfördel i förhållande till andra större städer att ha en citynära flygplats. Bromma flygplats gör att det går enkelt och snabbt att ta sig från centrala Stockholm till övriga Sverige och till ett antal europeiska huvudstäder. För reguljärt flygande resenärer från Skåne med ärende i Stockholm – både från Sturup och Ängelholm – är Bromma ett överlägset alternativ till Arlanda. Vi anser att för att kunna satsa på närmiljön för de boende i närheten av flygplatsen är det avgörande att både staten och Stockholms stad deklarerar en långsiktig plan att ha kvar Bromma flygplats även efter år 2011.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6. Flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet, punkt 6 (mp, v, –)

av Claes Roxbergh (mp), Peter Pedersen (v) och Karin Svensson Smith (–).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om flygkapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2005/06:T418 av Karin Svensson Smith m.fl. (–, mp) och

2005/06:MJ439 av Kalle Larsson m.fl. (v) yrkande 4 samt

avslår motionerna

2005/06:T218 av Tobias Billström (m),

2005/06:T260 av Björn Hamilton och Marietta de Pourbaix-Lundin (m),

2005/06:T473 av Fredrik Olovsson m.fl. (s),

2005/06:T501 av Torsten Lindström (kd),

2005/06:T525 av Fredrik Olovsson m.fl. (s),

2005/06:T594 av Sylvia Lindgren m.fl. (s),

2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd) yrkande 14,

2005/06:N302 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m) yrkande 8 och

2005/06:N443 av Martin Andreasson m.fl. (fp) yrkande 33.

Ställningstagande

Vi anser att det finns en rad nackdelar med Bromma flygfält. De allvarligaste nackdelarna är den negativa miljöpåverkan, hinder för bostadsbyggande och säkerhetsfrågorna. Motionärerna framhåller att flygtrafiken på Bromma, enligt uppgifter från Miljöförvaltningen i Stockholm, är ett av stadens största miljöproblem. Brommaflyget genererar buller, utsläpp av kväveoxider och en mängd andra föroreningar i ett område som redan är hårt ansträngt av andra trafikleder.

Behovet av byggbar mark är ett starkt argument för att lägga ned Bromma flygplats. Stockholm är i skriande behov av nya bostäder. Bromma är ett av få områden där en större satsning på ny bebyggelse är möjlig.

Den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är små. Men om det osannolika händer, blir följderna oftast fruktansvärda. Arlanda flygfält har med sin nya bana tillräcklig kapacitet att ta hand om det flyg som i dag trafikerar Bromma – detta särskilt om trängselprissättning med regionala undantag tillämpas vid tilldelning av slottider i enlighet med tidigare riksdagsbeslut. Av ovan nämnda skäl bör Bromma flygfält snarast avvecklas och flygtrafik ersättas med tåg på många sträckor, och övrig kvarvarande flygtrafik skall hänvisas till Arlanda och Skavsta flygplatser.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

7. Regionala flygplatsfrågor, punkt 7 (m, fp, kd, c)

av Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m), Tuve Skånberg (kd) och Ulla Löfgren (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om regionala flygplatsfrågor. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2004/05:T228 av Torsten Lindström (kd),

2004/05:T279 av Gunilla Tjernberg (kd),

2005/06:T239 av Sten Tolgfors (m)

2005/06:T249 av Torsten Lindström (kd),

2005/06:T281 av Tobias Krantz (fp),

2005/06:T305 av Gunilla Tjernberg (kd),

2005/06:T308 av Magdalena Andersson och Bengt-Anders Johansson (m),

2005/06:T318 av Allan Widman (fp),

2005/06:T321 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd, c) yrkande 4,

2005/06:T412 av Christer Nylander m.fl. (fp) yrkande 5 och

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp) yrkande 35 samt

avslår motionerna

2004/05:T435 av Britta Rådström (s),

2005/06:T505 av Christer Adelsbo m.fl. (s),

2005/06:T513 av Britta Rådström och Lars Lilja (s),

2005/06:T577 av Inger Lundberg m.fl. (s),

2005/06:T591 av Berit Högman m.fl. (s) och

2005/06:T603 av Peter Jonsson m.fl. (s) yrkande 6.

