

SOU 1981:12

Ref



Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2013



National Library
of Sweden

Inrikesflyget under 1980-talet

Betänkande av lufttransportutredningen

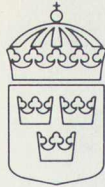
SOU 1981:12

Ref



Inrikesflyget under 1980-talet

Betänkande av lufttransportutredningen



Statens offentliga utredningar

1981:12

Kommunikationsdepartementet

Inrikesflyget under 1980-talet

Betänkande av lufttransportutredningen

Stockholm 1981

Omslag Johan Hillbom
Jernström Offsettryck AB

ISBN 91-38-06101-5
ISSN 0375-250X

Gotab, Kungälv 1981

Till Statsrådet och chefen för
kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 25 maj 1978 bemyndigade regeringen chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en utredning med uppgift att klarlägga vissa frågor beträffande luftfartens roll i en samordnad trafikpolitik m.m. Med stöd av bemyndigandet tillkallades den 26 juni 1978 som ledamöter dåvarande landshövdingen Gunnar von Sydow, tillika ordförande, dåvarande sektionsschefen i Svenska kommunförbundet numera kommunalrådet Jimmy Björk, departementsrådet Björn Gellstedt, trafikdirektören i Stockholms läns landsting Olof Nordell och dåvarande generaldirektören i luftfartsverket Henrik Winberg. Som sekreterare förordnades departementssekreteraren Kjell Sundberg.

Som ledamöter i en parlamentarisk referensgrupp tillkallades samtidigt riksdagsmannen Karl Bengtsson, riksdagsmannen Rolf Clarkson, kommunalrådet Ingvar Gustavsson, riksdagsmannen Alfred Håkansson samt riksdagsmannen Yngve Nyqvist.

Utredningen antog namnet lufttransportutredningen (LTU).

Chefen för kommunikationsdepartementet förordnade den 1 november 1978 numera departementsrådet Christer Andersson, direktören Bengt A. Hägglund, direktören Lenart Olsson, översten 1. graden Tore Persson, direktören Sven Swarting och departementssekreteraren Erik Åsbrink samt den 2 mars 1979 avdelningsdirektören Göran Norström och den 10 mars 1980 hovrättsassessorn Ann-Christine Persson att biträda utredningen som experter.

Genom beslut den 1 september 1979 entledigades ledamoten Gellstedt. Som ersättare för Gellstedt förordnades samma dag numera departementsrådet Christer Andersson.

Den 31 oktober 1979 entledigades departementssekreteraren Kjell Sundberg som sekreterare åt utredningen. Sundberg förordnades samtidigt att i stället vara expert åt utredningen. Som ny sekreterare åt utredningen förordnades den 1 november 1979 avdelningsdirektören Johnny Nilsson.

Riksdagsmannen Alfred Håkansson entledigades den 1 januari 1980 från uppdraget som ledamot i referensgruppen. Som ersättare för Håkansson förordnades samma dag riksdagsmannen Rune Torwald. Riksdagsmannen Karl Bengtsson entledigades genom beslut den 25 februari 1980 från samma uppdrag. Samma dag förordnades riksdagsmannen Torkel Lindahl att ersätta Bengtsson i referensgruppen.

Experten Erik Åsbrink entledigades den 27 december 1978 och ersattes genom beslut den 2 februari 1979 av departementssekreteraren Alf Nilsson.

Utredningens arbete har vid ett flertal särskilda sammanträden redovisats för representanter från berörda fackliga organisationer varvid dessa beretts tillfälle att framlägga synpunkter i olika frågor.

I arbetet med att ta fram underlag för att bedöma det framtida inrikes transportbehovet med flyg, vissa flyglinjers känslighet för påverkan genom kraftiga energiprishöjningar, ökad konkurrens vid insättande av snabbtåg, flyttning av Linjeflyg AB (LIN) till Arlanda samt potentiella nya inrikes flyglinjer m.m. har utredningen biträttts av Institutet för Industriell Evolution (INDEVO).

Länsstyrelsen i Älvsborgs län har under medverkan av särskild expertis till utredningen överlämnat material rörande bl.a. trafikunderlag, drift- och investeringskostnader samt samhällsekonomiska konsekvenser för olika alternativa lösningar av flygplatsfrågan i Tre-stadsregionen.

Statskonsult Organisationsbolaget AB har biträtt utredningen i frågor rörande alternativa företagsformer för drift, förvaltning och huvudmannaskap för flygplatser i det interregionala flygplatssystemet.

I sekretariatets arbete har - förutom sekreteraren - experten Norström samt från den 8 maj 1980 pol. mag. Stefan Pettersson, INDEVO, deltagit.

Utredningen och dess experter har gjort studiebesök vid ett stort antal flygplatser inom landet varvid överläggningar ägt rum med berörda intressenter. Utredningen har vid besök den 30 september 1980 hos Saab-Scania, Linköping, inhämtat uppgifter om flygplanet Saab-Fairchild 340.

Förutom utväxling av ett stort antal skrivelser mellan utredningen, berörda myndigheter, företag och organisationer angående bl.a. prognosmaterial, flygplatssystemet, flyglinjenätet och flygföretagsfrågor m.m. har följande särskilda yttranden avgivits:

Remissyttrande den 13 februari 1979 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet i vilket luftfartsverkets förslag om ändring av luftfartslagens 7 kap. 1 § första stycket lämnades utan erinran.

Remissyttrande den 7 september 1979 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet med bifall till luftfartsverkets förslag till övergångsåtgärder vid Kalmar flygplats.

Skrivelse den 15 februari 1980 till överstyrelsen för ekonomiskt försvar (ÖEF) angående försörjningssituationen för flygbensin.

Remissyttrande till bostadsdepartementet den 30 juni 1980 angående förslag till ny plan- och bygglag framlagda i betänkanden (SOU 1979:65 och 66) avgivna av PBL-utredningen.

Yttrande den 18 augusti 1980 till statsrådet och chefen för industridepartementet angående 1980 års länsrapporter.

Remissyttrande den 9 december 1980 till justitiedepartementet med avstyrkan av rikspolisstyrelsens förslag om utökad säkerhetskontroll vid de svenska inrikesflygplatserna.

Utredningen, som är enhällig i sina förslag, får härmed överlämna betänkandet "Inrikesflyget under 1980-talet".

Uppdraget är härmed slutfört.

Stockholm i december 1980

G. von Sydow

Christer Andersson

Jimmy Björk

Olof Nordell

Henrik Winberg

/Johnny Nilsson

CONTENTS

1. Introduction

2. Theoretical Framework

3. Methodology

4. Data Collection

5. Results

6. Discussion

7. Conclusion

8. References

9. Appendix

10. Glossary

11. Index

12. Bibliography

13. List of Figures

14. List of Tables

15. Acknowledgements

16. Author's Note

17. Correspondence

18. Contact Information

19. Copyright

20. Disclaimer

INNEHÅLL

Sammanfattning.....	1
1. UTREDNINGSUPPDRAGET OCH UTREDNINGSGENOMFÖRANDE.....	23
1.1 Direktiven.....	23
1.2 Utredningsarbetets genomförande.....	27
2. DEN TRAFIKPOLITISKA UTVECKLING.....	32
2.1 Allmänt om 1963 års trafikpolitiska beslut.....	32
2.2 1979 års trafikpolitiska beslut.....	33
2.2.1 Allmänt.....	33
2.2.2 Samhällsekonomisk grundsyn.....	33
2.2.3 Konkurrens och samverkan.....	35
2.2.4 Kostnadsansvar och avgifter.....	37
2.2.5 Trafikplanering.....	39
2.3 Luftfartspolitik i ett trafikpolitiskt perspektiv.....	41
2.3.1 Allmänt.....	41
2.3.2 Huvudmannaskap för de svenska flygplatserna.....	42
2.3.3 Luftfartsverket.....	44
2.3.4 Ansvar för drift- och investeringskostnader.....	50
3. FLYGFÖRETAGSSTRUKTUREN.....	57
3.1 Begreppsförklaringar.....	57
3.2 SAS, LIN och Swedair AB.....	62
3.2.1 Historik.....	62
3.2.2 Nuvarande företagsstruktur.....	71
3.3 Allmänflyget.....	80
3.3.1 Hittillsvarande utveckling och betydelse.....	80
3.3.2 Problem och framtida utvecklingsmöjligheter.....	83
3.4 Framlagda förslag om ändrad organisation av inrikesflyget.....	86

3.5	Inrikestrafiken i övriga nordiska länder.....	89
3.5.1	Danmark.....	89
3.5.2	Finland.....	90
3.5.3	Island.....	91
3.5.4	Norge.....	92
4.	LINJENÄT SAMT TRAFIK- OCH PRISUTVECKLING.....	95
4.1	Utrikes flyglinjenät.....	95
4.2	Inrikes flyglinjenät.....	99
4.3	Trafikutveckling.....	104
4.3.1	Internationell översikt.....	104
4.3.2	Hittillsvarande utveckling i Sverige.....	107
4.3.3	Framtida utveckling.....	113
4.4	Linjenätets utveckling.....	119
4.5	Prisutvecklingen på flygresor.....	124
5.	FLYGPLATSERNA.....	131
5.1	Historik.....	131
5.2	Nuvarande flygplatssystem.....	133
5.3	Ekonomiska förutsättningar.....	138
5.4	Planering av flygplatser.....	145
5.4.1	Nuvarande planeringsordning.....	145
5.4.2	Bestämmelser för byggande av flygplats.....	146
5.4.3	Föreslagna och diskuterade förändringar av planeringssystemet.....	153
6.	LUFTFARTENS ENERGIFÖRSÖRJNING M.M.....	156
6.1	Internationell översikt.....	156
6.2	Förhållandena i Sverige.....	159
6.3	Energieffektiviteten hos olika trans- portmedel.....	162
6.4	Flygmaterielutvecklingen och energi- effektiviteten.....	164
7.	LUFTFARTSVERKETS UPPGIFTER, ORGANISATION OCH MYNDIGHETSUTÖVNING SAMT EKONOMI.....	168
7.1	Organisatorisk utveckling.....	168
7.2	Luftfartsverkets uppgifter.....	172

7.3	Luftfartsverkets organisation.....	173
7.4	Luftfartsverkets myndighetsutgifter.....	182
7.5	Luftfartsverkets ekonomiska situation.....	184
8.	ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG.....	189
8.1	Allmänna överväganden.....	189
8.1.1	Luftfartspolitikens anpassning till 1979 års trafikpolitiska beslut.....	189
8.1.2	Inrikesflygets framtida utveckling.....	206
8.1.3	Flygets framtida energiförsörjning.....	208
8.2	Överväganden rörande avgiftsstrukturen.....	210
8.2.1	Allmänt.....	210
8.2.2	Biljettpriser för passagerare och flyg- företagens avgifter till luftfartsverket....	211
8.2.3	Intäktsfördelningen mellan SAS och LIN.....	216
8.3	Överväganden rörande det interregionala flyglinjenätet.....	220
8.3.1	Principer för avgränsning.....	220
8.3.2	Förslag till interregionalt flyglinjenät fram till mitten av 1980-talet.....	222
8.3.3	Förslag till övergångslösning för idag icke lönsamma flyglinjer.....	236
8.4	Överväganden rörande flygplatssystemet.....	243
8.4.1	Allmänt.....	243
8.4.2	Huvudmannaskap för de interregionala flygplatserna.....	244
8.4.3	Generellt kostnadsansvar.....	245
8.4.4	Investeringsansvar.....	246
8.4.5	Inrättande av flygråd.....	256
8.4.6	Förslag till interregionalt flygplats- system fram till mitten av 1980-talet.....	258
8.4.7	Planeringen av flygplatser.....	263
8.4.8	Framtida investeringar i vissa flyg- platser.....	267
8.5	Överväganden rörande luftfartsverket.....	274
8.5.1	Allmänt.....	274
8.5.2	Krav på den framtida flygplatsorgani- sationen.....	274

8.5.3	Alternativa företagsformer.....	278
8.5.4	Sammanfattande bedömning.....	282
8.5.5	Luftfartsverkets framtida utveckling.....	283
8.5.6	Åtgärder för att effektivera flygplats- systemet.....	286
8.5.7	Vissa rationaliseringsprojekt inom luftfartsverket.....	302
8.5.8	Ekonomisk målsättning m.m.....	307
8.6	Överväganden rörande flygföretagsstruk- turen och tillståndspolitiken.....	312
8.6.1	Allmänt.....	312
8.6.2	Primär- och sekundärlinjer.....	313
8.6.3	Tertiärnätet.....	314
8.7	Överväganden om allmänflyget.....	320
8.7.1	Allmänt.....	320
8.7.2	Ansvar för flygplatser åt allmänflyget.....	320
8.7.3	Allmänflygets utveckling och ekonomiska situation.....	320
8.7.4	Bränsleförsörjningssituationen.....	322

Bilaga 1.	Direktiven.....	324
Bilaga 2.	Den inrikes luftfartens samhällesekonomiska marginalkostnader...	327
Bilaga 3.	Länsvis sammanställning av aktualiserade flygplatsprojekt m.m.	361
Bilaga 4.	Reglering av luftfarten i ett internationellt och nationellt perspektiv.....	429
Bilaga 5.	Vissa uppgifter rörande luftfarten i Sverige	437

Almond	1900
Almond	1901
Almond	1902
Almond	1903
Almond	1904
Almond	1905
Almond	1906
Almond	1907
Almond	1908
Almond	1909
Almond	1910
Almond	1911
Almond	1912
Almond	1913
Almond	1914
Almond	1915
Almond	1916
Almond	1917
Almond	1918
Almond	1919
Almond	1920
Almond	1921
Almond	1922
Almond	1923
Almond	1924
Almond	1925
Almond	1926
Almond	1927
Almond	1928
Almond	1929
Almond	1930
Almond	1931
Almond	1932
Almond	1933
Almond	1934
Almond	1935
Almond	1936
Almond	1937
Almond	1938
Almond	1939
Almond	1940
Almond	1941
Almond	1942
Almond	1943
Almond	1944
Almond	1945
Almond	1946
Almond	1947
Almond	1948
Almond	1949
Almond	1950
Almond	1951
Almond	1952
Almond	1953
Almond	1954
Almond	1955
Almond	1956
Almond	1957
Almond	1958
Almond	1959
Almond	1960
Almond	1961
Almond	1962
Almond	1963
Almond	1964
Almond	1965
Almond	1966
Almond	1967
Almond	1968
Almond	1969
Almond	1970
Almond	1971
Almond	1972
Almond	1973
Almond	1974
Almond	1975
Almond	1976
Almond	1977
Almond	1978
Almond	1979
Almond	1980
Almond	1981
Almond	1982
Almond	1983
Almond	1984
Almond	1985
Almond	1986
Almond	1987
Almond	1988
Almond	1989
Almond	1990
Almond	1991
Almond	1992
Almond	1993
Almond	1994
Almond	1995
Almond	1996
Almond	1997
Almond	1998
Almond	1999
Almond	2000

SAMMANFATTNING

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Generellt om anpassningen till 1979 års trafikpolitiska beslut

I 1979 års trafikpolitiska beslut fastslås att en samhällsekonomisk grundsyn skall vara vägledande för det fortsatta trafikpolitiska handlandet. Det samhällsekonomiska synsättet på trafikpolitiken innebär att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet och därmed till måluppfyllelse inom olika samhällssektorer. Denna samhällsekonomiska grundsyn bör också omfatta luftfarten inom ramen för en samordnad trafikpolitik.

Mot bakgrund av den samhällsekonomiska grundsynen på trafikpolitiken bör avgifterna för alla transportkonsumenter så långt möjligt anpassas till de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Med "marginal" avses därvid de kostnadsförändringar som uppkommer vid en volymförändring på "marginalen". Till skillnad från

de företags- och samhällsekonomiska totalkalkylerna kommer i de flesta fall kapitalkostnaderna inte att ingå i beräkningarna av de kortsiktiga marginalkostnaderna. Inom LTU har marginalkostnaden beräknats som den genomsnittliga kostnadshöjningen vid 20 % volymökning. (Beräkningarna redovisas i avsnitt 8.2 och bilaga 2).

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

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

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

Enligt utredningens mening innebär också de av riksdagen fastlagda trafikpolitiska principerna, oavsett statsfinansieringsläge, att alla trafikgrenar av statsmakterna skall behandlas på ett likartat sätt. Ett viktigt skäl till detta ställningstagande är att en olikartad behand-

ling kan leda till att konkurrensneutraliteten mellan olika trafikslag försvinner. Intentionerna bakom 1979 års trafikpolitiska beslut motverkas om prissättningen på olika färdmedel inte grundas på samma principer.

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

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

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

Avgiftsstrukturen (avsnitt 8.2)

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

Genomförda beräkningar visar att de samhälls-ekonomiska marginalkostnaderna för inrikes flygresor är genomsnittligt ca hälften av de nuvarande inrikesflygpriserna. Ett sätt att nå en marginalkostnadsanpassning är att s.k. tvådelad tariff införs för såväl luftfartsverkets avgif-

ter som flygföretagens biljettpriser. Detta skulle t.ex. kunna innebära att flygföretagen tar ut en viss fast kostnad av resenärerna (i form av s.k. lågpris- eller rabattkort) samt en rörlig avgift som mer anpassas till marginalkostnaderna för en given avgång. Därigenom skulle en betydligt större flexibilitet i utnyttjandet av tillgänglig överkapacitet kunna erhållas tillsammans med ett högre totalt kapacitetsutnyttjande. Motsvarande principer bör tillämpas för luftfartsverkets avgifter från flygföretagen. Luftfartsverket har också från den 1 november 1980 påbörjat experiment med tvådelade taxor.

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

Det interregionala flyglinjenätet (avsnitt 8.3)

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

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

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

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

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

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

Sammanfattningsvis innebär detta att det interregionala flyglinjenät (primär- och sekundärnät) som föreslås gälla fram till mitten av 1980-talet skall bestå av den reguljära linjetrafik som bedrivs mellan följande orter:

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

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

De sistnämnda flyglinjerna (s.k. tertiärlinjer) är f.n. företagsekonomiskt olönsamma. Tre väsentliga orsaker härtill är ett i förhållande till övriga flygsträckor svagt passagerarunderlag, kopplingen till SAS och LIN:s

prissystem på det övriga inrikesnätet - undantaget Trollhättan - och från ekonomisk synpunkt orationell flygmateriel.

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

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

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

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

och inrätta direktförbindelse mellan Stockholm-Kiruna.

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

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

Flygplatssystemet (avsnitt 8.4)

Staten har ett huvudansvar för att effektiva interregionala transporter kan komma till stånd. Detta innebär enligt LTU att det är naturligt att staten också ansvarar för den överordnade planeringen av det interregionala flygplatssystemet.

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

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

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

Kristianstads flygplats, som också drivs i kommunal regi, bör dock tills vidare med bibehållet kommunalt hu-

vudmannaskap ingå i det system för ekonomisk resultatutjämning som föreslås tillämpat för det interregionala flygplatssystemet. Frågan om statligt huvudmannaskap för Kristianstads flygplats bör prövas vid mitten av 1980-talet, då nuvarande osäkerheter om den framtida flygtrafiken där bör vara undanröjda.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- o De lokala och regionala intressenterna bör utan kostnad för luftfartsverket tillhandahålla mark för flyg-

platsändamål.

o Staten påtar sig hela kostnaden för finansiering av fordon, maskiner och annan utrustning erforderlig för flygplatsens drift och därutöver till skillnad mot vad som gäller f.n. för ny- och ersättningsinvesteringar av flygsäkerhetskaraktär.

o Nyinvesteringar av kapacitetshöjande natur och för normalt standardhöjande åtgärder för luftfarten samt motsvarande ersättningsinvesteringar föreslås finansierade av staten och kommun/landstingskommun på sätt som fastställs för varje individuell flygplats vid förhandlingar mellan parterna. Samma gäller också i tillämpliga delar för byggande av helt nya flygplatser. En utgångspunkt bör då vara att det ekonomiska engagemanget för kommunerna och landstingen å ena sidan och staten å den andra totalt inte skall vara större än vad som gäller vid tillämpningen av nuvarande system för finansieringsfördelning. Parterna bör vidare gemensamt kunna bestämma hur kommunernas ekonomiska engagemang tekniskt utformas. Det bör alltså i princip vara möjligt för kommunerna att medverka i investeringarna genom direkta bidrag eller förskott. Det skall dock framhållas att var och en av parterna skall ha full frihet att avstå från finansieringsmedverkan i den mån sådan medverkan inte befinns angelägen ur resp. parters synvinkel. Den relativa storleken av det kommunala engagemanget i flygplatsinvesteringar bör återspegla graden av kommunalt intresse för att genomföra den aktuella investeringen.

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

Vad gäller planeringen av samtliga flygplatser av bety-

delse för transportförsörjningen (totalt ett 60-tal flygplatser), föreslås att luftfartsverket ges ett övergripande ansvar. Luftfartsverket förutsätts senare ta upp frågan om eventuell tillståndsprovning samt formerna härför.

Luftfartsverket (avsnitt 8.5)

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

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

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

o förändringar vidtas inom ramen för luftfartsverket (luftfartsverksalternativet),

o ett nytt statligt bolag för flygplatsverksamheten tillskapas (bolagsalternativet).

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

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

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

Åtgärder som kan innebära att resurser binds utan möjligheter att i ett senare skede avveckla dem som kan visa sig överflödiga bör undvikas. Det innebär att luftfartsverket i stället för att anställa egen personal i större omfattning bör anlita entreprenörer för olika uppgifter. Exempel på arbetsområden och uppgifter för vilka ökad användning av entreprenörer bör vara ett al-

alternativ till egna resurser är bl.a. bevakning, viss fastighetsdrift, lokalvård, projektering och byggledning för olika typer av anläggningar, t.ex. byggnader, fältanläggningar samt el- och teletekniska system m.m.

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

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

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

framtida uppgifter i det interregionala flygplatssystemet klarlagts.

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

- o Samverkan mellan regeringen och luftfartsverket, där utredningen föreslår att tillståndsgivningen för all inrikes luftfart delegeras till luftfartsverket så snart pågående ändringar av luftfartslagen 7 kap. 1 § blivit fastställda.
- o Samverkan mellan myndighetsfunktionen och den affärsdrivande verksamheten inom luftfartsverket, där utredningen kommit till slutsatsen att det inte torde finnas sakliga grunder för att ifrågasätta nuvarande organisationsform vad gäller luftfartsinspektionens knytning till luftfartsverket och dess ställning inom detta.
- o I fråga om samverkan mellan luftfartsverket, andra statliga myndigheter och kommuner föreslår utredningen bl.a. omprövning av nuvarande bestämmelser som innebär att luftfartsverket har att anlita byggnadsstyrelsen för husbyggnadsprojekt som överstiger visst belopp. Luftfartsverket bör medges möjlighet att upphandla resurser för projektering och byggledning på villkor som bättre överensstämmer med dem som gäller för byggnadsbranschen i övrigt.

Förbättrad samordning mellan övriga intressenter bör kunna åstadkommas genom att luftfartsverkets planeringsprocesser utvecklas inom ramen för den övergripande flygplatsplanering som verket föreslås svara för.

- o Samverkan mellan luftfartsverket och flygföretagen vid resp. flygplats föreslås ändrad, bl.a. genom att åtgärder vidtas för att undvika organisationsformer och arbetsfördelning mellan flygföretagen och luftfartsverket som leder till att det sammanlagda resursbehovet inom flygplatstjänstens olika delfunktioner blir större än vad som skulle krävas vid gemensamt huvudmannaskap för samtliga.

Bl.a. som följd härav bör luftfartsverkets nuvarande företrädesrätt till ramtjänstverksamhet upphävas och ersättas med ett i princip fritt tillträde till marknaden inom ramen för de fysiska och operativa begränsningar som kan föreligga vid olika flygplatser. Detta innebär att flygföretagen skall kunna välja mellan att antingen själva utföra ifrågavarande tjänster, att anlita luftfartsverket eller låta annan organisation utföra dem. Valet bör ske på kommersiella grunder.

- o Samverkan i övrigt vid resp. flygplats föreslås utvecklade, bl.a. genom att luftfartsverket och berörda kommuner, t.ex. inom ramen för flygrådets verksamhet, undersöker möjligheter till gemensamt resursutnyttjande inom olika områden där flygplatserna och kommunerna förfogar över likartade resurser.

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

LTU föreslår också att verket genomför en översyn av det nuvarande regelsystemet för flygplatsdriften. Bl.a. bör luftfartsinspektionen ges i uppdrag att i samråd med statens brandnämnd utreda och belysa om kravet på särskild brand- och räddningstjänst, främst vid de mindre

flygplatserna, är samhällsekonomiskt försvarbart och om det står i rimlig relation till samhällets ambitioner och resursinsatser på andra områden där brand- och räddningstjänst kan erfordras.

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

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

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

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

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

Flygföretagsstrukturen och tillståndspolitiken (avsnitt 8.6)

Utredningen framhåller att den nuvarande situationen i

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

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

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

Beträffande ändringar i företagsstrukturen har LTU med hänsyn till föreliggande bindningar i det skandinaviska luftfartssamarbetet bedömt det inte vara realistiskt att samla primär- och sekundärtrafiken i ett för ändamålet bildat svenskt företag.

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

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

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

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

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

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

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

LTU utgår från att försvarsdepartementets och ABA:s ägarintressen i Swedair delvis överläts på LIN om ett

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

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

LTU föreslår att statsmakternas luftfartspolitik i denna del inriktas på

att etablera ett terciärlinjeföretag som under LIN:s ansvar driver föreslagna terciärlinjer på företagsekonomisk grundval,

att omfördela gällande trafiktillstånd så att terciärlinjeverksamheten kan omhänderhas av LIN, samt

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

Allmänflyget (avsnitt 8.7)

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

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

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

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

Enligt luftfartsverkets kostnads- och prissättningsstudie täcker avgifter från allmänflyget ca 50 % av luftfartsverkets särkostnader. LTU anser i princip att full kostnadstäckning skall eftersträvas men finner det inte rimligt att genomföra taxehöjningar till en nivå som

borde gälla enligt delresultaten från kostnads- och prissättningsstudien. Vid fastställande av avgifter för allmänflyget bör hänsyn också tas till de olika verksamheternas betalningsförmåga och luftfartsverkets marginalkostnader för denna verksamhet.

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

1. UTREDNINGSUPPDRAGET OCH UTREDNING SAR BETETS GENOMFÖRANDE

1.1 Direktiven¹

I utredningsdirektiven erinras inledningsvis om flygets successivt ökade betydelse i det totala transportsystemet och för samhällsutvecklingen i stort. En kort redovisning av luftfartens utveckling under perioden 1960-1977 lämnas också. Genom 1967 års riksdagsbeslut fastställdes riktlinjer för luftfartsverkets ekonomi och organisation. I dessa riktlinjer fastställdes att luftfartsverket bl.a. har till uppgift att förvalta och driva statliga flygplatser för linjefart, s.k. primärflygplatser, medan förvaltning och drift av övriga flygplatser för huvudsakligen allmänflyg är en angelägenhet för landsting, kommun eller enskild. Vidare fastställdes att åtgärder skulle vidtas för att i enlighet med 1963 års trafikpolitiska riktlinjer anpassa den civila luftfarten till kravet på full kostnadstäckning samt normer för samverkan mellan stat och kommun vid investeringar i de s.k. primärflygplatserna. Enligt dessa skall kommuner finansiera 37,5 % av investeringarna i de statliga flygplatserna. I 1967 års beslut angavs också vissa ekonomiska kriterier som skulle vara uppfyllda för statligt engagemang i en flygplats. Dessa kriterier tar emellertid inte hänsyn till att varje flygplats utgör en del av ett samlat flygplatssystem vars ekonomiska resultat läggs till grund för de avgifter som luftfartsverket tar ut från nyttjare av flygplatserna och verkets övriga tjänster.

Då var och en av de s.k. primärflygplatserna ingår som en del i ett integrerat flygplatssystem har ersättningen till kommunerna för deras finansieringsandel i flygplatsinvesteringar enligt prop. 1970:200 getts ge-

1) Direktiven till utredningen redovisas i sin helhet i bilaga 1.

nerell karaktär och grundats på en i ekonomisk mening likartad värdering av de statliga och kommunala investeringarna.

I direktiven erinras därefter om de synpunkter och den kritik som framförts mot gällande luftfartspolitiska riktlinjer samt redogörs för luftfartsverkets ekonomiska utveckling, den av regionalpolitiska skäl år 1973 genomförda omstruktureringen av bl.a. luftfartstaxan, resultatet från den regionala trafikplaneringen vad avser flygplatssystemets utformning samt inrikesflygets organisation och uppbyggnad i de skandinaviska länderna jämte den av bl.a. luftfartsverket föreslagna översynen av det svenska inrikesflygets struktur.

Vidare erinras i direktiven om statsmakternas beslut år 1973 rörande gemensam organisation för de civila och militära flygtrafikledningsorganisationerna, beslut år 1975 om ny organisation för luftfartsverket, beslut år 1978 om flygvädertjänstens system och organisation samt beslut år 1978 om inrättande av en central myndighet för utredning av allvarigare civila och militära luftfartsolyckor - statens haverikommission.

