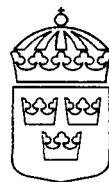


Trafikutskottets betänkande

1989/90:TU25

Luftfartsverkets verksamhet under
perioden 1990/91—1992/93 m.m.



1989/90
TU25

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas i proposition 1989/90:100 (budgetpropositionen) bilaga 8, avsnittet F. Luftfart framförda förslag om luftfartsverkets verksamhet under perioden 1990/91—1992/93 m.m. jämte motionsförslag om flygtrafikförsörjningen och om flygplatsorganisationen m.m.

Regeringens förslag avser inriktningen av luftfartsverkets verksamhet under perioden 1990/91—1992/93, resultat-, pris-, soliditets- och servicemål för verkets verksamhet under perioden, verkets investeringar under perioden samt bolagsbildning, aktieteckning och borgensförbindelse avseende en anläggning med arbetsnamnet Arlanda Centrum. Förslagen tillstyrks av utskottet.

Utskottet föreslår att motionsförslagen avslås eller lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Vid betänkandet har fogats 28 reservationer. De frågor som reservationerna avser samt de partigrupper som har avgett reservationerna framgår översiktligt i avsnittet 5 Hemställan i utskottets yttrande (s. 43—47).

Vidare har vid betänkandet fogats fyra särskilda yttranden, nämligen av c-ledamöterna i fråga om begränsning av flygtrafiken (1), av vpk-ledamöterna i fråga om privatisering av SAS (2) samt av m-ledamöterna i fråga om fraktrafik på Sturup (3) och avgifter för luftvärdighetskontroll av privatflygplan (4).

Propositionen

Regeringen föreslår i proposition 1989/90:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) i avsnittet F. Luftfart, luftfartsverkets verksamhet m.m. under perioden 1990/91—1992/93 (s. 107—113),

1. att riksdagen godkänner vad i propositionen har förordats om inriktningen av luftfartsverkets verksamhet under perioden 1990/91—1992/93,

2. att riksdagen godkänner de resultat-, pris-, soliditets- och service-mål för luftfartsverkets verksamhet som i propositionen har förordats för perioden 1990/91—1992/93,

3. att riksdagen godkänner vad i propositionen har anförts om luftfartsverkets investeringar under perioden 1990/91—1992/93 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån,

4. att riksdagen godkänner vad i propositionen har anförts om bolagsbildning, aktieteckning och borgensförbindelse avseende Arlanda Centrum.

Motionerna

Motioner framlagda under den allmänna motions-tiden 1990

1989/90:T203 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om koncession för anslutningslinjer till Kastrup.

1989/90:T204 av Ragnhild Pohanka (mp) vari yrkas

4. att riksdagen begär att reguljärt flyg till och från Värmland avvecklas.

1989/90:T207 av Per Stenmarck m.fl. (m) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiken på Sturups flygplats.

1989/90:T212 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avreglering av inrikesflyget,

1989/90:T213 av Gullan Lindblad och Göthe Knutson (båda m) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A423 anförts om vägar och kommunikationer.

1989/90:T215 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

30. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om luftfarten som regionalpolitiskt instrument,

31. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Sverige i internationella sammanhang bör verka för skärpta miljökrav på flyget,

32. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att koncession på de mest lönsamma inrikeslinjerna inte skall vara förbehållet SAS,

33. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att regeringen bör uppta förhandlingar med Danmarks och Norges regeringar om en total privatisering av SAS.

1989/90:T219 av Görel Bohlin m.fl. (m) vari yrkas

1989/90:TU25

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att regeringen noggrant bör följa utvecklingen av Stockholms flygplatsfrågor och vid behov tar ett ökat ansvar för utvecklingen.

1989/90:T225 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljöavgifter på internationell flygtrafik,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utvecklingen av alternativa nav för den inrikes flygtrafiken.

1989/90:T228 av Ragnhild Pohanka (mp) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Dalarnas flygplatser.

1989/90:T230 av Margareta Winberg m.fl. (s) vari yrkas

5. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringsbehov av Östersunds och Svegs flygplatser.

1989/90:T231 av Ulla Orring (fp) vari yrkas

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett flygnav bör förläggas till Umeå.

1989/90:T237 av Magnus Persson m.fl. (s) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrade flygförbindelser till Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Göteborg.

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny länsflygplats i Värmland.

1989/90:T243 av Håkan Hansson m.fl. (c) vari yrkas

1. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:N347 anförts om nödvändigheten av offensiva insatser för att utveckla infrastrukturen i Skåne,

1989/90:T251 av Roy Ottosson m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en långsiktig trafikpolitisk satsning på energisnåla och miljövänliga trafikgrenar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flygtrafikens energi- och miljöpolitiska ansvar,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att inte nyinvestera i en tredje startbana på Arlanda liksom i regionala flygplatsutbyggnader,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om internationella överenskommelser för luftfarten,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om omprövning av trafiktillstånd för allmän flygtrafik av miljöskäl eller förändrad trafiksituation,

7. att riksdagen begär att regeringen, eller den myndighet regeringen utser, utvecklar miljökonsekvensanalyser som tar hänsyn till andra trafikslag i enlighet med vad i motionen anförts,

8. att riksdagen avslår regeringens hemställan i punkterna 1, 3 och 4 under Luftfartsverket i proposition 1989/90:100 (sjätte huvudtiteln),

9. att riksdagen beslutar att den allmänna inriktning av luftfartens utveckling som förordats i motionen också skall vara den inriktning som luftfartsverket skall ta in i sin treårsplan.

1989/90:T256 av Ylva Annerstedt m.fl. (fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A297 anförts om att regeringen bör inleda planeringen för en ny flygplats i södra delen av Stockholms län.

1989/90:T319 av Kjell Ericsson m.fl. (c, m, fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statligt ansvar för utredning, projektering och byggande av en ny trafikflygplats i Värmland.

1989/90:T344 av Anders Castberger m.fl. (fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:A443 anförts om att flygplatsfrågan för Fyrstad (Uddevalla, Trollhättan, Vänersborg, Lysekil) måste lösas såväl trafikmässigt som miljömässigt.

1989/90:T615 av Bruno Poromaa m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om områdeskontrollcentraler för flyginformationsområden.

1989/90:T701 av Margitta Edgren m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att luftfartsverket får i uppdrag att utarbeta en ny utredning angående trafikledningen på Sturup med beaktande av riksdagens regionalpolitiska principer.

1989/90:T703 av Leif Olsson och Kenth Skårvik (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Jo743 anförts om en miljöansvarig på större flygplatser.

1989/90:T704 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär utredning i syfte att åstadkomma ett avskiljande av myndighetsfunktionen inkl. flygsäkerhetstjänsten i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen i enlighet med vad i motionen anförts och att därvid den rörelsedrivande delen av verket skall ombildas till aktiebolag,

2. att riksdagen uttalar att nya organisationsformer för huvudmannaskap för flygplatser är önskvärt,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till särskilt finansieringsbolag för luftfartsverket efter förebild av Telefinans,

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag för att åstadkomma en ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfartssektorn,

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag till separation av luftfartsinspektionen från luftfartsverket.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en generösare syn vid behandling av ansökningar om nya inrikes koncessioner,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att parallellkoncessioner skall införas,

8. att riksdagen hos regeringen begär att förhandlingar skall upptas som syftar till en utförsäljning av de statliga andelarna i SAS,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att tredje banan på Arlanda omgående bör påbörjas,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avgiftssättningen,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om luftfartsverkets möjligheter att finansiera investeringar,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om soliditeten och upptagning av lån,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avkastning och återbetalning,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att affärsdrivande verksamhet vid flygplats bör ske på samma villkor som gäller för affärsföretag och att kommersiella satsningar skall finansieras på den öppna lånemarknaden,

16. att riksdagen hos regeringen begär en omgående översyn av SILA-protokollet,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att avgiften för luftvärdighetsbevis i samband med besiktning av privatflygplan bör vara relaterad till den verkliga kostnaden,

18. att riksdagen uttalar att Bromma flygplats bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

1989/90:T705 av Stig Alemyr m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av stöd till Hultsfreds flygplats.

1989/90:T706 av Leo Persson och Maja Bäckström (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om en komplettering av kommittédirektiven "Former för organisation och huvudmannskapet för flygplatser" i enlighet med vad i motionen anförts.

1989/90:T707 av Agne Hansson och Marianne Jönsson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att Hultsfreds och Oskarshamns flygplatser inlemmas i resultatutjämningsystemet och får ekonomiskt stöd till driften av flygplatserna,

2. att riksdagen hos regeringen begär att de orättvisa prisskillnaderna mellan Kalmar och Växjö till Stockholm elimineras,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flygets luftföreningar.

1989/90:T709 av Oskar Lindkvist och Maj Britt Theorin (båda s) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en redovisning av vilka omedelbara åtgärder som behöver vidtas i anledning av undersökningen av flygolyckan i Oskarshamn,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att senast inom en tioårsperiod uppnå likvärdig säkerhetsstandard för regionalflyget och den tyngre luftfarten.

1989/90:T710 av Viola Claesson och Jan-Olof Ragnarsson (båda vpk) vari yrkas

1. att riksdagen mot bakgrund av flygolyckan i Oskarshamn hos regeringen begär förslag till åtgärder för hur samhället skall organisera ett bättre stöd åt de anhöriga till offren i samband med olyckor och katastrofer,

2. att riksdagen hos regeringen begär att en parlamentarisk kommission för flygtrafiksäkerheten tillsätts i enlighet med motionens förslag.

1989/90:T711 av Karin Falkmer och Birgit Henriksson (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en liberalare koncessionsgivning även för små flygbolag,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillstånd för AIR Nordic att öppna direktförbindelse till Helsingfors.

1989/90:T712 av Per Stenmarck och Rune Rydén (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om koncessioner för utrikesflyg,

2. att riksdagen hos regeringen begär att parallellkoncessioner införs för inrikesflyg,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flygledning på Sturups flygplats.

1989/90:T713 av Anita Jönsson m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att arbetsmarknads- och regionalpolitiska hänsyn skall tas vid lokaliseringen av kontrollcentraler för luftfarten,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lokaliseringen till Malmö/Sturup och Sundsvall/Midlanda av kontrollcentraler för luftfarten i Sverige.

1989/90:T714 av Mona Saint Cyr m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Ub307 anförts om vikten av en länsflygplats i Östergötland.

1989/90:T715 av Ylva Annerstedt (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1989/90:Ub708 anförts om att utreda Taxinge som alternativ placering av ny flygplats i södra länsdelen.

1989/90:T716 av Knut Wachtmeister (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett bibehållande av flygledningscentralen på Sturup.

1989/90:T717 av Krister Skånberg m.fl. (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ingen ytterligare start- och landningsbana bör byggas på Arlanda,

2. att riksdagen avslår regeringens hemställan att godkänna vad kommunikationsministern i budgetpropositionen anförts om luftfartsverkets investeringar under perioden 1990/91—1992/93,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att alla planer på en flygplats vid Tullinge skall skrinläggas av miljöskäl,

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag om hur flygtrafiken i Stockholmsregionen skall minskas med 25 % inom de närmaste åren,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att tillstånd för reguljär flygtrafik dras in på kortare sträckor där goda tågförbindelser finns.

1989/90:T718 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utvecklingen på transportområdet skall styras, så att järnvägs- och sjöfartstransporter gynnas framför flygtransporter,

2. att riksdagen beslutar att inga nya trafikflygplatser skall få byggas i Syd- och Mellansverige om de planerats för att underlätta ett ökat trafikutbud,

3. att riksdagen beslutar att inrikes flygtrafik på kortare sträckor än 400 km samt där snabbtåg finns som alternativ skall begränsas kraftigt,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att avgasregler för trafikflygplan snarast bör införas,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att bullernivån från flyget måste sänkas genom att speciellt bullrande flygplan tas ur drift.

1989/90:T719 av Anders Castberger (fp) och Stig Bertilsson (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten och betydelsen av reguljär flygtrafik för Fyrstadsområdet och den regionala utvecklingen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en förutsättningslös prövning av nya och alternativa finansieringsformer,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att flygplatsfrågan för Fyrstad (Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla, Lysekil) måste med framtidsinriktning lösas trafikmässigt och miljömässigt.

1989/90:T720 av tredje vice talman Bertil Fiskesjö m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att kontrollcentralen för flygtrafiken skall vara kvar på Malmö—Sturup.

Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:76 om regionalpolitik för 90-talet

1989/90:TU25

1989/90:A64 av Mona Saint Cyr m.fl.(m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av en länsflygplats i Östergötland.

1989/90:78 av Göran Engström och Birgitta Hambræus (båda c) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stöd till Mora/Siljans flygplats.

1989/90:A111 av Börje Hörnlund m.fl. (c) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flygets betydelse för den regionala utvecklingen.

Motion väckt med anledning av proposition 1989/90:88 om vissa näringspolitiska frågor, såvitt avser bilaga 2

1989/90:T42 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

10. (delvis) att riksdagen beslutar att inga satsningar på nya motorvägar, stora bilprojekt eller utbyggnad av storflygplatser skall få ske.

Gällande riktlinjer för luftfartspolitiken, m.m.

Övergripande riktlinjer och grundläggande bestämmelser

Riksdagen godkände år 1982 riktlinjer för den statliga luftfartspolitiken (prop. 1981/82:98, bet. TU 28, rskr. 339). Genom 1988 års trafikpolitiska beslut i vad beslutet avser Luftfart (prop. 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet s. 294—330, bet. TU 22, rskr. 249) — i fortsättningen benämnt enbart 1988 års trafikpolitiska beslut — kompletterades dessa riktlinjer.

Utgångspunkt för statens handlande på luftfartens område skall — liksom när det gäller andra trafikgrenar — vara det ursprungligen år 1979 formulerade och år 1988 kompletterade, övergripande målet för samhällets trafikpolitik "att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader".

Av kravet på att en samhällsekonomisk grundsyn skall vara vägledande för handlandet har följt att luftfartspolitiken så långt möjligt skall utformas så att den bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet och därmed till måluppfyllelse inom olika samhällssektorer. De samhällsekonomiska övervägandena skall samtidigt utgå från att affärsverk och enskilda transportföretag i princip skall vara effektiva enligt företagsekonomiska kriterier. En strävan skall vara att en marginalkostnadsanpassad prissättning så långt möjligt

skall tillämpas, såväl av flygföretagen som svarar för flygtrafiken som av luftfartsverket som svarar för basservice för flygtrafiken. I 1988 års trafikpolitiska beslut preciserades det övergripande målet för trafikpolitiken bl.a. på det sättet att transportsystemet skall utvecklas i miljövänlig riktning.

I det följande redogörs i stora drag för riktlinjer för flygtrafikförsörjningen m.m. Redogörelsen avser, om annat inte anges, i 1988 års trafikpolitiska beslut fastlagda riktlinjer och gjorda uttalanden.

Grundläggande bestämmelser om luftfarten har meddelats i luftfartslagen (1957:297). Närmare bestämmelser har bl.a. meddelats i luftfartsförordningen (1986:171).

Utförmningen av våra bestämmelser om luftfarten har i stor utsträckning baserats på internationella åtaganden som Sverige har gjort genom tillträde till olika konventioner på luftfartens område.

Om flygtrafikförsörjningen m.m.

Former för reglering

För luftfartsverksamhet i förvärvssyfte krävs enligt luftfartslagen tillstånd. Vid prövning av tillstånd skall de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för trafiken beaktas.

Den internationella linjeluftfarten regleras av bilaterala luftfartsavtal — överenskommelser på regeringsnivå mellan länderna parvis. Dessa avtal anger de destinationer som får trafikeras och reglerar den kapacitet som får bjudas ut. Avtalen föreskriver också i allmänhet att tidtabeller och biljettpriser skall godkännas av de berörda ländernas myndigheter.

Företräde till att få tillstånd (koncessioner) för luftfart i regelbunden trafik (linjefart) i förvärvssyfte har lämnats konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS) för utrikes trafik och viss inrikestrafik samt Linjeflyg AB (LIN) för inrikestrafik i övrigt.

Scandinavian Airlines System (SAS) m.m.

Inom skandinavisk luftfart hade visst samarbete mellan luftfartsbolagen förekommit redan före det andra världskriget. Efter kriget förstärktes detta samarbete. För att fortsätta och förstärka samarbetet träffade de skandinaviska luftfartsbolagen — Det svenska AB Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) — år 1951 ett avtal (det s.k. konsortialavtalet) om bildande av konsortiet Scandinavian Airlines System med uppgift att för parternas räkning och såsom en enhet bedriva trafikflygning och annan i samband därmed stående verksamhet. Vissa tillägg har genom avtal mellan parterna tillförts konsortialavtalet, och de har i olika omgångar avtalat om förlängning av giltighetstiden för detta, senast för tid t.o.m. den 30 september 2005. ABAs andel i SAS är tre

sjundedelar och andelarna för ettvarvt av DDL och DNL två sjundedelar. Hälften av aktiekapitalen i SAS moderbolag ägs av vederbörande stat och hälften av privata intressenter.

ABA och SAS äger vardera hälften av aktiekapitalet i Linjeflyg AB (LIN). ABA äger vidare en fjärdedel av Swedair AB och Linjeflyg tre fjärdedelar i detta bolag.

Riksdagen godkände år 1986 (prop. 1986/87:4, bet. TU 5, rskr. 49) att konsortialavtalet rörande SAS med gjorda ändringar fortsatt skall ligga till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t.o.m. den 30 september 2005. Motsvarande godkännanden har lämnats av det danska folketinget och det norska stortinget. De skandinaviska parlamentens beslut innebär att SAS i princip skall ha företrädesrätt till koncessioner för internationell trafik.

SAS strävar efter att driva så många direktförbindelser som möjligt från Köpenhamn, Oslo och Stockholm i första hand ut i Europa och i andra hand till andra kontinenter. Vidare strävar SAS efter att så långt möjligt utveckla trafik från andra större orter i Skandinavien direkt ut i Europa.

Riktlinjer

I 1988 års trafikpolitiska beslut sägs när det gäller *den internationella flygtrafikförsörjningen* att de skandinaviska ländernas perifera läge och begränsade marknadsunderlag utgör avgörande utgångspunkter för koncessionspolitiken. Koncessionspolitiken skall stärka det trafiksystem som har etablerats och som bygger på matning av trafik till de stora trafikknutpunkterna i Skandinavien (dvs. SAS trafiksystem). En friare konkurrens inom internationell luftfart är önskvärd men måste förenas med krav på att luftfarten skall bedrivas på lika villkor.

Enligt en överenskommelse mellan de skandinaviska trafikministrarna i maj år 1986 har bl.a. vissa regler om *fraktcharterflygningar och personcharterflygningar* — som har syftat till att skydda linjefarten — mjukats upp.

Regeringen godkände i juli år 1988 — på grundval av en överenskommelse mellan de skandinaviska trafikministrarna — riktlinjer som innebär att andra företag i Skandinavien än SAS kan få koncessioner (1) för nya *gränsöverskridande flyglinjer inom Skandinavien* utom mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm, Bergen, Stavanger, Göteborg och Malmö, om SAS inte själv väljer att trafikera flyglinjerna, samt (2) för nya *flyglinjer mellan flygplatser i Skandinavien och flygplatser i det övriga Europa*, om den aktuella flygplatsen i det övriga Europa inte är den största eller är en av de största i vederbörande land och SAS inte trafikerar flygplatsen från Köpenhamn, Oslo eller Stockholm.