Ställningstagande

Det är angeläget att man slår vakt om de regionala flygplatserna. På många håll spelar dessa en viktig roll för kontakterna mellan storstadsregionerna och övriga delar av Sverige. De har stor betydelse för turistnäringen. Inte minst utländska turister – särskilt från de tätbefolkade delarna av Europa – lockas av möjligheterna till skidåkning och att få uppleva Sveriges unika natur och kultur. Vi erinrar samtidigt om att turismen är en mycket viktig inkomstkälla för många av regionerna. Även av arbetsmarknadsskäl är det nödvändigt med flygförbindelser mellan olika regioner och deras omvärld, då detta vidmakthåller eller ökar näringslivets förutsättningar att skapa en ökad tillväxt. Sverige bör således leva upp till en väl fungerande flygtrafik i enlighet med det transportpolitiska målet.

Några av flygplatserna har emellertid fått svårt att överleva ekonomiskt. Det vore enligt vår uppfattning förödande att – med ett snävt kortsiktigt perspektiv – lägga ned dem. I stället bör man ha en långsiktig syn på de regionala

flygplatserna. I avvaktan på ett nytt stödsystem för flyget bör de ges ett – jämfört med nivån på dagens driftsbidrag – visst ökat statligt stöd. Det kan, enligt vår mening inte anses rimligt att landstingen och kommunerna skall ta det ekonomiska ansvaret.

Vi förutsätter vidare att regeringen i den transportpolitiska proposition som skall föreläggas riksdagen senare under våren 2006 kommer att redovisa en bred analys av och förslag på omfattning och inriktning av det nationella ansvaret för landets luftfartsinfrastruktur. På så sätt skulle riksdagen i ett sammanhang mer långsiktigt och heltäckande kunna lägga fast statens roll och ansvar för ägande, drift och ekonomi i samverkan eller i konkurrens med andra intressenter. För att optimalt kunna utveckla långsiktiga spelregler inom luftfarten, men också mellan olika transportslag i såväl konkurrens som samverkan, är detta helt avgörande.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

8. Sturups flygplats, punkt 8 (m)

av Jan-Evert Rådström (m), Björn Hamilton (m) och Ulla Löfgren (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om Sturups flygplats. Därmed bifaller riksdagen motion 2005/06:T332 av Peter Danielsson m.fl. (m) yrkande 7.

Ställningstagande

Moderata samlingspartiet framhåller att tågtrafiken över Öresundsbron har blivit en framgångshistoria som bidrar till integrationen i regionen. Utvecklingen i regionen medför att flygtrafiken beräknas få en betydande expansion. Eftersom Kastrup på egen hand har svårt att möta efterfrågan diskuterar Kastrups och Sturups flygplatser hur de via ett samarbete skall kunna möta den förväntade ökningen av flygtrafiken. För att ett sådant samarbete skall bli fruktsamt måste förbindelserna mellan flygplatserna vara goda. Vi är också positiva till att privata initiativ ges möjlighet att helt eller delvis bidra till Sturups utveckling och föreslår att möjligheten att privatisera Sturup utreds.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Särskilda yttranden

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Ägandet av flygplatser, punkt 2 (c)

Sven Bergström (c) anför:

På många håll runtom i världen privatiseras eller delprivatiseras flygplatser, vilket visar att det är en möjlig handlingsväg. Även i Sverige har privatiseringar ägt rum. Stockholm-Skavsta flygplats ägs t.ex. till 90,1 % av brittiska TBI och 9,9 % av Nyköpings kommun. I England är de sju största flygplatserna privatägda till 100 %. Andra exempel på flygplatser med blandat ägande är Kastrup, Wiens och Düsseldorfs flygplatser. I Australien är de stora flygplatserna uthyrda på 50 år till privata ägare.