Mot denna bakgrund framhöll föredragande statsråd att

"den principiella utgångspunkten för kommitténs arbete bör vara att målet för samhällets trafikpolitik är att ge medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. De trafikpolitiska åtgärderna måste därvid i möjligaste mån anpassas så att de harmonierar med t.ex. närings- och sysselsättningspolitiken, regionalpolitiken, miljöpolitiken och energipolitiken. Jag erinrar i detta sammanhang om riksdagens uttalande (CU 1973:11, rskr 1973:11) rörande behandlingen av flygplatsernas lokalisering inom ramen för den fysiska riksplaneringen. Vidare bör kommittén i sitt arbete beakta vad statsmakterna senast i anslutning till 1977 års försvarsbeslut anfört om försvarsberedskapen. Sålunda framhålls där att det är betydelsefullt och nödvändigt att i samhällsplaneringen hänsyn tas även till totalförsvarets behov.

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

Staten har ett huvudansvar för att ett effektivt interregionalt transportsystem kan komma till stånd. Ett väl utvecklat och differentierat inrikesflyg spelar, med hänsyn till flygets höga transporteffektivitet och de långa geografiska avstånden i landet, härvid en väsentlig roll.

Mot denna bakgrund och med beaktande av förväntad trafiktillväxt och teknisk utveckling bör kommittén se över det nuvarande interregionala flyglinjenätet. Kommitténs arbete i denna del bör resultera i en principskiss för linjenätets utformning. Med utgångspunkt i denna skiss bör kommittén överväga bl.a. lokalisering och dimensionering av flygplatserna. Den i departementspromemorian Planeringen av de svenska flygplatserna framlagda planen till ett framtida flygplatssystem bör utgöra grunden för en fördjupad analys av den lämpliga framtida flygplatsstrukturen och den flygplatskapacitet som från samhällets synpunkt bör finnas.

Regeringen kommer inom kort att meddela anvisningar för en fortsatt regional trafikplanering. Inom ramen för den regionala trafikplaneringen kommer närmare att studeras frågan om ny- och utbyggnad av mindre flygplatser, de s.k. region- och lokalflygplatserna. Detta skall ske mot bakgrund av allmänflygets växande betydelse för flygtransportförsörjningen. Jag förutsätter att det arbete som bedrivs inom den nu föreslagna kommittén på lämpligt sätt samordnas med den inom regional trafikplanering bedrivna flygplatsplaneringen.

Staten bör naturligen ha ett dominerande intresse i de tre storflygplatserna med deras stora andel utrikes- trafik, dvs. Stockholm-Arlanda, Göteborg-Landvetter och Malmö-Sturup. Det övriga flygplatsnätet bör vad gäller huvudmannaskap, finansieringsfördelning och drift utformas i syfte att en tillfredsställande interregional trafikförsörjning kan erhållas till lägsta möjliga kostnad. För att en flygplats för inrikestrafik med statligt engagemang skall inrättas bör en grundläggande förutsättning vara att det i ifrågava-

rande region finns interregionala transportbehov som inte på ett tillfredsställande sätt kan tillgodoses med andra transportmedel eller från näraliggande flygplatser.

Kommittén bör, vad gäller frågan om finansieringsfördelningen mellan stat och kommun, föreslå ett system som är anpassat till de olika flygplatsernas roll i det interregionala transportsystemet.

Regeringen har i olika sammanhang fattat beslut som innebär stor återhållsamhet med statliga medel och i övrigt uttalat att statliga åtgärder som innebär ökade påfrestningar på kommunernas ekonomi måste undvikas. Denna principiella ståndpunkt bör utgöra en allmän förutsättning för förslagen rörande flygplatssystemet. Det statliga engagemanget i flygplatssystemet bör även fortsättningsvis ske inom ramen för affärsverksprinciperna samtidigt som trafikutövningen bör ske enligt företagsekonomiska principer. Detta medför att utredningen skall eftersträva problemlösningar som innebär att det totala avgiftsuttaget i flygplats- och flygtrafiksystemet, utan ytterligare statliga bidrag, skall växa långsammare än vad nuvarande prognoser indikerar.

I fråga om drift- och förvaltningsansvaret för flygplatserna bör särskilt eftersträvas former som är ägnade att stimulera till en fortsatt rationalisering och kvalitetsförbättring av verksamheten. Härvid bör bl.a. studeras de kostnadsbesparingar som kan erhållas genom att mindre flygplatser drivs och förvaltas helt eller delvis av berörda kommuner i syfte att uppnå lägsta möjliga totalkostnad för verksamheten.

Kommittén bör också överväga nödvändiga organisatoriska förändringar som följd av dess principiella förslag. Behovet av förändringar i rationaliserande syfte vad gäller myndighetsutövningen inom luftfartsområdet bör också prövas.

Med hänsyn till inrikesflygets väsentliga betydelse i regionalpolitiska sammanhang är det betydelsefullt att inrikesflyget organiseras så att trafiken kan bedrivas på ett företagsekonomiskt tillfredsställande sätt. Förutsättningar måste finnas för att transporttjänster skall kunna utbudas till priser som står i överensstämmelse med de regional- och näringspolitiska strävandena.

Mot bakgrund härav överfördes, som jag tidigare nämnt, två flygfrekvenser på linjen Stockholm-Luleå från SAS till LIN för några år sedan. Resultatet härav skall utvärderas av flygbolagen själva i år. I samband med denna utvärdering kommer, enligt vad jag har erfarit, flygbolagen att pröva behövliga åtgärder i effektivitetshöjande syfte. Därvid kommer bl.a. de möjligheter

som erbjuds genom LIN:s förvärv av en ny och enhetlig flygplansflotta att beaktas. Kommittén bör beakta resultatet av detta arbete som bör ingå i underlaget för kommitténs egna förslag.

Kommittén bör föreslå de övergångsåtgärder som är nödvändiga med hänsyn till kommitténs principiella förslag. Kommittén bör vidare arbeta skyndsamt och i nära kontakt med berörda flygbolag och personalorganisationer.

Kommittén bör vid sin sida ha en parlamentariskt sammansatt referensgrupp om fem personer. Förordnande för dessa bör meddelas av departementschefen."

Regeringen har vidare genom beslut den 28 april 1978 (Dir. 1978:40) och den 13 mars 1980 (Dir. 1980:20) meddelat generella tilläggsdirektiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare för att utredningsarbetet skall kunna bli meningsfullt i rådande statsfinansiella läge. Det huvudsakliga innehållet i dessa tilläggsdirektiv (se även bilaga 1) är bl.a. att kommittéernas förslag skall kunna genomföras inom ramen för oförändrade resurser. För kostnadskrävande förslag måste visas hur sådana kan finansieras genom besparingar i form av rationaliseringar och omprövning av pågående verksamhet inom utredningsområdet. Hänsyn skall tas till alla kostnader oavsett om de drabbar staten, kommuner eller enskilda. Vidare bör indirekta effekter i form av t.ex. ökad administration och ökat krångel som förslagen kan medföra för myndigheter och enskilda belysas så omsorgsfullt som möjligt.

1.2 Utredningsarbetets genomförande

I den plan som LTU utarbetade med ledning av direktiven indelades utredningsarbetet i sex delområden enligt följande:

- o trafikpolitiska och luftfartspolitiska frågor,
- o efterfrågebestämning genom trafikprognoser,
- o flyglinjenätets utformning,

- o flygplatssystemets struktur inkl. huvudmannaskapsansvaret (finansiering, drift och förvaltning),
- o effektivitetshöjande åtgärder inom bl.a. flygplatssystemet, samt
- o flygföretagsstrukturen jämte övriga frågor inom utredningsuppdragets ram.

Underlaget för utredningens överväganden om trafik- och luftfartspolitiska frågor har utgjorts av 1967 års riksdagsbeslut om luftfartsverkets ekonomi och organisation (prop. 1967:57, SU 1967:107, rskr 1967:267), erfarenheter från tillämpningen av detta beslut samt trafikpolitiska utredningens (TPU) betänkanden (SOU 1975:66 och 1978:31) Trafikpolitik - behov och möjligheter resp. Trafikpolitik - kostnadsansvar och avgifter jämte 1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1978/79:99, TU 1978/79:18, rskr 1978/79:419).

Beträffande frågor om efterfrågebestämning genom trafikprognoser har utredningen tagit del av det statistiska underlag som luftfartsverket och flygföretagen förfogar över samt de prognoser och prognosmetoder som tillämpas för främst luftfartsverkets prognoser över flygtrafikens utveckling. Utredningen har på grundval härav inhämtat utländska erfarenheter från alternativa prognosmetoder samt övervägt möjligheterna att inom tillgängliga tidsramar genomföra ett utvecklingsarbete för att ta fram modeller för och prognoser över långväga persontransporter inom landet enligt en s.k. "inter-city-modell". Då ett sådant arbete skulle beröra förhållandena inom i princip samtliga trafikslag föreslog utredningen i skrivelser den 26 april 1979 och den 28 november 1979 till kommunikationsministern att kommunikationsdepartementet skulle låta genomföra detta utvecklingsarbete. I skrivelse till LTU den 19 maj 1980 meddelade statsrådet och chefen för kommunika-

tionspartementet bl.a. att det - med rimliga insatser - inte är möjligt att utveckla en prognosmodell av det slag utredningen efterlyst på kortare tid än i bästa fall ett par år. Vidare hänvisades i skrivelsen till att transportforskningsdelegationen (TFD) nyligen tillsatt en grupp bestående av bl.a. forskare och representanter för kommunikationsdepartementet och de statliga trafikverken, med uppgift att ställa samman tillgängligt material om långväga resor och klarlägga behovet av ytterligare forsknings- och utvecklingsinsatser. Transportrådet undersöker f.n. också möjligheterna att utveckla en prognosmodell för det långväga resandet i Sverige med olika trafikmedel, som bl.a. skulle kunna användas för att beräkna effekterna av t.ex. skilda trafikpolitiska och ekonomisk-politiska åtgärder. Någon färdig modell förväntas dock inte föreligga under år 1980.

Utredningen har på grund härav funnit det lämpligt att för egna överväganden använda luftfartsverket prognoser över flygtrafikens utveckling. Luftfartsverkets material har också kompletterats med resultaten från de särskilda studier som Institutet för Industriell Evolution (INDEVO) utfört för utredningen i dessa frågor.

Frågor rörande flyglinjenätets utformning har behandlats med utgångspunkt från de företagsekonomiska principer som enligt direktiven skall gälla för trafikutövningen samt på faktaunderlag som utredningen erhållit från flygföretagen, luftfartsverkets och INDEVO:s prognosmaterial, länsstyrelsernas redovisningar samt den översiktliga beräkning utredningen låtit göra av de samhällsekonomiska effekterna av vissa s.k. tertiärlinjer.

Flygplatsstrukturen har av utredningen behandlats som en följd av flyglinjenätets uppbyggnad. Utredningen har också besökt ett stort antal flygplatser i landet

och vid dessa samt i särskilda redovisningar erhållit material rörande flygplatserna och dessas organisation m.m. från luftfartsverket, flygvapnet, länsstyrelserna, berörda kommuner och kommunförbundet jämte andra intressenter som t.ex. handelskammare. Länsstyrelsen i Älvsborgs län har i samarbete med utredningen uttömmande redovisat kostnadskonsekvenser och samhällsekonomiska effekter m.m. av olika alternativa lösningar av flygplatsfrågan i Trestad (Trollhättan/Vänersborg/Uddevalla). Till utredningen har också överlämnats länsstyrelsernas planering rörande de mindre flygplatserna samt länsstyrelsernas redovisningar av flygtrafik- och flygplatsfrågor i länsprogrammen för år 1979 och år 1980.

Underlag för förslag om effektivitetshöjande åtgärder inom bl.a. flygplatssystemet har utredningen erhållit från främst luftfartsverket, flygföretagen och berörda lokala och regionala intressenter. Utredningen har också låtit Statskonsult Organisationsbolaget AB studera för- och nackdelar med olika företagsformer för huvudmannaskap, drift och förvaltning av aktuella flygplatser varvid också olika förslag till effektivitetshöjande åtgärder framkommit. Utredningen har ägnat särskilt intresse åt olika samverkansformer inom flygplatssystemet som syftar till att sänka kostnaderna.

Flygföretagsfrågorna har tillsammans med övriga i sammanhanget aktuella frågor varit föremål för särskilda överläggningar mellan utredningen och berörda flygföretag dels vid särskilda s.k. "hearings" med flygföretagen och allmänflygorganisationerna, dels genom särskilda redovisningar från flygföretagen och allmänflygets företrädare, dels också genom andra kontakter med flygföretagen och övriga berörda intressenter.

Utredningen har också haft kontakter med flygföreta-

gen, allmänflygets organisationer och luftfartsverket i frågor om luftfartens energieffektivitet och framtida energiförsörjning. I skrivelse till Överstyrelsen för ekonomiskt försvar (ÖEF) har utredningen påtalat de förhållanden som f.n. råder för försörjningen till allmänflyget med flygbensin.

Genom material om nya flygplansprojekt som erhållits från vissa tillverkare och vid besök hos Saab-Fairchild HB, Linköping, har utredningen inhämtat uppgifter om ett antal påbörjade och planerade nya flygplanstyper, främst sådana med kapacitet för 30-40 passagerare.

Utredningen har hållit ett 50-tal sammanträden. I arbetet har - förutom den parlamentariska referensgruppen - också deltagit en särskild referensgrupp bestående av företrädare för berörda fackliga organisationer.

2

DEN TRAFIKPOLITISKA UTVECKLINGEN

2.1

Allmänt om 1963 års trafikpolitiska beslut

Riktlinjerna för trafikpolitiken enligt 1963 års trafikpolitiska beslut (prop. 1963:191, S 3 LU 1963:1, rskr 1963:424) innebar att målet - en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader - skulle uppnås genom att trafikgrenar och trafikföretag skulle utbjuda sina tjänster i fri konkurrens på lika villkor. I syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden skulle i viss utsträckning de konkurrenshämmande regleringar och förpliktelser som dittills hade gällt, främst på vägtrafikens område avvecklas. En liberalisering av den tillståndsprovning som gällt för godstransporter på väg skulle genomföras i tre etapper. Dessutom slopades tillståndskrav för viss samåkning i personbilar. Stödet till busstrafiken i glesbygdsområden vidgades också varjämte särskild ersättning till SJ för dess drift av icke lönsam järnvägstrafik infördes. Vidare fastlades genom 1963 års beslut principen att varje trafikgren skulle bära sina kostnader som en väsentlig förutsättning för att skapa konkurrens på lika villkor och därmed uppnå den trafikpolitiska målsättningen. Prissättningen inom de olika trafikgrenarna skulle ge uttryck för de reella kostnaderna, dvs. även beakta kostnaderna för de grundläggande samhällseliga basinvesteringarna för resp. trafikgren. Det allmännas investeringsinsatser i trafikanläggningar skulle bestämmas med hjälp av samhällsekonomiska lönsamhetskriterier.

Den grundläggande tankegången bakom 1963 års beslut var alltså att samhället skulle vara konkurrensneutralt genom att av varje trafikgren utkräva ett rättvist ansvar för de samhällseliga kostnaderna. Efterfrågan skulle styra utvecklingen av transportapparaten och transportarbetets fördelning mellan de olika transportmedlen. Ett avsteg från denna princip utgjorde den särskilda statliga

ersättning som föreslogs utgå för att upprätthålla samhällsnödvändig underskottstrafik.

2.2 1979 års trafikpolitiska beslut

2.2.1 Allmänt

Utvecklingen sedan 1963 års trafikpolitik börjat genomföras ledde ganska snart till krav på modifieringar. I 1979 års trafikpolitiska proposition (prop. 1978/79:99) konstaterade departementschefen att utformningen och tillämpningen av 1963 års trafikpolitiska riktlinjer inte lett till att det uppsatta trafikpolitiska målet till alla delar kunnat uppnås. En anledning var att kostnadsansvaret fått en utformning och tillämpning som kan sägas vara grundad på ett företagsekonomiskt snarare än samhällsekonomiskt betraktelsesätt. I det följande beskrivs kortfattat innehållet i 1979 års trafikpolitik såsom det formulerats i Trafikpolitiska utredningen (SOU 1975:66 och 1978:31), den efterföljande propositionen (1978/78:99), utskottsbehandlingen (TU 1978/79:18) och riksdagsbeslutet (rskr 1978/79:419).

2.2.2 Samhällsekonomisk grundsyn

Att inte samhällsekonomiska aspekter beaktats till fullo har lett till ett ineffektivt resursutnyttjande inom vissa delar av transportsektorn och det har också inneburit att trafikpolitikens starka koppling till bl.a. regional-, närings- och miljöpolitiken inte i tillräcklig grad blivit beaktad. Den växande insikten om att olika samhällsområden är ömsesidigt beroende har ökat behovet av en mer samordnad planering och utveckling. Uttryck för detta är bl.a. utbyggnaden av den regionalpolitiska planeringen, den fysiska riksplaneringen och den regionala trafikplaneringen.

Även behovet av samordning mellan investeringsplane-

ringen inom skilda trafikgrenar och av samverkan mellan olika trafikföretag och trafikmedel har successivt blivit alltmer framträdande. Den sektorsinriktade planeringen har medfört risk för ett samtidigt underutnyttjande inom en trafikgren och alltför kostnadskrävande investeringar i en annan.

1979 års trafikpolitiska beslut innebär att en samhälls-ekonomisk grundsyn måste vara vägledande för det fortsatta trafikpolitiska handlandet. I detta ligger att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet och därmed till måluppfyllelse inom olika samhällssektorer. I detta ligger också att resurserna inom trafiksektorn skall utnyttjas så effektivt som möjligt. Av hänsyn till övergripande fördelningspolitiska mål, som formuleras huvudsakligen vid sidan av trafikpolitiken, kan dock i vissa fall transportlösningar väljas som innebär ett mindre effektivt utnyttjande, men som ändå är det mest rationella sättet att uppnå dessa fördelningspolitiska mål.

Det generella målet för samhällets trafikpolitik skall med denna bakgrund vara att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader.

Begreppet "tillfredsställande trafikförsörjning" kan emellertid inte på ett enkelt och entydigt sätt fastslås för alla tänkbara situationer utan måste anpassas till de speciella förutsättningarna i varje särskilt fall. Hänsyn bör alltså tas till lokala och regionala förhållanden samt förändringar över tiden. Det gäller t.ex. folkmängd, befolknings- och åldersfördelning, bebyggelse-, service- och näringsstruktur samt rekreationsmöjligheter. Bl.a. dessa faktorer påverkar förutom den totala reseefterfrågan också inriktningen av resandet,

dvs. fördelningen mellan t.ex. arbets-, service-, beseöks- och fritidsresor. Reseefterfrågan har således både kvantitativa och kvalitativa aspekter som - när det gäller t.ex. krav på linjetrafik - måste tillgodoses med avseende bl.a. på linjesträckning, turtäthet, restidsåtgång, tidsanpassning och lämpliga uppehållstider.

En trafikplanering som syftar till ett effektivt resursutnyttjande kommer att i stora delar av landet och vid många tidpunkter erbjuda en trafikförsörjning som enligt samhällets värderingar måste betraktas som tillfredsställande i den meningen att den ej föranleder några statliga ingrepp, t.ex. i syfte att utvidga den. Emellertid finns situationer då samhället inte anser att en sådan spontant genererad trafik är tillräcklig med hänsyn till den standard man önskar erbjuda invånarna. Särskilda åtgärder kan då vara motiverade. Det är alltså inte meningsfullt att en gång för alla översätta begreppet tillfredsställande trafikförsörjning till standardkrav som skall gälla hela landet.

Allteftersom värderingar ändras och nya erfarenheter vinnas får det konkreta innehållet i den trafikpolitiska målsättningen förändras. Det konkreta innehållet kan ges endast genom politiska beslut på olika nivåer. Sådana beslut förutsätter beslutsunderlag i form av trafikplanering (se avsnitt 2.2.5).

2.2.3 Konkurrens och samverkan

I propositionen framhålls också att effektiviteten i transportsystemet och kvaliteten på transporttjänsterna ofta bäst främjas genom att trafikmedel och trafikföretag tillåts arbeta i konkurrens och i företagsekonomiska former. Detta bör emellertid nu i högre grad än tidigare och framför allt på ett mer medvetet sätt ske inom ramar som lagts fast av samhället utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt.

När det gäller möjligheterna att upprätthålla en fri och effektiv konkurrens inom transportmarknaden skiftar förutsättningarna för en i avsedd mening effektiv konkurrens. Detta gäller såväl mellan olika trafikgrenar och transportfunktioner som mellan olika delar av landet. Inom persontrafiken gäller således att det är nödvändigt att med hjälp av tillståndsgivning påverka trafikutbudet för att kunna upprätthålla de samtidiga kraven på en viss servicenivå och företagsekonomiskt sunda former inom en stor del av den kollektiva persontrafiken. Trafikunderlagen i och mellan glest befolkade områden är dock ofta så begränsade att reella möjligheter till konkurrens saknas. Här är det i stället fråga om att samhället med hjälp av planering och ekonomiska bidrag måste stödja trafiken så att invånarna kan tillförsäkras en basstandard.

Konkurrensen inom trafiksektorn kan således inte tillmätas den betydelse som var fallet i 1963 års trafikpolitiska beslut. Mot bakgrund dels av den samhällsekonomiska målsättningen för inriktningen av trafikpolitiken, dels av begränsningar i konkurrensens möjligheter, är det i stället motiverat att tillvarata de samhällsekonomiska fördelar som kan följa med en ökad samverkan i trafiken.

Sålunda bör resp. trafikmedels speciella egenskaper och fördelar i större utsträckning än hittills utnyttjas genom samordning och samverkan i marknadsmässiga former mellan olika trafikmedel och trafikföretag. Därigenom kan olika transportbehov tillgodoses på bästa sätt för både samhälle och konsumenter. Inom persontrafiken finns uppenbara samverkansmöjligheter dels mellan de olika trafikmedlen och trafikutövarna, t.ex. i fråga om tidtalls- och taxeanpassningar, dels mellan trafikutövare och myndigheter, institutioner och storarbetsplatser inom industri och offentlig verksamhet, bl.a. i fråga om tidsanpassning och linjeutformning.

2.2.4 Kostnadsansvar och avgifter

Frågan om hur olika trafikpolitiska medel - såsom avgifter, skatter, investeringar och regleringar m.m. - skall kombineras och tillämpas för att den övergripande trafikpolitiska målsättningen skall uppnås har under senare år varit föremål för en intensiv debatt. Härvid har förts fram förslag som syftar till en långt driven styrning av transportmarknaden med hjälp av olika regleringar. Departementschefen framhöll därför i den trafikpolitiska propositionen att återhållsamhet bör iakttas när det gäller att använda regleringar som trafikpolitiska medel. De värdefulla inslagen i 1963 års trafikpolitik - konkurrens, trafik till lägsta möjliga kostnad, frånvaron av detaljregleringar - skall så långt möjligt föras vidare till den nya trafikpolitiken. Av samhällsekonomiska skäl är det emellertid nödvändigt att en viss ramhushållning tillämpas på detta område, liksom på många andra samhällsområden. Det innebär att samhället måste ställa upp regler och ramar inom vilka trafikutövningen kan äga rum. Dessa kan vara motiverade av restriktioner för trafiksektorn, t.ex. miljökrav och trafiksäkerhetskrav. De regler och ramar som fastställs bör så långt möjligt ges en generell utformning. Till detta kommer det direkta ansvar som staten och kommunerna har genom sitt huvudmannaskap för stora delar av trafiksektorn.

Som en väsentlig brist i 1963 års trafikpolitiska riktlinjer betecknas i propositionen den utformning och tillämpning som kostnadsansvarsprincipen har fått. Här avses bl.a. knytningen av kostnadsansvaret till varje trafikgren som helhet i stället för till varje enskild transportprestation, som är det principiellt riktiga.

Det strikta trafikgrensvisa kostnadsansvaret enligt 1963 års riktlinjer slopas enligt 1979 års beslut för vägtrafiken och järnvägstrafiken. Det totala avgifts- och

skatteuttaget från trafikanterna bör i princip prövas fritt med hänsyn till alternativa finansieringsmöjligheter och till bl.a. de finanspolitiska, fördelningpolitiska och regionalpolitiska konsekvenserna. De rörliga avgifterna från trafikanterna skall bättre anpassas till beräknade samhällsekonomiska marginalkostnader.

I beslutet skiljs alltså mellan ett individuellt ansvar för den enskilda resenären att svara för de samhällsekonomiska marginalkostnaderna och en kollektiv skyldighet att svara för vissa totala budgetutgifter som det allmänna har för en trafikgren eller trafiksektor. Med samhällsekonomiska marginalkostnader menas alla de kostnader som samhället åsamkas i samband med en resa. Transportkonsumenten får vid en resa eller transport svara för vissa privatekonomiska kostnader. Vid t.ex. en bilresa gäller det bensin- och oljeförbrukning, däckslitage etc. Därutöver finns emellertid ytterligare samhällsekonomiska marginalkostnader, bl.a. för vägunderhåll, trängsel och olycksfall. Den enskilda transportkonsumenten skall alltså i sitt val kunna ta hänsyn till alla dessa kostnader. Detta leder i sin tur till möjligheter till ett effektivt utnyttjande av samhällets resurser. Avgifter baserade på den samhällsekonomiska marginalkostnaden är därför en viktig trafikpolitisk princip.

Som en följd av riksdagsbeslutet avlastades järnvägstrafiken, som hade en förhållandevis stor andel fasta kostnader, en viss del av dessa kostnader (215 milj. kr. år 1978/79). Denna avlastning gav SJ möjlighet att genomföra prisreduktioner i riktning mot en marginalkostnadsanpassad avgiftsstruktur. Härigenom ansågs också att ett bättre utnyttjande av SJ:s produktionskapacitet skulle uppstå. Utifrån denna förutsättning skall SJ emellertid alltjämt arbeta enligt de förutsättningar som gäller för affärsverken.

Trafikpolitiska utredningens beräkningar, som visade att

vägtrafiken belastas med högre avgifter än den förorsakar det allmänna, ledde inte heller till några förändringar i vägtrafiksektorns totala skatte- och avgiftsbelastning.

Förslagen om ändrat kostnadsansvar för väg- och järnvägstrafiken fick inte någon konsekvens för förhållandena inom sjöfarten och luftfarten. Inom dessa sektorer skulle beslut fattas vid senare tillfälle, för luftfartens del efter LTU:s förslag. I fråga om principerna för avgiftspolitik på trafikområdet skall trafikpolitiska utredningens uppfattning gälla.

Riksdagen uttalade också att en marginalkostnadsanpassad prissättning skall eftersträvas, förutsatt att ett effektivt utnyttjande av befintliga transportresurser är det enda eller helt dominerande målet för en beteendepåverkande avgiftspolitik. Dock måste även andra mål, såsom statsverkets behov av inkomster, beaktas vid utformningen av trafikavgifterna.

En självklar utgångspunkt måste vara att på sikt samma avgiftspolitik skall gälla inom hela trafiksektorn. En annan utgångspunkt bör vara att försiktighet skall iaktas vid sådana förändringar av trafikavgifterna som kan förväntas ge negativa effekter för olika verksamheter och befolkningsgrupper. Därför bör drastiska höjningar av trafikavgifter undvikas och möjlighet ges till en successiv anpassning till de ändrade förutsättningarna.

2.2.5 Trafikplanering

En utbyggnad av den övergripande och långsiktiga planeringen på olika nivåer inom trafiksektorn kommer att ske. I anslutning härtill skall en breddning och fördjupning ske av den regionala trafikplaneringen och vissa andra åtgärder genomföras för att underlätta de sektorsövergripande avvägningar som måste göras på central nivå.

När det gäller användningen av det värdefulla trafikpolitiska medel som de offentliga investeringarna i trafikapparaten utgör framhålls i propositionen att inriktningen av trafikpolitiken leder till att det vid planeringen av det allmännas investeringar bör ställas större krav på avvägningar såväl mellan de olika trafikgrenarna inom trafiksektorn som mellan transportsektorn och andra samhällssektorer. Detta accentuerar behovet av sinsemellan väl avstämda och ändmålsevenliga planeringsformer och gemensamma planeringsförutsättningar. Möjligheterna när det gäller att åstadkomma enhetliga utgångspunkter bör vara goda, eftersom ansvaret för anläggningsverksamheten inom transportväsendet till helt övervägande del åvilar det allmänna.

En ökad samverkan skall i allt väsentligt uppnås på frivillighetens grund. För att en sådan handlingslinje skall kunna fungera på avsett sätt krävs att ett informationsutbyte mellan de berörda parterna åstadkommes. Det arbete som gjorts inom ramen för den regionala trafikplaneringen har varit av värde i detta sammanhang. Även för framtiden är en utbyggd trafikplanering värdefull för att trafikföretagen och samhället skall få underlag för trafik- och investeringsbeslut.

2.3 Luftfartspolitikerna i ett trafikpolitiskt perspektiv

2.3.1 Allmänt

Det trafikpolitiska beslutet år 1963 avsågs gälla generellt, också om det varierade i detaljeringsgrad och avsett ikraftträdande för olika trafikgrenar. Luftfartspolitikerna omfattades således inte explicit av beslutet.