Staten skall genom en lämplig infrastruktur och genom koncessionsgivningen ha ett ansvar för att stärka och vidareutveckla en flygtrafikförsörjning med tillfredsställande nationell täckning. Stommen i den *nationella flygtrafikförsörjningen* skall enligt 1988 års trafikpolitiska

beslut vara det trafiknät som SAS och Linjeflyg trafikerar i egen regi eller genom entreprenör, kallat *primärnätet*, med undantag för "det inre Norrlandsnätet". SAS och Linjeflyg skall ha en prioriterad ställning i den nationella trafikförsörjningen.

Vid tiden för 1988 års beslut bedrev — med Stockholm—Arlanda flygplats som "nav"— SAS trafik på flyglinjerna till Malmö, Göteborg samt Luleå—Kiruna. Linjeflyg bedrev med samma "nav" trafik på flyglinjerna till Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Kramfors, Sundsvall, Östersund, Borlänge, Karlstad, Trollhättan, Jönköping, Halmstad, Ängelholm, Växjö, Kristianstad, Ronneby, Kalmar och Visby. Det "inre Norrlandsnätet" omfattade den trafik som Swedair AB bedrev på linjen Kiruna—Luleå för SAS räkning samt mellan Luleå, Skellefteå, Umeå, Sundsvall och Östersund för Linjeflygs räkning.

Sekundärflyget, som omfattar trafik med flygplan med en högsta tillåten startvikt på 15 ton (högsta tillåten startvikt för flygplan av typen SAAB-340 är ca 12,5 ton), betraktas i 1988 års trafikpolitiska beslut som ett värdefullt komplement till trafiken på primärnätet. Sekundärflyget bör enligt beslutet utvecklas efter marknadens behov på affärsrättsliga grunder. Koncessionsgivningen skall inriktas på att underlätta och stödja branschens egen omstrukturering. Sekundärflygbolagen bör ges bättre möjligheter till långsiktig planering.

Utredning om förstärkt konkurrens

Med stöd av ett bemyndigande av regeringen tillkallades år 1989 konkurrenskommittén (C 1989:03) med uppdrag (dir. 1989:12) att utreda hur konkurrenspolitiken kan ytterligare förstärkas. Utredningen skall särskilt analysera konkurrensförhållandena inom reglerade sektorer — bl.a. transportområdet — och föreslå åtgärder som ökar konkurrensen och pröva om konkurrenslagstiftningen kan tillämpas inom dessa sektorer.

Utredningen beräknas komma att avge sitt slutbetänkande under år 1990.

Om flygplatsorganisationen m.m.

Riktlinjer beträffande huvudmannskapet för flygplatser för civil luftfart

Enligt riktlinjer för luftfartsverkets verksamhet och organisation som riksdagen godkände år 1967 (prop. 1967:57 s. 43, bet. SU 107, rskr. 267) skall luftfartsverket (LFV) driva och förvalta statliga flygplatser för linjefart (i prop. 1967:57 kallade primärflygplatser). Även lands- ting, kommuner eller enskilda intressenter skall enligt dessa riktlinjer kunna anlägga, driva och förvalta flygplatser för linjefart (i propositionen kallade sekundärflygplatser). Andra flygplatser än sådana med linjefart bör enligt riktlinjerna även i fortsättningen vara en angelägenhet för landsting, kommun eller enskild intressent.

I 1982 års luftfartspolitiska beslut fastslogs att de flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget inte heller i fortsättningen bör vara en statlig angelägenhet utan en angelägenhet för kommun, lands-ting eller enskild intressent (prop. 1981/82:98 s. 33—34).

I 1988 års trafikpolitiska beslut uttalades att det i princip inte fanns någon anledning att ändra på den sålunda beslutade ordningen för fördelning av ansvaret för flygplatser i vårt land. Emellertid förutskickades överväganden om nya organisationsformer för huvudmannskap för flygplatser m.m. Med stöd av bemyndigande av regeringen i mars 1989 tillkallade kommunikationsministern därefter *flygplatsutredningen* (K 1989:01) med uppdrag (dir. 1989:11) att utreda frågor som former och principer för huvudmannskapet för flygplatser vilka ingår i inrikesflygets primärnät. Utredningen beräknas komma att avge sitt slutbetänkande under år 1990.

Antalet flygplatser

Vid utgången av år 1987 fanns 212 av LFV registrerade flygplatser för civil och militär luftfart. Av flygplatserna var 56 trafikflygplatser, dvs. de kan användas under s.k. instrumentväderförhållanden.

På 40 av trafikflygplatserna bedrevs linjefart. LFV förvaltade 14 statliga flygplatser för civil luftfart och drev flygstationer för sådan luftfart på fem militära flygplatser. Kommuner ägde 11 flygplatser och drev flygstationer på nio militära flygplatser. Ett enskilt företag ägde en trafikflygplats med linjefart.

Luftfartsverkets uppgifter och organisation samt styrningen av verket

Luftfartsverkets huvuduppgifter är enligt verkets instruktion (1988:78) att (1) främja utvecklingen av den civila luftfarten, (2) driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart, (3) utöva tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten, (4) svara för flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart samt (5) ombesörja beredskapsplanläggning för civila flygtransporter.

Luftfartsverkets nuvarande organisation grundar sig på beslut av riksdagen år 1984 (prop. 1984/85:25 bil. 4, bet. TU 7, rskr. 98). I organisationen har myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner avgränsats från varandra.

Myndighetsfunktionerna omfattar i huvudsak två ärendegrupper, nämligen dels myndighetsfrågor av trafikalkaraktär, dvs. i huvudsak frågor om transportreglering, transportförsörjning och transportplanering, dels flygsäkerhetsfrågor. För myndighetsfunktionerna finns LFVs transport- och planeringsavdelning samt luftfartsinspektionen.

De rörelsedrivande verksamheterna omfattar driften av de 14 statliga flygplatserna för civil reguljär trafik, flygstationerna för sådan trafik på fem militära flygplatser samt ett 30-tal flygtrafiktjänstenheter för den civila och militära luftfarten m.m.

För sina på flygtrafiken inriktade tjänster tar LFV ut följande slag av avgifter, nämligen (1) landningsavgifter, (2) passageraravgifter, (3) avgifter enligt tvådelad tariff — som består av en fast årsavgift och en rörlig trafikberoende avgift och som avser i huvudsak SAS och Linjeflygs inrikes passagerartrafik — (4) undervägsavgifter, (5) stationstjänstavgifter samt (6) hangar- och parkeringsavgifter. Intäkterna av nu nämnda avgifter utgör LFVs trafikintäkter.

Vid sidan av trafikintäkterna har LFV kommersiella intäkter. Förutom den på ledningen av flygtrafiken m.m. inriktade verksamheten driver nämligen LFV en rent kommersiell verksamhet genom uthyrning av lokaler och utarrendering av mark, upplåtelse av bilparkeringsplatser, flygtrafiktjänst åt flygföretag m.m. Denna verksamhet inbringar bilparkeringsavgifter, lokalhyror m.m.

Statsmakernas styrning av LFV skall enligt beslut av riksdagen år 1985 (prop. 1984/85:100 bil. 8 och prop. 1984/85:139, bet. TU 26, rskr. 333) ske genom att statsmakerna på grundval av rullande treårsplaner från verket skall fatta beslut om inriktningen och omfattningen av LFVs verksamhet och investeringar under de närmast följande tre budgetåren. Styrningen av verket skall vidare ske i högre grad genom att mål för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet samt strategier för verkets agerande på olika områden fastläggs än genom styrning av medlen för att nå olika mål. Härvid skall riksdagen ta ställning till de övergripande frågorna och ange den huvudsakliga inriktningen av verksamheten. Genom nämnda riksdagsbeslut år 1985 och genom riksdagsbeslut år 1987 (prop. 1986/87:100 bil. 8, bet. TU 25, rskr. 303) har LFV fått vidgade befogenheter att besluta om investeringar och att välja finansieringsform. LFV får sålunda besluta om investeringar vilkas totalkostnad understiger 50 milj. kr. Samma begränsning gäller för finansieringsavtal som verket kan träffa med kommunala eller enskilda intressenter för särskilda investeringsobjekt. Några ramar föreskrivs inte längre för verket beträffande upplåning i riksgäldskontoret, leasing och utnyttjande av rörelsemedel.

Resultatutjämnning mellan flygplatser

De statliga civila flygplatserna (varmed också avses de statliga flygstationerna för civil luftfart på militära flygplatser) är kostnads- och intäktsmässigt integrerade i ett sammanhållet system. De avgifter som fastställs för nyttjandet av de olika flygplatserna har sålunda baserats på den samlade kostnaden för driften av de flygplatser som staten har. Detta innebär att lönsamma flygplatser lämnar bidrag till olönsamma flygplatser och att sålunda en resultatutjämnning sker mellan flygplatserna.

1988 års trafikpolitiska beslut innebar bl.a. att ett tidsbegränsat system för resultatutjämnning mellan statliga och kommunala flygplatser infördes. Enligt detta system får kommunala flygplatser, som uppnår en trafikvolym i intervallet 100 000—200 000 passagerare per år i inrikes linjefart ett resultatutjämningsbidrag från LFV. Bidraget uppgår till 30 milj. kr., som fördelas till de kommunala flygplatserna över en femårsperiod i direkt proportion till redovisad trafikvolym. Bidraget avtrappas successivt från 8 milj. kr. budgetåret 1988/89 till 4 milj. kr. budgetåret 1992/93.

Utskottet

I utskottets yttrande behandlas i ett första huvudavsnitt *Flygtrafiken och miljön m.m.* motionsförslag om bedrivande av flygtrafik med hänsyn till miljön m.m., i ett andra huvudavsnitt *Frågor kring flygolyckan i Oskarshamn 1989* motionsförslag om uppföljning av olyckan m.m. I ett tredje huvudavsnitt *Flygtrafikförsörjningen m.m.* behandlas motionsförslag om privatisering av SAS, om trafiktillstånd (koncessioner) för linjefart samt om biljettpriserna på vissa flyglinjer mellan Småland och Stockholm. I ett fjärde huvudavsnitt i yttrandet med rubriken *Flygplatsorganisationen m.m.* behandlas förslag i budgetpropositionen om luftfartsverkets (LFVs) verksamhet under perioden 1990/91—1992/93 m.m. samt motionsförslag med anknytning till budgetpropositionens förslag. Ett femte huvudavsnitt utgörs av *Hemställan*.

De frågor som behandlas i huvudavsnittet *Flygplatsorganisationen m.m.* grupperas i underavsnitt om ändring av organisationen för LFVs myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner, m.m., om organisationen med områdeskontrollcentraler för ledning av flygtrafiken, om inriktningen av LFVs verksamhet under perioden 1990/91—1992/93, om resultat- m.fl. mål för LFVs verksamhet under perioden, om LFVs investeringar under perioden, om "Arlanda Centrum", om finansiering av LFVs investeringar samt om vissa icke-statliga flygplatser.

1 Flygtrafiken och miljön m.m.

1.1 Normsystemet

Enligt bestämmelser i 3 kap. luftfartslagen (1957:297) skall luftfartyg vara luftvärdiga och miljövänliga när de används vid luftfart. Ett luftfartyg anses miljövänligt, om det är konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stand på ett sådant sätt att det inte orsakar skada genom buller eller luftförorening eller genom annan liknande störning.

Luftfartyg skall beträffande miljövårdigheten stå under tillsyn av LFV, som enligt bestämmelser i luftfartsförordningen (1986:171) meddelar ytterligare föreskrifter om vad som krävs för att luftfartyg skall

anses miljövärddiga från buller- och luftföroreningssynpunkt. Föreskrifterna skall i huvudsak överensstämma med de regler, som vid varje tidpunkt gäller enligt annex 16 till den i Chicago år 1944 avslutade konventionen angående internationell civil luftfart (Chicago-konventionen). Genom denna konvention har inrättats den internationella civila luftfartsorganisationen (International Civil Aviation Organization, ICAO), som i annex till konventionen fastställer olika normer och rekommendationer. I annex 16 behandlas frågor om flygplansbuller och emissionsutsläpp från flygplansmotorer. ICAO har med hänsyn till buller indelat flygplanen i tre kategorier, nämligen 1) icke-bullercertifierade flygplan, 2) jetflygplan som har certifierats före oktober 1977 ("kapitel-2 flygplan") samt 3) jetflygplan som har certifierats därefter ("kapitel-3 flygplan").

Inom ramen för samarbetet mellan de nordiska miljöministrarna och samarbetet i den europeiska civila luftfartskonferensen (European Civil Aviation Conference, ECAC) strävar man efter att förbjuda "kapitel-2 flygplan".

1.2 Skärpning av kraven beträffande avgasutsläpp m.m.

I tre motioner framförs yrkanden som går ut på skärpning av kraven beträffande avgasutsläpp m.m. från flygplanen.

I motion T707 (c) yrkande 3 begärs sålunda att statsmakterna skall stimulera flygföretagen till att minska flygets stora luftföroreningar, i motion T718 (vpk) yrkande 4 att avgasregler för trafikflygplan snart bör införas och i yrkande 5 i samma motion att speciellt bullrande flygplan skall tas ur drift samt i motion T251 (mp) yrkande 2 att flyget skall ges samma energi- och miljöpolitiska ansvar som andra trafikslag och verksamheter har fått genom riksdagens miljö- och energipolitiska beslut i anslutning till 1988 års trafikpolitiska beslut.

Enligt det i 1988 års trafikpolitiska beslut ingående energi- och miljöpolitiska beslutet (prop. 1987/88:50 s. 49–95, bet. TU 23, rskr. 324) skulle, såvitt avser flygtrafiken, LFV i samråd med statens naturvårdsverk utarbeta förslag som syftar till att successivt minska den miljöpåverkan som utsläpp från flygplan förorsakar. Regeringen gav i juni 1988 LVF det förutskickade uppdraget, som ännu inte har redovisats. LFVs kommande förslag kan emellertid beräknas komma att läggas till grund för de överväganden som kommer att föregå en förutskickad proposition till riksdagen våren 1991 om hur det trafik- och miljöpolitiska arbetet skall fullföljas under 1990-talet. Till grund för förslaget i denna proposition kan också beräknas ligga redovisningen av ett uppdrag som regeringen på förslag av kommunikationsministern i mars i år har gett transportrådet att under hösten i år redovisa vad olika åtgärder för att reducera trafikens miljöpåverkan kostar samt vilka konsekvenserna blir av resp. åtgärd dels i form av förbättrad miljö, dels i form av andra effekter i samhället.

Det kan förutsättas att frågor om skärpta krav på flygplanen av miljöhänsyn kommer att behandlas i nu nämnda sammanhang, varför motionsförslagen härom inte nu bör föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

Det bör i detta sammanhang nämnas att SAS för närvarande ersätter sina äldre DC9-flygplan med nya MD80-flygplan i inrikes och annan trafik samt att Linjeflyg bl.a. byter ut brännkamrarna på sina Fokker F28-flygplan och sätter in nya Boeing 737-flygplan i sin trafik. Vidare bör det nämnas att LFV i sin treårsplan för perioden 1990/91—1992/93 anför att verket som en fortsättning efter fullgörandet av ovannämnda uppdrag skall undersöka om en differentiering av flygplatsavgifter med hänsynstagande till miljöfrågor skulle kunna ge mindre påverkan från flygtrafiken på omgivningen.

1.3 Förslag om att Sverige skall verka för skärpta krav internationellt

I tre motioner framförs yrkanden som går ut på att Sverige skall verka för internationella krav på åtgärder mot flygtrafikens negativa inverkan på miljön.

Sålunda begärs i motion T215 (m) yrkande 31 att Sverige i internationella sammanhang skall verka för skärpta miljökrav på flyget, i motion T225 (c) yrkande 12 att Sverige i internationella sammanhang aktivt skall verka för att miljöskatt läggs på internationell flygtrafik och i motion 251 (mp) yrkande 5 att Sverige skall vara pådrivande i det internationella arbetet så att flygets utsläpp kan nedbringas till rimliga nivåer.

Nordiska ministerrådet (miljöministrarna) uttalade år 1987 sin avsikt att verka för att det fr.o.m. år 2000 införs förbud mot användning av "kapitel-2 flygplan" och att man därvid bör sikta mot en lösning på så bred internationell bas som möjligt. Ministerrådet uttalade vidare att de i det internationella arbetet skulle verka för att påskynda utvecklingen och införandet av miljövänligare teknik.

I 1988 års energi- och trafikpolitiska beslut förordades också att Sverige skulle verka internationellt för åtgärder som syftar till en övergång till flygplanstyper med lägre buller och med lägre mängder skadliga utsläpp.

LFV framhåller i sin treårsplan för perioden 1990/91—1992/93 bl.a. att verket deltar aktivt i det internationella samarbetet för att förbättra miljön inom ramen för den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och i den europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC).

Mot bakgrund av det anförda kan motionsönskemålen om initiativ av Sverige på det internationella planet beräknas bli tillgodosedda och bör därför inte påkalla någon särskild åtgärd av riksdagen. Motionsyrkandena kan således avslås.

1.4 Krav på begränsning av flygtrafiken av hänsyn till miljön

1989/90:TU25

I nio motionsyrkanden framförs krav på begränsning av flygtrafiken av hänsyn till miljön.

I motion T718 (vpk) begärs sålunda i yrkande 1 att utvecklingen på transportområdet skall styras så att järnvägs- och sjötransporter skall gynnas framför flygtransporter, i yrkande 2 att inga nya trafikflygplatser skall få byggas i Syd- och Mellansverige om de har planerats för att underlätta ett ökat trafikutbud samt i yrkande 3 att inrikes flygtrafik skall begränsas kraftigt på sträckor som är kortare än 400 km och på vilka snabbtåg finns som alternativ. I motion T251 (mp) begärs i yrkande 1 att flygets omfattning skall minskas och inte som nu ökas samt i yrkande 6 att tillstånden till trafik på en flygplats skall omprövas när hänsyn till miljön eller ändrade trafikförhållanden — t.ex. tillkomsten av snabbtågsförbindelse till orten — motiverar det. I motion T717 (mp) begärs i yrkande 4 att flygtrafiken i Stockholmstrakten skall minskas med 25 procent inom de närmaste åren och i yrkande 5 att tillstånd till reguljär flygtrafik skall dras in på kortare sträckor, där goda tågförbindelser finns. I motion T204 (mp) begärs i yrkande 4 att flygtrafik till och från Värmland skall avvecklas och i motion T228 (mp) yrkande 5 att riksdagen skall ge regeringen till känna att flygtrafik på Borlänge inte behövs och att flygtrafik på Mora inte bör expandera när snabbtåg till Dalarna sätts in.

I 1988 års trafikpolitiska beslut fastlades riktlinjer för fördelningen av trafikuppgifter mellan olika trafikgrenar — flyg, järnvägstrafik, sjöfart och vägtrafik. Tillräcklig anledning att här ompröva detta beslut finns enligt utskottets mening inte. Utskottet vill emellertid framhålla att introduktionen av snabbtåg i början av 1990-talet kan beräknas komma att förstärka järnvägens konkurrenssituation i förhållande till flyget och att det finns anledning räkna med att överväganden om fördelningen av trafikuppgifter mellan de olika trafikgrenarna av hänsyn till miljön kommer att ligga till grund för förslag i den förutskickade propositionen våren 1991 om det trafik- och miljöpolitiska arbetet. Vidare vill utskottet framhålla att regeringen i den till utskottet hänvisade bilagan 2 till proposition 1989/90:88 om vissa näringspolitiska frågor har förordat en vidareutveckling av nuvarande planeringssystem för investeringar inom transportsektorn i syfte att få bättre underlag för statsmakternas beslut om investeringarnas storlek och fördelning mellan olika trafikslag. Det bör också nämnas att de nordiska miljöministrarna i samband med ovannämnda uttalanden bl.a. anmälde sin avsikt att närmare värdera flygets roll från miljösynpunkt i relation till andra transportmedel.