I Sverige äger staten genom Luftfartsverket bl.a. 15 flygplatser och ansvarar därutöver för civil flygtrafik på två militära flygplatser. Av dessa flygplatser är Arlanda överlägset störst vad gäller antalet passagerare, flygrörelser och godshantering. Jag anser att Arlanda, Landvetter och Sturup lämpar sig väl för en delprivatisering. Därmed skulle kapital kunna frigöras till infrastrukturprojekt runtom i landet. Samtidigt är det viktigt att betona att staten genom Luftfartsverket har ett viktigt ansvar för att hålla samman landet vad gäller möjlighet att trafikera även de flygplatser som inte genererar vinst.

Således bör enligt min mening möjligheten att släppa in privata aktörer som delägare prövas, utan att för den skull sälja hela statliga flygplatser. En sådan utveckling skulle också öppna nya möjligheter, då staten många gånger inte har möjlighet att stå för de investeringar som är nödvändiga för att en flygplats skall utvecklas på ett positivt sätt. För Sturups flygplats finns det särskilda skäl som talar för att släppa in privat kapital. Det skulle underlätta ett för regionen viktigt och transportpolitiskt motiverat samarbete mellan flygplatserna Sturup och Kastrup.

2. Flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalsområdet, punkt 6 (s)

Börje Vestlund (s) anför:

Att Bromma som flygplats är förhållandevis liten innebär inte att den verksamhet som där sker i dag är betydelselös. Stockholm behöver flyget, men en flygplats på Bromma är olämplig, vilket konstaterats redan i tidigare skeden av flygplatsens historia. I dag lider många av dem som bor i Bromma fysiskt av buller och luftföroreningar, med flyget som en viktig orsak. Flygplatsens placering i ett tätbefolkat område i absolut anslutning till Stockholms centrala delar är ur ett säkerhetsperspektiv olämplig. Eftersom marken ligger så

centralt och mitt i redan bebyggt område vore den idealisk för bostadsbebyggelse, vilket verkligen behövs.

Miljöhänsyn, säkerhetsfrågor och markanvändningsperspektiv utgör således tre viktiga skäl för att så snart som möjligt fastställa ett datum för Brommas nedläggning som reguljär flygplats. Luftfartsverket och Stockholms stad har undertecknat ett avtal beträffande Bromma flygplats som går ut år 2011, vilket måste innebära det definitiva slutdatumet för Bromma som flygplats.

3. Flygplatskapaciteten i Stockholm- Mälardalsområdet, punkt 6 (c)

Sven Bergström (c) anför:

Det finns allvarliga nackdelar som är förknippade med Bromma flygplats. Denna flygplats, med sitt centrala läge i Stockholm, medför en kraftig miljöbelastning genom buller och luftföroreningar för alla de 100 000-tals människor som bor i närheten av flygplatsen. Ytterligare en nackdel är av säkerhetsmässig art: Det omfattande privatflyget medför statistiskt sett större risk för haverier – jämfört med linjeflyget – och det är olyckligt att sådant flyg tillåts i en storstad. Samtidigt innebär flygverksamheten att det inte – vare sig av miljö- eller säkerhetsskäl – går att bygga nya bostadsområden på en i övrigt mycket attraktiv mark.

Det finns alltså starka skäl för att avveckla Bromma flygplats senast år 2011 då nuvarande avtal löper ut. Brommaflygets framtid är dock främst en regional och lokal fråga och bör avgöras på denna nivå.

Enligt min mening finns inga starka nationella argument för ett bibehållande av Bromma flygplats då Arlanda har tillräcklig kapacitet för många år framåt. Genom Arlanda Express är det i dag praktiskt taget samma närhet i tid från Stockholm city till Arlanda som till Bromma.

4. Regionala flygplatsfrågor, punkt 7 (fp)

Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp) anför:

Folkpartiet liberalerna vill framhålla att på många håll har de regionala flygplatserna spelat en stor roll för kontakten med övriga Sverige. Vi anser att dessa mindre flygplatser också i framtiden kommer att ha stor betydelse. De måste därför ges ett visst statligt stöd för att kunna överleva. Det är inte minst viktigt i glesbygdsområden. Folkpartiet liberalerna föreslår en viss ökning av driftsbidraget till de regionala flygplatserna i avvaktan på ett nytt system för stödet.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

2004/05:T228 av Torsten Lindström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygtrafiken till Åland.