När 1963 års luftfartsutredning tillsattes för att utreda luftfartsverkets framtida ställning m.m. hade 1963 års trafikpolitiska beslut ännu inte fattats. Utredningens förslag kom dock att i väsentlig grad behandla frågan om tillämpningen av beslutet om det trafikgrensvisa kostnadsansvaret. Att dessa riktlinjer skulle gälla också luftfarten blev klart utsagt i 1967 års luftfartspolitikiska beslut (prop. 1967:57, SU 1967: 107, rskr 1967:267). I enlighet härmed skulle bl.a. driftbidraget till luftfartsverket avvecklas. Detta kom att ske i snabbare takt än som förutsetts 1967. Fr.o.m. budgetåret 1971/72 utgår sålunda inte längre driftbidrag. Riksdagen beslutade år 1970 (prop. 1970:200, SU 1970:225, rskr 1970:440) - i samband med avvecklingen av driftbidraget - att det kapital som kommunerna efter den 1 juli 1967 investerat i primärflygplatser i fortsättningen skulle amorteras och förräntas av luftfartsverket. För dessa beslut och deras tillämpning lämnas en kortfattad redogörelse i avsnitt 2.3.4.

Liksom tillkallandet av 1963 års luftfartsutredning föregick 1963 års trafikpolitiska beslut tillsattes LTU före 1979 års. Med hänsyn till LTU:s direktiv att utreda luftfartens ställning i en samordnad trafikpolitik måste frågan om den nya trafikpolitikens konsekvenser vara grundläggande för utredningens ställningstaganden. Den hittillsvarande utvecklingen av flygtrafiken i Sverige liksom vad gäller övriga trafikgrenar har generellt

skett inom ramen för 1963 års trafikpolitiska beslut. I enlighet med de trafikpolitiska riktlinjerna skall varje trafikgren själv svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Detta innebär för luftfartens del att luftfartsverket skall täcka sina kostnader inkl. avskrivningar och ränta på det investerade kapitalet med avgifter. Förräntningskravet innebär krav på avkastning av det disponerade kapitalet motsvarande statens normalränta. Vidare skall trafiken inom ramen för gällande trafiktillstånd ombesörjas av flygföretagen enligt företagsekonomiska principer.

I det följande beskrivs de speciella förutsättningar som hittills gällt för luftfartspolitik.

2.3.2 Huvudmannaskap för de svenska flygplatserna

Luftfartsverket har enligt riktlinjer fastställda av 1967 års riksdag bl.a. till uppgift att förvalta och driva statliga flygplatser för linjefart. Dessa flygplatser - inkl. för linjefart upplåtna militära flygplatser - benämns primärflygplatser. Andra flygplatser för huvudsakligen det s.k. allmänflyget - sekundärflygplatser - är en angelägenhet för landsting, kommun eller enskild. Enligt riksdagsbeslutet skulle i anslutning till de av statsmakterna år 1963 antagna trafikpolitiska riktlinjerna åtgärder vidtas för att anpassa den civila luftfarten till kravet på full kostnadstäckning.

Förutsättningarna för att staten skall engagera sig i anläggandet av en flygplats är enligt det luftfartspolitiska beslutet att full kostnadstäckning erhålls för hela det i anläggningen investerade kapitalet. Vidare bör intäkterna överstiga drift- och kapitalkostnaderna senast 10 år efter att flygplatsen har färdigställts. Enligt 1963 års luftfartsutredning bör samma ekonomiska förutsättningar tillämpas vid större investeringar i befintliga flygplatser.

Frågan om flygplatsers huvudmannaskap och kriterier för statligt engagemang i flygplatser har bl.a. mot bakgrund av luftfartens utveckling under de senaste åren aktualiserats i olika sammanhang.

I Växjö togs en ny flygplats i bruk år 1975. Flygplatsen drivs i kommunal regi i form av särskilt aktiebolag - Växjö Flygplats AB. Länsstyrelsen i Kronbergs län anser att flygplatsen uppfyller de krav som kan ställas på en statlig flygplats för regelbunden trafik. Länsstyrelsen har därför i skrivelse till regeringen hemställt att staten skall överta huvudmannaskapet för denna flygplats. Regeringen anmodade bl.a. luftfartsverket att avge yttrande över länsstyrelsens hemställan.

I motioner till riksdagen våren 1976 aktualiserades huvudmannaskapsfrågan ånyo beträffande flera kommunala flygplatser. I motionerna begärdes att flygplatserna i Borlänge, Kristianstad och Växjö (samtliga primära centra) skulle få ställning som statliga s.k. primärflygplatser eller erhålla motsvarande statligt stöd i annan form. Riksdagen anslöt sig till de i motionerna upptagna principfrågorna och uttalade att en översyn bör ske av nu gällande riktlinjer för lönsamhetsbedömningar m.m. för inrättande av statliga flygplatser. I princip samma motioner återkom åren 1977 och 1978.

Frågan om flygplatsers huvudmannaskap har också aktualiserats i samband med organisatoriska förändringar vid de militära flygplatser som f.n. utnyttjas för civil luftfart. Således har riksdagen beslutat om avveckling av flygflottiljerna i Kalmar och Västerås år 1980 resp. år 1982.

Enligt bl.a. länsstyrelsen i Stockholms län bör staten ta över hela det ekonomiska ansvaret för utbyggnad och drift av statliga flygplatser för linjefart. Vidare har landstinget i Stockholms län hos regeringen hemställt om

en omprövning av de av riksdagen år 1967 och år 1970 fastställda reglerna för investeringar i primärflygplatser. Landstinget anser att de nuvarande reglerna klart missgynnar kommunerna.

2.3.3 Luftfartsverket

I 1963 års luftfartsutrednings (LU) betänkande (SOU 1966:34) Luftfartsverkets ekonomi och organisation underströks vikten av att luftfartsverket drivs efter affärsmässiga principer och att klara riktlinjer utformas för dess ekonomiska handlande. Luftfartsverket är alltså underkastat samma regler och principer som gäller för affärsverken i allmänhet. Dessa beskrivs kortfattat i det följande.¹

Affärsverken är - till skillnad från statliga och privata aktiebolag - inte några självständiga juridiska personer. I detta hänseende är de likställda med statliga myndigheter. De äger således inte tillgångarna i verksamheten utan förvaltar dessa åt staten. Tillgångarna och skulderna till staten upptas i statsförmögenheten.

Affärsverken är, liksom de statliga ämbetsverken, underkastade de statliga förvaltningsrättsliga föreskrifterna. Statliga bolag är däremot i huvudsak underkastade aktiebolagslagen. Verk och myndigheter har t.ex. inte full handlingsfrihet i sådana ekonomiska frågor och personalfrågor, i vilka beslutanderätten förbehållits riksdag och regering. Affärsverken har dock större befogenheter på dessa områden än myndigheterna.

Ett utmärkande drag för statlig verksamhet är besvärsrätten. Denna innebär att även beslut som fattas av affärsverken i många fall kan föras upp till regeringens prövning.

1 Redogörelsen för affärsverken i allmänhet grundas väsentligen på affärsverksutredningens betänkande (SOU 1968:45) Affärsverken: Ekonomi, konkurrens och effektivitet.

Medan myndigheterna beviljas anslag för att täcka utgifterna har affärsverken i allmänhet rätt att självständigt använda sina löpande inkomster för driftutgifter. Endast överskottet redovisas i statsbudgeten. Investeringsutgifterna fastställs däremot som regel av regering och riksdag och redovisas mot anvisade anslag. Även i fråga om flertalet affärsverks taxesättning har regeringen och i något fall riksdagen beslutanderätt.

I sin utformning av personalpolitiken har affärsverken större handlingsfrihet än statliga myndigheter. Affärsverken bestämmer i stort sett självständigt om personalstyrkans storlek och om anställning av personal. Vad gäller anställningsvillkoren är affärsverken bundna av de normer som tillämpas för statstjänstemän över huvud taget.

Eftersom affärsverken inte är självständiga juridiska personer är de befriade från statlig inkomst- och förmögenhetsskatt. Även den kommunala skattskyldigheten är för flertalet affärsverk starkt begränsad. Persontransporter oavsett vilken transportmetod som används är också befriade från mervärdesskatt. Skattefriheten gäller såväl resor helt inom landet som resor till och från utlandet. Företag som enbart utför persontransporter är följaktligen inte skattskyldiga till mervärdeskatt. Även resgodsbefordran är skattefri tjänst. Eftersom mervärdeskatt ej utgår på persontrafik föreligger ej heller avdragsrätt för ingående skatt hänförlig till sådan trafik. Däremot är inrikes flygfrakt mervärdesskattepliktig.

Affärsverk är underkastade offentlig insyn i större grad än aktiebolag. Affärsverkens liksom myndigheternas handlingar är enligt tryckfrihetsförordningen i princip tillgängliga för var och en som vill ta del av dem. Bolagen kan däremot i huvudsak själva avgöra vilka handlingar som skall utlämnas till allmänheten. En viss möjlighet att sekretessbelägga handlingar föreligger dock

för affärsverken, bl.a. för att hindra att affärshemligheter röjs.

Den ekonomiska målsättning som ligger till grund för flertalet affärsverks verksamhet innebär att de med sina intäkter skall täcka verksamhetens kostnader och därutöver lämna en tillfredsställande avkastning på det disponerade statskapitalet. Detta kallas vanligen kostnadstäckningsprincipen. Mot bakgrund av denna princip har det framhållits, att varje rörelsegren inom ett verk i princip skall bära sina kostnader. Detta har uttryckts så, att rörelsegrenens inkomster skall täcka åtminstone rörelsens särkostnader och dessutom lämna ett skäligt bidrag till täckande av de gemensamma kostnaderna. Från denna regel föreligger dock i praktiken ett flertal undantag.

Vid sidan av den ekonomiska målsättningen har affärsverken, i en utsträckning som inte förekommer i privata företag, att ta hänsyn till vissa andra samhällliga målsättningar. Detta sammanhänger bl.a. med att verken är statsägda, att flertalet har karaktär av allmännyttiga företag samt att de är för svenska förhållanden ganska stora. De särskilda hänsyn verken har att ta är bl.a. av regionalpolitisk, näringspolitisk, försvarspolitisk, konjunkturpolitisk och social karaktär. Några klara regler för avvägningen mellan den ekonomiska målsättningen och andra särskilda målsättningar föreligger inte. Undan för undan har dock den uppfattningen vuxit fram att ansvaret för de beslut och de ekonomiska konsekvenser som sammanhänger med de särskilda icke företagsmässiga åliggandena i huvudsak bör åvila statsmakterna, i varje fall då verkens företagsekonomiska intressen i större utsträckning måste ge vika. En sådan inriktning mot en klarare ansvarsfördelning mellan statsmakterna och verken har också lett till en strävan att separat redovisa de rörelsegrenar som inte har en sådan ekonomisk bärkraft att de kan anses vara motiverade av företagsekon-

miska skäl.

Affärsverkens prispolitik har - särskilt tidigare - karakteriserats av bindningar i den meningen att man satt lika priser för en vara eller en tjänst trots att kostnaden för framställningen av nyttigheten i fråga varierat avsevärt från fall till fall. Till en del kan denna enhetlighet vara betingad av hanterlighetsaspekter. Andra motiv kan vara rättvise- eller solidaritetsskäl eller renodlat sociala motiv. Affärsverksutredningen ansåg sig kunna spåra en tendens till uppluckring av bindningar av detta slag hos affärsverk som drabbats av försämrad lönsamhet eller ökad konkurrens. Affärsverkens ställning och verksamhet bestäms inte av generella, i lag fastställda regler och är heller inte oföränderliga.

Trots att detaljerade generella regler för affärsverken saknas har verken stora likheter, men det försiggår också en utveckling inom de särskilda verken; affärsverksformen är utvecklingsbar. Domänverkets frihet att självt besluta om investeringar, televerkets avvikelser från statliga löneplaner och flera verks dotterbolagsbildningar är exempel härpå.

Andra förändringar som inträffat är förutsättningarna för personaladministrativt arbete som i hög grad förändrats genom tillkomsten av de arbetsrättsliga reformerna under 1970-talet. Det gäller i första hand lagen (1974:12) om anställningsskydd (LAS), lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet (MBL) och lagen (1976:600) om offentlig anställning (LOA). Därtill kommer det medbestämmandeavtal för det statliga arbetstagarområdet (MBA-S), som tillkom i mars 1978. Tillkomsten av MBA-S innebär att parterna har avtalsreglerat flera viktiga personaladministrativa områden, såsom personalrörlighet och personalutveckling.

Till följd av dessa reformer pågår f.n. omfattande orga-

nisatoriska förändringar i den centrala statliga personaladministrationen, vilket också påverkar affärsverken.

Sedan början av 1979 företräder en ny myndighet, statens arbetsgivarverk (SAV), staten i dess roll som arbetsgivare. SAV har även ansvaret för samordningen av den statliga arbetsgivarpolitiken och den personaladministrativa konsultation som ges till myndigheternas arbetsgivarpart. Genom bildandet av arbetsgivarverket har statens avtalsverk upphört.

Till denna redogörelse för affärsverkens principiella villkor skall fogas vissa kommentarer beträffande luftfartsverket.

Luftfarten har enligt 1963 och 1967 års trafikpolitiska principer ett betalningsansvar för de kostnader som den förorsakar det allmänna. I enlighet härmed finansieras verkets totala verksamhet - alltså även myndighetsfunktionerna - med verkets driftintäkter. Kostnaderna för myndighetsutövningen är alltså en del av de gemensamma kostnader, till vilkas täckande de olika rörelsegrenarna enligt kostnadstäckningsprincipen skall ge skäliga bidrag. Det är härvid att märka att även myndighetsutövningen bidrar till verkets intäkter genom att avgifter tas ut för åtskilliga av luftfartsinspektionens tjänster. Ca 50 % av luftfartsinspektionens kostnader finansieras genom särskilda avgifter.

Avgifterna för verkets tjänster bör vara så anpassade att de tar hänsyn till efterfrågans priselasticitet. Det luftfartspolitiska beslutet 1967 innehåller inget principiellt uttalande om att avgifterna skall vara kostnadsanpassade. Utredningens påpekanden om ICAO-rådets rekommendationer att avgiftssystemen för internationella flygplatser och undervägs kostnader skall ta hänsyn till kostnaden för att tillhandahålla tjänsterna berördes inte heller i departementschefens eller utskottets uttalan-

den. Vid överläggningar mellan staten och SILA 1969 gjordes emellertid uttalandet: "Inom kommunikationsdepartementet eftersträvas åtgärder syftande till mera kostnadsanpassade avgifter." (Prop. 1969:64, bilaga 2.) Den taxereform som genomfördes år 1973 och som innebar att avgifterna sänktes för inrikestrafiken men höjdes för utrikestrafiken får därför ses som ett regionalpolitiskt betingat avsteg från en tidigare etablerad princip. Samtidigt med taxereformen medgav luftfartsverket att de internationella flygpriserna fick höjas med belopp som svarade mot den höjda avgiften i utrikestrafik. Att principen om kostnadsanpassade avgifter även senare varit vägledande för luftfartsverkets taxepolitik framgår av tillkomsten av och de hittillsvarande resultaten från verkets interna kostnads- och prissättningsstudie.

Med undantag av vissa mindre avgiftsskillnader på flygplatser av olika storleksklasser sätts luftfartsverkets avgifter för att ge kostnadstäckning för det statliga flygplatssystemet som helhet, ej för de individuella flygplatserna. I denna mening föreligger alltså den bindning till lika priser trots varierande kostnader som affärsverksutredningen funnit karakteristisk för affärsverkens avgifts- och prispolitik.

Luftfartsverkets ekonomiska resultat har under den senaste tioårsperioden utvecklats relativt gynnsamt. De omfattande investeringarna under 1970-talet som följde av utbyggnaden av tre storflygplatser (Arlanda, Landvetter och Sturup) och kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder vid övriga flygplatser har emellertid lett till att verket inte kunnat uppfylla sitt förräntningskrav fr.o.m. 1977/78. Verket har därför presenterat en tioårsöversikt med årliga avgiftshöjningar i löpande penningvärde på i genomsnitt 10 % (motsvarande ca 2 % i fast penningvärde) som visar en underförräntning under åren fram till 1982/83. Denna underförräntning kompanse-

ras emellertid av motsvarande överförräntning under de sista åren av tioårsperioden.

2.3.4 Ansvar för drift- och investeringskostnader

Med hänvisning till 1963 års trafikpolitiska beslut ansåg LU att riktlinjerna om varje trafikgrens kostnadsansvar på sikt borde gälla i fråga om såväl inrikes som utrikes luftfart, och föreslog att statens bidrag till täckning av underskotten successivt skulle bortfalla under en tioårsperiod. Kommunala bidrag till luftfartsverket för drift av primärflygplatser borde inte utgå. Däremot fann LU mot bakgrund av den praxis som utvecklats övervägande skäl tala för att kommunerna skulle bidra till primärflygplatsernas anläggning och utveckling, liksom att de borde få ersättning från verket för sina kapitaltillskott. LU såg också som en väsentlig uppgift att ange riktlinjer för avgiftspolitiken och framlade en ram för luftfartsverkets investeringar under budgetåren 1966/67-1974/75. Riksdagens beslut år 1967 anslöt sig till utredningen.

I nämnda beslut fastställdes normer för samverkan mellan staten och kommunerna vid investeringar i de av luftfartsverket förvaltade primärflygplatserna. Enligt dessa normer har kommun att svara för markkostnaderna och för 37,5 % av kostnaderna för byggnader och anläggningar och vissa hjälpmedel.

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

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

Då var och en av primärflygplatserna som tidigare berörts ingår som del i ett integrerat flygplatssystem har ersättningen till kommunerna inte gjorts beroende av graden av kostnadstäckning i de individuella fallen. I enlighet med förslagen i prop. 1970:200 har kostnadstäckningskravet i stället fastställts att gälla luftfartsverkets verksamhet i dess helhet. I konsekvens härmed har för kommunernas del - under förutsättning att verkets ekonomiska målsättning om full kostnadstäckning i den totala rörelsen uppfylls - ersättningarna getts generell karaktär och de är således baserade enbart på de investeringsbidrag som vederbörande kommun lämnat. Som följd härav och av luftfartsverkets ekonomiska resultat har kommunerna efter år 1976/77 inte erhållit full ränteersättning på det kapital som ställs till förfogande för flygplatsinvesteringar. Stockholms läns landsting beslutade därför den 14 maj 1979 att inte tillskjuta ytterligare medel för investeringar på Arlanda flygplats.

Genom det etablerade samarbetet mellan stat och kommun på luftfartsområdet har statsmakterna ansett att förutsättningar skapats för ett kommunalt inflytande och medansvar vid utbyggnad av landets primärflygplatser. Genom formerna för täckning av investeringsutgifterna ansågs att kommunerna liksom staten - utifrån en prioritering av flygplatsprojekt i förhållande till andra samhällsliga investeringsbehov - får tillfälle att bedöma projektens angelägenhetsgrad.

1963 års luftfartsutredning redovisade också typexempel på räntabilitetskalkyl gällande anläggandet av en statlig flygplats. För att lönsamhet för det totala kapita-

let skall erhållas erfordras enligt exemplet att passagerarunderlaget första verksamhetsåret uppgår till ca 16 500 avresande passagerare. För lönsamhet endast för det statliga kapitalet erfordras ett passagerarunderlag av ca 13 400 avresande passagerare i linjefart. För att dessutom kompletteringskravet på överskott för en ny flygplats senast efter tio år skall bli uppfyllt erfordras ca 23 300 avresande passagerare. Exemplet avsåg 1968 års avgifts- och kostnadsnivå.

I enlighet med de beslutade riktlinjerna upphörde statlig drift av flygplatserna i Borlänge och Kristianstad, eftersom dessa flygplatser inte ansågs ha ett trafikunderlag som ekonomiskt kunde motivera en statlig flygplats. Ett återupptagande av den statliga driften på Hultsfreds flygplats ansågs av samma skäl inte motiverat. I fråga om övriga statliga flygplatser ansåg utredningen att en fortlöpande prövning av flygplatsernas räntabilitet skulle ske, samt att frågan om en avveckling av flygplatser skulle tas upp om det bedömdes ekonomiskt motiverat.

När en statlig flygplats tagits i drift integreras den kostnads- och intäktsmässigt i det totala flygplatssystemet. De avgifter som fastställs för nyttjandet av de olika flygplatserna baseras således på den samlade kostnaden för driften av de flygplatser som staten förvaltar, vilket leder till att lönsamma flygplatser lämnar bidrag till olönsamma flygplatser. Avgiftsuttaget på de lönsamma flygplatserna kommer därigenom att bli högre än vad som motiveras av kostnaden för flygplatsen i fråga. En bidragande orsak härtill är den omstrukturering av flygplatsavgifterna som av regionalpolitiska skäl gjordes år 1973. Den inrikes passageraravgiften sänktes kraftigt, samtidigt som den utrikes passageraravgiften höjdes.

Det år 1973 fattade beslutet om omstrukturering av flyg-

platstaxorna innebär att en stor del av de investeringar som under 1970-talet företagits på de mindre flygplatserna inte kunnat prövas renodlat enligt LU:s kriterier. Detta gäller framför allt vad som kan betraktas som nödvändiga säkerhetsinvesteringar där alternativet varit att upphöra med flygtrafiken eller att väsentligt inskränka dess utvecklingsmöjligheter. Säkerhetsinvesteringarna har föranletts dels av nya skärpta bestämmelser för drift av flygplatser, dels - och icke minst - av den upprustning av flygplatserna som var en förutsättning för att möjliggöra jettrafik.

Varken vid tillkomsten av Malmö/Sturups flygplats eller vid luftfartsverkets båda senare stora investeringar under 1970-talet - Arlanda International och Landvetter - förefaller statsmakternas beslut ha föregåtts av en konsekvent prövning enligt de fastställda riktlinjerna. Efter att Landvetterprojektet beslutats och påbörjats konstaterades att den planerade lokaliseringen av stationsområdet skulle komma att medföra höga kostnader för terrassering och grundläggning, varför andra lokaliseringalternativ undersöktes. Vidare gjordes år 1973 en ekonomisk analys i stort sett enligt LU:s kriterier. Resultaten av den alternativa utbyggnadsplanen och de ekonomiska konsekvenserna för de båda studerade alternativen medförde bl.a. att terminalområdet förlades till ett mindre kostnadskrävande läge där det byggdes en något enklare och mindre passagerarterminal än den ursprungligen planerade.

I flera fall har riktlinjerna emellertid varit bestämmande för ställningstagandet till helt nya flygplatsprojekt. Redan i LU redovisades överväganden beträffande flygplatserna i Hultsfred, Borlänge och Kristianstad, grundade på kalkylen över hur det ekonomiska resultatet av drift av flygplatser med ett visst passagerarunderlag kunde svara mot utredningens kriterier. I de angivna fallen bedömdes erforderligt trafikunderlag för statliga

primärflygplatser otillräckligt. De ökade kraven på säkerhet och regularitet under 1970-talet har tillsammans med ökade driftkostnader och relativt sett sänkta inrikesavgifter lett till att verket idag överslagsmässigt bedömer att en nybyggd flygplats för inrikestrafik vid nuvarande avgiftsnivå skulle behöva minst 200 000 ankommande och avresande passagerare för att uppfylla LU:s kriterier. Ett annat exempel är frågan om en ny flygplats i Karlstad, som studerades i början av 1970-talet av en särskild flygplatskommitté.

Luftfartsverket yttrade sig i skrivelser den 17 december 1974 och den 13 januari 1975 över dessa flygplatsärenden. Luftfartsverket anförde att en strikt tillämpning av gällande riktlinjer för statligt engagemang i flygplatser gav till resultat att luftfartsverket inte kunde bygga en ny flygplats i Värmland som ersättning för den befintliga flygplatsen i Karlstad.

Luftfartsverket anförde vidare att en företagsekonomisk utvärdering av ett flygplatsprojekt inte ensamt bör vara avgörande för flygplatsens tillkomst utan att den måste kompletteras med en bedömning av den individuella flygplatsens betydelse i det totala flygtransportsystemet samt med samhällsekonomiska och regionalpolitiska värderingar. I avsaknad av riktlinjer i dessa avseenden kunde luftfartsverket då inte genomföra en sådan fullständig analys.

Samtidigt framhölls att verket strävar efter att utveckla det interna planeringssystemet på ett sätt som möjliggör samverkan och dialog med flygföretagen och andra direkta intressenter på ett tidigt stadium i bl.a. frågor om kapacitetshöjande och serviceförbättrande investeringar. Härigenom skulle man få underlag för en allsidig konsekvensanalys rörande ifrågasatta investeringar, vilken även skulle omfatta en bedömning av investering-

ens effekter på kostnadsnivån inom lufttransportssystemet i dess helhet samt luftfartsverkets och flygföretagens priser.

De nuvarande riktlinjerna tar enligt luftfartsverket inte hänsyn till att varje primärflygplats utgör en del av det samlade nätet av primärflygplatser. Det får från företagsekonomisk synpunkt anses befogat att hänsyn tas till att varje inrikes primärflygplats genererar intäkter på andra primärflygplatser, då främst Bromma och Arlanda.

Luftfartsverket har i flera fall under senare år i högre grad låtit sina ställningstaganden till föreslagna flygplatsinvesteringar påverkas av konsekvensbedömningar avseende flygtransportsektorn som helhet. Banförlängningar på flygplatserna i Skellefteå, Örnsköldsvik och Karlstad har företagits trots att verkets företagsekonomiska kalkyler visade att de inte var lönsamma. I samtliga fall visade beräkningar att investeringarna sedda från hela flygtransportsektorns synpunkt torde vara lönsamma. Ett likartat synsätt står att finna i luftfartsverkets yttrande över Brommautredningen, i vilket verket framhöll att det från dess egna företagsekonomiska utgångspunkter var relativt betydelselöst om Bromma eller Arlanda används som flygplats för den inrikes linjetrafiken, men att bl.a. stora restidsvinster skulle uppnås om Bromma behölls, varför utredningens förslag att behålla och rusta upp Bromma tillstyrktes av verket.

Luftfartsverket har med hänvisning till nämnda förhållanden vid skilda tillfällen hemställt om en översyn av riktlinjerna för inrättande av statliga flygplatser och större investeringar vid befintliga flygplatser.

I sitt yttrande över trafikpolitiska utredningens betänkande (SOU 1978:31) Trafikpolitik - kostnadsansvar och

avgifter har luftfartsverket dessutom framfört att det borde betraktas som självklart att kravet på samhälls-ekonomisk lönsamhet för infrastrukturinvesteringar skall gälla inom alla trafikgrenar. Inom ramen för LTU:s direktiv torde enligt verket ligga att utforma sådana riktlinjer för investeringsbedömningar som å ena sidan gör det möjligt att finansiera samhällsekonomiskt motiverade investeringar även om de för luftfartsverket inte är företagsekonomiskt motiverade, medan å andra sidan verket inte åläggs att förränta kapital nedlagt i flygplatser m.m. där de företagsekonomiska lönsamhetskriterierna inte kan förväntas bli uppfyllda eller att täcka uppkommande driftförluster.

3. FLYGFÖRETAGSSTRUKTUREN

3.1 Begreppsförklaringar

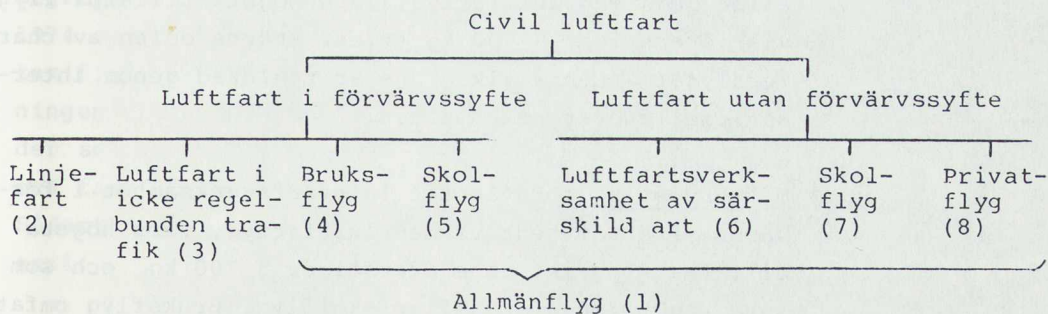
Inom luftfarten finns ett stort antal begrepp för olika former av flygaktiviteter. I det följande beskrivs schematiskt olika i gängse språkbruk använda begrepp. Tonvikt läggs vid den del av flygverksamheten som har betydelse för inrikes passagerartrafik.

Luftfartslagen är uppdelad på två avdelningar. Den ena behandlar civil luftfart och den andra viss statlig (militär) luftfart.

Inom den civila luftfarten skiljs mellan luftfart i förvärvssyfte och luftfart utan förvärvssyfte. För att utföra luftfart i förvärvssyfte krävs i allmänhet tillstånd. För luftfart utan förvärvssyfte i form av privatflyg behövs inte något tillstånd. För övrig civil luftfart utan förvärvssyfte krävs eller kan krävas tillstånd enligt luftfartskungörelsen.

Följande tablå ger en översikt över indelningen av civil luftfart samt den verksamhet som enligt LTU:s mening bör innefattas i begreppet allmänflyg.

Tablå över den civila luftfartens indelning



I det följande beskrivs översiktligt innebörden i de olika begrepp som återfinns i tabblån.

- 1) Begreppet allmänflyg används i allmänt språkbruk och inom flygkretsar som en sammanfattande benämning för all civil luftfart med undantag av regelbunden (linjefart) och icke regelbunden trafik (charter).

Den internationella motsvarigheten till det svenska begreppet allmänflyg, "general aviation", definieras som "all civil luftfart med undantag av linjefart och icke tidtabellsbunden luftfart i förvärvssyfte".