Med hänsyn till det anförda torde de här aktuella motionsyrkandena kunna lämnas utan initiativ av riksdagen. De kan således avslås.

I 1988 års trafikpolitiska beslut förordades att en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar skulle införas och att nya flygplatsprojekt skulle prövas av koncessionsnämnden för miljöskydd.

Genom en ändring i luftfartslagen infördes därefter den 1 januari 1989 krav på att tillståndsprövningen beträffande allmänna flygplatser skulle omfatta även investeringens lönsamhet och dess inverkan på andra flygplatser i regionen (prop. 1988/89:36, bet. TU 5, rskr. 75).

Genom ändring den 1 juli 1989 i den till miljöskyddslagen (1969:387) knutna miljöskyddsförordningen (1981:574) infördes krav på att vid anläggande och — under vissa förutsättningar — vid ändring av en flygplats med en nominell banlängd överstigande 1 200 meter tillstånd skall sökas hos koncessionsnämnden för miljöskydd. Vidare skall den som avser att ändra en sådan flygplats i god tid dessförinnan underrätta miljö- och hälsoskyddsnämnden i kommunen. Enligt uppgift i den till grund för 1988 års trafikpolitiska beslut liggande propositionen kräver inrikes- och internordisk flygtrafik banor på mellan 1 200 och 1 800 meter och internationell trafik i övrigt med jetflygplan normalt banor om minst 1 800 meter. Det kan nämnas att LfV har i nära kontakt med naturvårdsverket utarbetat en handlingsplan som innebär att de av LfVs flygplatser som inte tidigare har prövats enligt miljöskyddslagstiftningen skall prövas enligt denna.

Synpunkter på prövningen av flygplatsprojekt har framförts i två motioner.

I motion T704 (m) begärs i yrkande 14 att riksdagen skall uttala att den trafikpolitiska prövningen av flygplatsprojekt är onödig. Motionärerna synes mena att huvudmannen för ett flygplatsprojekt får själv göra den prövning av projektet från trafikpolitisk synpunkt som han anser erforderlig. I motion T251 (mp) begärs i yrkande 7 att miljökonsekvensanalyser skall krävas som grundval för prövningen av flygplatsprojekt. Motionärerna anför att prövning enligt miljöskyddslagstiftningen inte är tillräcklig, då hänsyn inte tas till om andra miljövänligare trafikalternativ skulle kunna utvecklas.

Som utskottet framhöll vid behandlingen i sitt betänkande 1988/89:TU5 av ett motionsförslag om att en trafikpolitisk prövning inte skulle göras av flygplatsprojekt vill utskottet peka på att flygplatsprojekt som uppenbarligen saknar förankring i realistiska antaganden om den framtida trafiktillväxten inte bör komma till stånd eller åtminstone bör begränsas till sin omfattning. En trafikpolitisk prövning är således enligt utskottets mening nödvändig. Utskottet avstyrker därmed yrkandet i motion T704 (m).

Genom att prövningen av ansökningar om tillstånd att anlägga nya flygplatser, såsom redovisats ovan, innefattar prövning av projekten från både trafikpolitisk synpunkt och miljöskyddssynpunkt kan de önskemål som torde ligga bakom yrkandet i motion T251 (mp) bli tillgodosedda. Yrkandet avstyrks därmed.

I motion T703 (fp) begärs att det på större flygplatser skall finnas en miljöansvarig befattningshavare som skall svara för information till allmänheten och se till att flyget bedriver ett aktivt miljöarbete.

LFVs styrelse fastställde år 1987 ett miljöpolitiskt handlingsprogram för verket. I handlingsprogrammet påpekas den inverkan på miljön i närheten av flygplatser som buller samt luft- och vattenföroreningar från flygtrafiken har liksom användningen av urea för att smälta snö och is på landningsbanor och användningen av glykol för att avlägsna is och snö på flygplan. Enligt handlingsprogrammet skall program för kontroll och uppföljning av miljöpåverkan från verksamheten på LFVs flygplatser upprättas för varje flygplats. Vidare har inom LFV formulerats en strategi till skydd för vattenmiljön.

Enligt underhandsuppgift från LFV ansvarar flygplatschefen på varje flygplats för bevakningen av miljöfrågorna. På Stockholm—Arlanda, Göteborg—Landvetters och Malmö—Sturups flygplatser biträds flygplatschefen i denna bevakning av en särskild befattningshavare.

Motionärernas önskemål är sålunda tillgodosett. Motionsyrkandet avstyrks därmed.

2 Frågor kring flygolyckan i Oskarshamn 1989

2.1 Händelsen

Under flygning mellan Arlanda och Oskarshamn den 8 maj 1989 havererade ett mindre trafikflygplan (med max. tillåten startvikt om 4 949 kg) strax före avsedd landning på Oskarshamns flygplats. Samtliga ombord, två förare och fjorton passagerare, omkom vid nedslaget. Brand utbröt och flygplanet blev totalförstört.

Flyglinjen mellan Oskarshamn och Arlanda ingår i "sekundärnätet". Oskarshamns flygplats, som är en "sekundärflygplats" och som har en landningsbana på 1 200 meter, har kommunal huvudman.

Mot bakgrund av detta haveri framställs yrkanden i två motioner.

2.2 Krav på flygplan och flygplatser i sekundärtrafik

I motion T709 (s) framhåller motionärerna att kraven från flygsäkerhetssynpunkt är lägre på mindre flygplan i sekundärtrafik och på sekundärflygplatser än på flygplan och flygplatser i primärtrafiken. Motionärerna pekar bl.a. på att kraven på kapacitet och utrustning är lägre på sekundärflygplatserna och att mindre flygplan i sekundärtrafik inte behöver ha s.k. svarta lådor (med apparatur för registrering av händelseförlopp m.m. under en flygning) och inte kabinpersonal (som t.ex. kan bestämma placeringen av passagerare som ett led i tyngdpunktsövervakningen inför en flygning). Motionärerna begär i yrkande 1 en redovisning av vilka omedelbara åtgärder som behöver vidtas i anledning av undersökningen av flygolyckan i Oskarshamn. I yrkande

2 i motionen begär motionärerna att krav skall ställas på att sekundärflyget senast inom en tioårsperiod skall uppnå en säkerhetsstandard som är likvärdig med säkerhetsstandarden i primärflyget.

Om en olycka inträffar vid användningen av ett luftfartyg och om olyckan medför att någon avlider, att någon blir allvarligt skadad, att fartyget får betydande skador, att egendom som inte transporteras med fartyget får betydande skador eller att fartyget är oåtkomligt, skall enligt bestämmelser i luftfartslagen en undersökning göras om olyckan, dess orsaker och de uppkomna skadorna. Undersökningen görs av statens haverikommission (SHK).

I en preliminär rapport den 11 maj 1989 om Oskarshamnshaveriet anförde SHK bl.a. att den bakre tyngdpunktsgåransen i flygplanet med största sannolikhet hade överskridits på grund av högre verkliga vikter på passagerarna än standardvärdena. Besättningen hade enligt "bandad" radiotrafik meddelat att flygplanet var baktungt. Luftfartsinspektionen utfärdade i juli 1989 vissa interimistiska bestämmelser om vikt- och balansfrågor inom det lätta regionalflyget, vilka efter undersökningar av passagerarvikter åtföljdes av slutliga bestämmelser i ämnet i februari 1990 för luftfartyg certifierade för 50 passagerare eller färre.

SHK avgav i februari i år sin slutrapport till luftfartsverket över undersökningen av Oskarshamnshaveriet. SHK:s slutsats var att haveriet sannolikt orsakades av att föraren av flygplanet inte kunde kompensera för en snabb noshöjning som uppstod när flygplanets vingklaffar fälldes ut samtidigt som motorerna gick med hög effekt. Bidragande faktorer har enligt SHK varit att flygplanet var extremt baktungt samt att besättningens utbildning och samlade erfarenhet på flygplanstypen var begränsad. SHK framförde i rapporten två rekommendationer till LFV, nämligen (1) att bättre reglera typomskolningen för förare som flyger i linjetrafik samt (2) att överväga anskaffning av bandspelare för dokumentation av radio- och telefonkommunikation som medger tidsmässig utvärdering vid AFIS-flygplatserna, dvs. flygplatser som i fråga om de tjänster som tillhandahålls enbart har "flyginformationstjänst" (Aerodrome Flight Information Service, AFIS).

På grundval av SHK:s rapport fattade luftfartsinspektionen vid LFV i mars i år beslut om rekommendationer beträffande typutbildning samt utrustning för AFIS-flygplatser.

Det är självfallet mycket angeläget att en upprepning av en olycka som den i Oskarshamn inte sker. SHK och LFV synes också ha gjort vad som kan begäras när det gäller att snabbt få klarhet om orsakerna till olyckan och att förmedla erfarenheter och kunskap som kan förebygga en upprepning. Begäran i yrkande 1 i motion T709 (s) om en redovisning av vilka omedelbara åtgärder som behövde vidtas med anledning av Oskarshamnsolyckan får sålunda anses ha blivit tillgodosedd. Motionsyrkandet bör därför kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

I proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet konstaterades (s. 305) att sekundärflyget kännetecknades förutom av expansion samtidigt av en genomgående dålig lönsamhet. 1988 års trafikpolitiska

beslut innebär för sekundärflygets del bl.a. att koncessionsgivningen skall inriktas på att underlätta och stödja branschens egen omstrukturering och på att sekundärflyget skall ges bättre möjligheter till långsiktig planering.

Även om flygsäkerheten i vårt land vid en internationell jämförelse får anses vara stor och även om vår ambition är att flygsäkerhetsstandarden skall vara lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer innebär ändå en händelse som Oskarshamnsoolyckan att vi måste fråga oss om insatserna för ökad flygsäkerhet har varit tillräckliga. Kraven på flygplatser och flygplan i sekundärtrafiken är som motionärerna framhåller lägre än i primärtrafiken. Ambitionen måste därför vara att höja kraven på sekundärflyget. Att fortlöpande förbättra flygsäkerheten har också LFV som mål. I LFVs treårsplan för perioden 1990/91–1992/93 anger verket sålunda som ett delmål för verkets arbete med flygsäkerhetstjänst, bl.a. att de riskfaktorer som är förknippade med en fortsatt stark expansion inom den civila luftfarten skall särskilt beaktas. Expansionen får inte, sägs det, förenas med eller grundas på kompromisser i flygsäkerhetshänseende.

Mot nu nämnd bakgrund synes även yrkande 2 i motion T709 (s) kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

2.3 Stöd till anhöriga till offren vid olyckor och katastrofer

I motion T710 (vpk) framförs kritik mot att anhöriga till dem som omkom vid Oskarshamnshaveriet inte hade fått något organiserat stöd från samhället och att utbetalningar av försäkringsersättningar till de anhöriga hade dragit ut på tiden. Motionärerna begär mot denna bakgrund i yrkande 1 förslag till åtgärder för hur samhället skall organisera ett bättre stöd åt de anhöriga till offren i samband med olyckor och katastrofer. Yrkande 2 i motionen, vari tas upp fråga om inriktningen av flygsäkerhetsarbetet inför 1990-talet, behandlas i ett kommande avsnitt i betänkandet om mål för flygsäkerhetstjänsten.

Ansvar för att tillhandahålla hälso- och sjukvård vid katastrofer och kriser såväl i fred som under krig åvilar hälso- och sjukvårdshuvudmännen (landstingskommunerna och kommunerna utanför landsting). Primärkommunerna har ett motsvarande ansvar för socialtjänst m.m. Det primära ansvaret för räddningstjänst i samband med katastrofer åvilar också kommunerna. Hälso- och sjukvårdshuvudmännen och kommunerna har således att svara för att anhöriga till offer för en olycka bl.a. får behövlig kurativ och ekonomisk hjälp — när det gäller ekonomisk hjälp i avvaktan på ersättningar som kan bli aktuella enligt lagbestämmelser om skadestånd samt enligt socialförsäkringen och privata försäkringar m.m.

Enligt bestämmelser i luftfartslagen m.m., som nyligen har redovisats i proposition 1989/90:108 om ersättning till efterlevande till vissa omkomna vid Oskarshamnshaveriet, har ett flygföretag att för varje skadad eller dödad passagerare betala ut skadestånd med upp till ca 800 000 kr. I propositionen anges bl.a. att arbete för närvarande pågår för att få till stånd en obligatorisk passagerarförsäkring, varigenom

flygpassagerare skulle kunna tillförsäkras fullgod ersättning vid personskador under lufttransport. I propositionen redovisas också förmåner från socialförsäkringen m.m. som kan utgå till anhöriga till offer vid en flygolycka.

Vid flygolyckan i Oskarshamn omkom bland passagerarna 12 personer som var deltagare i en statlig utredning. Med hänsyn till att staten inte tecknar reseolycksfallsförsäkring för de tjänstemän och uppdragstagare som reser i tjänsten har lagutskottet (bet. 1989/90:LU39) på förslag i propositionen tillstyrkt att staten ex gratia skall utbetala 500 000 kr. till dödsboet efter var och en av dessa tolv passagerare.

Mot bakgrund av den lämnade redogörelsen synes motionsyrkandet inte böra föranleda något initiativ från riksdagens sida. Det avstyrks således.

3 Flygtrafikförsörjningen m.m.

3.1 Privatisering av SAS

Av SAS moderbolag äger som nämnts det svenska AB Aerotransport (ABA) tre sjundedelar och ettvarvt av Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) två sjundedelar. Hälften av aktiekapitalen i moderbolagen ägs, som också nämnts, av vederbörande stat och hälften av privata intressen. Den privatägda hälften av aktiekapitalet i ABA ägs av Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA), i vilket bolag svenska industriföretag är dominerande delägare. Som vidare nämnts äger ABA och SAS tillsammans Linjeflyg AB samt ABA och Linjeflyg tillsammans Swedair AB, som bl.a. ombesörjer trafik som entreprenör åt SAS och Linjeflyg.

I motion T215 (m) begärs i yrkande 33 att regeringen skall ta upp förhandlingar med Danmarks och Norges regeringar om en total privatisering av SAS. Enligt motionärerna bör statens engagemang i SAS avvecklas när företaget med sina numera multinationella anknytningar skall möta konkurrensen i en framtid med avreglering. I motion T704 (m) yrkande 8 begärs att förhandlingar skall tas upp syftande till utförsäljning av de statliga andelarna i SAS. Enligt denna motion kan det statliga ägandet i SAS vara en belastning i SAS strävanden efter internationellt samarbete.

Det ursprungliga ABA bildades år 1924 med ändamål att bedriva lufttrafikrörelse dels inom Sverige, dels mellan Sverige och utlandet. SILA bildades år 1943. Detta år ingicks mellan det dåvarande ABA och SILA ett samarbetsavtal enligt vilket ABA i princip skulle bedriva europeisk trafik medan SILA skulle bedriva interkontinental trafik.

År 1948 godkände riksdagen (prop. 1948:176, bet. SU 94, rskr. 188) ett avtal mellan det dåvarande ABA, som till ca 99 % ägdes av den svenska staten, och det privatägda SILA om att de båda bolagens rörelser skulle sammanföras till ett företag, vilket skulle drivas enligt affärsmässiga grunder i aktiebolagsform under ABA:s firma. Aktiekapi-

talet i det nya ABA skulle ägas av staten och av enskilda intressenter till hälften vardera. Förslag rörande organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart hade framlagts av 1947 års luftfartsutredning. Denna framhöll bl.a. (prop:en s. 10) att ett samarbete på likställighets grund mellan staten och näringslivet inom luftfarten syntes bli mera givande om såväl de statliga som de enskilda intressena fick tillfälle att göra sig gällande på detta område.

En privatisering av SAS förutsätter att uttalad samstämmighet härom råder i Danmark, Norge och Sverige och att en privatisering verkligen är till gagn för SAS. I avvaktan på att detta av företaget självt och/eller på annat sätt har visats är utskottet inte berett att stödja motionsförslagen. De avstyrks således.

3.2 Trafiktillstånd (koncessioner) för linjefart

3.2.1 Motionsförslag

I elva motioner framförs förslag som syftar till ökad konkurrens, minskad reglering och/eller liberalare koncessionsgivning inom linjefarten.

I motionerna framförs generellt syftande förslag för en eller flera grenar av linjefarten och/eller förslag som ytterst syftar till att utvidga trafiken på vissa av våra flygplatser.

Förslag framförs sålunda beträffande

- *utrikes primärtrafik* i motionerna T704 (m) yrkande 4 och T711 (m) yrkande 2,
- *utrikes sekundärtrafik* i motion T207 (m) i del av yrkande 7,
- *inomsandinavisk trafik* i motionerna T203 (m) yrkande 5 och T237 (s) i del av yrkande 9,
- *inrikes primärtrafik* i motionerna T212 (fp) yrkande 9, T215 (m) yrkande 32, T237 (s) i del av yrkande 9, T243 (c) i del av yrkande 1, T704 (m) yrkandena 6 och 7, T711 (m) yrkande 1 och T712 (m) yrkande 2
- *fraktrafik på Sturup* i motionerna T207 (m) i del av yrkande 7 och T243 (c) i del av yrkande 1.

Förslag om koncessionsgivning som skall stimulera till trafik på vissa flygplatser i och för *utveckling av "flygnav" vid sidan av Stockholm—Arlanda* framförs beträffande

- *Malmö—Sturups flygplats* i motionerna T207 (m) i del av yrkande 7, T243 (c) i del av yrkande 1 och T712 (m) yrkande 1,
- *en flygplats i MellanSverige* i motion T225 (c) yrkande 13,
- *Sundsvall—Härnösands flygplats* i motion A111 (c) yrkande 9 och
- *Umeå flygplats* i motion T231 (fp) yrkande 11.

3.2.2 Utskottets ställningstaganden

Utrikes primärtrafik

I motion T704 (m) yrkande 4 begärs förslag om ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfartssektorn. Motionärerna synes med yrkandet avse den internationella luftfartsmiljö i vilken SAS verkar och för vilken beteckningen "utrikes primärtrafik" här används.

I motion T711 (m) yrkande 2 begärs att flygföretaget Air Nordic skall få öppna direktförbindelse mellan Västerås och Helsingfors.

Utskottet vill med anledning av yrkandet i motion T704 (m) framhålla att utskottet i 1988 års trafikpolitiska beslut ställde sig bakom kommunikationsministerns ståndpunkt att en friare konkurrens i den internationella luftfarten är önskvärd men måste förenas med krav på att luftfarten skall bedrivas på lika villkor. Enligt kommunikationsministern hade man från skandinavisk sida — dels inom den europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC), dels genom Danmark i EG — föreslagit att luftfartsmarknaden skulle göras helt fri i Europa, men något intresse att diskutera ett sådant förslag hade dock inte visats från de centraleuropeiska ländernas sida. Utskottet och kommunikationsministern påpekade att de skandinaviska ländernas marknadssituation kräver särskild hänsyn i fråga om koncessionspolitiken när det gäller den internationella trafiken. Utskottet vidhåller denna mening och kan därför inte förorda att SAS utsätts för ökad konkurrens i den "utrikes primärtrafiken" utan att detsamma gäller för SAS konkurrenter. Utskottet avstyrker därmed det här aktuella yrkandet i motion T704 (m).

SAS och det finska flygföretaget Finnair har enligt gällande luftfartsavtal en prioriterad ställning när det gäller trafik från Sverige till Helsingfors och från Finland till Stockholm. Utskottet är inte berett att förorda att detta ändras till förmån för Air Nordic. Yrkandet i motion T711 (m) avstyrks således.