2004/05:T279 av Gunilla Tjernberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att beakta Gunnarns flygplats betydelse som en del av infrastrukturen i Norrlands inland.

2004/05:T435 av Britta Rådström (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Gunnarns flygplats.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2005

2005/06:T203 av Rolf Gunnarsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ägandet av flygplatser.

2005/06:T218 av Tobias Billström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bibehållande av Bromma flygplats.

2005/06:T239 av Sten Tolgfors (m):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrensneutralitet vid statens bidragsgivning till flygplatser.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrensvillkoren för Örebro flygplats.

2005/06:T249 av Torsten Lindström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om flygtrafiken till Åland.

2005/06:T260 av Björn Hamilton och Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygplatssituationen i Stockholmsområdet.

2005/06:T281 av Tobias Krantz (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om framtiden för Jönköpings flygplats och den svenska flygtrafiken sett ur såväl ett transportperspektiv som näringspolitiskt perspektiv.

2005/06:T305 av Gunilla Tjernberg (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att beakta att Gunnarns flygplats har betydelse som del av infrastrukturen i Norrlands inland.

2005/06:T308 av Magdalena Andersson och Bengt-Anders Johansson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att säkra framtiden för Jönköpings flygplats.

2005/06:T318 av Allan Widman (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att initiera en diskussion med Danmark om etableringen av en eventuell flygplats på Saltholm.

2005/06:T321 av Bengt-Anders Johansson m.fl. (m, fp, kd, c):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om statens ansvar för flygplatsen Axamos utveckling.

2005/06:T332 av Peter Danielsson m.fl. (m):

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en privatisering av Sturups flygplats bör utredas.

2005/06:T368 av Anders G Högmark (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att flygtrafiktjänsten bör separeras från Luftfartsverkets flygplatsverksamhet.

2005/06:T412 av Christer Nylander m.fl. (fp):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det skånska flyget.

2005/06:T418 av Karin Svensson Smith m.fl. (-, mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att snarast avveckla Bromma flygfält.

2005/06:T473 av Fredrik Olovsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av en långsiktig strategi för flyget i Stockholm-Mälardalen.

2005/06:T497 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om påskyndande av liberaliseringen av luftfarten.

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om överlåtande av Arlanda, Landvetter och Sturup till andra ägare än staten.

2005/06:T501 av Torsten Lindström (kd):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att göra Stockholm-Västerås Flygplats till ett regionalt och nationellt nav i flygtrafiken.

2005/06:T505 av Christer Adelsbo m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att sträva och arbeta för att på sikt nå upp till den ambition som finns att det statliga driftstödet skall vara ca 75 % av flygplatsernas samlade underskott.

2005/06: T513 av Britta Rådström och Lars Lilja (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om små flygplatser i Norrlands inland.

2005/06:T525 av Fredrik Olovsson m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av en samlad strategi för att stärka Arlanda som transportnod.

2005/06:T559 av Erling Bager m.fl. (fp):

33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om luftfarten.

34. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om handel med s.k. slots.

35. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om de regionala flygplatserna.

36. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om försäljning av Luftfartsverket.

2005/06:T560 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Luftfartsverkets monopol på tillhandahållande av flygtrafik-tjänster.

2005/06:T577 av Inger Lundberg m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om de icke-statliga regionala flygplatserna.

2005/06:T591 av Berit Högman m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om det statliga ansvaret för Karlstad flygplats.

2005/06:T594 av Sylvia Lindgren m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet att skyndsamt förbereda en avveckling av flygverksamheten på Bromma flygplats.

2005/06:T603 av Peter Jonsson m.fl. (s):

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Landvetter flygplats görs mer tillgänglig.

2005/06:T608 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trygga flygplatskapaciteten i Stockholmsområdet.

2005/06:MJ439 av Kalle Larsson m.fl. (v):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Bromma flygplats skall stängas.

2005/06:N302 av Marietta de Pourbaix-Lundin m.fl. (m):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen.

2005/06:N443 av Martin Andreasson m.fl. (fp):

33. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om flygplatskapacitet för såväl trafikflyg som småflyg i Stockholms län.