I svensk luftfartslagstiftning förekommer inte begreppet allmänflyg.

Luftfart i förvärvssyfte indelas med avseende på verksamhetens art i linjefart och luftfart i icke regelbunden trafik, bruksflyg och skolflyg i förvärvssyfte.

- 2) Med linjefart avses regelbunden luftfart i förvärvssyfte som bedrivs med fasta ankomst- och avgångstider.
- 3) Med luftfart i icke regelbunden trafik förstås sådan luftfartsverksamhet i förvärvssyfte, som - utan att vara linjefart - omfattar befordran av passagerare eller gods med luftfartyg, vars högsta tillåtna flygvikt överstiger 5 700 kg (t.ex. större delen av charterflyget). Denna viktgräns är reglerad genom internationella överenskommelser.
- 4) Med bruksflyg förstås all luftfartsverksamhet i förvärvssyfte som bedrivs med luftfartyg, vars högsta tillåtna flygvikt inte överstiger 5 700 kg och som inte utgör linjefart eller skolflyg. Bruksflyg omfattar i sin tur taxiflyg, rundflyg, jordbruksflyg, målflyg, ambulans- och räddningsflyg, fotoflyg, reklam-

flyg, mättnings- och inspektionsflyg, flyg för trafikövervakning m.m. I begreppet taxiflyg inräknades före år 1975 också den s.k. linjetaxiverksamheten.

Taxiflyg innebär att företag, organisation eller enskild hyr flygplan/helikopter inkl. besättning m.m. för särskild(a) transportuppgift(er) under kortare eller längre tidsperiod(er). Det är relativt vanligt förekommande att större företag som inte har tillgång till egen flygmateriel tecknar kontrakt med taxiflygföretag om tillhandahållande av ett visst antal flygtimmar under ett verksamhetsår.

Taxiflyg bedrivs i varierande omfattning av knappt hälften av de totalt ca 70 företag som år 1980 har tillstånd för bruksflyg.

De svenska företag som bedriver taxiflygverksamhet disponerar drygt 200 flygplan, varav ett 100-tal tvåmotoriga. Av dessa är 12-15 jetflygplan. Swedair AB, som är landets största taxiflygföretag, disponerar ca 15 flygplan för verksamheten.

Taxiflygbranschen sysselsätter ca 250 anställda. Omfattningen bedöms år 1979 ha uppgått till 90-100 milj. kr.

Begreppet linjetaxi, som introducerades under åren 1974 och 1975, avser ett slags mellanform mellan taxiflyg (beställningstrafik) och linjefart. Anledningen till att begreppet infördes är främst att under senare år viss taxiflygverksamhet börjat bedrivas med fasta avgångstider och inte obetydlig turtäthet. Sådant taxiflyg har kommit att betecknas som linjetaxi.

De huvudsakliga skillnaderna mellan bruksflyg som beställningstrafik och som linjetaxi är bl.a.

att linjetaxi bedrivs med fasta avgångstider och vänder sig direkt till den resande allmänheten;
att vid linjetaxi gäller vissa högre tekniska och operativa krav (t.ex. krav på två piloter);
att tillstånd till linjetaxi meddelas av regeringen efter utredning och förslag av luftfartsverket.
Taxor och turlistor godkänns av luftfartsverket;
att linjetaxi under IFR får bedrivas endast på öppen trafikflygplats; samt
att företag med tillstånd till linjetaxitrafik har skyldighet att "i skälig omfattning upprätthålla trafiken och täcka trafikbehovet".

Luftfartsverket har definierat linjetaxi som inrikes sträckflygning för befordran i förvärvssyfte av personer med luftfartyg, vars högsta tillåtna flygvikt inte överstiger 5 700 kg.

Enligt luftfartsverket bör begreppet successivt få närmare bestämning genom praxis i ärenden, som underställs regeringens prövning och genom eventuella författningsändringar.

Av luftfartsverket år 1978 föreslagen lagändring prövas f.n. av flyglagutredningen, men enhetliga principer tillämpas sedan 1975-01-01, vilka bl.a. innebär att linjetaxitrafik betraktas som linjefart, för vilken regeringens tillstånd fordras. Luftfartsverket skall regelmässigt yttra sig över ansökan, efter hörande av SAS och LIN. Yttranden inhämtas även från berörda länsstyrelser och kommuner. De av regeringen meddelade tillstånden är tidsbegränsade och innehåller bl.a. villkor om att taxor och tidtabeller skall godkännas av luftfartsverket. Luftfartsverket kan också utfärda särskilda bestämmelser om så erfordras.

5) Skolflyg i förvärvssyfte bedrivs av ett 20-tal flyg-

skolor inom landet och omfattar grundläggande utbildning för privatflygarcertifikat (A-certifikat), vidareutbildning för instrument- och mörkerflygbevis och trafikflygarcertifikat samt periodisk flygträning för förnyelse av certifikat. Inom landet finns ytterligare några skolor som endast bedriver teoriundervisning. Totalt utbildas varje år 200-300 privatflygare och ett 50-tal trafikflygare vid dessa flygskolor.

- 6) Luftfartsverksamhet av särskild art omfattar i princip samma verksamhetsområden som bruksflyget med den skillnaden att verksamheten bedrivs utan förvärvssyfte.
- 7) Skolflyg utan förvärvssyfte bedrivs vid ett 80-tal av landets ca 150 flygklubbar och avser främst grundläggande utbildning för privatflygcertifikat, mörkerbevis och segelflygning. Varje år utbildas 200-400 privatflygare vid landet flygklubbar.
- 8) Privatflyg är en sammanfattande benämning för affärsflyg, reseflyg, motorflygsport samt segelflyg. Med undantag för affärsflyget bedrivs privatflyg i huvudsak inom landets ca 150 flygklubbar.

I det följande beskrivs tillkomsten och uppbyggnaden av dels SAS/LIN, som i princip svarar för all svensk inrikes linjefart med transportflygplan (avsnitt 3.2), dels allmänflyget (avsnitt 3.3). Tonvikt läggs vid den del av allmänflyget som har betydelse för inrikes passagerarbefordran.

Därefter (avsnitt 3.4) refereras framlagda förslag om ändringar av inrikesflygets organisation. I övervägandena om flygföretagsstrukturen har LTU beaktat dessa förslag.

Slutligen beskrivs i avsnitt 3.5 hur motsvarande trafikorganisatoriskt är uppbyggd i övriga nordiska länder.

3.2 SAS, LIN och Swedair AB

3.2.1 Historik

Svensk reguljär luftfart bedrevs under ett par decennier från mitten av 1920-talet av dåvarande AB Aerotransport (ABA), som var ett praktiskt taget helt statsägt företag. ABA drev i huvudsak europeisk trafik. År 1943 bildades det helt privatägda Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) för uteslutande interkontinental trafik. År 1948 sammanfördes den svenska reguljära luftfarten i ett nytt bolag med samma firmanamn. Nya ABA, i vilket staten och SILA äger hälften var, övertog den 1 juli 1948 det tidigare ABA:s och SILA:s samtliga rättigheter och förpliktelser. I samband med sammanslagningen fastställdes organisationen och finansieringen av svensk reguljär luftfart.

Den svenska reguljära luftfartens nuvarande företagsstruktur har sin grund i det skandinaviska samarbetet på luftfartens område, som tog sin början under 1940-talet och fick sin definitiva form genom bildandet av det skandinaviska konsortiet Scandinavian Airlines System, SAS, år 1950/51.

Bakgrunden till bildandet av SAS var att ett flygföretag för internationell trafik ansågs böra drivas i förhållandevis stor skala. Vidare bedömdes trafikunderlaget i varje enskilt skandinaviskt land som otillräckligt för att de erhållna trafikrättigheterna för interkontinental trafik på längre sikta skulle kunna utnyttjas. Omedelbart efter andra världskrigets slut intensifierades därför de redan tidigare påbörjade förhandlingarna om samarbete mellan Det Danske Luftfartselskab (DDL), Det Norske Luftfartselskap (DNL) och SILA. Resultatet blev ett samarbetsavtal, vilket innebar att en trafikorganisation - OSAS - år 1946 skapades för interkontinental trafik. De tre nationella flygbolagen - i Sverige ABA -

fortsatte dock till en början att var för sig driva egna europeiska linjer i inbördes konkurrens. Härutöver drev de inrikes trafik i resp. land.

Efter den nämnda ombildningen 1948 inträdde ABA som delägare i SAS i stället för SILA. Samma år träffades överenskommelse mellan ABA, DDL och DNL om trafik även på de europeiska och de inrikes linjerna under den gemensamma benämningen ESAS.

Efter förhandlingar, i vilka de skandinaviska regeringarna tog del, ombildades SAS per den 1 oktober 1950 genom ett den 8 februari 1951 daterat avtal till ett konsortium med gemensam ledning och organisation för all verksamhet. SAS övertog härvid dåvarande OSAS (SAS Overseas Division) och ESAS (SAS European Division).

SAS rättigheter till regelbunden luftfart regleras av statsmakternas beslut, interskandinaviska regeringsöverenskommelser och konsortialavtalet mellan de tre moderbolagen.

Konsortialavtalet har i Sverige godkänts av regeringen med stöd av riksdagens bemyndigande år 1950. Avtalet gällde ursprungligen t.o.m. den 30 september 1975, men har år 1974 förlängts att gälla t.o.m. den 1 oktober 1995. Konsortialavtalet kan efter den 1 oktober 1984 sägas upp av ettvarvt av bolagen med tolv månaders varsel. Enligt konsortialavtalet är ABA:s andel i SAS 3/7, medan DDL:s och DNL:s andelar är vardera 2/7.

Enligt konsortialavtalet skall SAS för parternas gemensamma räkning bedriva luftfart och annan verksamhet i samband därmed. Vidare anges att konsortiet skall drivas efter sunda affärsmässiga principer samt att de tre moderbolagen förbinder sig att inte bedriva, stödja eller ha intressen i någon verksamhet av det slag som bedrivs av konsortiet utan de övriga parternas samtycke.

Respektive moderbolag utövar sina rättigheter och skyldigheter i SAS i tidigare nämnda proportioner. Avtalet reglerar också hur någon av delägarna kan utgå ur konsortiet. Detta kan ske antingen genom att två delägare tillsammans begär att en tredje utgår eller genom att någon delägare självmant utgår. I det första fallet är skälet att den utgående inte klarar sina förpliktelser medan i det andra skälet skall vara att den som utgår inte vill acceptera utvidgning resp. reduktion av SAS verksamhet.

I anslutning till konsortialavtalet träffade Sveriges, Danmarks och Norges regeringar den 20 december 1951 ett avtal samt år 1959 ett tilläggsavtal om samarbete på luftfartens område. Avtalen syftar till att etablera en ordning som på rimligt sätt tillgodoser de tre ländernas nationella intressen inom samarbetet. Enligt avtalen skall närmare bestämmelser om samarbetet fastställas av de tre regeringarna, bl.a. vad gäller moderbolagens företrädesrätt till reguljär flygtrafik.

Vid bildandet av SAS fanns i Norge ett flygföretag - Braathen's SAFE (South American and Far East) - som bedrev charterflygverksamhet. År 1948 tilldelades Braathen's SAFE av den norska regeringen ett tidsbegränsat tillstånd att bedriva reguljär flygtrafik till Fjärran Östern. Detta tillstånd upphörde att gälla år 1954, varefter trafiktillstånden överfördes till DNL. Som kompensation tilldelades Braathen's SAFE - som sedan år 1952 trafikerat två inrikeslinjer i Norge - ytterligare koncessioner för inrikes linjefart i Norge efter omfattande förhandlingar. Åtgärden kom senare att också påverka inrikestrafiken i Danmark och Sverige.

År 1956 konstaterades efter en tolkning av samarbetsavtalen mellan de berörda regeringarna och SAS konsortialavtal å ena sidan att SAS bör ha en dominerande ställning i respektive lands inrikestrafik men å andra sidan

att SAS inte hade den obetingade rätt till inrikestrafik som angetts i DNL:s koncessioner år 1947. Med hänvisning till konsortialavtalets 10 § ansågs att möjlighet att ge koncession till andra än SAS kunde anses föreligga i de fall SAS inte sökt koncession eller när SAS inte är villigt att driva trafik på ett tillfredsställande sätt.

År 1956 träffades sålunda överenskommelse mellan DNL/SAS och den norska regeringen om att överlåta vissa ytterligare inrikes flyglinjer till Braathen's SAFE. Överenskommelsen innebar att Braathen's SAFE för en tid av fem år tillförsäkrades koncession på ett antal inrikeslinjer. SAS och Braathen svarar härefter för det inrikes linjenätet och intäkterna därav ungefär i proportionen 60/40.

De trafikrättigheter som SAS övertog från Braathen's SAFE på Fjärran Östern (Hongkong) drogs år 1956 in av brittiska regeringen och har sedan dess inte återfåtts.

Överenskommelsen om ekonomiska garantier till resp. lands moderbolag är främst avsedd att intill viss gräns täcka ev. underskott i SAS rörelse. I tilläggsavtalen till konsortialavtalet har också träffats överenskommelse om ekonomiska garantier till resp. moderbolag intill vissa fastlagda årliga belopp.

Garantin har hittills tagits i anspråk vid ett tillfälle, nämligen för att täcka ett underskott i ABA:s verksamhet för räkenskapsåret 1961/62. I anslutning till att svenska regeringen då förordnade om utbetalning av garantibeloppet träffades överenskommelse om regler för beloppets återbetalning. Överenskommelsen har ändrats och utvidgats vid flera tillfällen. Enligt överenskommelse av år 1976 utgör svenska statens garanti till ABA 30 milj. kr. per räkenskapsår under perioden fram till den 30 december 1980. I skrivelse den 3 september 1979 begärde ABA höjning av garantibeloppet till 60 milj. kr.

per räkenskapsår. Med anledning härav fick regeringen 1980 riksdagens bemyndigande att förlänga garantiavtalet att gälla för perioden den 1 oktober 1980 till den 30 september 1985 samt höja garantibeloppet till av ABA begärda 60 milj. kr. under förutsättning att överenskommelse träffas mellan de danska och norska regeringarna. Sådan överenskommelse har ännu inte träffats.

Den svenska regeringen har lämnat trafik tillstånd till ABA (1959, 1963, 1966, 1967 och 1976). I resolution den 25 september 1959 anges villkor och föreskrifter för trafikens bedrivande. Villkoren reglerar främst förhållandet mellan bolaget och de svenska luftfartsmyndigheterna, bl.a. vad gäller skyldigheten att till luftfartsverket insända drifteknomiska rapporter, trafikprogram och förslag till taxor.

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

Linjeflyg AB (LIN) startade sin verksamhet den 2 april 1957 och övertog då tidnings- och passagerarbefordran från Airtaco AB, ett företag som bedrivit tidningsbefordran med flyg sedan slutet av 1940-talet. Tidningsdistributionen hade så småningom kompletterats med passagerarbefordran. Bildandet av LIN hade sin grund i att en successiv avveckling av det inrikes linjenätet befarades under början av 1950-talet till följd av att ett stort antal av SAS bedrivna flyglinjer inte infriade de ställ-

da förhoppningarna. På begäran av den dåvarande kommunikationsministern avlämnade SAS år 1955 en plan för utvecklingen av den reguljära luftfarten inom Sverige. Enligt planen måste trafikbehoven på andra relationer än de fyra stamlinjerna (från Stockholm till Luleå, Göteborg, Visby och Malmö) tillgodoses med annan flygmateriel än den som användes på stamlinjerna. Från såväl trafikmässiga och tekniska som ekonomiska synpunkter ansågs det lämpligt att denna sekundärtrafik samordnades med inrikesflyget i övrigt. SAS förklarade sig berett att skapa en särskild organisation för denna trafik. SAS överväganden ledde så småningom fram till bildandet av LIN. På av SAS för LIN:s räkning gjord framställning beviljades LIN koncession att bedriva trafik på ett antal flyglinjer, däribland de av SAS dittills trafikerade linjerna Stockholm-Visby och Visby-Norrköping. Vid bildandet av LIN tecknade SAS 50 % samt vissa tidningsföretag 50 % av aktiekapitalet. Tidningsintressenternas aktier i LIN övertogs år 1964 av ABA. Därigenom ägs LIN numera direkt eller indirekt till $5/7$ av ABA och sålunda till $5/14$ av svenska staten. (På motsvarande sätt äger svenska intressen i SAS $(3/7 \times 57) = 24,45$ % av det enbart i Danmark verksamma Danair A/S och $(3/7 \times 22) = 9,14$ % av det enbart i Norge verksamma Widerøe flyveselskap A/S.) Braathen's SAFE är ett helt norskt företag med endast enskilda aktieägare.

Genom beslut den 19 juli 1962 medgavs LIN rätt att bedriva inrikes luftfart i regelbunden trafik på de linjer som anges i beslutet. Ändringar och tillägg har därefter gjorts i linjeförteckningen. Genom beslut den 10 juli 1980 har regeringen åjourfört linjeförteckningen så att den motsvarar LIN:s trafikprogram för sommaren 1980.

På vissa linjer där trafikunderlaget är för litet för att motivera insättande av LIN:s tunga flygplan används inchartrade lätta flygplan tillhörande Swedair AB. Behovet därav accentuerades av LIN:s övergång från propel-

lerplan till jetplan från mitten av 1970-talet.

Fördelningen av trafiken mellan SAS och LIN grundar sig på ett mellan ABA och SAS år 1974 träffat intressentavtal med därtill hörande samarbetsavtal mellan SAS och LIN. Avtalen har förnyats och samarbetsformerna vidareutvecklats under 1970-talet.

Av intressentavtalet framgår bl.a. att SAS förbehålls rätt att ensamt bedriva trafik på de svenska inrikeslinjer konsortiet f.n. trafikerar. För LIN gäller rätten att ensamt bedriva trafik på de linjer bolaget f.n. trafikerar. I fråga om etablering av nya linjer skall svenska regeringens koncessionsbeslut vara avgörande.

Denna principiella fördelning har gällt alltsedan LIN:s tillkomst. Detta har inneburit att hittillsvarande utveckling av det svenska linjenätet, dvs. uppbyggnaden av nya linjesträckningar, helt fallit på LIN. Utvidgningen av LIN:s linjenät har därvid skett genom av regeringen meddelade trafiktillstånd. Det bör observeras att i samtliga fall och i enlighet med de grundläggande principerna om SAS företrädesrätt har dessa trafiktillstånd föregåtts av förklaringar från ABA/SAS att dessa företag inte haft något att erinra mot de sökta tillstånden.

Det närmare samarbetet mellan de två bolagen regleras genom ett särskilt samarbetsavtal. Från detta avtal kan citeras dess 1 § som lyder:

"SAS och LIN skall på jämställd basis gemensamt verka för och planera en utveckling av den svenska inrikes-trafiken som långsiktigt gagnar båda företagen och som på bästa sätt tillvaratar den resande allmänhetens intressen under hänsynstagande till trafikplikt, rationell drift och god ekonomi."

I samarbetsavtalet enas parterna om att de så långt som möjligt skall koordinera sina inrikes trafikprogram och

söka på bästa sätt anpassa dessa och SAS utrikestrafik till varandra så att allmänheten bereds bästa möjliga flygförbindelse, samtidigt som man söker ett optimalt ekonomiskt utnyttjande av SAS och LIN:s totala flygplans- och personalresurser för inrikestrafiken. Om det är till fördel för båda företagen bör en integration ske i vad gäller utnyttjande av bådas flygplansflottor. Här har man dock menat en praktisk regel bör läggas fast om att högst 20 % av resp. företags totala produktion bör utföras av det andra företags flygplan.

SAS och LIN eftersträvar vidare - enligt avtalet - att samordna och utnyttja varandras organisation och resurser i den mån därigenom uppnås sänkning av parternas kostnader, allmän effektivisering eller andra fördelar för båda parterna. Parterna skall utnyttja varandras tjänster, då dessa erbjuds på marknadsmässiga villkor, såväl pris- och kvalitetsmässigt som med hänsyn till leveranstider och trafikprogram.

Alla dessa förhållanden av trafikal, teknisk, operativ och ekonomisk natur regleras ytterligare genom detaljerade överenskommelser parterna emellan.

I Danmark var inställningen till SAS företrädesrätt till inrikestrafik något annorlunda än den i Norge. Enligt koncessionsavtalet har också DDL formell rätt att uppta inrikestrafik på vilken sträcka som helst. Fram till år 1964 fanns tre inrikeslinjer i Danmark som drevs av SAS. Delvis som följd av den liberalare tolkningen av konsortialavtalen i Norge och Sverige tilldelades år 1966 företaget Cimber Air A/S egen koncession för en inrikeslinje. År 1970 hade inrikestrafiken i Danmark utvecklats till att omfatta 13 flygplatser. Efter förhandlingar bildades år 1971 ett särskilt bolag - Danair A/S - för att i samarbete med SAS driva inrikestrafiken i Danmark. SAS innehar f.n. 57 % av Danair's aktiekapital.

År 1965 sökte och tilldelades SAS i Norge koncession på sträckan Bergen-Bodö-Tromsö, delvis parallellt med Braathen's SAFE:s koncession på sträckan Bergen-Trondheim. Braathen's SAFE ansökte kort därefter om utökning av denna koncession till att även omfatta sträckan Trondheim-Tromsö.

En tidigare norsk regering hade avslagit en likartad framställning från Braathen's SAFE medan den dåvarande regeringen tillkännagav avsikten att bifalla Braathen's nya ansökan. DNL ställdes inför frågan om man skulle vidta rättsliga åtgärder mot den norska staten, men valde att endast underrätta moderbolagen i Danmark och Sverige om det inträffade.

De danska och svenska regeringarna vädjade till den norska regeringen att inte bevilja Braathen's SAFE:s ansökan. Ett sammanträffande i maj 1966 mellan ländernas kommunikationsministrar föranledde emellertid inte den norska regeringen att ändra ståndpunkt i frågan. Från svensk sida hävdades bl.a. att den norska åtgärden innebar ett klart brott mot gällande samarbetsavtal. Från dansk sida hävdades att Braathen's koncession på Nordnorge kunde äventyra samarbetet mellan länderna och SAS. I juli 1966 kom det från Danmark och Sverige begärda statsministermötet till stånd under deltagande av bl.a. kommunikationsministrarna i de tre länderna. Efter sammanträffandet uttalades bl.a. att samarbetet inom SAS skulle fortsätta, och att SAS företrädesrätt till koncessioner för reguljär flygtrafik skulle bibehållas. Vidare uttalades att kommunikationsdepartementen i resp. land skulle ges i uppdrag att se över formerna för det skandinaviska luftfartssamarbetet. År 1968 enades också kommunikationsministrarna i resp. länder om att påbörja en utredning om den skandinaviska inrikestrafiken. Någon sådan utredning har ännu inte slutförts.

I Sverige har - förutom SAS och LIN - flera andra före-

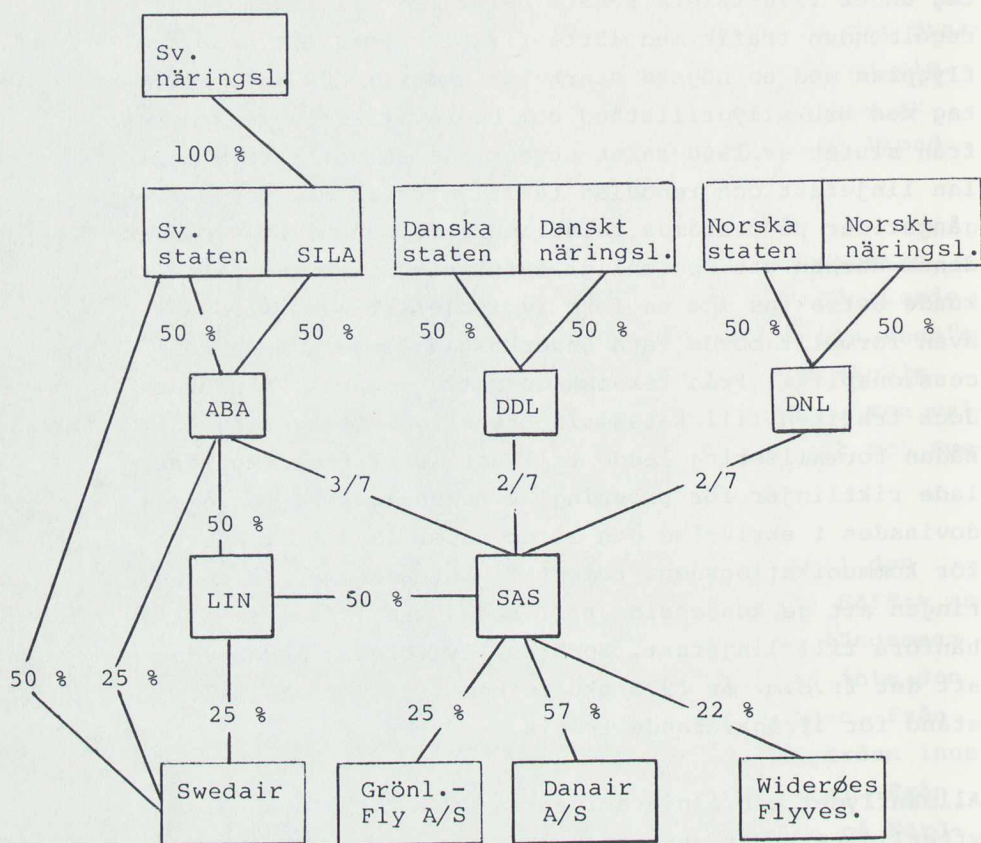
tag under 1970-talets senare hälft fått tillstånd till regelbunden trafik med lätta flygplan (med ett undantag flygplan med en högsta startvikt under 5 700 kg). Företag med bruksflygtillstånd som bedrev taxifygverksamhet från slutet av 1960-talet utvecklade en mellanform mellan linjefart och renodlad taxifygtrafik med fasta avgångstider på bestämda relationer. Efterhand utvecklades denna därefter att den enligt luftfartsverket funktionellt kunde betraktas som en form av linjefart och således även formellt borde vara underkastad linjefartens koncessionsplikt. Från teknisk/operativ synpunkt hänfördes dock trafiken till kategorin bruksflyg. Behovet av en sådan formalisering ledde till att luftfartsverket fastlade riktlinjer för prövning av denna trafik. Dessa redovisades i skrivelse den 15 november 1974 till chefen för kommunikationsdepartementet. Det ankommer på regeringen att ge koncession till sådan trafik som är att hänföra till linjefart. Berörda flygföretag meddelades att det fr.o.m. år 1975 skulle komma att krävas tillstånd för ifrågavarande trafik.

Allmänflyget och linjetaxiverksamheten m.m. behandlas ytterligare under avsnitt 3.3.

3.2.2 Nuvarande företagsstruktur

I föregående avsnitt har beskrivits hur utvecklingen sedan 1940-talet lett fram till en företagsstruktur inom inrikesflyget, som domineras av två företag, SAS och LIN, med till stor del likartade ägarintressen. Dessutom finns ett antal mindre företag - varav ett, Swedair AB, med ägarmässig anknytning till SAS/LIN - som bedriver s.k. linjetaxiverksamhet.

Av följande tablå framgår ägarstrukturen för SAS, LIN och Swedair AB samt anknytningen till ägarstrukturen i Danmark och Norge genom bl.a. SAS och de danska resp. norska moderbolagen i SAS.



Gemensamt med DDL och DNL äger ABA också konsortiet Scanair, som uteslutande driver charterflygrörelse. Ägarförhållandet i Scanair är samma som i SAS.

ABA:s omsättning, som huvudsakligen består av fastighetsintäkter, var 1978/79 42,8 milj. kr. Därtill kommer finansiella intäkter och kostnader på 57,3 milj. kr. I denna post ingår ABA:s andel (3/7) av SAS resultat med 2,1 milj. kr. ABA redovisade en nettovinst på 49,3 milj. kr.

Översikt för ABA:s verksamhet	1977/78 milj. kr.	1978/79 milj. kr.
Omsättning	38,2	42,8
Resultat före disp. o. skatt	57,5	74,3
Årets resultat	43,5	49,3
Föreslagen utdelning	19,7	28,2
Balansomslutning	448,5	476,4
Aktiekapital	282,0	282,0
Investeringar	15,1	43,0
Koncernbidrag		
Lämnade	-	-
Erhållna	-	-
Antal anställda	3	3

SAS-gruppens (SAS-konsortiet och dotterbolagens) omsättning uppgick under 1978/79 till totalt 8 065 milj. kr., varav trafikintäkterna uppgick till 5 365 milj. kr.

Översikt för SAS verksamhet	1977/78 milj. kr.	1978/79 milj. kr.
<u>SAS-gruppen</u>		
Rörelseintäkter, totalt	7 049,7	8 065,7
Avskrivningar	346,9	359,5
Konsoliderat överskott före bokslutsdispositioner	126,7	147,6
Genomsnittligt antal anställda	21 874	23 758
Trafikintäkter	4 770,1	5 364,9
Rörelseintäkter, totalt	5 582,1	6 209,0
Avskrivningar	312,8	317,0
Överskott före skatt, som betalas av moderbolagen	94,1	109,2
Genomsnittligt antal anställda	16 010	16 755

SAS driftintäkter ökade 1978/79 med 14 % till 8 066 milj. kr. Vinsten - som fördelas till moderbolagen ABA, DDL och DNL - uppgick före skatt till 109 milj. kr. Flygplansflottan uppgick den 30 september 1979 till 81 plan, därav 4 Boeing 727, 4 Boeing 747, 5 DC-10, 8 DC-8 och 60 DC-9. Ytterligare sex flygplan är beställda under 1979/80-1981/82, samtidigt som bolaget planerar försäljning av vissa flygplan.