Utrikes sekundärtrafik

I motion T207 (m) begärs i del av yrkande 7 att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att det är nödvändigt att återigen få i gång flygtrafik mellan Sturup och Hamburg.

Efter 1988 års trafikpolitiska beslut godkände regeringen år 1988 riktlinjer för koncessionsgivningen för gränsöverskridande flyglinjer inom Skandinavien och för flyglinjer mellan flygplatser i Skandinavien och i det övriga Europa.

Dessa riktlinjer, som har redovisats närmare i ett föregående avsnitt i betänkandet, innebär en liberalisering av "utrikes sekundärtrafik" i förhållande till tidigare och torde inte hindra upprättandet av i motionen önskad flygtrafik, om ekonomiska förutsättningar härför föreligger, vilket ankommer på vederbörande flygföretag att bedöma, inte på riksdagen. Motionen bör således i här aktuell del inte föranleda något initiativ av riksdagen utan bör avslås.

I motion T203 (m) begärs i yrkande 5 att såväl Kristianstads som Ängelholms flygplatser skall ha anslutningslinjer till Köpenhamns lufthamn (Kastrup). I motion T237 (s) begärs i del av yrkande 9 direktlinjer mellan Värmland och Oslo samt mellan Värmland och Kastrup.

De ovan i avsnittet Utrikes sekundärtrafik nämnda riktlinjerna innebär en liberalisering även av inomskandinavisk trafik. Om ekonomiska förutsättningar föreligger för att öppna i motionerna önskad flygtrafik ankommer på vederbörande flygföretag att bedöma, inte på riksdagen. Motionsyrkandena bör därför inte föranleda något initiativ av riksdagen utan de bör avslås.

Inrikes primärtrafik

I den nationella flygtrafikförsörjningen, dvs. trafiken på primärnätet, skall SAS och Linjeflyg enligt 1988 års trafikpolitiska beslut även fortsättningsvis ha en prioriterad ställning. I de i inledningen till detta delavsnitt i betänkandet angivna åtta motionsyrkandena, som avser inrikes primärtrafik, begärs sammanfattningsvis generös koncessionsgivning för trafik på nätet eller för parallellkoncessioner på detta.

Den prioriterade ställningen för SAS och Linjeflyg på primärnätet ifrågasattes av flygföretaget Transwede Airways AB i en ansökan hos regeringen om koncession för viss linjefart. I yttrande över Transwedens ansökan anförde LFV att det fanns skäl för en omprövning av gällande koncessionspolitik beträffande inrikes luftfart. Bl.a. hänvisade LFV till att statens pris- och konkurrensverk (SPK) och näringsfrihetsombudsmannen (NO) hade föreslagit ett ökat inslag av konkurrens i inrikesflyget. (I betänkande 1988/89:TU18 (s. 13—14) har utskottet lämnat en närmare redogörelse för Transwedens ansökan och LFVs yttrande över densamma.)

Frågan om ökad konkurrens inom inrikes luftfart uppmärksammades sedan i direktiven för konkurrenskommittén. Kommittén skall bl.a. särskilt analysera konkurrensförhållanden inom reglerade sektorer och föreslå åtgärder som ökar konkurrensen samt pröva om konkurrenslagstiftningen i ökad utsträckning kan tillämpas inom dessa sektorer. I direktiven konstateras att inslagen av reglering är särskilt framträdande på bl.a. transportområdet och att efter 1988 års trafikpolitiska beslut regleringar kvarstår på detta område, bl.a. av flygtrafiken. Kommittén bör bl.a. överväga hur effekterna av redan fattade beslut om avreglering på transportområdet skall utvärderas och vidare undersöka om det finns ytterligare områden inom transportsektorn där konkurrensfrågorna bör tillmätas större betydelse. Kommittén bör därvid beakta att transportsektorn i stor utsträckning är internationell och att ytterligare steg i avregleringen kan vara beroende av vad som sker i vår omvärld. Kommittén beräknas avge sitt slutbetänkande under första halvåret 1990.

I avvaktan på resultat av konkurrenskommitténs arbete beträffande luftfarten bör motionsförslagen om koncessionsgivningen avseende inrikes primärtrafik inte föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks således.

Fraktrafik på Sturup

Riktlinjerna beträffande koncessioner torde inte hindra utveckling av fraktflyg på Sturup, utan även härvidlag är de ekonomiska förutsättningarna avgörande, vilket det inte ankommer på riksdagen att bedöma. De i detta sammanhang aktuella två motionsförslagen — T207 (m) i del av yrkande 7 och T243 (c) i del av yrkande 1 — avstyrks således.

Stimulans till trafik på vissa flygplatser för utveckling till "flygnav" vid sidan av Arlanda

Flygföretagen har för inrikestrafiken byggt upp ett "nav-eker-system", där Arlanda utgör navet och därifrån utgående flyglinjer utgör ekrar. Genom detta nav-eker-system erbjuds olika delar i vårt land frekventa flygförbindelser med varandra i en utsträckning som inte skulle vara möjlig om bara "tvärförbindelser" funnes att tillgå. I den mån tvärförbindelser finns inbesparas dock den tid som på Arlanda skulle gå åt för omstigning mellan flyglinjer.

Möjlighet att skapa ytterligare nav för inrikestrafik i vårt land är beroende av att koncession för aktuell trafik kan erhållas och av att ekonomiska förutsättningar för trafiken kan finnas.

Vad utskottet i det föregående har anfört om koncessionsgivning för inrikes primärtrafik och inrikes sekundärtrafik gäller också koncessionsgivning för att skapa flygnav vid sidan av Arlanda.

Frågor om ekonomiska förutsättningar föreligger för flygföretag att starta flygtrafik så att ytterligare "flygnav" skapas i vårt land — i konkurrens med trafik på Arlanda som nav — är dock inte i första hand en fråga för riksdagen att avgöra. De här aktuella motionsyrkandena bör därför inte föranleda något initiativ av riksdagen utan de bör avslås.

3.3 Biljettpriserna på vissa flyglinjer mellan Småland och Stockholm

I motion T707 (c) begärs i yrkande 2 att skillnaden i biljettpris mellan flyglinjerna Kalmar—Stockholm och Växjö—Stockholm skall elimineras. Trafiken på linjerna bedrivs av Linjeflyg.

Vid behandlingen av ett likartat yrkande i betänkande 1989/90:TU18 redogjorde utskottet närmare (på s. 16) för biljettpriserna på de aktuella flyglinjerna, till vilken redogörelse utskottet hänvisar. Från LFV har under hand inhämtats att för närvarande är normalpriset på flyglinjen Växjö—Stockholm cirka sju procent lägre och normalpriset på flyglinjen Kalmar—Stockholm några procent högre än det genomsnittliga normalpriset i inrikestrafiken.

LFV godkänner flygföretagens biljettpriser. Flygföretagen har att inför LFV motivera prisskillnader m.m. Med hänsyn till att skillnad i biljettpris mellan de båda flyglinjerna har godtagits av LFV torde riksdagen inte böra ta något initiativ med anledning av motionsyrkandet, vilket således avstyrks.

4 Flygplatsorganisationen m.m.

4.1 Ändring av organisationen av LFVs myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner, m.m.

LFVs myndighetsfunktioner omfattar, som redovisats i inledningen till betänkandet, i huvudsak två ärendegrupper, nämligen dels myndighetsfrågor av trafikalkaraktär, dvs. i huvudsak frågor om transportreglering, transportförsörjning och transportplanering, dels flygsäkerhetsfrågor. För myndighetsfunktionerna finns vid LFVs huvudkontor enheterna luftfartsinspektionen samt transport- och planeringsavdelningen.

Motionsförslag

I motion T704 (m) framförs olika förslag om LFVs organisation. I yrkande 1 begärs sålunda en utredning som bör syfta till att myndighetsfunktionen i LFV inkl. flygsäkerhetstjänsten skall avskiljas från den rörelsedrivande funktionen i verket och den sistnämnda ombildas till aktiebolag. Vid en sådan uppdelning av LFV bör enligt yrkande 2 i motionen kommuner, landsting och näringsliv bilda aktiebolag som tar över huvudmannskapet för de statliga flygplatserna och enligt yrkande 5 i motionen bör luftfartsinspektionen bli en särskild myndighet.

I motion T215 (m) framförs i yrkande 30 förslag som syftar till att de statliga flygplatserna skall frånskiljas LFV och övertas av aktiebolag med regionala intressenter som delägare.

I motion T706 (s) begärs att flygplatsutredningen (se s. 12) skall få i uppdrag att som underlag för överväganden om huvudmannskap för flygplatser dels belysa för- och nackdelar med flygplatsstiftelser och bolag, i vilka näringslivet är huvudansvarigt för driften och staten träder in med underskottstäckning i ett treårigt avtrappningsavtal, dels pröva ett sådant arrangemang i ett projekt beträffande en kortbaneflygplats i Idre.

Utskottets ställningstaganden

Utskottet har senast i betänkande 1989/90:TU18 (s. 17–18) avstyrkt motionsförslag om att myndighetsfunktionen inom LFV skulle avskiljas från den rörelsedrivande och att den sistnämnda skulle omvandlas till aktiebolag. Utskottet har framhållit följande.

– Genom den år 1984 beslutade organisationen för LFV (för vilken utskottet har redogjort i det föregående) har det skapats en klarare avgränsning mellan verkets myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner.

- Det bör vara till fördel för luftfarten att myndighetsfunktionerna på luftfartsområdet samt flygplats- och flygtrafikledningsfunktionerna hålls samman i ett verk.
- På grund av att samhällseliga krav ställs på LFV och med hänsyn till att affärsverksformen medger anpassning till ändrade förhållanden — i likhet med bolagsformen — är affärsverksformen lämplig för LFV.

Frågor om huvudmannaskapet för de flygplatser som ingår i inrikesflygets primärnät utreds emellertid för närvarande av flygplatsutredningen, som nämnts i det föregående. Utredningen skall bl.a. utreda möjligheten till ökat lokalt och regionalt inflytande t.ex. genom delägarskap i primärflygplatserna, varvid dock nationellt strategiska flygplatser generellt bör undantas. Ett ändrat huvudmannaskap för flygplatser som drivs av LFV kommer att minska LFVs rörelsedrivande del och aktualiserar frågan hur denna och LFVs övriga återstående funktioner bör organiseras. Utskottet är i avvaktan på resultat av flygplatsutredningens arbete inte berett att ha en bestämd mening härom. Härtill kommer att LFVs organisation m.m. även berörs av översyner i annat sammanhang. Dels har riksdagens revisorer beslutat att granska de statliga affärsverkskoncernerna såvitt avser riksdagens styrmöjligheter och regeringens styrning och kontroll av verken. Dels anmäler föredragande departementschefen i budgetpropositionen att en översyn av styrningen av kommunikationsdepartementets affärsverk kommer att påbörjas. Denna översyn kommer bl.a. att behandla kraven på organisationen.

Resultat från nämnda utredningsarbete m.m. bör avvaktas, varför förslagen i motionerna T215 (m) och T704 (m) om ändring av LFVs organisation m.m. inte bör föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks således.

Flygplatsutredningen skall som nämnts överväga frågor om breddning av huvudmannaskapet för flygplatser. Något riksdagens initiativ med anledning av motion T706 (s) synes därför inte erforderligt. Motionen avstyrks.

4.2 Organisationen med områdeskontrollcentraler för ledning av flygtrafiken

I princip fungerar flygtrafikledningen så att en områdeskontrollcentral (Area Control Centre, ACC) leder trafiken inom en flyginformationsregion (Flight Information Region, FIR). Då ett flygplan närmar sig en flygplats övertas kontrollen av en terminalkontroll och vid landningen av flygplatskontrollen. Omvänd ordning gäller vid start från en flygplats. I början av 1970-talet var vårt land indelat i fyra flyginformationsregioner med områdeskontrollcentraler på Malmö—Sturups, Göteborg—Landvetters, Stockholm—Arlanda och Sundsvall—Härnösands flygplatser. Enligt en planering på grundval av ett av flygtrafikledningskommittén år 1971 avgivet betänkande (Ds K 1971:2) Flygtrafikledning 80 — System och organisation skulle vårt land indelas i två flyginfor-

mationsregioner med områdeskontrollcentraler på Sturups och på Luleå flygplatser (ang. lokalisering till Sturup se prop. 1973:27 s. 52, bet. TU 12, rskr. 160 och ang. lokalisering till Luleå se prop. 1973:55 s. 108, bet. InU 22 s. 18, rskr. 220). Denna planering ändrades emellertid så att antalet flyginformationscentraler blev tre med områdeskontrollcentraler på Sturups, Arlanda och Sundsvall—Härnösands flygplatser.

På grundval av förslag av en utredningsgrupp inom LfV i en år 1989 avgiven rapport med titeln Antalet kontrollcentraler i det framtida flygtrafiktjänstsystemet beslöt styrelsen för LfV den 29 oktober 1989 bl.a. att den långsiktiga inriktningen beträffande antalet ACC skall vara att nuvarande tre skall ersättas med två, en på Arlanda som skall primärt svara för södra Sverige och en på Sundsvall—Härnösands flygplats. Nuvarande ACC på Sturup beräknades kunna fortleva med nuvarande utrustning till början av 2000-talet. Den personal som den 29 oktober 1989 var stationerad vid ACC:n på Sturup skulle garanteras fortsatt stationeringsort på Sturup i innehavd befattning.

I sex motioner — T713 (s) yrkande 1, T712 (m) yrkande 3, T716 (m), T701 (fp), T243 (c) i del av yrkande 1 och T720 (c) — framförs kritik mot att ACC:n på Sturup skall läggas ned. Kritiken motiveras med sysselsättningskäl eller med farhågor för flygsäkerheten. Yrkandena i motionerna syfter till att ACC:n på Sturup skall bibehållas.

I två motioner framförs förslag om alternativ till nedläggning av ACC:n på Sturup. I motion T713 (s) yrkande 2 föreslås att de två ACC:na skall vara lokaliserade till Sturups och Sundsvall—Härnösands flygplatser, innebärande att ACC:n på Arlanda skall läggas ned. I motion T615 (s) föreslås att Arlanda ACC skall läggas ned och i stället en ACC förläggas till Luleå flygplats.

I den inom LfV utarbetade rapporten av år 1989 ser man som ett långsiktigt mål ett helt integrerat europeiskt system för flygkontrolltjänst med ett reducerat antal ACC:n. I Europa har man för närvarande 42 ACC:n mot 20 i USA med ett nästan dubbelt så stort landområde. Den europeiska ordningen, enligt vilken många ACC:n kan ha att leda en och samma flygning, inrymmer olika risker både av teknisk art och avseende den mänskliga faktorn.

I svar i riksdagen den 7 november 1989 på frågor (1989/90:167 och 172) om flygledningsverksamheten underströk kommunikationsministern beträffande den avsedda nedläggningen av ACC:n på Sturup bl.a. att minskningen av antalet ACC:n från tre till två enligt LfV innebär fördelar i form av ekonomisk besparing och för flygsäkerheten.

Utskottet är inte berett att göra annan bedömning än LfV i fråga om antalet ACC:n i början av 2000-talet och lokaliseringen av dem. De här aktuella motionsförslagen bör därför inte föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks sålunda.

4.3 Inriktningen av LFVs verksamhet under perioden 1990/91—1992/93

1989/90:TU25

LFV anför i treårsplanen för perioden 1990/91—1992/93 att verkets verksamhetsinriktning ligger fast innebärande att verket skall ta sikte på att stärka flygtransportsektorns konkurrensförmåga. Förutom en stor följsamhet i tjänsteutbudet till förändrade behov eller möjligheter skall flygbolagen kunna erbjuda förutsättningar för hög regularitet, korta markuppehåll och smidig trafikavveckling utan att detta sker på bekostnad av flygsäkerheten eller miljön.

Departementschefen förordar att den av LFV angivna verksamhetsinriktningen skall godtas. I budgetpropositionen föreslås att riksdagen skall godkänna vad departementschefen sålunda har förordat om riktningen av LFVs verksamhet under treårsperioden.

I motion T251 (mp) föreslås i del av yrkande 8 att riksdagen skall avslå propositionsförslaget. Som alternativ till propositionsförslaget föreslår motionärerna i yrkande 9 i motionen att riksdagen skall besluta att LFV skall inrikta sin verksamhet på att av miljöhänsyn minska flygtrafiken. Enligt motionärerna är inrikes flygtrafik motiverad endast på de verkligt långa sträckorna, särskilt i glesbefolkade delar av vårt land, där underlag för en effektiv järnvägstrafik saknas.

Utskottet tillstyrker propositionen i här aktuell del och avstyrker därmed motionsyrkandena.

4.4 Resultat-, pris-, soliditets- och servicemål för LFVs verksamhet under perioden 1990/91—1992/93

4.4.1 Förslag i budgetpropositionen m.m.

Vid början av treårsperioden 1990/91—1992/93 beräknas LFVs tillgångar uppgå till 4 657 milj. kr. och verkskapitalet till 2 282 milj. kr. (varav statskapital 1 475 milj. kr., ackumulerade avsättningar 644 milj. kr. och balanserat överskott 163 milj. kr.). Till statsverket ej återbetald del av tidigare underförräntning på det statliga kapitalet beräknas vid ingången av treårsperioden uppgå till 429 milj. kr.

För innevarande treårsperiod, 1989/90—1991/92, har riksdagen (prop. 1988/89:100, bilaga 8, bet. TU 18, rskr. 254) godkänt följande ekonomiska mål.

- Avkastning på statskapitalet enligt fastställd avkastningsränta skall inbetalas till staten.
- Underförräntningen på statskapitalet skall vara återbetald senast vid utgången av treårsperioden.
- Avgiftshöjningar skall — i linje med statens åtagande enligt det s.k. SILA-protokollet — understiga den allmänna prisnivån.
- Soliditeten, dvs. relationen mellan verkskapitalet och de totala tillgångarna, bör inte understiga 45 %.

Med det s.k. SILA-protokollet avses följande.

Efter överläggningar mellan företrädare för staten och SILA om samarbetet inom den reguljära luftfarten träffade parterna år 1983 en i ett protokoll nedtecknad överenskommelse om principerna för det fortsatta samarbetet. Enligt detta protokoll (prop. 1983/84:147 bil. 2) är parterna bl.a. överens om att, när LFV har nått balans mellan intäkter och kostnader enligt en plan för resultatutjämnning över åren, kommunikationsdepartementet skall verka för att LFVs taxehöjningar sker i långsammare takt och i genomsnitt understiger den allmänna prisutvecklingen.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen skall godkänna de resultat-, pris-, soliditets- och servicemål för LFVs verksamhet som departementschefen förordar för perioden 1990/91—1992/93. Utskottet redovisar nedan de mål som sålunda förordas samt motionsförslag med anknytning till de föreslagna målen.

4.4.2 Resultatmål

LFV har föreslagit oförändrad ordning beträffande betalning av avkastning på statskapitalet. Beträffande återbetalning av underförräntningen på statskapitalet har LFV föreslagit att 170 milj. kr. skall återbetalas under budgetåret 1990/91 och 259 milj. kr. under budgetåret 1991/92.

Departementschefen förordar att LFV till staten skall inbetala avkastning på statskapitalet enligt fastställd avkastningsränta samt återbetala underförräntningen på statskapitalet med 260 milj. kr. under budgetåret 1990/91 och med 169 milj. kr. under budgetåret 1991/92.

I motion T704 (m) yrkande 13 föreslås att underförräntningen skall återbetalas såsom LFV har föreslagit för att LFV skall få möjlighet att göra större avsättningar för framtida investeringar.

Departementschefen motiverar den av honom föreslagna ordningen för återbetalning av underförräntningen "med hänsyn bl.a. till de förväntade effekterna av skatteomläggningen fr.o.m. år 1991". Då denna skatteomläggning — enligt den till skatteutskottet hänvisade proposition 1989/90:111 om reformerad mervärdeskatt m.m. — bl.a. avses innebära att undantaget från mervärdesbeskattning upphör för transporter som utgör personbefordran och att miljöskatten på inrikes flygtrafik skall innefatta en koldioxidskatt på flygbränsle, har utskottet förståelse för att det — med beaktande av flygets totala utgifter till det allmänna — kan vara lämpligt att en relativt stor återbetalning av underförräntningen sker före skatteomläggningen än efter denna.

Utskottet tillstyrker således propositionsförslaget om ordningen för återbetalning av underförräntningen på statskapitalet och avstyrker motionsförslaget.

Departementschefen förordar att — i avvaktan på pågående diskussioner om en eliminering av begränsningar enligt SILA-protokollet — luftfartstaxorna tills vidare till följd av protokollet begränsas till att ligga något under den allmänna prisökningen. I anslutning till behandlingen av departementschefens förslag behandlar utskottet motionsförslag om översyn av SILA-protokollet, om styrning av flygtrafiken genom differentiering av luftfartsavgifterna samt om avgifterna för den årliga luftvärdighetskontrollen av privatflygplan.

Översyn av SILA-protokollet

I motion T704 (m) yrkande 16 begärs översyn omgående av SILA-protokollet.

Som har framgått av det föregående pågår diskussioner om en eliminering av prisbegränsningar enligt SILA-protokollet, vilket bör tillgodose motionärernas önskemål. Motionsyrkandet avstyrks därmed.

Styrning av flygtrafiken genom differentiering av luftfartsavgifterna

I motion T704 (m) yrkande 10 föreslås att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att flygtrafikströmmarna bör styras tidsmässigt och geografiskt genom differentiering av luftfartsavgifterna för att flygplatserna skall utnyttjas bättre.

Differentiering med hänsyn till orter gäller redan. Landningsavgifterna är t.ex. högre på Arlanda än på andra LFV-flygplatser.

I en inom LFV utarbetad skrift om prissättning för att lösa "flaskhalsproblem" (s.k. peak-pricing) anförs bl.a. följande.

Peakproblemen löses oftast på administrativ väg, dvs. genom förhandlingar med berörda kunder, via köer m.m. Ett alternativt sätt att lösa peakproblemen är att utnyttja prissystemet. Genom att sätta ett tillräckligt högt pris för att utnyttja "peaken" (ett pris som alltså kan överstiga produktionskostnaden) kommer endast de kunder att utnyttja "peaken" som har det starkaste behovet, medan andra kunder flyttar till andra, billigare tidpunkter. Därigenom uppnås alltså en jämnare efterfrågan på kapacitetsutbudet. Även om peak-pricing har ett antal attraktiva egenskaper jämfört med administrativa regleringar, kösystem m.m. finns det också problem förknippade med denna typ av prissättning. Av denna anledning rekommenderas inte generellt att peak-pricing *skall* utnyttjas, men möjligheten bör i varje enskilt fall prövas.

Mot bakgrund av den lämnade redogörelsen torde det inte finnas något behov av att uppmärksamma LFV på möjligheten att differentiera luftfartsavgifterna för att styra flygtrafiken. Motionsförslaget bör således inte föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

Luftfartsinspektionen vid LfV, som har att utöva tillsynen över säkerheten i den civila luftfarten, svarar för kontrollen av luftvärdigheten hos luftfartyg. Efter en första kontroll av luftvärdigheten övervakas denna årligen.

I motion T704 (m) yrkande 17 begärs att avgiften för luftvärdighetsbevis i samband med besiktning av privatflygplan skall vara relaterad till den verkliga kostnaden.

Senast i betänkande 1988/89:TU18 (s. 21) avstyrkte utskottet ett likartat motionsyrkande. Utskottet pekade på att man inom LfV har eftersträvat kostnadstäckning för hela flygsäkerhetstjänsten, varvid såväl övertäckning som undertäckning har förekommit bland de olika typerna av tjänster, samt att en översyn av luftfartsinspektionens taxor hade lett till en ny taxa gällande fr.o.m. den 2 januari 1989. Redogörelse lämnades för avgiften för luftvärdighetskontrollen av ett vanligt lätt privatflygplan. Utskottet framhöll att man i översynsrapporten hade konstaterat att en total kostnadsanpassning av taxorna inte var möjlig utan dramatiska konsekvenser för det lätta privatflyget. Företrädare för den tyngre luftfarten hade emellertid påtagit sig att stödja den lätta luftfarten m.m. genom att acceptera "transfereringar" i rimlig omfattning. Sammanfattningsvis hade, anförde utskottet, den nya taxan lett till lägre kostnader för det lätta privatflyget, skolor och utbildningsverksamhet.

Taxeändringen bör kunna tillgodose syftet med motionsyrkandet, varför det inte bör föranleda något initiativ av riksdagen. Det avstyrks således.

4.4.4 Soliditetsmål

Departementschefen förordar att målet för LfVs soliditet skall vara oförändrat, dvs. inte understiga 45 %.

I motion T704 (m) yrkande 12 föreslås att soliditetskravet skall sänkas till 40 % så att LfV kan öka sin upplåning för investeringar.

Utskottet vill understryka betydelsen av långsiktighet och rörelsefrihet för LfV i ekonomiskt handlande och tillstyrker därför departementschefens förslag om oförändrat krav på soliditet. Motionsyrkandet avstyrks därmed.

4.4.5 Servicemål, m.m.

I budgetpropositionens bilaga 8 redovisas på s. 107–108 av LfV föreslagna servicemål för verkets olika tjänster under perioden 1990/91–1992/93. Departementschefen godtar de av LfV föreslagna servicemålen. Med anledning av ett motionsyrkande om flygsäkerhetstjänsten som redovisas nedan kommer endast förslagen beträffande mål för denna tjänst att här redovisas närmare.

För uppgiften att utöva tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten har LFV, som nämnts ovan, en särskild enhet, luftfartsinspektionen, som leds av en direktör. Direktören vid luftfartsinspektionen ansvarar och beslutar enligt instruktionen för LFV i (1) sådana frågor om fastställande av säkerhetsnormer för den civila luftfarten och dess markanordningar som ankommer på LFV samt frågor om tillsyn över efterlevnaden av dessa normer, (2) frågor om övervakning av den civila luftfarten och dess markanordningars tillförlitlighet från flygsäkerhetssynpunkt, (3) sådana frågor om undersökning av luftfartsolyckor som ankommer på LFV (dvs. i princip sådana olyckor som inte har medfört att någon har avlidit eller har blivit allvarligt skadad).

Normer och rekommendationer avseende olika förhållanden inom luftfarten tillkommer genom internationellt samarbete. Av den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) utfärdade normer och rekommendationer har intagits som annex till den s.k. Chicagokonventionen.

Enligt LFV skall huvudmålet för flygsäkerhetstjänsten vara att säkerhetsarbetet skall bedrivas med ökad kraft och intensitet, och flygsäkerhetsstandarden skall lägst vara i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. Detta huvudmål delas upp i en rad delmål såsom att

- flygsäkerhetstjänsten skall utvecklas genom nära samverkan med bl.a. den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och de ledande luftfartsnationerna,
- flygsäkerhetstjänsten skall grundas på analysverksamhet syftande till att identifiera brister och bristområden,
- de riskfaktorer som är förknippade med en fortsatt stark expansion inom den civila luftfarten skall särskild beaktas. Expansionen får inte förenas med eller grundas på kompromisser i flygsäkerhetshänseende.
- LFV skall kräva att de utövande verksamheterna tar sitt ansvar för att själva utveckla och effektivisera egna system för styrning och uppföljning av säkerheten (egenkontroll),
- LFVs egna driftfunktioner – flygplatser och flygtrafiktjänst – skall minst uppfylla de säkerhetskrav som luftfartsinspektionen fastställer.

Med anledning av att Svensk pilotförening i mars 1990 hade tillställt utskottet en kopia av en till chefen för kommunikationsdepartementet överlämnad promemoria 1990-03-13 av föreningen med kritik på flygsäkerhetstjänsten beredde utskottet den 2 maj 1990 företrädare för LFV, luftfartsinspektionen samt pilotföreningen tillfälle att informera företrädare för utskottet om flygsäkerhetsfrågor. På begäran av utskottet inkom därefter direktören vid luftfartsinspektionen med en promemoria vari inspektionens synpunkter utvecklades.

I motion T710 (vpk) yrkande 2 begärs mot bakgrund av Oskarshamnshaveriet att en parlamentarisk kommission skall tillkallas för att göra

en översyn av flygsäkerheten och lägga fram förslag på hur en långtgående och förbättrad flygsäkerhet skall kunna garanteras under 1990-talet. Kommissionen bör enligt motionärerna ha till huvuduppgifter att (1) granska och redovisa säkerhetsbrister i den svenska flygtrafiken under 1980-talet mot bakgrund av den civila flygtrafikens kraftiga ökning samt (2) undersöka hur en avreglering och ökad konkurrens inom luftfarten påverkar säkerheten.

Internationellt inom ICAO och i annat sammanhang pågår arbete med att förnya normer och rekommendationer beträffande flygsäkerheten i takt med den tekniska utvecklingen m.m. Av hänsyn till att flygtrafiken och arbetsområdet för flygets personal i stor utsträckning är gränsöverskridande måste det vara en bättre ordning då normerna och rekommendationerna är enhetliga mellan olika länder än då att ett land har ett system och ett annat land ett annat. Mellan länderna olika regler för i princip samma situationer o.d. kan leda till att den mänskliga faktorn gör fel som kan förorsaka olyckor.

Av det sagda följer att flygsäkerheten som hittills bör utvecklas genom nära samarbete med ICAO och de ledande luftfartsnationerna, som LfV också framhåller. Någon anledning att tillkalla en särskild parlamentarisk kommission för arbetet med normer m.m. för flygsäkerheten under 1990-talet finns mot denna bakgrund inte. Motionsyrkandet avstyrks sålunda.

4.4.6 Målen för LfVs verksamhet perioden 1990/91—1992/93 i övrigt

Utskottet har i det föregående redovisat sitt ställningstagande till vad som förordas i budgetpropositionen om resultatmål, såvitt avser återbetalning av underförräntning på statskapitalet, och soliditetsmål.

När det gäller målen för LfVs verksamhet i övrigt, dvs. resultatmålet i ej behandlad del, prismålet och servicemålet, har utskottet inte något att erinra mot vad som förordas i budgetpropositionen.

4.5 LfVs investeringar under perioden 1990/91—1992/93

4.5.1 Förslag i budgetpropositionen, m.m.

LfV föreslår i treårsplanen ett investeringsprogram om totalt 3,6 miljarder kronor i löpande priser. I planen ingår bl.a. investering i en tredje landningsbana på Arlanda. En ny inrikesterminal på Arlanda beräknas bli färdig hösten 1990.

Departementschefen tillstyrker i princip LfVs förslag till investeringsplan. I propositionen föreslås att riksdagen skall godkänna vad departementschefen har anfört om LfVs investeringar under perioden 1990/91—1992/93 samt bemyndiga regeringen att besluta om avvikelser därifrån.

Förslag berörande investeringplanen framförs i fyra motioner.

I anslutning till behandlingen av frågor om LfVs investeringar behandlar utskottet också tre motionsförslag om statligt engagemang för

en ny flygplats i Värmland som ersättning för LFVs flygplats i Karlstad samt sex motionsförslag, i vilka begärs att staten skall engagera sig aktivt för att det skall finnas ett komplement till Arlanda.

4.5.2 Anläggande av en tredje landningsbana på Arlanda

I motion T251 (mp) i del av yrkande 8 och i motion T717 (mp) yrkande 2 föreslås helt avslag på regeringens hemställan beträffande LFVs investeringar. I detta delavsnitt av betänkandet behandlas dock yrkandena endast i vad de inbegriper förslag om att en tredje landningsbana inte skall komma till stånd på Arlanda. Direkta yrkanden om att en tredje landningsbana inte skall anläggas framförs också i motion T251 (mp) i del av yrkande 4 och i motion T717 (mp) i yrkande 1. Motionsyrkandena motiveras med att flyget av hänsyn till miljön inte skall ges möjlighet att expandera.

I motion T42 (vpk) yrkas i del av yrkande 10 att riksdagen skall besluta att inga satsningar på utbyggnad av storflygplatser skall få ske. Motionsförslaget behandlas här i vad det innefattar förslag om att en tredje landningsbana inte skall komma till stånd på Arlanda.

I motion T704 (m) yrkande 9 begärs däremot att anläggande av en tredje landningsbana på Arlanda skall ges högsta prioritet och påbörjas omgående av hänsyn till flygets expansion.

Departementschefen framhåller att bl.a. en tredje landningsbana på Arlanda är angelägen för att tillgodose flygsäkerheten och miljökraven samt för att möta ett ökat behov av kapacitet som följd av en önskad avreglering av den inrikes flygmarknaden.

Utskottet ansluter sig till vad departementschefen framhåller och avstyrker därmed här aktuella förslag i motionerna T42 (vpk), T251 (mp) och T717 (mp). Med hänsyn till det anförda är någon riksdagens särskilda åtgärd inte påkallad med anledning av yrkandet i motion T704 (m).

4.5.3 Åtgärder vid Östersunds flygplats

Östersunds flygplats är en militär flygplats på vilken LFV har en flygstation. På flygplatsen förekommer både militär och civil luftfart.

Flygstationen har sedan år 1988 till LFV anmält behov av att (1) landningsbanan byggs om så att den inte lutar i längdriktningen, (2) en taxibana för passagerarflygplan anläggs (genom användning av schaktmassor från arbete med att jämna ut landningsbanan) samt (3) markkonturen jämnas dels i inflygningssektorn vid (ena änden av) landningsbanan, dels på s.k. stråk på ömse sidor av landningsbanan.

I en skrivelse till regeringen i juni 1989, vari länsstyrelsen i Jämtlands län redovisade förslag på utvecklingsinsatser i Jämtlands län med särskild inriktning på kommunerna utanför Östersund, hade de önskade åtgärderna på Östersunds flygplats kostnadsberäknats till 86 milj. kr. Bl.a. länsstyrelsens skrivelse har legat till grund för avsnittet Särskilda regionalpolitiska insatser i Jämtlands län i den till arbetsmarknadsutskottet hänvisade propositionen 1989/90:76 om regionalpolitik för 90-talet.

Det synes emellertid inte vara avsett att de önskade åtgärderna på flygplatsen skall finansieras med medel från ett i propositionen föreslaget nytt anslag Särskilda regionalpolitiska insatser i Jämtlands län.

I motion T230 (s) i del av yrkande 5 begärs att riksdagen skall uttala sig för att de önskade åtgärderna på Östersunds flygplats skall vidtas.

De önskade investeringarna kan beräknas kosta mer än 86 milj. kr. LFV framhöll sålunda i yttrande över skrivelsen av länsstyrelsen i Jämtlands län bl.a. att kostnaderna för de föreslagna investeringarna var uttryckta i en prisnivå som gällde för 2–3 år sedan.

Enligt underhandsuppgift från LFV har man inte kunnat räkna med ersättning från flygbolag till de önskade investeringarna på Östersunds flygplats. Inte heller har man kunnat prioritera de önskade investeringarna så att de har medtagits i verkets investeringsprogram.

Utskottet är inte berett att ställa sig bakom motionsförslaget. Det avstyrks sålunda.

4.5.4 LFVs investeringar i övrigt

Som nämnts ovan föreslås i motionerna T251 (mp) yrkande 8 och T717 (mp) yrkande 2 helt avslag på regeringens hemställan beträffande LFVs investeringar. I den förstnämnda motionen föreslås också (i del av yrkande 4) att inte heller regionala flygplatsutbyggnader bör ske.

Vad utskottet ovan anfört till stöd för regeringens förslag beträffande en tredje landningsbana på Arlanda gäller i lika mån LFVs investeringsplan i övrigt för perioden 1990/91–1992/93. Här aktuella motionsförslag avstyrks därmed i vad de inte har behandlats ovan.

Utskottet tillstyrker att riksdagen skall bemyndiga regeringen att besluta om avvikelser från vad riksdagen godkänner beträffande LFVs investeringar för nämnda period.

4.5.5 Förslag om statligt engagemang för en ny flygplats i Värmland

I motion T237 (s) yrkande 10 begärs att staten skall verka för att en ny länsflygplats kommer till stånd i Mellerudstorp. I motion T319 (c, m, fp) yrkande 4 begärs att staten skall ha ansvar för utredning, projektering och byggande av en ny flygplats i Mellerudstorp. I del av motion T213 (m) begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att det är en primär skyldighet för staten att svara för nödvändiga investeringar i en ny flygplats i Mellerudstorp.

I LFVs här aktuella treårsplan anförs att LFV, Karlstads kommun och Värmlands läns landsting är överens om att bilda ett flygplatsbolag för att i samverkan planera, projektera, anlägga och driva en ny trafikflygplats i Mellerudstorp i Karlstads kommun. Med hänsyn härtill synes här aktuella motionsyrkanden kunna lämnas utan initiativ av riksdagen. De avstyrks därmed.

4.5.6 Förslag om flygplats att komplettera Arlanda

Behovet av två flygplatser i Stockholmsregionen

Stockholm—Bromma flygplats, vilken invigdes år 1936, drivs av LFV. Flygplatsen ligger emellertid på mark som tillhör Stockholms stad. Avtalet mellan staten och staden om upplåtelse av marken till staten för flygplatsändamål gäller t.o.m. utgången av år 1996.

Bromma flygplats används numera huvudsakligen för affärs- och privatflyg. Begränsad linjefart förekommer ännu på flygplatsen.

Utskottet har senast i betänkande 1988/89:TU18 (s. 26—27) understrukit att två flygplatser behövs i Stockholmsregionen.

I motion T42 (vpk) begärs i del av yrkande 10 att riksdagen skall besluta att inga satsningar skall få ske på utbyggnad av storflygplatser.

Utskottet vidhåller sin mening att två flygplatser behövs i Stockholmsregionen och kan därmed inte ställa sig bakom motionsyrkandet, såvitt här är i fråga. Det avstyrks således i denna del.

Bibehållande av Bromma flygplats

I motion T704 (m) yrkande 18 begärs att riksdagen skall uttala att Bromma flygplats bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

I betänkande 1988/89:TU18 (s. 27) redogjorde utskottet för ett kommunalt projekt som syftade till att en utbyggnad m.m. av militärflygplatsen i Tullinge skulle ersätta Bromma men som på grund av lokalt motstånd har måst överges. Utskottet nämnde också att inom Stockholms stad hade påbörjats en utredning om olika alternativ för utnyttjande av marken på Bromma flygplats, när avtalet med staten går ut år 1996. Denna utredning har i januari i år redovisats i en rapport kallad En utredning om Brommafältets framtid. I rapporten föreslås att flygverksamheten på Bromma skall läggas ned senast vid utgången av år 1996 och att på flygfältet skall byggas en ny stadsdel med ca 8 000 bostäder samt arbetsplatser och service. I fråga om den fortsatta behandlingen av flygplatsfrågan föreslås i rapporten (1) att initiativ skall tas till ett samarbete mellan staden, LFV, flygklubbar och andra verksamheter på Bromma för omlokalisering och evakuering av flygverksamheten och därtill anslutna verksamheter, (2) att en särskild arbetsgrupp skall tillsättas under ledning av Stockholms stad och med medverkan av LFV, kommuner med flygplatser i Mälardalen och flygintressenter i syfte att utarbeta lösningar för den framtida flygutbildningen samt (3) att Stockholms läns landsting tillsammans med LFV, berörda kommuner i södra Stockholmsregionen och Stockholms stad snarast möjligt skall påbörja en utredning angående en ny trafikflygplats i den södra regiondelen. Remissbehandling av rapporten har avslutats. Kommunstyrelsen i Stockholm beräknas komma att ta ställning till förslagen i rapporten till sommaren 1990.