SAS befordrade 1978/79 8,7 milj. passagerare, vilket innebär en ökning med 10 % jämfört med föregående år. Genomsnittligt sysselsatte bolaget totalt 16 755 personer, varav i Skandinavien 14 506 och i övriga länder 2 249. Totalt inom SAS-gruppen sysselsattes 23 760 anställda under 1978/79.

LIN:s omsättning, som huvudsakligen består av inrikes reguljär luftfart, var år 1978/79 ca 530 milj. kr.

Översikt för LIN:s verksamhet	1977/78 milj. kr.	1978/79 milj. kr.
Omsättning	423,3	530,7
Resultat före disp. o. skatt	- 14,6	2,3
Årets resultat	- 14,6	2,3
Föreslagen utdelning	0	0
Balansomslutning	448,0	616,7
Aktiekapital (nominellt)	54	100
Investeringar	99,1	3,9
Koncernbidrag		
Lämnade	0	0
Erhållna	0	0
Antal anställda	1 118	1 199

LIN befordrade år 1978/79 totalt ca 2 milj. passagerare, vilket är en ökning med 44 % mot föregående år. Flyg-

plansflottan består av 10 Fokker F-28 Mk 4000 med vardera 85 passagerarplatser och 3 Fokker F-28 Mk 1000 med vardera 70 platser. Antalet anställda uppgick under 1978/79 till 1 199, fördelade på Bromma med 951, Umeå 43, Sundsvall/Härnösand 32, Visby 28, Ängelholm 19, Jönköping 19 och övriga flygplatser 107.

Swedair AB bildades år 1975 genom en fusion mellan det tidigare statliga företaget Crownair AB och det enskilt ägda Svensk Flygtjänst AB. Swedair ägs till 50 % av staten genom försvarsdepartementet och till vardera 25 % av ABA och Linjeflyg AB. Bolaget bedriver flygoperativ verksamhet, innefattande bl.a. anslutningstrafik till LIN:s och SAS reguljära nät, målflygning för försvaret, kartfotoflygning, ambulansflygning samt taxiflygning. Vid sidan av denna verksamhet bedriver bolaget flygverkstadsrörelse samt betjänar försvarets robotförsöksplats i Vidsel. Bolaget svarar även för driften av vissa kommunala flygplatser. I anslutning till flygverkstadsrörelsen bedriver bolaget vidare en omfattande agenturverksamhet, främst inriktad på allmänflygsektorn.

För målflygverksamheten utnyttjas 3 jet- och 9 turbo-propflygplan. Den flygoperativa verksamheten i övrigt bedrivs med 22 tvåmotoriga flygplan, fördelade på jet-, turboprop- och kolvmotorflygplan med en kapacitet varierande från 8 till 20 passagerare. Huvudbas för den flygoperativa verksamheten är Bromma flygplats, men företaget har i anslutning till uppgifterna flygplan baserade även på andra platser i landet. Verkstadsrörelsen är lokaliserad till Bromma och Sturup.

I det helägda dotterbolaget Aeronic AB utvecklas och tillverkas träffindikatorsystem för luftvärnsskjutning, vilka marknadsförs inom och utom landet.

Översikt för Swedair AB:s verksamhet	1977/78 milj. kr.	1978/79 milj. kr.
Omsättning	108,6	125,6
Resultat före disp. o. skatt	9,3	12,7
Årets resultat	0,7	1,7
Föreslagen utdelning	0,3	0,3
Balansomslutning	71,7	77,5
Aktiekapital (nominellt)	5,0	5,0
Investeringar	9,7	29,9
Koncernbidrag		
Lämnade	-	-
Erhållna	1,5	0,7
Antal anställda	405	414

Antalet anställda inom koncernen uppgick 1980-06-30 till 421, varav 396 inom moderbolaget och 25 inom Aeronic AB.

Koncernens totala omsättning uppgick för verksamhetsåret 1979/80 preliminärt till ca 140 milj. kr. Resultatet före bokslutsdispositioner och skatt uppgick för år 1979/80 preliminärt till 9 milj. kr.

Koncernens utveckling kommer att ske i en takt, som främst bestäms av det framtida behovet av anslutningsflyg till det reguljära primär- och sekundärflygnäten inom landet samt av allmänflygets tillväxttakt, vilken starkt påverkar verkstadsrörelsens och agenturverksamhetens volym. De närmaste årens utveckling är dessutom i hög grad beroende av kommande beslut i fråga om Bromma flygplats framtida utnyttjande samt det framtida tertiärnätets utveckling som helhet.

Det har vid olika tillfällen påtalats att flera olikheter vad gäller företagsekonomiska förutsättningar att

driva trafik råder mellan i första hand SAS och LIN. Det ligger inom ramen för LTU:s direktiv att ta ställning till ev. åtgärder för att minska dessa olikheter. Av detta skäl redovisas i det följande huvuddragen i dessa olikheter.

Beroende av vald mätskala kan den totala inrikes trafikvolymen mätt i antal passagerare och passagerarkilometer och intäkter sägas vara fördelad mellan LIN och SAS ungefärligen i proportionerna 60-40. SAS inrikestrafik är emellertid fördelad på totalt 4 relationer, medan LIN:s trafiknät omfattar 22 relationer (se kapitel 4).

SAS inrikesproduktion isolerat torde kräva ca 6 flygplan (DC-9), medan för LIN:s verksamhet erfordras ca 19 flygplan (13 Fokker F-28 och 6 DHC Twin Otter).

SAS inrikesverksamhet kännetecknas således av ett fåtal organisations- och produktionsenheter med stor trafikvolym på varje enhet, medan LIN:s inrikes linjenät omfattas av ett fåtal större produktionsenheter - totalt 4-5 - (Bromma, Sundsvall, Umeå, Visby och Ängelholm) - ett antal medelstora och därtill ett betydande antal mindre enheter.

Av betydelse för försäljnings-, boknings- och expeditionsarbetet i de båda företagen är också antalet resesträckor, som för SAS uppgår till totalt 9, medan de för LIN uppgår till ca 200. SAS flyglinjer är med undantag för sträckan Stockholm-Luleå-Kiruna v.v. s.k. non-stop-flygningar, medan LIN:s nät omfattar ett flertal sträckor med mellanlandningar som t.ex. Stockholm-Halmstad-Ängelholm, Stockholm-Kalmar-Ronneby, Stockholm-Växjö-Kristianstad, Stockholm-Jönköping-Göteborg, Stockholm-Sundsvall-Östersund, Göteborg-Sundsvall-Umeå-Luleå.

Antalet starter och landningar (flygplansrörelser) på resp. flygplatser har stor betydelse för de trafikerande

flygföretagens resursinsatser och därmed också produktionskostnaderna. SAS producerar inom inrikestrafiken ca 35 000 flygplansrörelser per år, LIN ca 140 000 per år.

Även produktionen av flygtimmar har självfallet mycket stor betydelse för flygföretagens kostnader. SAS producerar i inrikestrafik uppskattningsvis 13-14 000 timmar per år, medan LIN:s timproduktion med Fokker F-28 m.m. uppgick till ca 29 000 år 1978/79. För budgetåret 1979/80 beräknas timproduktionen med Fokker F-28 i inrikestrafik till drygt 30 000. Därtill kommer inhyrning av DC-9 från SAS med ca 2 000 timmar och Swedair AB:s trafik med Twin Otter på LIN:s nät med ca 9 600 timmar. Den olika utformningen av företagens linjenät ger också betydande skiljaktigheter i möjligheterna att uppnå hög beläggning.

Som exempel härpå kan nämnas att en DC-9 på SAS linjenät med 85 passagerare ombord ger en kabinfaktor på drygt 70 %. En Fokker F-28 med 60 passagerare ombord på sträckan Stockholm-Sundsvall-Östersund, med 50 passagerare på sträckan Stockholm-Sundsvall och 10 passagerare Sundsvall-Östersund ger också en kabinfaktor på drygt 70 % till Sundsvall men endast 12 % på sträckan Sundsvall-Östersund. Antalet betalda platskilometer blir för hela sträckan Stockholm-Östersund endast ca 50 %.

Under budgetåret 1978/79 var kabinfaktorn totalt på SAS inrikes linjenät drygt 67 % och på LIN:s nät knappt 63 %.

Baserat på trafiken under sommaren 1979 redovisas i följande sammanställning vissa ungefärliga data rörande SAS och LIN:s inrikes flyglinjenät:

(LIN:s två flygfrekvenser på sträckan Stockholm-Luleå redovisas under SAS.)

	Index			
	SAS	LIN	SAS	LIN
Antal trafikerade stationer (exkl. Stockholm)	4	20	100	500
Antal destinationer till/från Stockholm	4	18	100	450
Antal linjesträckningar (trafik- avsnitt) till/från Stockholm	3	12	100	400
Antal linjesträckningar (trafik- avsnitt) övriga nätet	1	6	100	600
Antal landningar hela nätet/dag	ca 50	ca 200	100	400
Antal landningar i Stockholm/dag	ca 25	ca 60	100	240
Antal landningar per år/hela nätet	ca 18 000	ca 72 000	100	400
Antal ressträckor (Origin/De- stination)	9	ca 200	100	2 200
Medeldistans, flygsträcka, mil	ca 50	ca 30	100	60
Flygplantyp/Kapacitet (platser)	DC9/120	F28/70-85 DHC-6/20	-	-
Antal flygplan morgon och kväll	8-9 DC9	13 F28+ 6 DHC-6	-	-
Antal flygplan mitt på dagen	4 DC9	5 DHC-6	-	-
Passagerarunderlag till/från Stockholm per destination och dag variation i d:o	ca 1 200 1 100-1 300	ca 400 150-700	100 -	33 -
Passagerare per start/landning i Stockholm variation i d:o	ca 75 50-100	ca 50 15-55	100 -	65 -
Medelintäkt per passagerare, kr. (ca)	330	265	100	79
Antal passagerare (1979), milj.	1,1	1,9	100	173

3.3 Allmänflyget

3.3.1 Hittillsvarande utveckling och betydelse

I tabell 3.1 redovisas en sammanställning över utvecklingen inom allmänflyget i Sverige från 1961 till 1979.

Tabell 3.1 Trafikutvecklingen inom allmänflyget i Sverige 1961-1979.

Trafik	1961	1967	1970	1975	1979
Passagerare					
Taxiflyg ^{a)}		27 800	61 100	190 000	289 000
Affärsflyg ^{b)}		15 500	29 500	75 000	45 000
Flygplansrörelser					
Taxiflyg ^{a)}		40 800	68 200	118 000	194 000
Övrigt bruksflyg ^{c)}		205 600	215 400	262 000	371 000
Affärsflyg ^{b)}	11 800	22 200	32 800	50 000	28 000
Privatflyg	282 200	467 700	554 000	638 000	578 000
Skolflyg	178 000	384 000	436 000	306 000	360 000
Bruksflyg	62 200	246 400	283 600	380 000	565 000
Övrigt allmänflyg	471 800	873 900	1 022 800	994 000	966 000
Flygplansrörelser totalt	534 000	1 120 300	1 306 400	1 374 000	1 531 000

a) Inkl. s.k. linjetaxi

b) Uppskattade värden

c) Inkl. luftfart av särskild art.

Privat- och skolflyget svarade år 1979 för 61 % av det totala antalet flygplansrörelser med allmänflyg i landet. Bruksflyget svarade för resterande 39 %, varav taxiflyget för 13 %. Uppskattningsvis 170 000 rörelser utfördes med helikoptrar, varav ca 60 000 som taxiflyg.

Antalet flygplansrörelser med bruksflyg har mer än fördubblats under perioden 1967-1979. Inom bruksflygverksamheten uppvisar taxiflyget den kraftigaste tillväxt-

takten. Under perioden 1967-1979 har taxifygets passagerarantal mer än 10-faldigats och antalet flygplansrörelser har ökat med nära 400 %.

Flygplansrörelserna inom det övriga allmänflyget, dvs. affärs-, privat- och skolflygverksamheten, har under samma period totalt sett ökat med ca 10 %. Fram till början av 1970-talet ökade skolflyget kraftigt men har därefter minskat. Även privatflyget visar motsvarande utvecklingstendenser med relativt kraftig ökning fram till år 1975, och en minskning under perioden 1975-1979 med ca 10 %.

De delar av allmänflyget som är av störst betydelse för transportförsörjningen är taxi- och affärsflyget.

Taxi- och affärsflyget har under de senaste decennierna utvecklats till ett viktigt komplement till den reguljära flygtrafiken och andra persontransportmedel.

Det inrikes reguljära flyglinjenätet hade under 1960-talet uppnått en betydande täckning av marknaden i större och medelstora städer och deras omland. Intresset i mindre orter för att knytas till det inrikes flyglinjenätet ökade. Flera nya flygplatser tillkom genom kommunala initiativ och vissa taxifygföretag började företa regelbundna flygningar - i första hand till Stockholm - och utbjuda platser på dessa till allmänheten främst till företag med stort personkontaktbehov. Som motiv för flygplatsinvesteringarna har ofta anförts näringslivets behov. En flygplats betraktas som en väsentlig lokaliseringfaktor, speciellt i kommuner med isolerat läge. Orter med kontaktintensiva företag satsade därför relativt tidigt på utbyggnad av flygplatser vilket lett fram till att två huvudtyper av regelbunden luftfart med mindre luftfartyg utvecklats, nämligen s.k. linjetaxi, bedrivna av ett antal självständiga, mindre flygföretag och s.k. matarlinjer, drivna av LIN med flygplan inhyrda från

Swedair AB.

Till linjetaxi och matartrafik har då inte räknats de korta, internordiska linjer som SAS och Finnair driver med inhyrda mindre flygplan på sträckorna Malmö-Köpenhamn, Tromsö-Kiruna och Uleåborg-Luleå samt den i april 1980 etablerade "mittnordenlinjen" mellan Trondheim och Östersund med anslutning till LIN:s ordinarie flyglinje Östersund-Sundsvall och Finnairs linje Sundsvall-Vasa.

Mer eller mindre regelbunden trafik med taxiflyg för att betjäna befolkningen i väglösa områden i bl.a. Norrlands inland och i Stockholms skärgård etablerades också under 1960- och 1970-talen. Ett specialfall utgjorde den taxi-trafik mellan Visby och Stockholm som en tid under 1970-talet bedrevs i konkurrens med LIN:s regelbundna trafik med tunga flygplan.

Näringslivets intresse av snabba persontransporter visar sig också i förekomsten av ett betydande affärsflyg. I några fall har det visat sig ekonomiskt fördelaktigt för flera företag att gå samman om ett gemensamt flygföretag och att etablera linjetaxitrafik där biljetter säljs även till utomstående. F.n. är ett företag av denna typ verksamt, Flygbolaget i Hudiksvall AB, som ägs av två företag i Hudiksvallsområdet och trafikerar sträckan Hudiksvall-Arlanda-Bromma.

Som förut nämnts är det i huvudsak tre parter som på olika sätt stimulerat och ekonomiskt möjliggjort linjetaxitrafikens utveckling, nämligen taxiflygföretag, kommuner och näringsliv. Omfattningen av och formerna för deras ekonomiska engagemang har varierat från fall till fall.

Kommunala garantier för intäkter motsvarande ett visst minsta passagerarantal har varit en vanligt förekommande form. I åtminstone ett fall (Vilhelmina - Lycksele -

Umeå) har också bidrag utgått från landstinget till kommuner för att möjliggöra de kommunala garantibidragen. Kommunerna har i många fall möjliggjort trafiken genom att svara för flygplatskostnader och avstå från landnings- och passageraravgifter på kommunägda flygplatser. Kommunernas flygplatsbyggen har i sin tur ofta varit beroende av att de kunnat utföras som beredskapsarbeten, finansierade av arbetsmarknadsstyrelsen (AMS). När det gäller trafik i väglösa fjäll- och skärgårdsområden förekommer även statliga bidrag till kommunerna genom transportrådet.

Nuvarande linjetaxi- och matartrafiknät har också sin förklaring i de förändringar i inrikesflygets struktur som genomförts under 1970-talet. I samband med LIN:s avyttring av Nord 262 och övergång från Convair Metropolitan till Fokker F-28 på bolagets inrikesnät under perioden 1972-1979 visade sig passagerarunderlaget på vissa flygsträckor vara för litet för att motivera trafik med de större planen. På vissa linjer har som ersättning etablerats trafik med mindre plan. Detta har skett i två olika former. I vissa fall har LIN frånträtt sin koncession och linjetaxiföretag har i stället beviljats trafiktillstånd. Exempel på detta är den numera nedlagda trafiken Göteborg-Malmö (Baron Air), linjerna Hultsfred-Stockholm och Norrköping-Stockholm (Syd Aero Be-Ge AB i form av en linje Oskarshamn-Hultsfred-Norrköping-Stockholm) och Borlänge-Karlstad-Göteborg (ursprungligen Sterner Aero, numera Swedair AB). I andra fall har LIN behållit koncessionerna men driver trafiken med Twin Otter-plan inhyrda från Swedair AB (Gällivare-Luleå, Kramfors-Sundsvall, Borlänge-Stockholm, Norrköping-Visby-Kalmar, under 1979 med fortsättning till Malmö).

3.3.2 Problem och framtida utvecklingsmöjligheter

LTU har genom enkät till ett 10-tal större taxi-, linjetaxi- och matarflygföretag sökt klarlägga flygföretagens

syn på nuvarande problemområden och de framtida utvecklingsmöjligheterna.

De tillfrågade företagen svarar tillsammans för ca 70 % av passagerarantalet och ca 70 % av omsättningen inom branschen, varvid Swedair AB:s trafik på LIN:s koncessioner och helikopterföretagen frånräknats.

Av det totala antalet passagerare uppges ca 5 % transporteras på taxiflygningar till eller från utlandet. Utrikestrafikens andel av taxiflygverksamheten enbart utgör för de tillfrågade företagen 17 %.

Utlandsflygningarna sker huvudsakligen till de större städerna i Skandinavien samt England, Belgien, Holland och Västtyskland.

De vanligaste taxiflygdestinationerna inom Sverige är Stockholm, Göteborg, Malmö, Sundsvall, Ronneby och Visby.

I stort sett samtliga företag uppger att de ekonomiska förutsättningarna för taxi- och linjetaxiverksamheten är otillfredsställande. Problemen anses bero på för lågt kapacitetsutnyttjande, för höga luftfartsavgifter och personalkostnader samt i vissa fall irrationell flygmateriel för den aktuella verksamheten.

För att förbättra branschens framtida förutsättningar anser flera företag att ändrade luftfartspolitiska förutsättningar krävs, t.ex. att möjlighet ges till linjetaxitrafik till och från Köpenhamn, att luftfartsavgifterna sänks och anpassas till branschens betalningsförmåga eller att samarbetet mellan de mindre flygföretagen samt mellan dessa och SAS/LIN förbättras. Som exempel på förbättrat samarbete med SAS/LIN framförs förslag om gemensam bokning i SAS/LIN:s system samt gemensamma tidtabeller för linjetaxi och övrig reguljär flygverksamhet.

Andra framförda önskemål är anpassning av luftfartsbestämmelser och förenklade rutiner på flygplatserna. I övrigt påtalas också de olikartade bestämmelser för tullbehandling som gäller för luftfarten i jämförelse med land- och sjötransporter, framför allt mellan de nordiska länderna. Flera företag anser också att marknadsföringsåtgärderna och informationen till allmänheten måste förbättras. Några av företagen menar att branschen måste saneras, då en av orsakerna till problem kan vara att viss överetablering förekommer. När det gäller flygmaterielen påtalar framför allt de företag som bedriver linjetaxiverksamhet behovet av snabbare, mera ekonomiska och bekvämare flygplanstyper för 30-40 passagerare.

Beträffande företagens framtida utveckling tror de tillfrågade på relativt små eller måttliga ökningar vad avser personalvolymen och antal flygplan. Linjetaxiföretagen förväntar sig en viss volymtillväxt vad gäller antalet passagerare. Antagna passagerarökningar varierar mellan olika linjeavsnitt. De bästa utvecklingsmöjligheterna anses föreligga på linjerna mellan Stockholm och Hultsfred, Oskarshamn, Västervik samt Trollhättan.

3.4 Framlagda förslag om ändrad organisation av inrikesflyget

Inrikesflygets organisation och uppbyggnad har under senare år varit föremål för diskussion. Det har anförts att den nuvarande uppdelningen inte är rationell. Riksdagen har vid flera tillfällen behandlat det svenska inrikesflyget. Bl.a. har trafikutskottet (TU 1977/78:18) framhållit att en översyn av inrikesflygets organisation är nödvändig för att främja en god utveckling inom denna viktiga del av landets trafikförsörjning. Utskottet har pekat på möjligheterna till en längre gående samordning mellan de olika flygföretagen.

RRV har i en rapport år 1973 framfört att den organisatoriska uppbyggnaden av inrikesflyget lett till en långsammare trafikutveckling än vad landets geografiska utsträckning och inte minst närings- och regionalpolitiska önskemål skulle motivera. En konsekvens av de institutionella förhållandena har varit att flygpriserna tenderat att öka snabbare än konsumentpriserna.

Luftfartsverket har vid upprepade tillfällen påtalat de betydande olikheterna mellan resultaten av SAS och LIN:s verksamhet på de svenska inrikeslinjerna. Dessa har sin grund bl.a. i att priserna har fastställts så att de beräknas ge LIN en acceptabel lönsamhet. Överföringen av trafik på linjen Luleå-Stockholm från SAS till LIN har syftat till att begränsa obalansen, men denna är ändå så betydande att den kan medföra risk för att inrikespassagerarna får vidkännas onödigt höga kostnader. Inrikesflygets struktur bör därför enligt verket ses över med sikte på att nå en utjämning mellan SAS och LIN och en bättre ekonomisk bärkraft för det senare företaget. Luftfartsverket har också påtalat behovet av att se vilka möjligheter som finns till samordning mellan SAS och LIN om det senare flyttar till Arlanda. I anslutning här till tog verket upp frågan om ersättningstrafik med

linjetaxi på vissa linjer i det fall LIN lägger ned sin trafik. Det är därvid resenärernas behov att komma till centrala Stockholm resp. att få anslutning till den övriga trafiken på Arlanda som bestämmer vilken eller vilka flygplatser i Stockholmsregionen som bör användas.

I skrivelse till kommunikationsdepartementet den 24 februari 1978 framhöll Svenska kommunförbundet att regeringen bör ta initiativ till en genomgripande analys av inrikesflygets situation idag och vilken roll det skall spela i framtiden. Statliga och kommunala flygplatser måste betraktas som delar i ett för landet gemensamt flygplatssystem. Det är därför angeläget att klargöra hur ett sådant system bör se ut för att på längre sikt bli ett verksamt medel i sysselsättnings- och regionalpolitiken. Detta kräver en allsidig belysning och bedömning av resbehoven, tillgängliga fasta anläggningar för trafiken och eventuella krav på förändringar, nuvarande och kommande flygplanstyper, totala ekonomiska resurser och kostnadsfördelning. I en sådan analysgrupp borde ingå representanter för bl.a. kommunerna och flygföretagen.

Statens pris- och kartellnämnd (SPK) framhåller i skrivelse den 3 april 1978 till regeringen att prissättningen på varu- och tjänsteområdet, som domineras av ett eller ett fåtal företag, bör utgå från en så rationellt bedriven verksamhet som möjligt och inte bestämmas av företagsenheter med ogynnsam kostnadsstruktur. Det är därvid olämpligt att basera prissättningen i inrikesflyget på förhållandena hos det minst lönsamma företaget, LIN, eftersom SAS har direkta och indirekta ägarintressen i detta bolag. Risk finns då att den svenska inrikestrafiken får svara för en orimligt hög andel av överskottet av SAS totala flygdriftverksamhet.

Svenska handelskammarförbundet framför i skrivelse den 1 december 1978 till chefen för kommunikationsdepartemen-

tet förslag till ny inriktning av den svenska luftfartspolitiken. Förslaget tar bl.a. upp den nuvarande uppdelningen av inrikestrafiken mellan SAS och LIN, som anses vara ur många synpunkter olycklig och ineffektiv.

Västerbottens handelskammare har i skrivelse till kommunikationsdepartementet också hemställt om en översyn av inrikesflygets uppbyggnad och målsättning.

3.5 Inrikestrafiken i övriga nordiska länder

3.5.1 Danmark

Inrikestrafiken i Danmark fördelas mellan SAS och det år 1971 bildade bolaget Danair A/S. Danair A/S bildades efter en överenskommelse mellan SAS och de två danska flygföretagen Maersk Air A/S och Cimber Air A/S.

I samband därmed överfördes från SAS till Danair A/S fem inrikeslinjer, medan de övriga parterna bidrog med ytterligare fyra.

Totalt omfattar Danairs flyglinjenät följande relationer:

- Köpenhamn - Odense
- " - Sønderborg
- " - Skrydstrup
- " - Billund
- " - Esbjerg
- " - Karup
- " - Stauning
- " - Thisted
- " - Färöarna (över Bergen)

Danairs aktiekapital uppgår f.n. till 3 milj. Dkr. med SAS som 57-procentig delägare och resterande aktier fördelade på Maersk Air A/S med 38 % och Cimber Air A/S med 5 %.

Under räkenskapsåret 1977/78 befordrades 686 000 passagerare och omsättningen uppgick till ca 136 milj. Dkr. För räkenskapsåret 1978/79 utgjorde antalet passagerare ca 850 000.

Enligt planerna kommer Danair A/S att ombildas till ett helt fristående företag med egna resurser.

SAS inrikestrafik i Danmark omfattar:

Köpenhamn - Grönland
" - Århus
" - Ålborg
" - Rønne

Under räkenskapsåret 1977/78 befordrades av SAS 0,91 milj. passagerare (enkelresenärer) i Danmark. Antalet resenärer ökade under räkenskapsåret 1978/79 till 1,08 milj. eller med ca 18 %.

Under 1978/79 erlade SAS i luftfartsavgifter - inkl. mervärdeskatt på flygbränsle - totalt ca 32,5 milj. skr. för inrikestrafiken. Detta motsvarar en kostnad av ca 30 kr. per passagerare.

Inrikestrafiken inom Grönland ombesörjs av Grønlandsfly A/S som under år 1977 befordrade ca 100 000 passagerare, ca 1 000 ton post och ca 130 ton gods med en flotta bestående av tre flygplan och tolv helikoptrar.

3.5.2 Finland

Inrikestrafiken i Finland ombesörjs av dels Finnair Oy, dels Finnaviation Oy som bildades år 1979. Finnaviation Oy ägs till 60 % av Finnair Oy och opererar från hösten 1979 med Embraer Bandeirante (ca 20 passagerare) vissa relationer som tidigare trafikerades av Finnair.

Det vitt förgrenade inrikes flyglinjenätet sammanbinder totalt 20 flygplatser. Antalet befordrade passagerare (enkelresenärer) uppgick år 1977 till ca 1,2 milj. och ökade år 1978 med ca 12 % till nära 1,4 milj.

För räkenskapsåret 1976/77 redovisades en förlust med ca 4,8 milj. Fmk. för inrikestrafiken, medan för räkenskapsåret 1977/78 redovisades ett överskott på knappt

0,2 milj. Fmk.

Det finska luftfartsverkets kostnadstäckning för den inrikes reguljära flygtrafiken uppgick år 1977 till ca 24 % och år 1978 till ca 30 %. Av kostnader om totalt ca 80 milj. Fmk. uppgick intäkterna från inrikestrafiken år 1978 till knappt 24 milj. Fmk.

Av det finska luftfartsverkets totala kostnader på ca 159 milj. Fmk. år 1978 gav de olika avgifterna intäkter om ca 83 milj. Fmk. Kostnadstäckningsgraden uppgår för den totala verksamheten till ca 52 %.

Avgiftsnivån i Finland framhålls i luftfartskretsar som mycket låg jämfört med avgifterna i t.ex. Sverige. Som jämförelse har i följande sammanställning beräknats luftfartsavgifterna för en inrikesflygning på sträckan Stockholm-Luleå (ca 1 000 km) med 1980 års avgiftsnivå i Finland resp. Sverige. Beräkningen avser DC-9-41 (120 passagerare) med ca 70 % kabinfaktor och max. startvikt 51,0 ton. (1 Fmk. = 1:15 skr.)

	<u>Sverige</u>	<u>Finland</u>
Passageraravgifter	1 020	1 270
Undervägsavgifter	1 560	0
Landningsavgifter	<u>552</u>	<u>141</u>
Summa skr.	3 132	1 411

Enligt det svenska luftfartsverkets kostnads- och pris-sättningsstudie bidrar inrikestrafiken med 50-60 % av dess totala kostnader. För balans skulle avgifterna behöva höjas från drygt 3 100 kr. till ca 5 200 kr. i det angivna exemplet. Full kostnadstäckning i Finland skulle öka avgifterna från drygt 1 400 kr. till ca 4 700 kr.

3.5.3 Island

År 1973 bildades flygföretaget Flugleidir (Icelandair)

som ett holdingbolag för de två flygföretagen Flugfélag Islands (Icelandair) och Loftleidir (Icelandic).