I yttrande över rapporten anför LfV bl.a. att det från flygsektorns synpunkt är bäst om Bromma kan behållas som flygplats. Det behövs två trafikflygplatser i Stockholmsregionen, och någon överflyttning av verksamhet från Bromma till Arlanda är inte möjlig, framhåller LfV. Därför är det enligt LfV beklagligt att Brommautredningen inte har förordat det alternativ som förutsatte bibehållande av viss flygverksamhet kombinerat med en utbyggnad av bostäder och arbetsplatser. LfV påpekar att näringslivet har förklarat sig berett att medverka ekonomiskt och tekniskt i fortsatt drift av Bromma tillsammans med staden och staten i ett för ändamålet bildat bolag. Efter kontakt med regeringen har en överläggning med representanter för näringslivet och LfV ägt rum för att närmare kartlägga näringslivets engagemang. Resultatet av denna överläggning blev att en konkretisering av formerna för näringslivets medverkan skall göras.

Fortsatta överväganden är således att vänta både om bibehållande i någon form av Bromma flygplats och om ny trafikflygplats i Storstockholmsregionen. I avvaktan på resultat av dessa överväganden bör motionsyrkandet inte föranleda något initiativ av riksdagen. Det avstyrks således.

Lokaliseringen av en ytterligare trafikflygplats i Storstockholmsregionen

I fyra motioner tas fråga upp om lokaliseringen av ytterligare en trafikflygplats i Storstockholmsregionen.

I motion T219 (m) yrkande 7 begärs att regeringen noggrant skall följa utvecklingen av Stockholms flygplatsfrågor och vid behov ta ett ökat ansvar för utvecklingen. Motionärerna anser att varken Nyköping—Oxelösunds flygplats eller Västerås—Hässlöv flygplats kan vara ett fullgott alternativ till Bromma.

I motion T256 (fp) yrkande 4 förordas i första hand en lokalisering till Tullinge, i andra hand till Taxinge väster om Södertälje. I motion T715 (fp) förordas också en lokalisering till Taxinge.

I motion T717 (mp) yrkande 3 begärs att alla planer på en flygplats i Tullinge skall skrinläggas av miljöskäl.

Utskottet anser att det i första hand ankommer på kommuner och landsting i Storstockholmsregionen att svara för initiativ i frågan om en ny trafikflygplats i regionen och att överväga lokaliseringen av flygplatsen. Motionerna bör därför inte föranleda något uttalande av riksdagen. De avstyrks därför.

4.6 Förslag om "Arlanda Centrum"

I treårsplanen för perioden 1989/90—1991/92 redogjorde LfV för planeringsarbetet m.m. för att på Arlanda flygplats uppföra en centralt belägen större anläggning för service, konferenser, hotell m.m. med arbetsnamnet Arlanda Centrum. Projektet avsåg en byggnad som skall sammanbinda den gamla och den nya inrikesterminalen och i vilken skulle inrymmas lokaler för trafikservice, konferenser och utställning-

ar, service till resenärer, personal och besökare (post, bank, mediacenter, läkare, restaurang, butiker m.m.), hotell samt kontor för flygföretag m.fl.

I den nu aktuella treårsplanen för perioden 1990/91—1992/93 anför LFV bl.a. att aktiekapitalet i ett aktiebolag som skall ha till uppgift att uppföra och förvalta anläggningen Arlanda Centrum (även kallad Sky City) beräknas bli högst 120 milj. kr. och lägst 30 milj. kr. LFV förutsätts satsa aktiekapital men inte lånekapital. För att viss flexibilitet skall finnas vid bestämmandet av LFVs andel i det totala kapitalet i bolaget och för att möjliggöra eventuella höjningar av aktiekapitalet inom angiven ram föreslår LFV att verket skall bemyndigas att satsa aktiekapital inom en ram på 80 milj. kr. LFV föreslår också att verket skall upp till ett belopp på 10 milj. kr. få gå i borgen för bolaget vid upplåning för att möta tillfälliga likviditetssvackor.

Departementschefen föreslår att LFV skall bemyndigas att inom en ram av 80 milj. kr. teckna aktier i förutskickat bolag samt att upp till ett belopp av 10 milj. kr. gå i borgen för upplåning i bolaget. Riksdagen föreslås godkänna vad departementschefen har anfört om bolagsbildning, aktieteckning och borgensförbindelse avseende Arlanda Centrum.

I motion T251 (mp) i del av yrkande 8 föreslås avslag på regeringens hemställan med motivering att flyget av hänsyn till miljön inte skall tillåtas expandera.

Frågor om fördelning av transportuppgifterna i samhället mellan flyg och andra transportgrenar har som utskottet i olika sammanhang framhållit prövats i 1988 års trafikpolitiska beslut. Anläggningen Arlanda Centrum kommer att betjäna flyget. Utskottet tillstyrker därmed regeringens förslag och avstyrker motionsförslaget.

4.7 Finansiering av LFVs investeringar

I budgetpropositionen beräknas behovet av upplåning i riksgäldskontoret för finansiering av LFVs investeringar under treårsperioden 1990/91—1992/93 vara ca 900 milj. kr., varav ca 500 milj. kr. beräknas belöpa på nästa budgetår. LFV beräknas under nästa budgetår inom ramen för upplåning i riksgäldskontoret ta upp kortfristiga lån på 40 milj. kr. för likviditetsförsörjning. Finansieringen i övrigt av investeringarna förutsätts ske genom anspråktagande av avskrivningar och avsättningar samt genom bidrag av intressenter m.m. LFV anmäler i treårsplanen att verket avser att senare återkomma till regeringen med förslag beträffande finansiering av en tredje landningsbana på Arlanda.

I motion T704 (m) framförs tre yrkanden med förslag om sättet för finansiering av LFVs investeringar.

I avvaktan på att den affärsdrivande funktionen i LFV — i enlighet med ett förslag av motionärerna — ombildas till aktiebolag och därefter kan finansiera sina investeringar på samma sätt som sådana bolag bör enligt motionärerna ett finansieringsbolag för LFV tillskapas med televerkets finansieringsbolag Telefinans som förebild (yrkande 3).

Motionärerna begär vidare att LFV också skall få ta upp lån på den öppna lånemarknaden för att finansiera investeringar (yrkande 11).

Slutligen begär motionärerna — i anslutning till att de kommenterar serviceverksamheten på Arlanda för resenärerna — att kommersiella satsningar skall finansieras genom lån på den öppna lånemarknaden (yrkande 15).

Utskottet har senast i betänkandet 1988/89:TU18 (s. 25—26) avstyrkt likartade motionsförslag. Såsom tidigare vill utskottet framhålla att LFVs finansiella rörelsefrihet har ökat genom att verket får fondera överskottsmedel och har möjlighet till upplåning genom riksgäldskontoret, leasing och finansiering genom avtal med kommunala och enskilda intressenter. Något särskilt finansieringsbolag synes mot nu nämnd bakgrund inte vara erforderligt. Vidare vill utskottet — också liksom tidigare — framhålla att upplåning genom riksgäldskontoret torde kunna ske till lägre kostnad dels genom att riksgäldskontorets speciella kompetens att låna upp medel utnyttjas, dels genom att de "stordriftsfördelar" uppnås som riksgäldskontorets medverkan torde innebära.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet de här aktuella motionsförslagen.

4.8 Förslag beträffande icke-statliga flygplatser

4.8.1 Resultatutjämnning med statliga flygplatser

För att en kommunal flygplats skall få del av det tidsbegränsade systemet för resultatutjämnning till kommunala flygplatshuvudmän krävs en trafikvolym i intervallet 100 000—200 000 (ankommande och avresande) passagerare per år i inrikes linjefart.

I motion T705 (s) begärs ekonomiskt stöd till Hultsfreds flygplats. I motion T707 (c) yrkande 1 begärs att Hultsfreds och Oskarshamns flygplatser skall inlemmas i resultatutjämnningssystemet. I motion A78 (c) yrkande 8 begärs att Mora flygplats skall få ekonomiskt stöd inom ramen för resultatutjämnningssystemet.

Nu nämnda flygplatser hade år 1989 följande antal ankommande och avresande passagerare i inrikes linjefart, nämligen Hultsfreds flygplats ca 8 700, Mora flygplats ca 39 600 och Oskarshamns flygplats ca 7 500 passagerare.

Utskottet är inte berett tillstyrka att avsteg från kravet på minst 100 000 passagerare för resultatutjämningsbidrag nu skall göras till förmån för här aktuella flygplatser.

Utskottet vill emellertid erinra om att i flygplatsutredningens uppdrag ingår bl.a. att redovisa generellt tillämpbara modeller för huvudmannaskap över flygplatser varvid en strävan bör vara att uppnå relativt likartade ekonomiska förutsättningar för flygplatser med jämförbara trafikvolymerna och funktioner i trafiksystemet.

Utskottet avstyrker därmed de här aktuella motionsyrkandena.

Det kan nämnas att bidrag har utgått till huvudmannen för Mora flygplats från anslaget på sjätte huvudtiteln till Bidrag till kommunala flygplatser.

4.8.2 Stöd till nya flygplatser för "Fyrstad" och Östergötland

Ny flygplats för "Fyrstad"

Trollhättan—Vänersborgs flygplats drivs sedan år 1983 av Fyrstads Flygplats AB, som ägs av Trollhättans, Uddevalla, Vänersborgs och Lysekils kommuner. Linjefarten på flygplatsen har ökat kraftigt under senare år, men flygplatsen har inte kapacitet att ta emot trafik med större flygplan än SAAB-340. Flygplatsbolaget önskar därför att en ny flygplats för "Fyrstad", som har större kapacitet, skall anläggas i Skogaryd, Vänersborgs kommun.

I motion T344 (fp) yrkande 4 begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att flygplatsfrågan för Fyrstad måste lösas såväl trafikmässigt som miljömässigt. I motion T719 (fp, m) begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad i motionen har anförts om vikten och betydelsen av reguljär flygtrafik för Fyrstadsområdet och den regionala utvecklingen (yrkande 1), om en förutsättningslös prövning av nya och alternativa finansieringsformer (yrkande 2) samt att flygplatsfrågan för Fyrstad måste med framtidsinriktning lösas trafikmässigt och miljömässigt (yrkande 3).

Utskottet anförde vid behandlingen i betänkande 1988/89:TU18 (s. 29—30) av motionsförslag om en ny flygplats för "Fyrstad" att denna fråga är en kommunal angelägenhet och att det närmast ankommer på de kommuner som är engagerade i flygplatsbolaget att vinna intressenter för planering, ägande och drift av en ny flygplats. Med hänvisning till detta och till att, som nämnts, frågor om former för organisationen av huvudmannskapet för flygplatser utreds av flygplatsutredningen avstyrker utskottet motionsförslagen.

Som utskottet nämnt ovan i annat sammanhang gäller enligt den till miljöskyddslagen (1969:387) knutna miljöskyddsförordningen (1981:574) att vid anläggande av en flygplats med en nominell banlängd överstigande 1 200 meter tillstånd skall sökas hos koncessionsnämnden för miljöskydd.

Ny flygplats i Östergötland

Inom Östergötlands län finns planer på att en framtida större regional flygplats skall anläggas i Norsholm—Gistad-området mellan Linköping och Norrköping.

I motionerna A64 (m) yrkande 1 och T714 (m) begärs att riksdagen skall göra ett uttalande om vikten av en länsflygplats i Östergötland.

I området Norrköping—Linköping finns redan två flygplatser, som används för reguljär trafik, nämligen den statliga Norrköpings flygplats

som har en landningsbana på 1 700 meter och den i Saab-Scaniakoncernen ingående Linköpings flygplats som har en landningsbana på drygt 2 100 meter.

Frågan om en länsflygplats för Östergötland är mot den bakgrunden i första hand en fråga för lokala intressen, varför motionsyrkandena inte bör föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks sålunda.

5 Hemställan

Utskottet hemställer

Flygtrafiken och miljön m.m.

1. beträffande *skärpta normer för flygplanen*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T251 yrkande 2, 1989/90:T707 yrkande 3 samt 1989/90:T718 yrkandena 4 och 5,
res. 1 (vpk, mp)
2. beträffande *framförande av krav internationellt*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T215 yrkande 31, 1989/90:T225 yrkande 12 och 1989/90:T251 yrkande 5,
res. 2 (c, vpk, mp)
res. 3 (m)
3. beträffande *begränsning av flygtrafiken*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T204 yrkande 4, 1989/90:T228 yrkande 5, 1989/90:T251 yrkandena 1 och 6, 1989/90:T717 yrkandena 4 och 5 samt 1989/90:T718 yrkandena 1, 2 och 3,
res. 4 (vpk, mp)
4. beträffande *trafikpolitisk prövning av flygplatsprojekt*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T704 yrkande 14,
res. 5 (m, fp, c)
5. beträffande *vidgad miljöprövning av flygplatser*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T251 yrkande 7,
res. 6 (vpk, mp)
6. beträffande *bevakningen av miljöfrågor på större flygplatser*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T703,

Frågor kring flygolyckan i Oskarshamn 1989

7. beträffande *uppföljning av Oskarshamnshaveriet*
att riksdagen lämnar motion 1989/90:T709 yrkande 1 utan särskild åtgärd,
res. 7 (vpk)
8. beträffande *ökad säkerhetsstandard i sekundärflyget*
att riksdagen lämnar motion 1989/90:T709 yrkande 2 utan särskild åtgärd,
res. 8 (vpk)
9. beträffande *stöd till anhöriga vid olyckor och katastrofer*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T710 yrkande 1,
res. 9 (vpk)

Flygtrafikförsörjningen m.m.

1989/90:TU25

10. beträffande *privatisering av SAS*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T215 yrkande 33 och
1989/90:T704 yrkande 8,

res. 10 (m, fp)

11. beträffande *koncessionsgivning för SAS för utrikes primärtrafik*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T704 yrkande 4,

res. 11 (m, fp)

12. beträffande *koncessionsgivning för Air Nordic för trafik på Helsingfors*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T711 yrkande 2,

res. 11 (m, fp)

13. beträffande *koncessionsgivning för utrikes sekundärtrafik*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T207 yrkande 7 i denna del,

14. beträffande *koncessionsgivning för inomskandinavisk trafik*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T203 yrkande 5 och
1989/90:T237 yrkande 9 i denna del,

15. beträffande *koncessionsgivning för inrikes primärtrafik*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T212 yrkande 9,
1989/90:T215 yrkande 32, 1989/90:T237 yrkande 9 i denna del,
1989/90:T243 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T704 yrkandena 6
och 7, 1989/90:T711 yrkande 1 samt 1989/90:T712 yrkande 2,

res. 12 (m, fp)

16. beträffande *fraktrafik på Sturup*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T207 yrkande 7 i denna
del och 1989/90:T243 yrkande 1 i denna del,

17. beträffande *utveckling av vissa flygplatser till nya "flygnav"*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T207 yrkande 7 i denna
del, 1989/90:T225 yrkande 13, 1989/90:T231 yrkande 11,
1989/90:T243 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T712 yrkande 1
samt 1989/90:A111 yrkande 9,

res. 13 (c)

18. beträffande *biljetpriserna på vissa flyglinjer mellan Småland och Stockholm*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T707 yrkande 2,

Flygplatsorganisationen m.m.

19. beträffande *organisationen av LFVs myndighetsfunktioner och rörelsedrivande delar*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T215 yrkande 30 samt
1989/90:T704 yrkandena 1, 2 och 5,

res. 14 (m, fp)

20. beträffande *flygplatsutredningens arbete*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T706,

21. beträffande *områdeskontrollcentraler för flygtrafikledning*
att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T243 yrkande 1 i denna
del, 1989/90:T615, 1989/90:T701, 1989/90:T712, yrkande 3,
1989/90:T713, 1989/90:T716 samt 1989/90:T720,

22. beträffande *inriktningen av LFVs verksamhet 1990/91—1992/93*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T251 yrkande 8 i denna del och yrkande 9 godkänner vad i proposition 1989/90:100 har förordats om inriktningen av luftfartsverkets verksamhet under perioden 1990/91—1992/93,
res. 15 (vpk, mp)

Resultat-, pris-, soliditets- och servicemål för LFVs verksamhet perioden 1990/91—1992/93

23. beträffande *återbetalning av underförräntning på statskapitalet*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T704 yrkande 13 godkänner i propositionen förordat resultatmål för luftfartsverkets verksamhet för perioden 1990/91—1992/93, såvitt avser återbetalning av underförräntning på statskapitalet,

24. beträffande *översyn av SILA-protokollet*
att riksdagen avslår motion 1989/90:T704 yrkande 16,
res. 16 (m)

25. beträffande *styrning av flygtrafiken genom differentiering av luftfartsavgifterna*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T704 yrkande 10,
res. 17 (m)

26. beträffande *avgifter för luftvärdighetskontroll av privatflygplan*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T704 yrkande 17,

27. beträffande *soliditetsmål*
att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T704 (m) yrkande 12 godkänner i propositionen förordat soliditetsmål för luftfartsverkets verksamhet för perioden 1990/91—1992/93,
res. 18 (m)

28. beträffande *en parlamentarisk kommission för frågor om flygsäkerheten*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T710 yrkande 2,
res. 19 (vpk)

29. beträffande *mål i övrigt för LFVs verksamhet*
att riksdagen

a) godkänner i propositionen förordat resultatmål för luftfartsverkets verksamhet för perioden 1990/91—1992/93, i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

b) godkänner i propositionen förordade pris- och servicemål för nämnda verksamhet,

LFVs investeringar perioden 1990/91—1992/93, m.m.

30. beträffande *anläggande av en tredje landningsbana på Arlanda*

att riksdagen lämnar motion 1989/90:T704 yrkande 9 utan särskild åtgärd samt med avslag på *dels* motion 1989/90:T717 yrkande 1, *dels* motionerna 1989/90:T42 yrkande 10, 1989/90:T251

yrkandena 4 och 8 och 1989/90:T717 yrkande 2 i här aktuella delar godkänner vad i propositionen har anförts om luftfartsverkets investeringar under perioden 1990/91–1992/93, såvitt avser nämnda landningsbana,

res. 20 (m, fp)

res. 21 (vpk, mp)

31. beträffande *åtgärder på och vid Östersunds flygplats* att riksdagen avslår motion 1989/90:T230 yrkande 5 i här aktuell del,

32. beträffande *LFVs investeringsplan i övrigt, m.m.* att riksdagen

a) med avslag på motionerna 1989/90:T251 yrkandena 4 och 8 samt 1989/90:T717 yrkande 2 i här aktuella delar godkänner vad i propositionen har anförts om luftfartsverkets investeringar under perioden 1990/91–1992/93, i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

b) bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser från vad riksdagen föreslår godkänna beträffande luftfartsverkets investeringar under nämnda period,

res. 22 (vpk, mp)

33. beträffande *statligt engagemang för en ny flygplats i Värmland*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T213 i här aktuell del, 1989/90:T237 yrkande 10 och 1989/90:T319 yrkande 4,

34. beträffande *behovet av två flygplatser i Stockholmsregionen* att riksdagen avslår motion 1989/90:T42 yrkande 10 i denna del,

res. 23 (vpk, mp)

35. beträffande *bibehållande av Bromma flygplats* att riksdagen avslår motion 1989/90:T704 yrkande 18,

res. 24 (m)

36. beträffande *lokalisering av en ytterligare trafikflygplats i Storstockholmsregionen*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T219 yrkande 7, 1989/90:T256 yrkande 4, 1989/90:T715 och 1989/90:T717 yrkande 3,

res. 25 (m)

res. 26 (vpk, mp)

Förslag om Arlanda Centrum

37. beträffande *Arlanda Centrum*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T251 yrkande 8 i denna del godkänner vad i propositionen har anförts om bolagsbildning, aktieteckning och borgensförbindelse avseende Arlanda Centrum,

res. 27 (vpk, mp)

Finansiering av LFVs investeringar

38. beträffande *finansiering genom ett finansieringsbolag och på den öppna lånemarknaden*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T704 yrkandena 3, 11 och 15,

res. 28 (m)

Förslag beträffande icke-statliga flygplatser

39. beträffande *resultatutjämning till förmån för Hultsfreds, Oskarshamns och Mora flygplatser*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T705, 1989/90:T707 yrkande 1 och 1989/90:A78 yrkande 8,

40. beträffande *ny flygplats för "Fyrstad"*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T344 yrkande 4 och 1989/90:T719,

41. beträffande *ny flygplats i Östergötland*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:A64 yrkande 1 och 1989/90:T714.

Stockholm den 8 maj 1990

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Tom Heyman (m) och Hugo Andersson (c).

Reservationer

1. Skärpta normer för flygplanen (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Enligt det" och på s. 16 slutar med "på omgivningen" bort ha följande lydelse:

Det blir alltmer uppenbart att krafttag nu måste tas mot den negativa påverkan på miljön som flyget har. Den överslättande låtgå-inställningen till flyget som miljörisk som hittills har fått råda leder till irreparabla olägenheter. I de här aktuella motionerna framförs en rad bra förslag om hur man kan börja vända utvecklingen. Utskottet ansluter sig till förslagen. Statsmakterna bör således stimulera flygföretagen till att minska flygets stora luftföroreningar, avgasbestämmelser bör snarast införas för trafikflygplan, bullernivån från flyget måste sänkas genom att speciellt bullrande flygplan tas ur drift och flyget måste ges samma energi- och miljöpolitiska ansvar som andra trafikslag och verksamheter har fått genom 1988 års trafikpolitiska beslut i vad det avser energi- och miljöpolitik, vilket innebär att flyget måste minska sina totala utsläpp och sin totala energiförbrukning.

Vad utskottet sålunda har anfört om skärpta normer för flygplanen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *skärpta normer för flygplanen*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T251 yrkande 2, 1989/90:T707 yrkande 3 samt 1989/90:T718 yrkandena 4 och 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

2. Framförande av krav internationellt (mom. 2)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Nordiska ministerrådet" och slutar med "således avslås" bort ha följande lydelse:

Utskottet är ense med motionärerna om att åtgärder måste vidtas på det internationella planet för att man effektivt skall komma till rätta med de miljöproblem som flyget medför. Meningarna går dock i sår om vilken väg man bör välja. Utskottet väljer emellertid att förorda förslagen i motionerna T251 (mp) och T225 (c) att Sverige bör vara pådrivande i det internationella arbetet så att utsläppen från flyget kan nedbringas till rimliga nivåer och att Sverige därvid t.ex. i internationella sammanhang bör verka för att miljöavgifter på internationell

flygtrafik införs. Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av dessa motionsförslag bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker förslaget i motion T215 (m).

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *framförande av krav internationellt*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T215 yrkande 31 samt med bifall till motionerna 1989/90:T225 yrkande 12 och 1989/90:T251 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

3. Framförande av krav internationellt (mom. 2)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Nordiska ministerrådet" och slutar med "således avslås" bort ha följande lydelse:

Utskottet är ense med motionärerna om att åtgärder måste vidtas på det internationella planet för att man effektivt skall komma till rätta med de miljöproblem som flyget medför. Meningarna går dock i sår om vilken väg man bör välja. Utskottet väljer emellertid att förorda förslaget i motion T215 (m) att Sverige i internationella sammanhang bör verka för att bestämmelserna på området blir så stränga att störningarna på miljön totalt sett minskar. Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av detta motionsförslag bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker förslagen i de övriga här aktuella motionerna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *framförande av krav internationellt*

att riksdagen med avslag på motionerna 1989/90:T225 yrkande 12 och 1989/90:T251 yrkande 5 samt med bifall till motion 1989/90:T215 yrkande 31 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

4. Begränsning av flygtrafiken (mom. 3)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "I 1988 års" och slutar med "således avslås" bort ha följande lydelse:

Det framstår som alltmer angeläget att flyget av miljöhänsyn inte skall tillåtas expandera utan det bör i stället minskas. I de här aktuella motionerna framförs en rad bra förslag om hur man på olika sätt bör agera för att begränsa flygtrafiken. Utskottet ställer sig dock tveksamt till förslaget i motion T717 (mp) att flygtrafiken i Stockholmsregionen helt schablonmässigt skall minskas med 25 % inom de närmaste åren

även fastän detta är önskvärt. Det måste i stället vara så att flygtrafik på relativt korta avstånd begränsas — i synnerhet då bra järnvägsförbindelser finns som alternativ — och långväga trafik i högre utsträckning tillåts vara kvar. De i de övriga motionerna framförda konkreta förslagen vill utskottet förorda och föreslår att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i dessa motioner.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *begränsning av flygtrafiken*

att riksdagen

a) avslår motion T717 yrkande 4,

b) med anledning av motionerna 1989/90:T204 yrkande 4, 1989/90:T228 yrkande 5, 1989/90:T251 yrkandena 1 och 6, 1989/90:T717 yrkande 5 samt 1989/90:T718 yrkandena 1, 2 och 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

5. Trafikpolitisk prövning av flygplatsprojekt (mom. 4)

Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Tom Heyman (m) och Hugo Andersson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Som utskottet" och slutar med "motion T704 (m)" bort ha följande lydelse:

I den mån en statlig flygplats skall anläggas eller en befintlig statlig flygplats skall ändras, görs självfallet utan föreskrifter härom en trafikpolitisk prövning av investeringen inom LFV och då ärendet underställs regeringen av denna.

Att göra en trafikpolitisk prövning av kommunala trafikflygplatsprojekt torde kommunerna själva vara bäst skickade att göra, och de har dessutom förutsättningar för att kunna göra detta. Att underställa projekten LFV är att beskära kommunernas kompetensområde. Trafikpolitisk prövning hos statlig myndighet av flygplatsprojekt som har annan huvudman än staten bör inte ske. En sådan prövning skulle innebära ett underställningsförfarande som numera i stort sett frångåtts i andra sammanhang.

Regeringen bör därför förelägga riksdagen förslag om upphävande av bestämmelserna i luftfartslagen om trafikpolitisk prövning av flygplatsprojekt. Sedan riksdagen beslutat upphäva dessa bestämmelser bör motsvarande bestämmelser i luftfartsförordningen upphävas.

Vad utskottet sålunda anför om trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *trafikpolitisk prövning av flygplatsprojekt*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T704 yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

6. Vidgad miljöprövning av flygplatser (mom. 5)

1989/90:TU25

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Genom att" och slutar med "avstyrks därmed" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till kravet i motion T251 (mp) på att det vid prövningen av ett flygplatsprojekt skall beaktas om ett miljövänligare alternativ för trafik till en ort eller region finns än flyg och att därför även miljökonsekvensanalyser med denna inriktning bör läggas till grund för prövningen av flygplatsprojekt. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag i frågan.

Vad utskottet sålunda har anfört om vidgad miljöprövning av flygplatser bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *vidgad miljöprövning av flygplatser*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T251 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

7. Uppföljning av Oskarshamnshaveriet (mom. 7)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Det är" och slutar med "av riksdagen" bort ha följande lydelse:

För att förhindra en upprepning av en olycka är det som understryks i motionsyrkandet angeläget att en redovisning snarast möjligt efter en olycka görs av de åtgärder som omedelbart behöver vidtas. Även om det inte finns någon anledning till klander i fråga om rapporteringen från haveriundersökningen av Oskarshamnsoolyckan och i fråga om de åtgärder som vidtogs mot bakgrund av vad som framkom vid undersökningen, vill utskottet med anledning av denna olycka ändå framhålla det viktiga med snar rapportering av slutsatser från en haveriundersökning.

Vad utskottet sålunda har anfört om uppföljning av Oskarshamnshaveriet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *uppföljning av Oskarshamnshaveriet*
att riksdagen med anledning av motion 1989/90:T709 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

8. Ökad säkerhetsstandard i sekundärflyget (mom. 8)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "Även om" och slutar med "av riksdagen" bort ha följande lydelse:

En ny olycka som den i Oskarshamn måste förhindras. Den i 1988 års trafikpolitiska beslut angivna målsättningen för sekundärflygets ekonomiska utveckling måste nu kompletteras med en målsättning i

säkerhetsavseende innebärande att flygplatser och flygplan inom sekundärflyget inom en tioårsperiod skall uppnå den standard i säkerhetsavseende som flygplatser och flygplan i primärflyget har.

Vad utskottet sålunda har anfört om ökad säkerhetsstandard i sekundärflyget bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *ökad säkerhetsstandard i sekundärflyget*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T709 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

9. Stöd till anhöriga vid olyckor och katastrofer (mom. 9)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "Vid flygolyckan" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Det är självfallet bra att vi har system för stöd i personligt och ekonomiskt avseende till dem som drabbas av olyckor. Men stödet måste sättas in och bli effektivt snarast efter det att en olycka har skett. Det får inte vara så som skedde efter Oskarshamnsolyckan, nämligen att många av dem som drabbades genom olyckan svävade i osäkerhet om det stöd de var berättigade till och inte heller fick tillräckligt stöd. Regleringen av ersättning från flygbolaget eller dettas försäkringsbolag hade enligt motionärerna också dragit ut på tiden. Såsom föreslås i motionen bör riksdagen föreläggas förslag till åtgärder för hur samhället skall organisera ett bättre stöd åt de anhöriga till offren i samband med olyckor och katastrofer.

Vad utskottet sålunda har anfört om stöd till anhöriga vid olyckor och katastrofer bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *stöd till anhöriga vid olyckor och katastrofer*
att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T710 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

10. Privatisering av SAS (mom. 10)

Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "En privatisering" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Detta har motiverat ett mellan staten och enskilda intressenter delat ägande i ABA och i SAS men gör det inte längre. SAS är numera ett starkt företag som omsätter över 1 miljard kronor varje månad och har nära samarbetspartner i Europa och i andra delar av världen, som också framhålls i motionerna. Det skulle enligt utskottets mening vara bättre för SAS — liksom för möjligheterna till en intern svensk avreglering av luftfarten — om SAS vore ett företag utan statlig

inblandning. Statligt ägande i SAS kan vara en belastning i företagets internationella samarbetssträvanden. En privatisering av SAS bör därför förberedas redan nu.

Vad utskottet sålunda anfört om privatisering av SAS bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *privatisering av SAS*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T215 yrkande 33 och 1989/90:T704 yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

11. Koncessionsgivning för SAS för utrikes primärtrafik (mom. 11) samt koncession för Air Nordic för trafik på Helsingfors (mom. 12)

Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 24 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

SAS tillhör de framgångsrika flygföretagen i världen och torde ha goda framtidsutsikter. Nya grepp med helt nya kompletterande verksamheter, förbättrad service och service i nya former — såsom hela resepaket med hotell, incheckningsservice på hotell m.m. — ger SAS-koncernen en god grund för framtiden.

SAS har emellertid haft och har en skyddad ställning genom de förmåner i fråga om koncessioner som företaget har. En utveckling mot liberalisering och avreglering av luftfarten, som påbörjades i USA, kommer nu också i Europa. Denna utveckling är enligt utskottets mening också den rätta. Den bästa luftfartspolitikerna är nämligen den som medger att luftfarten kan fungera efter marknadsekonomiska principer.

Det är enligt utskottets mening angeläget att det skandinaviska luftfartssamarbetet i SAS värnas, men det måste ske på det sättet att SAS får anpassas till de nya villkor i fråga om ökad konkurrens och avreglering som bedöms komma att råda för luftfarten i Europa. Både för luftfartens del och för SAS del bör ökad konkurrens vara nyttig. Om SAS skall ha goda utsikter i framtiden måste företaget av i stort sett egen kraft kunna hävda sig på flygtransportmarknaden.

Vad utskottet sålunda med anledning av motion T704 (m) anfört om koncessionsgivningen för SAS för utrikes primärtrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Utskottets generella uttalande om de förutsättningar som bör gälla för SAS i utrikes primärtrafik gäller självfallet även beträffande den i motion T711 (m) upptagna frågan om trafik mellan Sverige och Helsingfors, för vilken SAS för närvarande har en prioriterad ställning. Motionen kan därför lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

dels att utskottets hemställan under 11 och 12 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *koncessionsgivning för SAS för utrikes primärtrafik*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T704 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

12. beträffande *koncessionsgivning för Air Nordic för trafik på Helsingfors*

att riksdagen lämnar motion 1989/90:T711 yrkande 2 utan särskild åtgärd,

12. Koncessionsgivning för inrikes primärtrafik (mom. 15)

Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 26 börjar med "I avvaktan" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är tiden nu mogen för att tillåta en ökad konkurrens när det gäller trafik på primärnätet. Det är till nackdel för utvecklingen om en monopolsituation kommer att råda, vilket blir fallet om SAS och Linjeflyg även i fortsättningen skall ha en prioriterad ställning. SAS och Linjeflyg är ju ägarmässigt nära förbundna och kan sägas utgöra delar av ett och samma företag med staten som dominerande ägare.

Ansvar för inrikestrafik var inte huvudanledningen till att SAS bildades, utan det var behovet av skandinaviskt samarbete för utveckling av internationell flygtrafik. Den inrikestrafik som SAS bedriver i vårt land synes inte behöva utgöra en grundval för SAS uppgift som ett flygföretag för internationell trafik. SAS ensamrätt till trafik på de s.k. stamlinjerna bör kunna ändras så att parallellkoncessioner ges till andra flygföretag.

Även på Linjeflygs linjer bör parallellkoncessioner kunna ges till andra flygföretag.

Som sammanfattningsvis begärs i här aktuella motionsförslag bör ökad konkurrens medges på primärnätet, en uppfattning som även NO och SPK har. Härigenom stärks trafikanternas ställning, vilket borde vara ett statligt önskemål.

Konkurrenskommittén bör få tilläggsdirektiv för sitt arbete i vilka det klart anges att kommittén skall ta upp frågan om koncessionsgivningen för inrikes primärtrafik och att utredningsarbetet skall syfta till att skapa förutsättningar för en fri konkurrens i denna trafik.

Vad utskottet sålunda anför om koncessionsgivningen för inrikes primärtrafik bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *koncessionsgivning för inrikes primärtrafik*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T212 yrkande 9, 1989/90:T215 yrkande 32, 1989/90:T237 yrkande 9 i denna

del, 1989/90:T243 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T704 yrkandena 6 och 7, 1989/90:T711 yrkande 1 samt 1989/90:T712 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

13. Utveckling av vissa flygplatser till nya "flygnav" (mom. 17)

Elving Andersson och Hugo Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 26 börjar med "Vad utskottet" och slutar med "bör avslås" bort ha följande lydelse:

Arlanda har numera fått problem att med sina två landningsbanor klara den fortlöpande ökningen av flygtrafiken. Utbyggnad med en tredje landningsbana har aktualiserats. I avvaktan på att ökning av Arlandas kapacitet genom en tredje landningsbana uppnås borde emellertid flygföretagen genom koncessionsgivning och på annat sätt stimuleras att använda en eller två flygplatser i Mellansverige och en i Norrland som nav för flygtrafik för att komplettera Arlanda under exempelvis högrafiktid, vilket föreslås i motion T225 (c). Utskottet föreslår att riksdagen som sin mening skall ge regeringen detta till känna.

Utskottet är inte berett att ta ställning i frågan om vilka flygplatser i vårt land som bör utvecklas till nya nav, vilket begärs i övriga här aktuella motionsförslag, då val av flygplatser härför ankommer på marknaden och flygföretagen att göra. De övriga motionsförslagen avstyrks därför.

Vad utskottet sålunda har anfört om utveckling av vissa flygplatser till nya "flygnav" bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. beträffande *utveckling av vissa flygplatser till nya "flygnav"* att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T225 yrkande 13 och med avslag på motionerna 1989/90:T207 yrkande 7 i denna del, 1989/90:T231 yrkande 11, 1989/90:T243 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T712 yrkande 1 och 1989/90:A111 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

14. Organisationen av LFBVs myndighetsfunktioner och rörelsedrivande delar (mom. 19)

Kentth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 27 börjar med "Utskottet har" och på s. 28 slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Genom den av riksdagen år 1984 beslutade omorganisationen av LFBV skedde en avgränsning inom verket mellan myndighetsfunktionerna och de rörelsedrivande funktionerna. En starkare marknadsinriktning och en större självständighet för flygplatserna skulle åstad-

kommas. Detta skulle emellertid enligt utskottets mening kunna åstadkommas bättre genom att — såsom förespråkas i motion T704 (m) — de statliga flygplatserna och andra till de rörelsedrivande funktionerna hänförliga delar av LFV sammanförs i aktiebolag och verket därefter omfattar enbart myndighetsfunktioner för luftfarten. Därvid bör luftfartsinspektionen avskiljas från LFV och bilda en särskild myndighet.

Genom att omvandla de olika flygplatserna till bolag skulle, såsom framhålls i motion T215 (m), möjlighet öppnas för kommuner, lands- ting och/eller enskilda intressenter i en region att bli delägare i regionens flygplats. Med olika delintressenter skulle flygplatsen kunna bli en för delägarna och för regionen intressant, vinstgivande och sysselsättningskapande industri.

Förutsättningarna för en starkare marknadsinriktning av LFVs rent kommersiella verksamhet skulle vara bättre om den bedrevs i aktiebolagsform än inom ramen för ett statligt verk.

Regeringen bör i överensstämmelse med vad som föreslås i här aktuella motionsyrkanden låta utreda och därefter framlägga förslag för riksdagen i frågorna om ändrad organisation för myndighetsfunktionen i LFV och om ombildande av den rörelsedrivande funktionen till aktiebolag. Flygplatsutredningen bör ha att avge förslag om hur möjligheter skall öppnas för att garantera att bl.a. intressenter i regionerna får möjlighet att bli delägare i bolag för nuvarande statliga flygplatser.

Vad utskottet sålunda har anfört om organisationen av LFVs myndighetsfunktioner och rörelsedrivande delar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. *beträffande organisationen av LFVs myndighetsfunktioner och rörelsedrivande delar*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T215 yrkande 30 samt 1989/90:T704 yrkandena 1, 2 och 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

15. Inriktningen av LFVs verksamhet 1990/91—1992/93 (mom. 22)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "därmed motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Det angelägna i att av energi- och miljöhänsyn minska flygtrafiken till förmån för energisnålare och miljövänligare trafikgrenar kräver att LFVs verksamhet under den här aktuella tidsperioden inriktas på att — i överensstämmelse med motionärernas mening — inrikes flygtrafik skall förekomma endast på de verkligt långa sträckorna, särskilt i glesbefolkade delar av vårt land. LFVs nuvarande inriktning att främja flygtrafik strider mot miljömålet, och därför måste inriktningen i detta avseende ändras till förmån för miljön.