Flugfélag Islands, som bildades år 1937, startade inrikestrafik i Island år 1938 och internationell trafik år 1945.

Loftleidir bildades år 1944 och bedrev såväl inrikestrafik som internationell trafik. Den första internationella flyglinjen upprättades år 1947. År 1952 påbörjades trafiken mellan Europa och Nordamerika via Island.

I oktober 1979 övertog Flugleidir (Icelandair) de två ursprungliga flygföretagens trafikrättigheter och bedriver sedan dess den verksamhet - både nationella och internationella - som Flugfélag Islands och Loftleidir tidigare drivit.

Inrikestrafiken i Island har fördelats mellan Flugleidir och dotterföretagen Flugfélag Austurlands och Flugfélag Nordurlands.

Flugleidir driver trafiken mellan Reykjavik och elva större orter i Island.

Flugfélag Austurlands opererar tvärförbindelser mellan Egilsstadir och fem mindre orter på Islands östkust.

Flugfélag Nordurlands opererar tvärförbindelser i norra Island mellan Akureyri och sex mindre orter i norra Island.

3.5.4 Norge

Inrikestrafiken i Norge är f.n. fördelad på tre flygföretag, nämligen SAS, Braathen's SAFE och Widerøe's Flyveselskap A/S (jämför med avsnitt 3.2).

SAS inrikestrafik i Norge är f.n. uppbyggd kring ett linjenät som omfattar 12 flygplatser enligt följande:

- o Oslo-Haugesund
- o Oslo-Bergen
- o Oslo-Trondheim-Bodö-Evenes-Andenes-Bardufoss-Altalakselv-Kirkenes
- o Nordnorge-Svalbard

SAS befordrade år 1979 drygt 1,5 milj. - räkenskapsåret 1978/79 1,42 milj. - passagerare (enkelresenärer) i norsk inrikestrafik. Enligt SAS redovisning gav den norska inrikestrafiken under år 1979 ett överskott på drygt 20 milj. Nkr.

Braathen's SAFE betjänar följande linjer:

- o Oslo-Kristiansand-Farsund-Stavanger
- o Oslo-Stavanger
- o Oslo-Ålesund
- o Oslo-Molde
- o Oslo-Kristiansund
- o Oslo-Röros-Trondheim
- o Oslo-Stavanger-Haugesund-Bergen-Ålesund-Molde-Kristiansund-Trondheim
- o Bergen-Ålesund-Molde-Kristiansund-Bodö-Evenes-Tromsö (sträckan Bodö-Evenes-Tromsö parallellt med SAS).

Inom Norge befordrade Braathen's SAFE år 1978 ca 1,4 milj. passagerare. År 1979 uppgick antalet passagerare till knappt 1,5 milj. enkelresenärer.

Beslut om fördelningen av inrikesflyget mellan SAS och Braathen's SAFE togs i maj 1975 att gälla för fem år.

Widerøe's flyveselskap A/S bildades år 1934 och rekonstruerades år 1970. Aktieägare i företaget är A/S Fred Olsen Flyveselskap, Braathen's SAFE och SAS. SAS andel

av aktiekapitalet uppgår till 22 %. Bolaget trafikerar ett nät som binder samman mindre orter i Väst- och Nordnorge med det stamlinjenät som SAS och Braathen's SAFE betjänar.

Totalt betjänar Widerøe f.n. 35 flygplatser, varav 19 är specialbyggda s.k. kortbaneflygplatser.

1977 befordrade Widerøe 310 000 passagerare, en ökning från föregående år med 21 %. År 1979 uppgick antalet passagerare till drygt 450 000 enkelresenärer. Driftsintäkter inkl. statsstöd uppgick år 1977 till 91 milj. Nkr. Åren 1977, 1978 och 1979 redovisade företaget ett överskott på ca 1 milj. Nkr. Statsstödet uppgår till ca 35 milj. Nkr. Enligt ett förslag som framlagts av den norska regeringen kommer staten att bestrida normalt driftunderskott för samtliga s.k. kortbaneflygplatser som drivs i kommunal regi (ca 4-500 000 Nkr. per flygplats).

Fördelningen mellan de tre företagens inrikestrafik i Norge var år 1979 ca 44 % för SAS, ca 43 % för Braathen's SAFE och ca 13 % för Widerøe.

En jämförelse mellan avgiftsnivån i Norge och Sverige visar för en sträcka på 1 000 km DC-9-41 följande resultat (skr.)

	<u>Sverige</u>	<u>Norge</u>
Passageraravgifter	1 020	1 847
Undervägsavgifter	1 560	1 173
Landningsavgift	<u>552</u>	<u>636</u>
Summa skr.	3 132	3 361

I Norge tillkommer dessutom bl.a. mervärdeskatt på flygbränsle samt - liksom i Sverige - genomströmningsavgift på flygbränslet. SAS erlade under 1978/79 totalt nära 74 milj. skr. i statliga avgifter för inrikestrafiken i Norge, vilket motsvarar ca 52 skr. per passagerare. I Sverige utgör de statliga avgifterna drygt 36 kr. per passagerare för SAS inrikestrafik.

4. LINJENÄT SAMT TRAFIK- OCH PRISUTVECKLING

4.1 Utrikes flyglinjenät

ABA:s bildande år 1924 kan - även om passagerarflyg förekom tidigare - räknas som inledningen till uppbyggnaden av ett svenskt utrikes flyglinjenät. De första internationella linjerna var Stockholm-Helsingfors, Malmö-Hamburg och Malmö-Köpenhamn. Fram till krigsutbrottet 1939 tillkom linjer till Amsterdam, Berlin, Oslo, Paris, London, Moskva och Zürich, med mellanlandningar på ytterligare orter. Efter att kriget i Europa upphört i maj 1945 kunde ABA snabbt återuppta den europeiska trafiken, samtidigt som det år 1943 bildade SILA inledde trafik på sträckan Stockholm-New York.

Ett huvudskäl för det skandinaviska samarbetet inom SAS, vars uppbyggnad beskrivs i avsnitt 3.2, är de stor-driftsfördelar som kan uppnås genom att de tre ländernas trafikpotential kan behandlas som en enhet vid konstruktionen av linjenätet. Genom den dominerande betydelsen av trafik med länder söder och väster om Skandinavien har Köpenhamn blivit den naturliga konsolideringspunkten för en stor del av trafiken till och från Sverige, liksom till och från Norge. Endast de trafikstarkaste relationerna motiverar direkta förbindelser mellan Stockholm och utomskandinaviska orter, och endast ett fåtal linjer går direkt till och från Göteborg. Inga andra svenska flygplatser har f.n. utomnordiska reguljära flygförbindelser.

Det enda svenska företag som har koncession på utrikes reguljär flygtrafik är ABA, som bedriver sin verksamhet genom SAS. Det flyglinjenät som förbinder Sverige med utlandet består emellertid också av utomskandinaviska företags linjer till och från Sverige. Till stor del sker denna trafik i samarbete mellan SAS och det främmande företaget, i de flesta fall inom ramen för ett

poolavtal, varigenom trafiken och intäkterna från den delas mellan företagen efter i förväg överenskomna normer. Särskilt vanligt är detta i inomeuropeisk trafik som drivs av företag vilka liksom SAS tillhör International Air Transport Association (IATA).

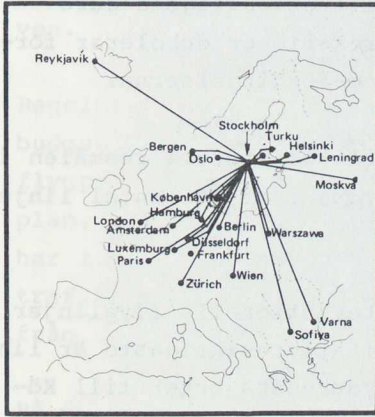
Förändringarna i linjenätet sker gradvis och är i allmänhet föga genomgripande. Kartserien fig. 4.1-4.4 beskriver det utrikes linjenätet som det ser ut sommaren 1980 och är också karakteristisk för förhållandena från slutet av 1970-talet och för den närmaste framtiden. Det bör uppmärksammas att direkta förbindelser utan mellanlandning mellan två orter av flygföretagen betecknas som non-stop-förbindelser, medan även förbindelser med mellanlandning (vare sig den är teknisk eller sker för att ta upp och sätta av passagerare) betecknas som direkta, så länge det är fråga om sammanhängande linjer med oförändrad linjebeteckning. Kartorna visar alla linjer som flygs minst en gång per vecka i någon riktning av något företag.

Sveriges utrikes flyglinjenät sommaren 1980.

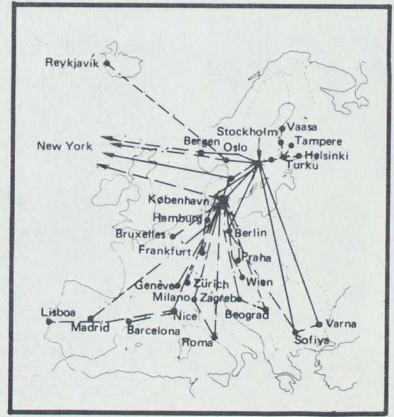
Heldragen linje - förbindelse svensk-utländsk flygplats

Streckad linje - förbindelse svensk-svensk eller
utländsk-utländsk flygplats

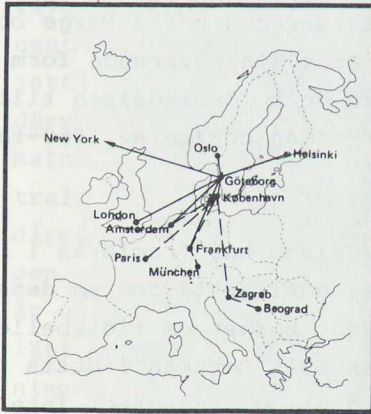
Figur 4.1



Figur 4.2



Figur 4.3



Figur 4.4



Figur 4.1 Non-stop-förbindelser till/från Stockholm

Figur 4.2 Förbindelser till/från Stockholm med genomgående linjer via svensk eller utländsk ort

Figur 4.3 Förbindelser till/från Göteborg, non-stop eller med genomgående linjer via Köpenhamn

Figur 4.4 Förbindelser till/från övriga svenska flygplatser, non-stop eller via annan svensk ort

Stockholms non-stop-förbindelser går huvudsakligen till de nordiska huvudstäderna, samt till Finland och Sovjetunionen jämte till vissa viktigare orter i mellersta och nordvästra Europa.

Övriga linjer från Stockholm går till övervägande del via Köpenhamn, framför allt till mera avlägsna europeiska destinationer. I vissa relationer dubblar förbindelser via Köpenhamn non-stop-förbindelserna.

Göteborg har non-stop-linjer till de största resmålen i Norden, mellan- och nordvästeuropa samt ett antal linjer via Köpenhamn.

Övriga svenska flygplatsers internationella flyglinjer är alla inomnordiska. De kvantitativt viktigaste är linjerna från vissa mellan- och sydsvenska orter till Köpenhamn. I väsentlig grad har dessa karaktär av matarlinjer till det utomnordiska flyglinjenätet. Förbindelserna mellan norrländska flygplatser och norra Norge och Finland tar få passagerare och är i sin nuvarande form nya företeelser (1979-80, varvid dock förbindelsen till Vasa existerat nästan oavbrutet sedan början av 1960-talet).

Önskemål om fler nonstop-förbindelser har framförts i många sammanhang. Det förefaller emellertid som om dessa förbindelser bedöms bli utnyttjade endast om tidtabellen kan anpassas till kundernas önskemål. Det kan i detta sammanhang också påpekas att frågor om linjenätet inte kan ses isolerade från övriga frågor om servicenivån, t.ex. om turtäthet, genomgående biljetter, möjlighet till ombokning även mellan flygbolag, säkerhet mot överbokning etc.

4.2 Inrikes flyglinjenät

Som en följd av den allmänna ekonomiska utvecklingen har behovet av persontransporter successivt ökat. Därvid har flyget, bl.a. genom en snabb teknisk utveckling som medfört en övergång till allt större och snabbare flygplan, kunnat tillgodose en allt större del av de växande behoven.

Regelbunden civil luftfart (linjefart) bedrevs under budgetåret 1979/80 på 35 flygplatser i Sverige. På 12 av flygplatserna förekom endast linjefart med lätta flygplan, bl.a. linjetaxitrafik. Från den 1 november 1980 har tillkommit en kommunal trafikflygplats i Mora som trafikeras med linjefart med lätta flygplan med bidrag från de lokala intressenterna.

På de trafikstarka relationerna har trafikutvecklingen varit mycket snabb, vilket motiverat insättande av stora flygplan. Detta har i sin tur medfört behov av att koncentrera flygtrafiken för att till fullo kunna utnyttja jetflygplanens kapacitet. I systemets förgreningar har därvid behov uppstått av trafik med mindre flygplan för matning från orter med mindre trafikunderlag till centralpunkterna i det "tungta" flyglinjesystemet eller för direkttrafik till i första hand Stockholm. Vid sidan av den tunga reguljära flygtrafiken har därför under senare år utvecklats en ny form av inrikesflyg som bedrivs med lätt flygmateriel. Trafiken har bedrivits under beteckningen linjetaxiflyg.

Linjenätet omfattar (se figur 4.5 och 4.6):

- a) Primärlinjerna från Arlanda till Sturup, Landvetter, Luleå och Kiruna som beflygs av SAS på ABA:s koncession.
- b) Sekundärlinjerna som förbinder Stockholm/Bromma med

ett stort antal orter i hela landet och mellan vissa andra orter. Trafiken utövas av LIN på egen koncession.

- c) Tertiärlinjerna, som utgörs av sådan trafik, främst av matarkaraktär, som på LIN:s koncession utförs av Swedair AB, samt av vissa bruksflygföretags på egna koncessioner bedrivna trafik med lätta flygplan, s.k. linjetaxi. Gemensamt för tertiärlinjerna är det relativt begränsade trafikunderlag som föreligger på de i allmänhet korta distanserna.

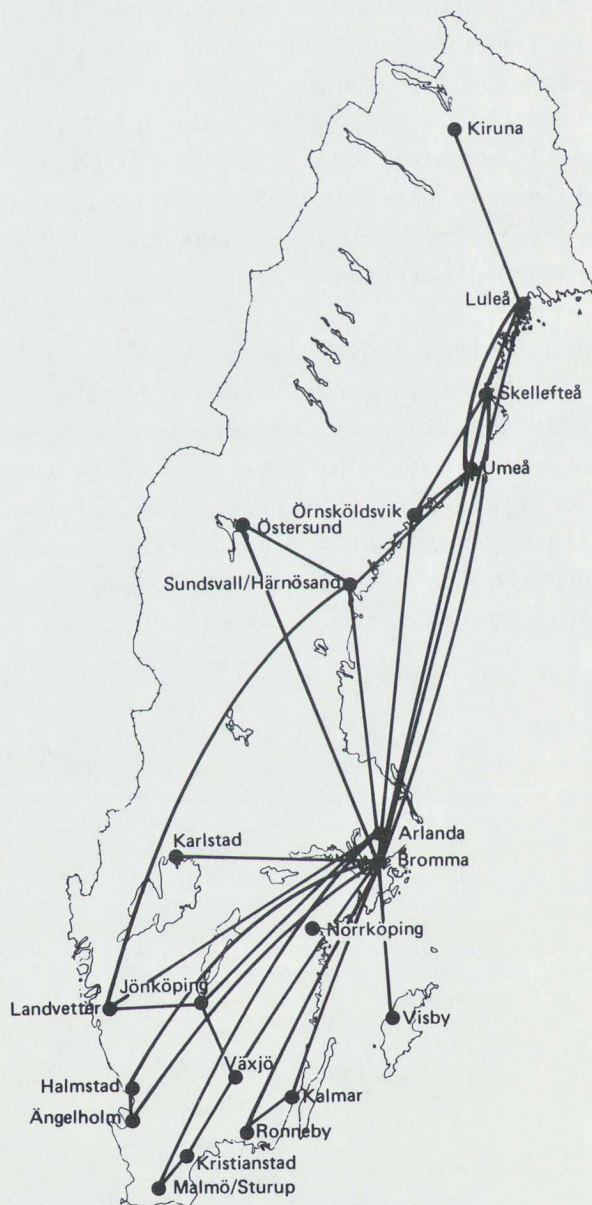
Förutom dessa linjer erbjuder vissa delsträckor på internationella linjer som Norrköping-Växjö-Köpenhamn och Västerås-Jönköping-Köpenhamn möjligheter till inrikes resor (se figur 4.4).

Swedair AB:s trafik på tertiärnätet utförs till stor del på LIN:s koncession och anges i dessa fall som LIN:s i tidtabellerna. LIN/SAS ombesörjer också all biljettförsäljning. Som exempel på en sådan linje kan nämnas Gällivare-Luleå. SAS/LIN:s linjenät år 1980 framgår av figur 4.5. I anslutning härtill kan nämnas att i och med det trafikprogram som inleddes den 1 april 1979 togs CV 340/440 Metropolitan ur trafik. Detta har bl.a. inneburit att vissa relationer utgått ur de tidigare trafikprogrammen samt att andra relationer fått en utökad trafik men med Swedairs mindre flygplan (Stockholm-Borlänge, Norrköping-Visby-Kalmar, Sundsvall-Kramfors och Luleå- Gällivare). Vidare kan anmärkas att delsträckorna Jönköping-Växjö och Kristianstad-Malmö inte är dagliga utan utgör speciallösningar vid veckosluten.

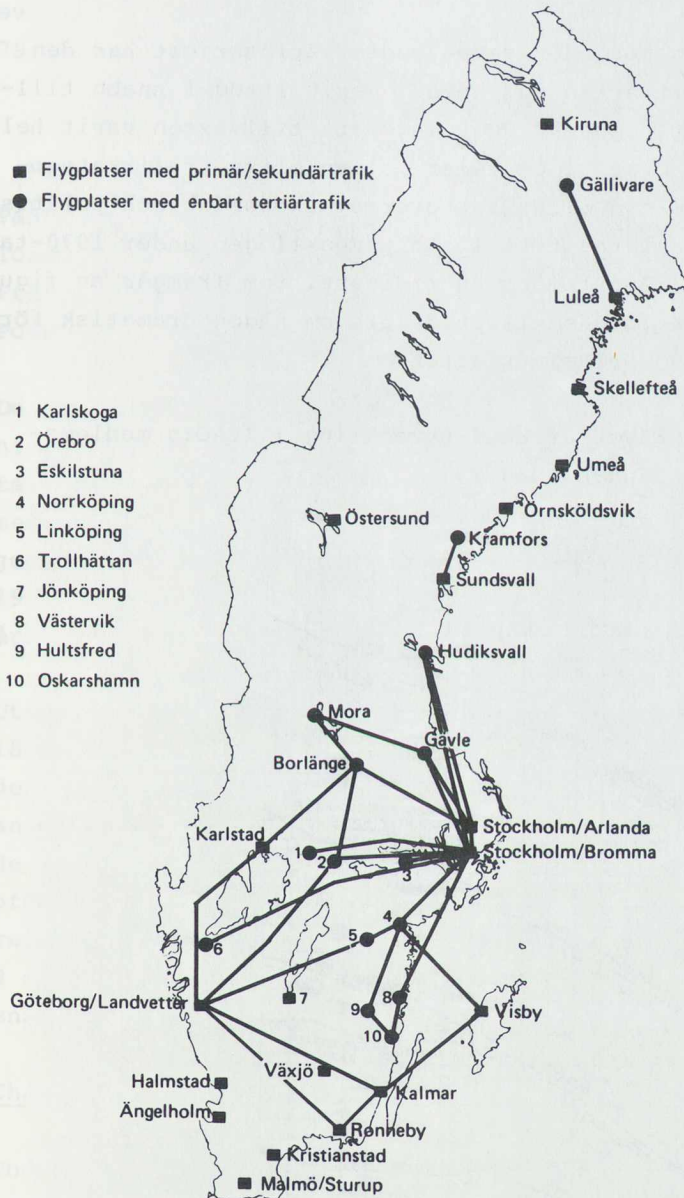
Utöver det tertiärnät som redovisas i figur 4.6 har trafik bedrivits på ytterligare ett antal linjer. Trafiken på dessa linjer är dock numera nedlagd. En sammanställning av alla tertiärlinjer under perioden 1971-1980 redovisas i bilaga 5, tabell 7.

De skäl som lett till nedläggning av en stor del av de upprättade linjerna har varit otillräckligt passagerarunderlag och dålig ekonomi. I vissa fall har flygföretag gått i konkurs (exempel Business Flight Service med linjen Emmaboda-Stockholm), i andra har kostnadsstegringar tvingat företagen att begära höjda kommunala bidrag, och när kommunerna inte ansett sig kunna gå med på detta har trafiken lagts ner (exempel Lapplandsflyg AB:s linje Vilhelmina-Lycksele-Umeå och Aero Marketing AB:s linje Ljungby-Anderstorp-Stockholm).

Samtidigt med att vissa linjer lagts ner har också nyetableringar förekommit. Bland de senast beviljade tillstånden märks de för linjerna Göteborg-Linköping-Norrköping, Karlskoga-Stockholm och Örebro-Stockholm samt linjer i Lapplands fjällvärld sommartid. I det senare fallet rör det sig om en formalisering av trafik som på kommunernas uppdrag och med visst statsbidrag bedrivits under flera år. (Ej redovisad i tabell och karta.)

Figur 4.5 Det svenska inrikes flyglinjenätet 1980
Primär- och sekundär linjer

Figur 4.6 Det svenska inrikes flyglinjenätet 1980
Tertiärlinjer

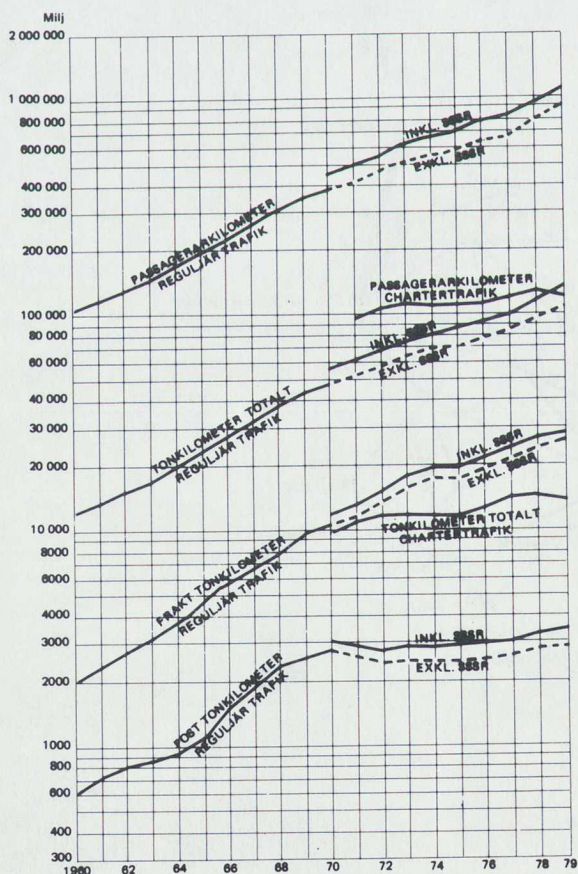


4.3 Trafikutveckling

4.3.1 Internationell översikt

Under hela perioden sedan andra världskriget har den civila luftfarten som helhet varit stadd i snabb tillväxt. Detta innebär dock inte att tillväxten varit helt likformig över tiden eller mellan olika trafik kategorier. En mängd olika faktorer av ekonomisk och politisk natur har bidragit till att utvecklingen under 1970-talet varit långsammare än tidigare. Som framgår av figur 4.7 rör det sig emellertid inte om någon dramatisk förändring av världsluftfarten.

Figur 4.7 Flygtrafikens utveckling i ICAO:s medlemsländer 1960-79



Linjefart

En beräkning av den genomsnittliga årliga ökning som svarar mot reguljärtrafikens tillväxt 1960-70 och 1970-79 visar följande:

	Procent årligt ökning	
	1960-70 exkl. SSSR	1970-79 inkl. SSSR
Passagerarkilometer	13,2	10,0
Tonkilometer, totalt	13,7	9,8
Frakt tonkilometer	18,0	9,2
Post tonkilometer	16,2	0,9

De sista åren av 1970-talet innebar en viss återhämtning; under 1978 och 1979 ökade antalet tonkilometer totalt med 13 resp. 11 % och passagerarkilometerantalet med 14 resp. 10 %, vilket skall jämföras med decenniets genomsnitt på 10 %. För frakt och framför allt post var 1970-talets utveckling betydligt svagare än tidigare års.

Utvecklingen medför också vissa förskjutningar i olika länders och regioners andelar av trafiken. Under perioden 1970-79 sjönk således Förenta staternas och Canadas andel från 50 till 40 % av det totala antalet producerade tonkilometer i reguljär trafik. Europas andel var oförändrad omkring 35 %. Den största absoluta ökningen redovisas för Asien och Stilla-havsområdet - från knappt 8 till över 14 % - medan Mellersta Östern stod för den snabbaste relativa ökningen, från 1,5 till 3 %.

Chartertrafik

Under hela 1970-talet har chartertrafiken i världen utvecklats långsammare än reguljärtrafiken. Under 1971-79 ökade antalet producerade passagerarkilometer endast med i genomsnitt 3,2 % per år och 1979 minskade trafiken.

Chartertrafikens andel av det totala antalet producerade passagerarkilometer minskade från 32 % 1971 till 19 % 1979. Som den viktigaste orsaken till denna utveckling anges reguljärflygets ökade förmåga att konkurrera om privatresenärerna genom olika lågpriserbjudanden.

De största passagerarantalen i chartertrafik redovisas inom Europa och Nordafrika och Kanarieöarna. Här innebar 1978 en ökning med 10 %, medan trafiken stagnerade 1979. På Nordatlanten efterföljdes en stark ökning under 1970-talets tidigare år av minskningar om ca 20 % per år under 1978 och 1979.

Allmänflyg

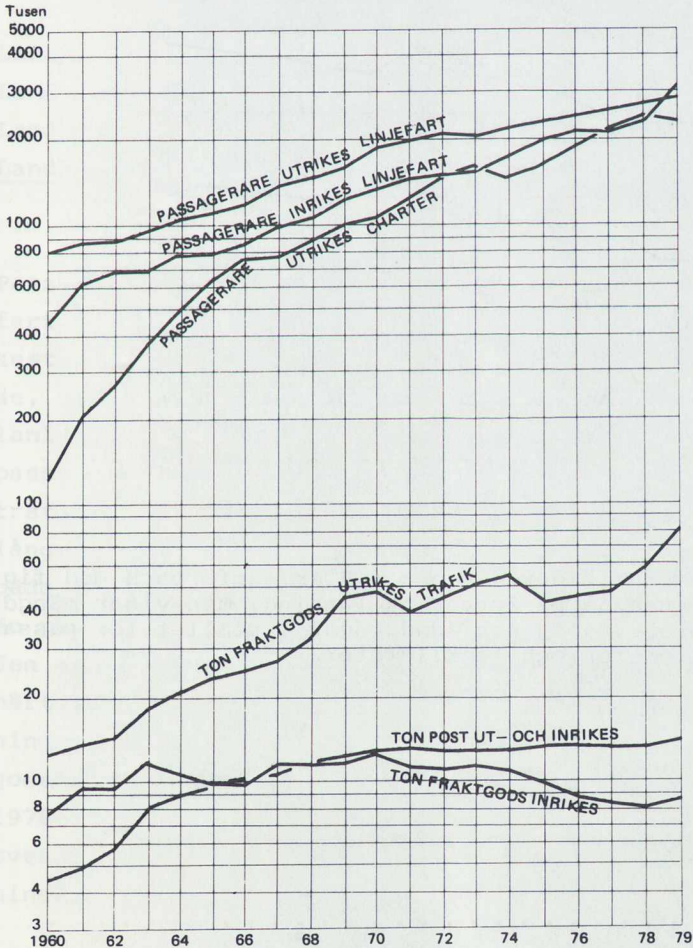
Från 1973 till 1978 ökade antalet allmänflygplan (utom Sovjetunionen och Kina) från 213 000 till 279 000, eller med 5,5 % per år. Antalet civila helikoptrar ökade samtidigt från 5 600 till 8 900 eller med 9,7 % per år. Tre fjärdedelar av flygplansflottan finns registrerad i Förenta staterna.

Antalet flygtimmar inom allmänflyget 1979 uppskattas till 51 milj. Sedan mitten av 1970-talet beräknas antalet flygtimmar ha ökat med nära 10 % årligen, men ökningen åren 1978 och 1979 mattades av till 7 resp. 6 %.

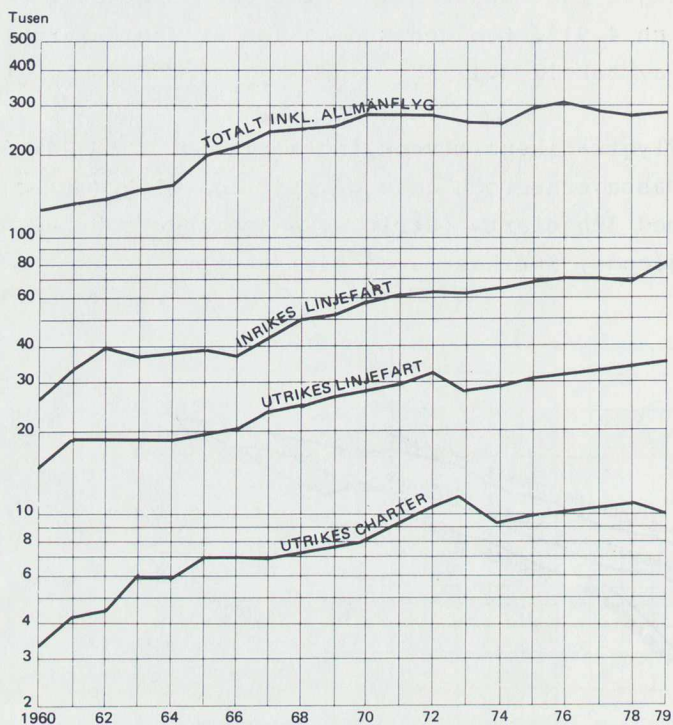
4.3.2 Hittillsvarande utveckling i Sverige

Liksom världsluftfarten har den svenska luftfarten under perioden 1960-79 karakteriserats av snabb tillväxt, men med klart lägre takt under 1970-talet än tidigare (se figur 4.8 och 4.9)¹. Den genomsnittliga årliga ökningen framgår av tabell 4.1.

Figur 4.8 Flygtrafikens utveckling i Sverige 1960-79. Passagerare och gods på statliga flygplatser med linjefart. (Utrikes: ankommande och avgående, inrikes: avgående)



Figur 4.9 Flygtrafikens utveckling i Sverige 1960-79.
Antal landningar på statliga flygplatser med
linjefart.



- 1) Diagrammen i figur 4.8 och 4.9 är jämförbara med fig. 4.7 i avseende på kurvornas lutning, men visar mängd passagerare, gods och landningar i stället för passagerarkilometer och tonkilometer.

Tabell 4.1 Genomsnittlig årlig ökning i Sverige med in- och utrikes linjefart samt utrikes charter under 1960-1979

	Procent årlig ökning	
	1960-70	1970-79
Passagerare utrikes linjefart	9,0	5,1
Passagerare inrikes linjefart	11,9	9,1
Passagerare utrikes charter	23,1	9,1
Ton fraktgods utrikes	14,0	5,1
Ton fraktgods inrikes	5,9	- 5,7
Ton post ut- och inrikes	11,7	1,0
Landningar totalt	8,2	- 0,2
Landningar inrikes linjefart	8,0	3,4
Landningar utrikes linjefart	5,2	2,6
Landningar utrikes charter	8,8	2,9

Passagerarökningen har varit snabbare i inrikes linjefart än i utrikes. Detta gäller främst 1960-61, då inrikestrafiken fortfarande befann sig i ett uppbyggnadsskede, och under 1970-talets två sista år. Under den mellanliggande tiden har utvecklingen i in- och utrikes passagerartrafik varit i stort parallell. Även inrikestrafikens utveckling har för perioden som helhet varit långsammare än världsluftfartens. Antalet landningar har både i utrikes och inrikes linjefart vuxit långsammare än passagerarantalet, i båda fallen långsammare under den senare delen av perioden. Den viktigaste orsaken härtill är ökande flygplansstorlekar, men ökande beläggingsgrad har verkat i samma riktning. Avmattningen i godstrafikens och postfraktens tillväxt från 1960- till 1970-talet inom världsluftfarten återspeglas även på den svenska marknaden, där tillväxten för inrikesfrakten minskat markant.

Chartertrafikens genomsnittliga årliga tillväxttakt under 1970-talet har varit densamma som för den inrikes linjefarten, men detta innebar en långt kraftigare avmattning jämfört med 1960-talet. Utvecklingen var under 1970-talet också mera varierande, med bl.a. stora ökning 1977 och 1978, följda av minskning 1978 och 1979 (som fortsatt under 1980).

Stagnationen i det totala antalet landningar (inkl. allmänflyg) på de statliga flygplatserna under 1970-talet får ses bl.a. mot bakgrund av att allmänflyget i Göteborg flyttats från den statliga flygplatsen Torslanda till den militär/kommunala flygplatsen Säve i samband med att den nya flygplatsen- Göteborg/Landvetter - togs i bruk för in- och utrikes reguljär luftfart och för chartertrafik.

Av de totalt 2,9 milj. resorna år 1978/79 har ca 80 % sin start- eller målpunkt förlagd till Bromma eller Arlanda. Stockholmsregionens dominans kan även belysas av att av totalt över 20 relationer med ett trafikflöde överstigande 20 000 resor per år endast fem är förbundna med annan ort än Stockholm, nämligen Visby-Norrköping, Göteborg-Sundsvall, Kramfors-Sundsvall, Luleå-Kiruna och Luleå- Gällivare.

Det kan också noteras att Stockholm är transferpunkt för huvuddelen av det reguljära inrikesflyget. Bortåt 90-95 % av den totala inrikestrafiken har därför på ett eller annat sätt anknytning till Stockholmsområdet.

Passagerarantalet på de mest trafikerade flyglinjerna samt förändringarna mellan år 1973/74 och 1978/79 framgår av följande tabell 4.2:

Tabell 4.2 Trafikvolymen på SAS och LIN:s inrikeslinjer
åren 1973/74 resp. 1978/79 inkl. transfer-
trafik (avrundade värden)

Flyglinjeavsnitt	Antal passagerare		Förändring i %
	1973/74	1978/79	
Stockholm-Göteborg	285 000	365 000	+ 28
-Malmö	225 000	330 000	+ 47
-Luleå	205 000	322 000	+ 57
		(210 000) ¹	+ 0
-Visby	145 000	230 000	+ 59
-Sundsvall	100 000	225 000 ²	+ 125
-Umeå	105 000	205 000	+ 95
-Ängelholm	75 000	145 000	+ 93
-Jönköping	60 000	110 000	+ 83
-Skellefteå	45 000	100 000	+ 122
-Karlstad	35 000	100 000	+ 186
-Östersund	40 000	100 000	+ 150
-Halmstad	40 000	75 000	+ 88
-Kalmar	40 000	80 000	+ 100
-Ronneby	45 000	80 000	+ 78
-Växjö	10 000	55 000	+ 450
-Örnsköldsvik	35 000	60 000	+ 71
-Borlänge	15 000	50 000	+ 233
-Kiruna	38 000	58 000	+ 53
-Norrköping	5 000	18 000 ³	+ 260
-Kristianstad	15 000	35 000	+ 133
-Gävle	7 800	7 000 ⁴	- 10
-Hultsfred	4 400	4 500 ³	+ 2
Göteborg-Norrland	25 000	70 000	+ 180
Luleå-Kiruna	24 000	32 000	+ 33
Luleå-Gällivare	10 000	20 000	+ 100
Visby-Norrköping	22 000	22 000	+ 0
Östersund-Sundsvall	10 000	10 000	+ 0
Visby-Kalmar	5 000	10 000	+ 100

1) Exkl. LIN:s två flygfrekvenser.

2) Varav Kramfors-Sundsvall ca 30 000.

3) Trafiken ombesörjs av Syd Aero Be-Ge AB från år 1978.

4) Trafiken ombesörjs av Aero Marketing AB från år 1977.

Inrikesnätet domineras av sex relationer, nämligen Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö, Stockholm-Luleå, Stockholm-Visby, Stockholm-Sundsvall och Stockholm-Umeå. Dessa linjer har vardera över 200 000 passagerare per år och svarar tillsammans för mer än 60 % av resorna med reguljärt inrikesflyg.

Den kraftigaste procentuella trafiktillväxten har inträffat på sträckorna Stockholm-Växjö, Stockholm-Karlstad, Stockholm-Borlänge, Stockholm-Östersund och Stockholm-Norrköping med ökningarna mellan 150 och 450 % från 1973/74 till 1978/79.

Trafiken på Växjö har i och med att den nya flygplatsen togs i bruk år 1975 ökat snabbt. Trafikåret 1978/79 uppgick den inrikes linjetrafiken till ca 55 000 passagerare på linjen till/från Stockholm. Nuvarande trafikprogram innebär att vissa turer är kopplade till trafiken på Kristianstad.

Vad gäller den andra kommunala flygplatsen med tung inrikes linjefart - Kristianstad - har trafiken ökat från 18 000 till ca 45 000. Trafiken till och från Stockholm svarar även i detta fall för huvuddelen av totala antalet resor eller ca 29 000 år 1979.

Generellt gäller att i tabellens passageraruppgifter ingår transferpassagerare som - med vissa undantag - i genomsnitt utgör 20-25 % av trafiken. Resterande 75-80 % av passagerarna har Stockholm som start- eller målpunkt. Till undantagen hör trafiken på korta sträckor som t.ex. Stockholm-Borlänge, där andelen transferpassagerare är 60 % eller däröver.

4.3.3 Framtida utveckling

Den framtida utvecklingen av flyg bestäms dels av den allmänna utvecklingen av persontransportbehovet, dels av luftfartens andel härav som påverkas av i vilken mån en förskjutning mellan olika transportmedel äger rum.

I syfte att skapa underlag för en bedömning av det framtida flyglinjenätet har utredningen gett ett konsultföretag - INDEVO - i uppdrag att med utgångspunkt i en beskrivning av den nuvarande resestrukturen göra en framtidsbeskrivning av passagerarvolymen på flyg fördelat på olika nuvarande och potentiella linjer.

Arbetet har koncentrerats på att söka klarlägga vilka faktorer som styr flygtrafikefterfrågan.

Den totala reseefterfrågan styrs av ett mycket stort antal faktorer. Som exempel kan nämnas ekonomisk utveckling i landet och i delar av landet, samt spridning och koncentration av sysselsättning av olika slag. Utifrån en given total reseefterfrågan sker en marknadsuppdelning mellan olika trafikmedel. Hur mycket av denna efterfrågan som kommer flyget tillgodo kan generellt sägas bestämmas av utvecklingen inom främst fem områden:

1. Konkurrentbeteende. För flygets del är främst SJ:s agerande av intresse. Insättande av snabbtåg skulle t.ex. med stor sannolikhet innebära en betydande passagerarminskning för flyget (se även avsnitt 8.1).
2. Prisutvecklingen för flyg jämfört med andra transportmedel. Effekterna av den s.k. lågprissatsningen har varit mycket betydande (jämför avsnitt 4.5). Framför allt har de nya lägre priserna lockat nya resandekategorier till flyget. Effekten på den typ av passagerare som redan fanns på flyget har dock varit marginell. Framtida prisförändringar kan alltså -

speciellt om de är stora - ha en väsentlig betydelse för volymtillväxten.

3. Restidsutvecklingen har visat sig ha en avgörande betydelse för flygefterfrågan. Detta har bl.a. dokumenterats i samband med övergång till jet. Några större restidsförändringar torde dock för flygets del inte vara möjliga att genomföra under det närmaste decenniet, varför denna faktor torde få marginell betydelse.
4. Turtäthetsförbättringar har en dokumenterat positiv effekt på flygefterfrågan.
5. Marknadsinformation. Byte mellan transportmedel är generellt sett en trög process. Passagerare är i påfallande grad trogna ett visst transportmedel oavsett kostnadsförhållanden m.m. I den mån verkliga förbättringar/försämringar av enskilda transportmedel också blir reellt kända för resenärerna torde detta också påverka reseefterfrågan för enskilda transportmedel.

Det är i det närmaste omöjligt att ge en exakt bedömning av hur de nämnda faktorerna kommer att utvecklas i framtiden. Under förutsättning att framtiden blir någorlunda "överraskningsfri" - dvs. att t.ex. inga nya drastiska prisförändringar av typ lågpris kommer till stånd, eller att energipriset är förhållandevis stabilt - kan de prognoser som Luftfartsverket producerat användas som tillförlitligt bedömningsunderlag. Effekterna av en flyttning av jettrafiken från Bromma till Arlanda är också ett osäkerhetsmoment.

Luftfartsverket har under 1979 reviderat sin tidigare (1976) prognos för flygtrafiken vid de svenska flygplatserna. Nya förutsättningar för prognosen har främst hämtats från långtidsutredningen 1978 (LU 78). Dessutom har frågan om vilka flygplanstyper som kommer att användas

under 1980-talet klarnat betydligt jämfört med tidigare prognos.

Tabell 4.3 Luftfartsverkets prognos för det totala antalet passagerare och landningar i linjefart och charter på statliga flygplatser med linjefart i Sverige med uppskattade osäkerhetsintervall

	1978	1985	1990	1995
Passagerare (milj.)*	7,5	12-14	15-21	18-27
<u>Landningar (1 000-tal)</u>				
Tungt passagerarflyg (över 5 700 kg)	98	120-130	125-160	145-190
Matarflyg, linjetaxi och postflyg	14	22-35	25-37	25-42

* Ankommande och avresande i utrikes trafik samt avresande i inrikes trafik.

Den detaljerade medelprognosen uppdelad på trafikslag framgår av tabell 4.4. Utvecklingen illustreras grafiskt i figur 4.10 och 4.11.

Tabell 4.4 Medelprognos över flygtrafikutvecklingen på svenska statliga flygplatser med linjefart perioden 1978-1995 (exkl militär luftfart)

	Basår 1978 utfall	Genomsnitt 1978-1985 (%)	Genomsnitt 1985 1985	Genomsnitt 1985-1990 (%)	Genomsnitt 1990	Genomsnitt 1990-1995 (%)	1995
A. Passagerare ¹⁾ (1 000-tal)							
Utrikes linjefart	2 656	8	4 500	7	6 300	5	8 100
Utrikes charter	2 482	3,5	3 150	7	4 400	5	5 500
Summa utrikes	5 138	6	7 700	7	10 700	5	13 600
Inrikes linjefart och charter	2 363	10,5 ²⁾	4 800	7,5	6 800	5,5	9 000
Summa A	7 501	7,5	12 500	7	17 500	5	22 600
B. Fraktgods och post ¹⁾ (1 000-tal ton)							
Utrikes linjefart och charter	64	7	104	7,5	149	6	196
Inrikes linjefart och charter	16	2	18	0	18	0	18
Summa B	80	6,5	122	6,5	167	5	214
C. Landningar (1 000-tal)							
Utrikes linjefart	32 ³⁾	2,5	39	3,5	46	2,5	52
Utrikes charter	11	2	12	5,5	17	3,5	19
Inrikes linjefart	66 ⁴⁾	6,5	101	1-4,5	106-125 ⁵⁾	0-18	122
varav Tung trafik(>5 700 kg) ⁷⁾	52	5	72	1-6	76-96 ⁵⁾	(-1)-4	93
Postflyg ⁷⁾	3	0	3	0	3	0	3
Lätt trafik(linjetaxi + Swedair)	11	13	26	1	26	2,5	33
Inrikes charter	3	0	3	0	3	4,5	4
Summa linjefart och charter	112	4,5	155	2-4,5	172-192 ⁵⁾	1-3	200
Taxiflyg	21	5	30	4,5	37	3	44
Aertal work ⁸⁾	8	2,5	9	1,5	10	1,5	11
Skol- och privatflyg	134	3	168	2,5	191	2	213
Summa C	275	4	362	2,5-3,5	410-430	1,5-2,5	466

1) Ankommande och avresande/avgående i utrikes trafik samt avresande/avgående i inrikes trafik

2) Lågrissatsning ger 40 % tillväxt 1978-1980, därefter 8 % årligen till 1985

3) Inkl. 1 700 landningar på svenska flygplatser (inrikes delsträcka av utrikes linje)

4) Exkl. 1 700 landningar på svenska flygplatser (inrikes delsträcka av utrikes linje)

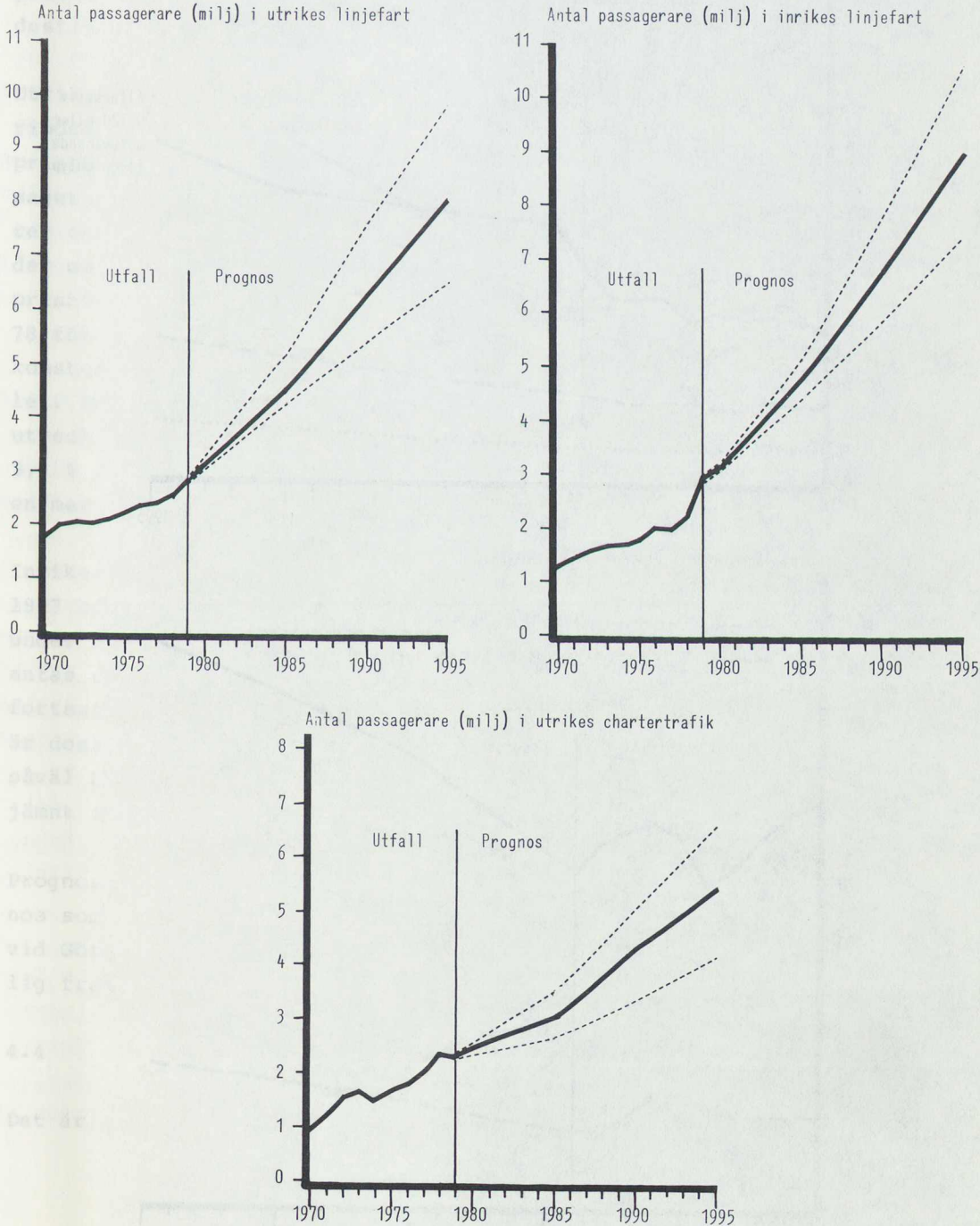
5) Beroende på om F 28 eller Q 120 (motsvarande flygplantyp) används av LIN

6) Enbart Q 120 (motsvarande flygplantyp) i LIN:s tunga trafik

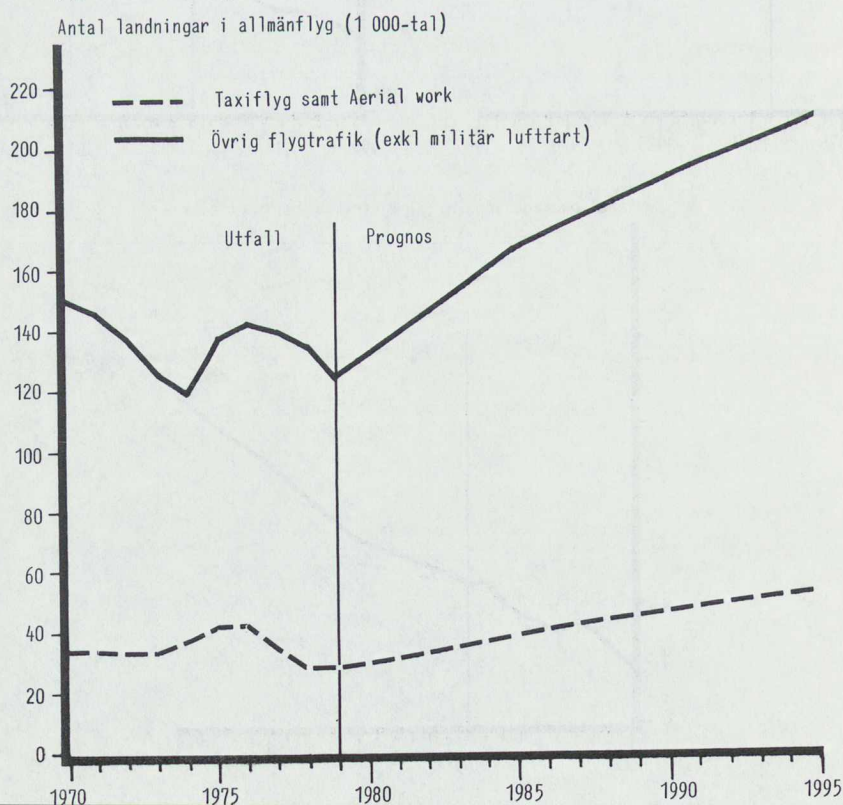
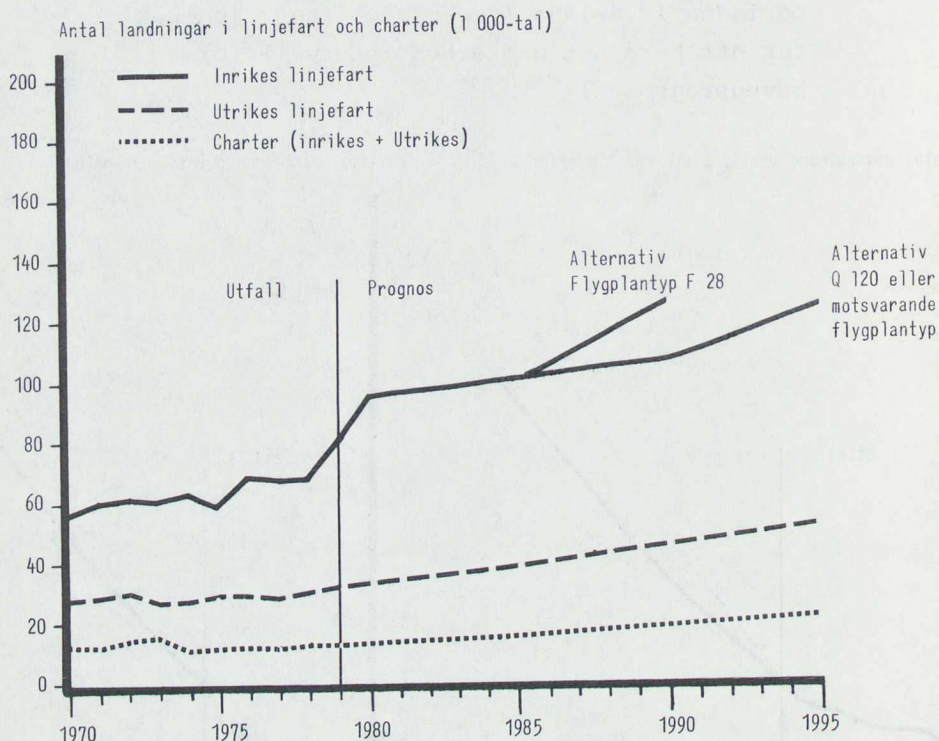
7) SAS, LIN

8) Jordbruksflyg, flygning för ambulans- eller räddningstjänst, skogsbrandbevakning m.m.

Figur 4.10 Luftfartsverkets prognoser för luftfarten perioden 1978-1995 (streckade linjer innesluter ett beräknat osäkerhetsintervall för huvudprognosen)



Figur 4.11 Luftfartsverkets prognoser för luftfarten
perioden 1978-1995



Utrikes linjefart väntas liksom tidigare få en stabil, relativt långsam tillväxt. Ökningen bedöms till 7-8 % årligen under 1980-talet. En stor del av tillväxten kan hänföras till nya passagerargrupper som utnyttjar lågpriserna, som kan antas komma att erbjudas på allt fler destinationer så småningom.

Utrikes charter har expanderat mycket kraftigt under perioden 1974-1978. Under budgetåret 1978/79 har stora prishöjningar skett genom charterskatt (nu 150 kr./passagerare), bränsletillägg (genomsnitt 75 kr./passagerare) och allmänna prishöjningar. Totalt har priserna under ca 1 ½ år stigit med 20-25 %. Effekterna av dessa prishöjningar har slagit igenom under 1979 och 1980. LU 78 förutser också en låg tillväxt av den disponibla inkomsten för svenskarna under första hälften av 1980-talet. Med detta som bakgrund bedömer luftfartsverket att utvecklingen fram till mitten av 1980-talet blir svag (+ 3,5 % årlig ökning) för utrikes charter. Därefter antas en mer stabil tillväxt om 5-7 % årligen.

Inrikestrafiken väntas öka med totalt 55-60 % mellan 1977 och 1980 genom de lågprissatsningar som påbörjades under 1978 och som utökades under 1979. För 1980-talet antas en tillväxt om 7-8 % årligen, en del till följd av fortsatta lågprissatsningar. Denna sistnämnda bedömning är dock osäker och förutsätter bl.a. ökad kapacitet för såväl SAS som LIN:s flygplansflotta. Ökningen är ungefär jämnt fördelad på samtliga flygplatser.

Prognosen för flygfrakt är gjord utifrån den fraktprognos som utarbetats vid kulturgeografiska institutionen vid Göteborgs universitet och som visar på en 7-8 % årlig fraktökning.

4.4 Linjenätets utveckling

Det är med nuvarande kunskap vanskligt att göra bedöm-

ningar om framtida utvecklingsmöjligheter för linjenätet. Med utgångspunkt i bedömningar gjorda av LIN kan emellertid följande tendenser skönjas.

I fråga om trafik till och från Stockholm konstaterar LIN att inga större befolkningsområden på för tyngre luftfart intressant avstånd återstår att täcka, med undantag av Trestadsområdet, dvs. Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla. (Trestad bedöms ha goda förutsättningar för tung linjefart om den tidigare planerade flygplatsen i området kommer till stånd.) I stället bör ett förbättrat och vidareutvecklat linjenät förutses i den Stockholmscentrerade trafiken genom betydande utvecklingsmöjligheter för trafiken med tunga flygplan, en ökad turthet och en alltmer renodlad nonstop-trafik.

När det gäller trafik till och från Stockholm med mindre flygplan är bedömningen mera osäker. F.n. driver LIN Stockholmstrafik med mindre flygplan än Fokker F-28 endast på en linje (Borlänge). Huruvida ytterligare Stockholmslinjer kan tillkomma under 1980-talet blir bl.a. beroende av vilken flygplats i Stockholmsområdet som LIN:s Fokkertrafik kommer att baseras på (Bromma eller Arlanda). Lönsamheten för sådana linjer är nämligen enligt LIN bl.a. avhängig av hur stor andel "lokaltrafik" (resor med Stockholm som utgångspunkt eller slutdestination) linjen förmår attrahera. En linje som domineras av anslutningsresor förbi Stockholm har generellt sett mycket små möjligheter att ge lönsamhet, eftersom det degressiva prissystemet ger låga enhetsintäkter. Eventuella nya Stockholmslinjer med Arlanda som bas blir sannolikt mest av matartyp.

Förutom Borlänge kan emellertid två av linjenätets befintliga stationer bli aktuella för trafik med mindre, relativt snabba flygplan, nämligen Kramfors och Kristianstad. LIN bedömer att dessa tre stationer under större delen av 1980-talet kommer att ha ett alltför li-

Detta underlag för trafik med tunga jetflygplan och acceptabelt hög turtäthet. LIN ser användande av mindre, snabba flygplan som en förutsättning för att dessa stationer, i likhet med övriga stationer i nätet, skall kunna få en standardförbättring i form av ökad turtäthet. Det bedöms dock tveksamt om sådan trafik kan ge tillfredsställande lönsamhet.

För den trafik på Stockholm som bedrivs av andra företag än LIN och SAS, dvs. trafiken med Oskarshamn, Västervik, Hultsfred, Norrköping, Trollhättan, Gävle/Sandviken och Hudiksvall, räknar LIN med att trafiken kommer att fortsätta och sannolikt också utvecklas i viss mån. Lönsamheten är dock svag för denna typ av trafik, vilket gör bedömningen osäker.

Trafiken utanför Stockholm är med ett undantag (Göteborg-Norrland) av relativt begränsad omfattning i fråga om antal flyglinjer, och enligt LIN:s uppfattning kommer den troligen att så förbli under det närmaste decenniet.