Vad utskottet sålunda har anfört om inriktningen av LfVs verksamhet 1990/91—1992/93 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

22. beträffande *inriktningen av LfVs verksamhet 1990/91—1992/93*

att riksdagen med anledning av proposition 1989/90:100 samt motion 1989/90:T251 yrkande 8 i denna del och yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

16. Översyn av SILA-protokollet (mom. 24)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 32 börjar med "Som har" och slutar med "avstyrks därmed" bort ha följande lydelse:

Det är enligt utskottets mening angeläget att den begränsning upphör som SILA-protokollet medför beträffande höjning av luftfartsavgifter. En översyn av SILA-protokollet måste ske omgående. En eliminering av begränsningen enligt protokollet bör dock inte omedelbart leda till kraftiga avgiftshöjningar. Det är som framhålls i motionen mycket viktigt för utvecklingen av luftfarten och från konkurrenssynpunkt att avgifterna är förhållandevis låga.

Vad utskottet sålunda har anfört om översyn av SILA-protokollet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. beträffande *översyn av SILA-protokollet*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T704 yrkande 16 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

17. Styrning av flygtrafiken genom differentiering av luftfartsavgifterna (mom. 25)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 32 börjar med "Mot bakgrund" och slutar med "kan avslås" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening bör differentiering av luftfartsavgifterna vara ett effektivt sätt att styra trafikströmmarna och bör utnyttjas mera än som hittills har skett.

Vad utskottet sålunda har anfört om styrning av flygtrafiken genom differentiering av luftfartsavgifterna bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 25 bort ha följande lydelse:

25. *beträffande styrning av flygtrafiken genom differentiering av luftfartsavgifterna*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T704 yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

18. Soliditetsmål (mom. 27)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 33 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "avstyrks därmed" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med motionärerna att soliditetskravet bör bestämmas till 40 % för att LFV skall få ökat utrymme till upplåning för investeringar. Motionsförslaget tillstyrks således.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. *beträffande soliditetsmål*

att riksdagen med anledning av propositionen och med bifall till motion 1989/90:T704 (m) yrkande 12 godkänner att soliditetsmålet för luftfartsverkets verksamhet för perioden 1990/91—1992/93 skall vara 40 %,

19. En parlamentarisk kommission för frågor om flygsäkerheten (mom. 28)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 35 börjar med "Internationellt inom" och slutar med "avstyrks sålunda" bort ha följande lydelse:

Allmänheten börjar känna oro genom att det då och då inträffar olyckstillbud i flygtrafiken som kunnat leda till mycket allvarliga olyckor förutom en sådan katastrof som Oskarshamnsolyckan år 1989 var. Tiden är därför nu, som motionärerna framhåller, mogen för att man låter en parlamentarisk kommission granska flygsäkerheten inför 1990-talet och komma med förslag hur en förbättrad flygsäkerhet skall garanteras under detta decennium.

Kommissionen bör som motionärerna föreslår gå igenom och offentligt redovisa säkerhetsbrister i den svenska flygtrafiken under 1980-talet så att myndigheter och allmänhet får tillfälle att dra slutsatser och på grundval av sådana ställa krav inför framtiden. Vidare bör kommissionen — som motionärerna också föreslår — redovisa hur avregleringar och ökad konkurrens inom luftfarten, som förordas på sina håll, kan påverka säkerheten.

Vad utskottet sålunda har anfört om en parlamentarisk kommission för frågor om flygsäkerheten bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. beträffande *en parlamentarisk kommission för frågor om flygsäkerheten*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T710 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

20. Anläggande av en tredje landningsbana på Arlanda (mom. 30)

Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 36 börjar med "Departementschefen framhåller" och slutar med "motion T704 (m)" bort ha följande lydelse:

Bristen på bankapacitet på Arlanda är redan akut. Det är därför tillfredsställande att en tredje landningsbana ingår i LFV:s investeringsprogram. Utskottet vill emellertid i överensstämmelse med vad som föreslås i motion T704 (m) understryka att anläggande av banan bör ges högsta prioritet och att arbetena med banan bör påbörjas omgående. Övriga här aktuella motionsförslag, som går ut på att en tredje landningsbana inte skall anläggas på Arlanda, avstyrks sålunda.

dels att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande *anläggande av en tredje landningsbana på Arlanda*

att riksdagen med anledning av propositionen, med avslag på *dels* motion 1989/90:T717 yrkande 1, *dels* motionerna 1989/90:T42 yrkande 10, 1989/90:T251 yrkandena 4 och 8 och 1989/90:T717 yrkande 2 i här aktuella delar samt med bifall till motion 1989/90:T704 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om luftfartsverkets investeringar under perioden 1990/91–1992/93, såvitt avser en tredje landningsbana på Arlanda,

21. Anläggande av en tredje landningsbana på Arlanda (mom. 30)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 36 börjar med "Departementschefen framhåller" och slutar med "motion T704 (m)" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motionerna av vpk- och mp-ledamöterna bör flyget inte få expandera. En tredje landningsbana bör därför inte anläggas på Arlanda och bör således inte ingå i investeringsprogrammet för LFV. Motionsförslagen av vpk- och mp-ledamöterna tillstyrks sålunda. Förslaget i motion T704 (m) avstyrks därmed.

dels att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande *anläggande av en tredje landningsbana på Arlanda*

att riksdagen med anledning av propositionen, med avslag på motion 1989/90:T704 yrkande 9 samt med bifall till *dels* motion 1989/90:T717 yrkande 1, *dels* motionerna 1989/90:T42 yrkande 10, 1989/90:T251 yrkandena 4 och 8 och 1989/90:T717 yrkande 2 i här aktuella delar som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om luftfartsverkets investeringar under perioden 1990/91—1992/93, såvitt avser en tredje landningsbana på Arlanda,

22. LFVs investeringsplan i övrigt, m.m. (mom. 32)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 37 börjar med "Vad utskottet" och slutar med "nämnda period" bort ha följande lydelse:

Flyget bör som framhålls i motionerna inte tillåtas att expandera. Utskottet har i det föregående behandlat förslag om att en tredje landningsbana inte skall anläggas på Arlanda. LFV bör inte få göra några investeringar i övrigt som ytterligare stimulerar ökad luftfart. Något bemyndigande för regeringen att besluta om avvikelser från ett investeringsprogram för LFV blir därmed ej behövligt.

Vad utskottet sålunda har anfört om LFVs investeringsplan i övrigt, m.m. bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 32 bort ha följande lydelse:

32. beträffande *LFVs investeringsplan i övrigt, m.m.*

att riksdagen med anledning av propositionen, samt med bifall till motionerna 1989/90:T251 yrkandena 4 och 8 och 1989/90:T717 yrkande 2 i här aktuella delar som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om luftfartsverkets investeringar under perioden 1990/91—1992/93, i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan, och om visst bemyndigande för regeringen,

23. Behovet av två flygplatser i Stockholmsregionen (mom. 34)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 38 börjar med "Utskottet vidhåller" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motionen bör av miljöskäl inga satsningar få ske på utbyggnad av storflygplatser. Utskottet anser att det bara behövs en flygplats i Stockholmsregionen.

Vad utskottet sålunda har anfört om behovet av två flygplatser i Stockholmsregionen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 34 bort ha följande lydelse:

34. beträffande *behovet av två flygplatser i Stockholmsregionen* att riksdagen med anledning av motion 1989/90:T42 yrkande 10 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

24. Bibehållande av Bromma flygplats (mom. 35)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser:

dels att den del av utskottets yttrande på s. 39 som börjar med "Fortsatta överväganden" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att man vid kommande överläggningar skall från statens sida bestämt hävda att Bromma bör vara kvar som flygplats. För detta talar följande.

En andra flygplats i Stockholmsområdet bör enligt utskottets mening vara så attraktiv att den drar till sig den trafik den är avsedd för så att risken för att det lätta flyget flyttar till Arlanda blir liten. Bromma har denna egenskap. Den är en flygplats som efterfrågas av det lätta flyget. Bromma fungerar sålunda avlastande för Arlanda, och som samarbetande flygplatser fungerar Bromma och Arlanda bra till fördel för såväl resenärer som flygföretag. Härtill bidrar bl.a. det förhållandet att avståndet mellan Bromma och Arlanda är jämförelsevis kort.

På Bromma krävs dock vissa investeringar, men investeringsbehovet är dock avsevärt mindre än det skulle vara om annat alternativ till en andra flygplats i Stockholmsområdet blir aktuellt.

Stockholms kommunfullmäktige uttalade den 6 oktober 1986 att Bromma flygplats bör bevaras.

Bromma behövs och bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

Vad utskottet sålunda anfört om bibehållande av Bromma flygplats bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 35 bort ha följande lydelse:

35. beträffande *bibehållande av Bromma flygplats* att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T704 yrkande 18 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

25. Lokalisering av en ytterligare trafikflygplats i Storstockholmsregionen (mom. 36)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 39 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Det ankommer i första hand på kommuner och landsting i Storstockholmsregionen att svara för initiativ i fråga om en ny trafikflygplats i regionen. Staten bör dock i överensstämmelse med vad som framhålls i motion T219 (m) noggrant följa utvecklingen av regionens flygplatsfrågor och vid behov ta ett ökat ansvar för utvecklingen. Som också framhålls i motionen kan varken Nyköping—Oxelösunds flygplats eller Västerås—Hässlö flygplats vara fullgoda alternativ till Bromma flygplats. Vad utskottet sålunda anfört bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Någon anledning finns inte för utskottet att nu uttala sig för eller mot flygplats i Tullinge och Taxinge såsom föreslås i de övriga här aktuella motionsförslagen, vilka sålunda avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

36. beträffande *lokalisering av en ytterligare trafikflygplats i Storstockholmsregionen*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T219 yrkande 7 och med avslag på motionerna 1989/90:T256 yrkande 4, 1989/90:T715 och 1989/90:T717 yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

26. Lokalisering av en ytterligare trafikflygplats i Storstockholmsregionen (mom. 36)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 39 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Bromma flygplats bör efter nedläggningen inte ersättas med någon ny flygplats. En ersättningsflygplats i Tullinge, som tidigare har föreslagits, bör som framhålls i motion T717 (mp) skrinläggas för gott av miljöskäl. Någon anledning för riksdagen att uttala sig över huvud taget om lokalisering av en ytterligare flygplats i Storstockholmsregionen finns inte. Övriga här aktuella motionsförslag avstyrks således.

Vad utskottet sålunda har anfört om lokalisering av en ytterligare trafikflygplats i Storstockholmsregionen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

36. beträffande *lokalisering av en ytterligare trafikflygplats i Storstockholmsregionen*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T717 yrkande 3 och med avslag på motionerna 1989/90:T219 yrkande 7, 1989/90:T256 yrkande 4 och 1989/90:T715 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

27. Arlanda Centrum (mom. 37)

1989/90:TU25

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 40 börjar med "Frågor om" och slutar med "avstyrker motionsförslaget" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motionen bör flyget inte tillåtas att expandera. Härav följer att detsamma bör gälla serviceanläggningar för flyget. Arlanda centrum bör därför inte komma till stånd, och riksdagen bör sålunda inte godkänna förslagen om bolagsbildning, aktieteckning och borgensförbindelse beträffande detta projekt.

Vad utskottet sålunda har anfört om Arlanda Centrum bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 37 bort ha följande lydelse:

37. beträffande *Arlanda Centrum*

att riksdagen med anledning av propositionen och med bifall till motion 1989/90:T251 yrkande 8 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om bolagsbildning, aktieteckning och borgensförbindelse avseende Arlanda Centrum,

28. Finansiering genom ett finansieringsbolag och på den öppna lånemarknaden (mom. 38)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 41 börjar med "Utskottet har" och slutar med "aktuella motionsförslagen" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening innebär upplåning genom riksgäldskontoret att LFV tvingas till en onödigt och ineffektiv hantering för att tillgodose sitt behov av lånemedel för investeringar. I den till televerket knutna Teleinvestgruppen ingår Telefinans AB med uppgift att finansiera och hyra ut olika typer av terminaler och telekommunikationssystem som televerket marknadsför. Den bästa ordningen för finansiering av LFVs investeringar skulle enligt utskottets mening vara den att LFV får möjlighet att genom ett eget finansieringsbolag ta upp lån till investeringar direkt på kapitalmarknaden på marknadsmässiga villkor, i synnerhet när det gäller kommersiella investeringar.

Ett finansieringsbolag bör således bildas för LFV med Telefinans som förebild. Förslag härom bör föreläggas riksdagen redan under nästa budgetår.

Som motionärerna vidare föreslår bör LFV redan nu få ta upp lån på den öppna lånemarknaden för att finansiera investeringar som uppfyller normala lönsamhetskrav.

Som motionärerna också föreslår bör satsningar på den kommersiella serviceverksamheten för resenärerna finansieras genom lån på den öppna lånemarknaden.

Vad utskottet sålunda har anfört om finansiering genom ett finansieringsbolag och på den öppna låne marknaden bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 38 bort ha följande lydelse:

38. beträffande *finansiering genom ett finansieringsbolag och på den öppna låne marknaden*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T704 yrkandena 3, 11 och 15 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

Särskilda yttranden

1. Begränsning av flygtrafiken (mom. 3)

Elving Andersson och Hugo Andersson (båda c) anför:

Det är mycket positivt från energi- och miljösynpunkt att snabbtåg kommer att sättas in i början av 1990-talet, inte bara genom att flyget kommer att få släppa ifrån sig passagerare till järnvägen utan även därigenom att flyget måste skärpa sig i olika avseenden — inte minst när det gäller att ta miljöhänsyn — för att kunna hålla sig kvar på marknaden inom vårt land. Den pågående utvecklingen mot snabbtågstrafik ute i Europa kommer även att tvinga det gränsöverskridande flyget att ta miljöhänsyn.

2. Privatisering av SAS (mom. 10)

Viola Claesson (vpk) anför:

I olika sammanhang har vi från vänsterpartiet kommunisterna framhållit att den svenska luftfartens snabba expansion måste brytas med hänsyn till de miljöstörningar i form av buller och avgaser som flygtrafiken orsakar. Vi har pekat på det nya hot mot livet på vår jord som det minskande ozonskiktet i stratosfären innebär och till vilket bl.a. avgasutsläppen från flygplan på hög höjd torde vara orsak. Mot denna bakgrund anser vi att massiva överföringar av persontransporter från flyget till främst järnvägen måste ske.

Till en, som vi hoppas, i framtiden begränsad flygtrafik i vårt land bör staten i princip ha ensamrätt, då endast härigenom garantier kan erhållas för att miljöhänsyn beaktas vid uppläggnings av flygtrafiken m.m. Då staten som delägare i SAS och Linjeflyg har förutsättningar för ett starkt inflytande i dessa företag avstyrker vi från vår sida bestämt motionsförslag som syftar till privatisering av SAS.

3. Fraktrafik på Sturup (mom. 16)

1989/90:TU25

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anför:

Om vi får en fast förbindelse över Öresund skulle Sturups och Kastrups flygplatser kunna samverka nära. Fraktflyget i södra Skandinavien skulle kunna koncentreras till Sturup och Kastrup därigenom avlastas. Vi förutsätter att flygföretag och näringsliv skall bli medvetna om de fördelar som skulle kunna vinnas med ökad fraktrafik på Sturup.

4. Avgifter för luftvärdighetskontroll av privatflygplan (mom. 26)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anför:

Luftfartsinspektionens taxa har ändrats fr.o.m. den 1 januari 1989. Årsavgiften för den fortlöpande luftvärdighetsövervakningen av ett litet flygplan är dock fortfarande hög. För ett flygplan med en högsta tillåten startvikt under 2 000 kg blev årsavgiften 2 000 kr. En ägare till ett sådant flygplan har svårt att acceptera en så hög avgift när någon egentlig besiktning inte äger rum utan enbart stickprovskontroll. Vi förutsätter att LfV vid framtida ändring av taxan beaktar synpunkten att ägarna av privatflygplan bör få uppleva att avgiften till LfV för luftvärdighetsövervakningen blir relaterad till den verkliga kostnaden för övervakningen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Propositionen	1
Motionerna	2
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1990	2
Motioner väckta med anledning av proposition 1989/90:76 om regionalpolitik för 90-talet	8
Motion väckt med anledning av proposition 1989/90:88 om vissa näringspolitiska frågor, såvitt avser bilaga 2	8
Gällande riktlinjer för luftfartspolitik, m.m.	8
Övergripande riktlinjer och grundläggande bestämmelser	8
Om flygtrafikförsörjningen m.m.	9
Former för reglering	9
Scandinavian Airlines System (SAS) m.m.	9
Riktlinjer	10
Utredning om förstärkt konkurrens	11
Om flygplatsorganisationen m.m.	11
Riktlinjer beträffande huvudmannskapet för flygplatser för civil luftfart	11
Antalet flygplatser	12
Luftfartsverkets uppgifter och organisation samt styrningen av verket	12
Resultatutjämning mellan flygplatser	13
Tidsbegränsad resultatutjämning mellan statliga och kommunala flygplatser	14
Utskottet	14
1 <i>Flygtrafiken och miljön m.m.</i>	14
1.1 Normsystemet	14
1.2 Skärpning av kraven beträffande avgasutsläpp m.m. .	15
1.3 Förslag om att Sverige skall verka för skärpta krav internationellt	16
1.4 Krav på begränsning av flygtrafiken av hänsyn till miljön	17
1.5 Miljöprövningen av flygplatsprojekt, m.m.	18
1.6 Bevakningen av miljöfrågor på större flygplatser	19
2 <i>Frågor kring flygolyckan i Oskarshamn 1989</i>	19
2.1 Händelsen	19

2.2 Krav på flygplan och flygplatser i sekundärtrafik . . .	19
2.3 Stöd till anhöriga till offren vid olyckor och katastrofer	21
3 Flygtrafikförsörjningen m.m.	22
3.1 Privatisering av SAS	22
3.2 Trafiktillstånd (koncessioner) för linjefart	23
3.2.1 Motionsförslag	23
3.2.2 Utskottets ställningstaganden	24
3.3 Biljettpriserna på vissa flyglinjer mellan Småland och Stockholm	26
4 Flygplatsorganisationen m.m.	27
4.1 Ändring av organisationen av LFBVs myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner, m.m.	27
4.2 Organisationen med områdeskontrollcentraler för ledning av flygtrafiken	28
4.3 Inriktningen av LFBVs verksamhet under perioden 1990/91—1992/93	30
4.4 Resultat, pris-, soliditets- och servicemål för LFBVs verksamhet under perioden 1990/91—1992/93	30
4.4.1 Förslag i budgetpropositionen m.m.	30
4.4.2 Resultatmål	31
4.4.3 Prismål	32
4.4.4 Soliditetsmål	33
4.4.5 Servicemål, m.m.	33
4.4.6 Målen för LFBVs verksamhet perioden 1990/91—1992/93 i övrigt	35
4.5 LFBVs investeringar under perioden 1990/91—1992/93	35
4.5.1 Förslag i budgetpropositionen, m.m.	35
4.5.2 Anläggande av en tredje landningsbana på Arlanda	36
4.5.3 Åtgärder vid Östersunds flygplats	36
4.5.4 LFBVs investeringar i övrigt	37
4.5.5 Förslag om statligt engagemang för en ny flygplats i Värmland	37
4.5.6 Förslag om flygplats att komplettera Arlanda	38
4.6 Förslag om "Arlanda Centrum"	39
4.7 Finansiering av LFBVs investeringar	40
4.8 Förslag beträffande icke-statliga flygplatser	41
4.8.1 Resultatutjämnning med statliga flygplatser	41
4.8.2 Stöd till nya flygplatser för "Fyrstad" och Östergötland	42
5 Hemställan	43
Reservationer	48
Särskilda yttranden	64