Förbindelserna mellan Östersund och Sundsvall/Härnösand har minskat i antal i och med övergången till jet, och trafiken mellan Östersund-Stockholm drivs från och med sommaren 1979 med ett undantag som direktlinjer. Under första hälften av 1980-talet kan LIN förutse ett behov av fem direktförbindelser till Stockholm per vardag, och trafiken Östersund-Sundsvall skulle därmed helt försvinna. Östersunds geografiska läge och Sundsvalls karaktär av knutpunkt med trafik åt tre håll gör emellertid en linje Östersund-Sundsvall v.v. angelägen även i fortsättningen. Den bör lämpligen kunna drivas med ett mindre flygplan. En linje från Borlänge till Sundsvall med vidare anknäytning norrut kan bli aktuell, även den med mindre flygplan och eventuellt i samband med Mittnordentrafiken, som startade i april 1980.

Trafik med mindre flygplan mellan Malmö och Göteborg och på linjen Vilhelmina-Lycksele-Umeå v.v., bedriven av linjetaxiföretag, har måst läggas ned p.g.a. bristande trafikunderlag och därmed otillräcklig lönsamhet. Även dessa linjer kan bli aktuella igen, men efterfrågan motiverar sannolikt endast linjetaxitrafik med mindre flygplan.

Frågan om framtida "tvärförbindelser", dvs. nya linjer mellan orter utanför Stockholm, har ofta tagits upp. LIN anser att möjligheterna att lönsamt bedriva trafik på sådana nya linjer är mycket begränsade inom överskådlig tid. Detta förhållande har också styrkts av analyser som INDEVO på LTU:s uppdrag genomfört.

Icke stockholmsanknutna linjer kan vara av två slag. För det första kan man tänka sig linjer i nord-sydlig riktning som "passerar" Stockholm utan mellanlandning. Utan tvekan är också resandebelöven i dessa relationer stora genom de långa avstånden. Detta gäller emellertid endast om man räknar samman trafikmängderna för alla aktuella ortpar. Med undantag för Göteborg finns det inte någon station som, enligt LIN:s bedömning, under det närmaste decenniet kommer att kunna uppvisa ett tillräckligt underlag för direkttrafik förbi Stockholm. För att ett sådant underlag skall uppstå krävs att man i linjens bägge ändpunkter sammanför trafiken till och från flera stationer med hjälp av matartrafik och/eller mellanlandningar. Därmed förloras för alla stationer utom huvudstationen de tidsvinster som direkttrafiken är avsedd att ge, och dessutom måste man bygga upp ett matarflygsystem med särskild flygplanflotta, organisation etc. i flera områden. Vidare måste turtätheten sannolikt alltid bli mycket låg. Ett system utvecklat ur det nuvarande, med Stockholm i centrum, ger däremot fördelarna av en hög och ökande turtäthet på alla linjer och därmed även ett stort utbud av anslutningsförbindelser över hela dagen, på sikt enbart nonstop-trafik till/från nätets cen-

trum och därmed endast en omstigning, tillgång till större, snabba jetflygplan och slutligen ett heltäckande system. Transfertrafiken och lokaltrafiken till/från systemets centrum stödjer härvid varandra och samverkar till ett större trafikutbud ("trafik föder trafik").

Ett vanligt trafikmönster under LIN:s uppbyggnadsskede var att kombinera linjer på sådant sätt att flera trafikbehov samtidigt tillgodosågs genom tillkomsten av nya delsträckor. Med undantag av enstaka avsnitt inom Norrland samt mellan Visby och fastlandet uppkom härvid bara obetydlig lokaltrafik. Övergången till jetflygplan med mångfaldigt högre kapitalkostnader och relativt sett högre driftkostnader per start och landning (snarare än per flygtimme) har också i hög grad accentuerat önskvärdheten av direktförbindelser. På de relationer där f.n. två stationer kombineras kan det därför vara svårt att vidareutveckla trafikstandarden om inte flygplan av en till trafikunderlaget anpassad typ anskaffas.

4.5 Prisutvecklingen på flygresor

Den reguljära luftfartens taxor - såväl inrikes som utrikes - skall godkännas av luftfartsverket. Huvuddelen av de priser på internationella flygresor som inlämnas för godkännande har överenskommits mellan flygföretagen inom International Air Transport Association (IATA). Normalt godkänns dessa av berörda länders myndigheter utan särskild prövning.

Prisjämförelser mellan flyglinjer i olika regioner har visat att inomeuropeiska linjer är dyrare per kilometer än jämförbara linjer på andra håll. Bland de inomeuropeiska linjerna hör linjer till och från Skandinavien till de dyraste, vilken får ses mot bakgrund av Skandinaviens relativt sett höga kostnadsläge.

Charterflyget har väsentligt högre beläggning än linjefarten, vilket bidrar till att priserna på charterresor normalt ligger långt under det reguljära flygets.

Konkurrensen mellan charterflyg och reguljärt flyg samt förändringar i reguljärflygets struktur (ökad betydelse av icke-IATA-företag och förändrad luftfartspolitik i bl.a. Förenta staterna) har medverkat till en snabb ökning av olika former för prisdifferentiering inom reguljärflyget. Resenärer som t.ex. köper biljett långt i förväg eller inte har behov av bokade platser kan köpa biljetter till priser som ligger långt under dem som betalas för normala ekonomiklassbiljetter.

Räknat i fasta priser har trenden för internationella flygpriser varit sjunkande under efterkrigstiden, men de mycket snabba bränsleprisökningarna under 1973-74 och 1979-80 har medfört brott i denna trend. Den fortsatta utvecklingen kommer att bli starkt beroende av den framtida utvecklingen av bränslepriserna.

Priserna på SAS och LIN:s svenska inrikesnät godkänns av luftfartsverket efter gemensam ansökan från de bägge företagen. Endast i undantagsfall har skillnader förekommit mellan företagens prisnivåer. För de s.k. linjetaxiföretagen, som har en helt annan kostnadsstruktur, har i flertalet fall jämförelsevis högre priser godkänts av verket efter individuell prövning.

Genom bestämmelser i förordningar om prisstopp och vissa regeringsbeslut har i allmänhet sedan 1977 förelegat skyldighet för luftfartsverket att före beslut om godkännande av prishöjningar för flygföretagen samråda med statens pris- och kartellnämnd. Blir inte nämnden och verket ense skall frågan hänskjutas till regeringen.

Möjligheten att göra en rättvisande beskrivning av prisutvecklingen över en längre period inom inrikesflyget begränsas av de förändringar som genomförts i prisstruktur, rabatter m.m. I det följande redogörs för några viktigare prisändringar sedan 1960-talet vartill jämförelser med den allmänna prisnivåns förändringar redovisas. Räknat på enbart normalpris har prisökningen under en 20-årsperiod fram till 1973/74 i stort följt konsumentprisindex. Senare år har dock flygprisökningen varit snabbare.

Under LIN:s tidigare uppbyggnadsskede sattes priserna på varje linjesträcka efter kalkyler över linjens särkostnader. Vid efterföljande prisförändringar skedde en gradvis övergång till en enhetlig prisstruktur. Den allmänna kostnadsnivåns stegring ledde till att prishöjningar blev vanligare än prissänkningar. Under perioden 1959-72 godkändes prisändringar vid 13 tillfällen, varav flertalet avsåg höjningar och några sänkningar. Förändringarna berörde bl.a. de tidigare tur- och returrabatterna, som pendlade mellan 5 och 30 %. (Dessa rabatter avskaffades år 1969.) Prishöjningarna var sammanlagt relativt kraftigare på kortare sträckor. Från 1958 till

1972 steg t.ex. priset på en tur och returresa på Stockholm-Jönköping med över 90 %, medan ökningen på sträckan Sundsvall-Göteborg stannade vid 60 % och på sträckan Malmö-Kiruna vid mindre än 50 %. Under samma period steg konsumentprisindex med cirka 70 %.

Denna utjämning mellan priset på korta och långa resor accentuerades i det nya prissystem som trädde i kraft i maj 1973. Detta skulle skapa ett "rundare Sverige" och innebar höjningar på korta flyglinjer och sänkningar på långa. I princip skulle priserna kostnadsrelateras och bestå av grundpris och (frivillig) bokningsavgift. Grundpriset bestod då av en fast del om 105 kronor och en avståndsberoende del om 10 öre per kilometer. Oljekrisen 1973/74 och efterföljande bränsleprisstegringar nödvändiggjorde en serie prishöjningar med början i december 1973. Dessa utformades olika vid olika tillfällen: med fasta krontalspåslag och med likformiga procentuella ökningar. Sammanlagt fick de längre sträckorna, som drabbades hårdare av bränslekostnadsökningarna, något större ökningar, men inte i sådan grad att "runda-Sverige-profilen" nämnvärt förändrades.

Den fortsatta snabba kostnadsökningen har nödvändiggjort ytterligare prishöjningar. Man har därvid eftersträvat kompromisser mellan önskan att begränsa höjningarna på korta, konkurrensutsatta sträckor med redan höga kilometerpriser och det regionalpolitiskt betingade önskemålet att inte alltför kraftigt fördyra resandet på långa flygsträckor. Två principiella förändringar genomfördes i samband med prisförändringar i oktober 1979. Den särskilda bokningsavgiften hade inte utgått på de under år 1978 införda lågprisbiljetterna, och den avskaffades 1979 också för normalprisbiljetter, vilket innebar att den blev obligatoriskt "inbakad" i priset och samtidigt rabattberättigad enligt samma grunder som biljettpriset i övrigt. Transferresor (innefattande byte) hade alltså sedan 1973 års prissystem infördes betalats efter storcir-

kelavståndet mellan avgångs- och målflygplatserna, dock så att den sammansatta resan alltid kostade mer än den längsta delsträckan. Härigenom blev i många fall ersättningen för den kortare delsträckan orimligt låg. År 1979 återgick flygbolagen till den tidigare använda beräkningsmetoden, nämligen fullt pris för den längre och halvt pris för den kortare delsträckan. Den procentuella höjningen maximerades dock av luftfartsverket med avsikt att inte göra övergången till högre priser på transferresor alltför drastisk.

Olika rabatter och specialpriser har sedan länge tillämpats för att möjliggöra flygresor för resenärer som annars inte betraktat flyget som ett ekonomiskt fördelaktigt alternativ. Framför allt har man strävat efter att sälja överblivna platser, t.ex. genom att erbjuda ungdomsrabatter på icke förhandsbokade platser och minipriser på s.k. fill-up-sträckor, dvs. de längst bort från Stockholm belägna delarna av linjer med en eller flera mellanlandningar. Det nya med det hösten 1978 införda prisdifferentieringssystemet var dess omfattning, det konsekventa genomförandet av lågpriser på ett stort antal avgångar under lågtrafiktider och de intensiva marknadsföringsåtgärder som sattes in i samband med införandet. På SAS linjer gällde lågpris endast på tur-och-returresor med minst två dagars bortovaro, medan LIN tillämpade lågpriserna även på enkelresor. I samband med prisändringar i mars 1980 höjde LIN sina lågpriser och införde samtidigt ännu lägre minipriser med samma tur-och-returkrav som SAS. SAS lågpriser, som förblev oförändrade, fick samtidigt namnet minipriser. Under våren 1980 har emellertid SAS på sträckan Stockholm-Luleå/Kiruna genomfört vissa ändringar som innebär att kravet på två dagars bortovaro upphört under vissa veckodagar.

Införandet av lågpriser medförde en markant ökning av det tidigare stagnerande passagerarantalet under 1976 och 1977 för inrikesflyget; se tabell 4.5. Till att bör-

ja med bidrog detta till ett högre kapacitetsutnyttjande på ett eljest oförändrat antal flygningar. Efter en provperiod gjorde främst LIN förändringar så att det genom ökad turtäthet också nåddes ett ökat flygtidsuttag för flygplansflottan.

Tabell 4.5 Förändring i antal passagerare från olika flygplatser under perioden december-mars 1977/78 resp. 1978/79

Flygplats	Förändring
Kiruna	+ 39
Luleå	+ 41
Gällivare	+ 43
Skellefteå	+ 49
Umeå	+ 56
Örnsköldsvik	+ 45
Kramfors	+ 103
Sundsvall	+ 37
Östersund	+ 34
Borlänge	+ 56
Bromma	+ 60
Arlanda	+ 31
Karlstad	+ 108*
Norrköping	- 13**
Visby	+ 13
Göteborg	+ 25
Jönköping	+ 45
Kalmar	+ 81
Ronneby	+ 59
Kristianstad	+ 54
Halmstad	+ 63
Ångelholm	+ 63
Malmö	+ 30

* Speciellt lågpris i samband med insättande av Fokker F-28 på denna relation.

** Trafiken överförd till Syd-Aero Be-Ge AB.

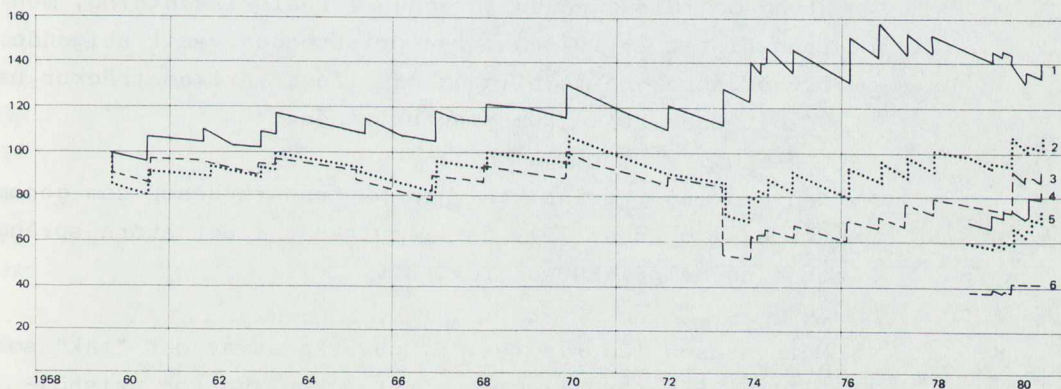
För prissättningen på linjerna mellan Gotland och fastlandet gäller särskilda regler med anledning av att statligt stöd ges LIN sedan år 1973 i syfte att hålla reskostnaderna till och från Gotland nere. Tur-och-retur-priset hålls därigenom ungefärligen vid 60 procent av motsvarande normalpris (fram till 1979 inkl. bok-

ningsavgift).

Priserna på de s.k. linjetaxilinjerna har med hänvisning till ökade kostnader höjts upprepade gånger under 1976-1980. Bränsleprishöjningarna har under 1979 och 1980 slagit särskilt hårt mot de linjer som trafikeras med kolvmotorplan genom att prishöjningen på flygbensin varit ännu snabbare än på jet-bränslet, dvs. bränslet för turboprop- och jetflygplan.

Av figur 4.12 framgår biljettprisets utveckling på valda inrikes flygsträckor under perioden 1958-1980 i fast penningvärde.

Figur 4.12.



1. Stockholm-Jönköping normalpris
2. Göteborg-Sundsvall normalpris
3. Malmö-Kiruna normalpris
4. Stockholm-Jönköping lågpris
5. Sundsvall-Göteborg lågpris
6. Malmö-Kiruna lågpris/minipris

Normalpris (hälften av priset tur och retur) 1958 = 100.

För senare tidpunkter t :

$$100 \cdot \frac{\text{pris } t}{\text{pris } 1958} : \frac{\text{konsumentprisindex } t}{\text{konsumentprisindex } 1958}$$

Prisförändringarna (med några få undantag höjningar) har på korta sträckor (ex. 1) lett till en reell prishöjning, medan det reella priset på medellånga (ex. 2) och framför allt långa (ex. 3) sträckor under nästan hela perioden legat under 1958 års nivå. Låg- och minipriser 1980 ligger även på korta sträckor klart under 1958 års normalpris.

Den ändrade prisstrukturen maj 1973 ("runda Sverige") framstår i det långa perspektivet inte som någon genomgripande förändring. Prishöjningen på korta sträckor var bara en av många som bidragit till den höjning av det reella priset, som nådde sitt maximum över tre år senare efter en serie prishöjningar, till stor del motiverade av höjda bränslekostnader. Prissänkningen på längre sträckor följde på en föregående realprissänkning, men från slutet av 1973 har realpristrenden varit stigande - flygpriserna på medellånga och långa inrikessträckor har stigit snabbare än konsumentprisindex.

Den ändring i prissättningen på transferresor som genomfördes i oktober 1979 har resulterat i det stora språnget i normalpriskurvan (ex. 3).

Motsvarande lågpris (ex. 6) påverkades av det "tak" som tillämpades för alla lågprissträckor, varför prishöjningen blev väsentligt mindre. Vid samma tidpunkt sänktes priset på den valda korta sträckan (ex. 1). Detta kan ses mot bakgrund av SJ:s lågprissatsning från mitten av 1979, men innebär också en accentuering av den sedan slutet av 1976 märkbara trenden mot lägre reellt pris på korta sträckor.

5. FLYGPLATSERNA

5.1 Historik

Under 1920-talet anlades de första civila flygplatserna, helt i kommunal regi, i samband med att reguljär flygtrafik upptogs av bl.a. AB Aerotransport (ABA). De viktigaste var landflygplatserna Göteborg-Torslanda och Malmö-Bulltofta (ABA:s första tekniska bas) och sjöflygplatsen Lindarängen i Stockholm. Dessutom fanns några mindre flygplatser.

Under 1930-talet tillkom bl.a. Bromma flygplats i Stockholm, färdigställd 1936 för Stockholms stad. Arbetet hade utförts som statskommunalt reservarbete. Under samma period byggdes också Sundsvall/Härnösands flygplats i statens arbetslöshetskommissions regi. Tillkomsten av ett antal nödländningsfält längs västkusten och i södra Sverige från Malmö till Stockholm och Norrtälje hade en liknande arbetsmarknadspolitisk bakgrund. De kom att utgöra en första del av det statliga flygplatsnätet och sorterades från 1936 under väg- och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå.

Under förra hälften av 1940-talet låg civilflyget nere. Ett stort antal militära flygplatser byggdes, varav flera senare i statlig eller kommunal regi kommit att nyttjas av den civila luftfarten. De tidigare kommunala flygplatserna i Malmö, Göteborg och Stockholm förstatligades under och omedelbart efter kriget. Luleå/Kallax uppläts av flygvapnet för civil trafik 1944. Luftfartsstyrelsen inrättades som ett särskilt ämbetsverk 1945. Två år senare ombildades detta och den därunder sorterande flygplatsorganisationen till ett affärsdrivande verk, luftfartsverket.

Beslut om anläggandet av en statlig storflygplats vid Halmsjön för interkontinental trafik och som reserv

"atlantbanor" på Uppsala F 16 och Norrköping-Kungsängen fattades 1946. I ett betänkande av 1944 års flygplatsutredning föreslogs med hänsyn till ABA:s dåvarande och planerade inrikestrafik att flygplatser för reguljär trafik i första hand borde finnas - förutom vid Stockholm, Göteborg och Malmö - vid Sundsvall/Härnösand, Umeå, Luleå, Kiruna, Visby, Norrköping, Örebro, Karlstad, Kalmar, Falun/Borlänge och Östersund. Vissa åtgärder vidtogs från kommunal sida för att förverkliga dessa planer, bl.a. i Umeå, men ABA:s kris 1948 (se kapitel 3) och det långvariga organisationsarbetet fram till SAS bildande 1950/51 fördröjde ytterligare statliga insatser inom flygplatsbyggandet.

Den 1947 påbörjade utbyggnaden av Halmsjön gick långsamt, och 1952 beslöt riksdagen om en begränsad utbyggnad. Vid 1950-talets mitt diskuterades ånyo alternativa lägen för Stockholms storflygplats. År 1957 fattades nytt beslut om utbyggnad av Halmsjön, sedan 1958 benämnd Arlanda. Denna flygplats började tas i bruk 1960. Under 1950-talet visade kommunerna ett starkt ökat intresse för att få flygplatser och anslutas till det framväxande inrikes flyglinjenätet. Detta bestod i mitten av 1950-talet av SAS linjer på Stockholm, Göteborg, Malmö, Visby, Norrköping, Sundsvall och Luleå. Linjeflyg AB (LIN) bildades 1957 och övertog det av Airtaco AB bedrivna tidnings- och passagerarflyget. Överenskommelser träffades mellan flera kommuner och luftfartsverket om bidrag från kommunen med 50 % av investeringskostnaden utan återbetalningsskyldighet. Härigenom tillkom flygplatserna i Kiruna (färdig 1960), Umeå, Skellefteå och Örnsköldsvik (1961). En ny statlig flygplats byggdes också i Jönköping (1960) och flygvapnet upplät flera militära flygplatser för linjefart: Kalmar (1957), Östersund, Ronneby, Halmstad och Hultsfred (1958) samt Ängelholm (1960), Kristianstad (1961) och Borlänge (1962). I början av 1960-talet fanns därför ett flygplatssystem som möjliggjorde inrikes linjefart på ett tjugotal orter.

Om senare års diskussioner om ansvarsfördelningen mellan stat och kommun, se avsnitt 2.3.4.

Under 1960-talet utvecklades flygtrafiken kraftigt. Efter hand uppstod kapacitets- och bullerproblem vid de centralt belägna storflygplatserna. Arlanda användes från 1960 för interkontinental trafik och 1962 överfördes all utrikes reguljär trafik på Stockholm dit. Chartertrafiken följde successivt efter. År 1969 flyttades även SAS inrikes trafik. Med tiden blev det också nödvändigt att bygga ersättningsflygplatser för Bulltofta i Malmö och Torslanda i Göteborg. Sturup stod färdigt 1972 och Landvetter 1977. Under 1970-talet har en kraftig upprustning skett vid övriga flygplatser för att möjliggöra inrikes jettrafik. I kommunal regi har under den senaste 10-årsperioden nya flygplatser för inrikes linjefart tillkommit i Gällivare, Gävle, Kramfors och Växjö. Dessutom har ett flertal mindre trafikflygplatser inrättats och möjliggjort en stark tillväxt av taxifyget men också en ny form av linjefart, s.k. linjetaxi.

5.2 Nuvarande flygplatssystem

Det civila flygplatssystemet består av dels de i AIP-Sverige (Aeronautical Information Publication) under benämningarna "allmänna", "godkända enskilda" och "enskilda" publicerade flygplatserna (sammanlagt 91 stycken) och dels av ett antal mindre, opublicerade flygplatser (ca 50 stycken). Häri ingår ej helikopter-, sjö- och skogsflygplatser. Härtill kommer 14 militära flygplatser som är upplåtna för civil luftfart genom avtal med luftfartsverket eller kommun. Ytterligare 23 militära flygplatser är godkända för civil luftfart. För att använda dessa sistnämnda flygplatser fordras dock som regel förhandstillstånd.

Vid befordran av passagerare i förvärvssyfte får endast godkända flygplatser användas. Samtliga s.k. allmänna

flygplatser är godkända. De flygplatser som dessutom är godkända för instrumentflygning och därigenom kan användas även under sämre väderförhållanden än övriga benämns trafikflygplatser (56 st.). Av tabell 5.1 framgår antalet flygplatser i landet godkända för förvärvsmässig luftfart uppdelade med avseende på huvudman och standard. Kolumnen "jetflyg" anger flygplatser godkända för trafik med jetflygplan med en högsta tillåten startvikt överstigande 15 ton.

Tabell 5.1 Flygplatser godkända för förvärvsmässig luftfart

Huvudman	Trafikflygplatser		Övriga godkända flygplatser
	Jetflyg	Ej jetflyg	
Luftfartsverket	19 (6)	-	1
Kommun	6 (5)	20 (3)	13
Enskild	1	1	7
Militär	-	10	13
Summa	26	31	34

Siffror inom parentes anger militära flygplatser som är upplåtna för civil trafik enligt avtal mellan flygvapnet och luftfartsverket resp. flygvapnet och kommun. Dessa flygplatser redovisas ej som militära.

Befintliga flygplatser tillgängliga för civil luftfart framgår av tabeller och karta i bilaga 3.

LTU har bl.a. att ta ställning till vilka flygplatser som har betydelse för den interregionala transportförsörjningen. Av detta skäl redovisas i tabell 5.2 vilka centra som har nära tillgång till trafikflygplats som är godkända för tung jettrafik. Dessutom redovisas vilka av flygplatserna som idag ingår i det inrikes flyglinjenätet. Utöver dessa tillkommer storflygplatserna i Stockholm, Göteborg och Malmö.

Tabell 5.2 Tillgången till trafikflygplats godkända för jettrafik respektive förekomst av sådan trafik inom det inrikes linjenätet i landets primära centra

Primärt centrum	Befolkning i tusental	Trafikflygplats inom länet godkända för jettrafik	Jettrafik på det inrikes linjenätet
Uppsala*	143	X	X
Eskilstuna	91	X	
Linköping/ Norrköping	232	X	
Jönköping	108	X	X
Växjö/ Alvesta	82	X	X
Kalmar/ Nybro	74	X	X
Karlskrona	60	X	X
Kristianstad/ Hässleholm	117	X	X
Helsingborg	101	X	X
Halmstad	75	X	X
Borås**	103	X	X
Trestad	131		
Skövde	46		
Karlstad	74	X	X
Örebro	117		
Västerås	118	X	
Falun/Borlänge	95	X	
Gävle/ Sandviken	131	X	
Sundsvall/ Timrå	113	X	X
Östersund/ Krokom	69	X	X
Umeå	79	X	X
Skellefteå	74	X	X
Luleå/Boden/ Piteå/Älvsbyn	143	X	X
		20	15

* Tillgång till Stockholm/Arlanda.

** Tillgång till Göteborg/Landvetter.

F.n. har 15 av landets 23 primära centra nära tillgång till flygplats med inrikes jettrafik. Av de åtta orter som saknar jettrafik har dock fem tillgång till flygplats som är godkänd för sådan trafik. Dessa orter är Eskilstuna, Gävle/Sandviken, Falun/Borlänge, Linköping/Norrköping och Västerås.

På Eskilstuna och Gävle/Sandviken har tung inrikes linjefart förekommit. Passagerarunderlaget visade sig dock vara för litet. Trafiken ersattes med s.k. linjetaxi med mindre flygplan. Trafiken på Eskilstuna låg dock nere helt till år 1980. Länsstyrelsen i Södermanlands län har för övrigt i samband med den regionala trafikplaneringen prioriterat en förbättring av markförbindelserna till Stockholm.

Borlänge har också reguljär trafik med lätta plan till Stockholm och till Göteborg via Örebro och Karlstad. På Norrköping/Kungsängen bedrivs för närvarande trafik med lätta flygplan på linjer till och från Stockholm samt Linköping/Göteborg, Visby och Hultsfred/Oskarshamn. Från Norrköping utgår också trafik på Köpenhamn i SAS regi.

Västerås har ingen direktförbindelse med Stockholm. Dock upprätthålls trafik till och från Köpenhamn via Jönköping och Växjö.

Tre primära centra saknar tillgång till såväl inrikes jettrafik som flygplats godkänd för sådan trafik. Dessa centra är Örebro, Skövde och Trestad.

I Örebro har en ny flygplats tillkommit. Den nya flygplatsen Täby, som invigdes år 1978, har en rullbana på 1 300 m. Banan är förberedd för en utbyggnad till 1 800 m, vilket är den normala banlängden för jettrafiken på det inrikes linjenätet.

De primära centra i landet som har den lägsta flygplats-

standarden är Skövde och Trestad. Skövde har endast tillgång till en mindre allmänflygplats. Länsstyrelsen i Skaraborgs län har i den fysiska riksplaneringens plane-ringsskede ställt frågan om en ny länsflygplats vid Viglunda i Skara kommun på framtiden. Erforderliga planåtgärder har dock vidtagits för att bevara handlingsfriheten.

Trestads flygplats, Malöga, har en rullbana på 1 000 m och kan av bl.a. miljömässiga och flygtekniska skäl sannolikt inte byggas ut till 1 800 m, dvs. klass II-standard som medger tung jettrafik.

Av de primära centra som f.n. saknar tillgång till jettrafik har Trestad som framgår av följdande sammanställning av restider med tåg till och från Stockholm den längsta restiden. Sammantaget innebär detta, med hänsyn till kombinationen av flyg- och tågförbindelser, att Trestad förmodligen är det primära centrum i landet som har de sämsta förbindelserna med Stockholm, trots att Trestad befolkningsmässigt är bland de större av landets primära centra.

Eskilstuna	ca 1 tim. 50 min.
Trestad	ca 5 tim. 5 min.
Skövde	ca 3 tim.
Örebro	ca 2 tim. 30 min.
Västerås	ca 1 tim. 35 min.
Falun/Borlänge	ca 3 tim. 5 min.
Gävle/Sandviken	ca 2 tim. 25 min.

På kartan över flygplatser i bilaga 3 har omlanden för flygplatser med tung linjefart lagts in. Som underlagsmaterial har luftfartsverkets resvaneundersökning rörande inrikesflyget från 1973 använts. Här har de avstånd använts som innesluter 90 % av resenärerna vid resp. flygplats. Flygplatsomlanden har schablonmässigt markerats med cirklar. Det bör emellertid noteras att både

Trestad och Örebro ligger utanför de markerade upptagningsområdena. I samband med redovisningen av den fysiska riksplaneringens planeringsskede uppgav länsstyrelsen i Älvsborgs län att man tagit initiativ till utredning av ny flygplats för Trestadsområdet. Resultaten har redovisats till LTU i maj 1980 och omfattar trafikprognoser, drift- och kapitalkostnadsberäkningar samt en samhällsekonomisk bedömning av olika alternativa lösningar på Trestadsregionens flygplatsfråga (se avsnitt 8.3 och 8.4).

I sammanhanget skall också nämnas att flygplatser av lägst klass III-standard finns vid 23 regionala centra. Vid sex av dessa flygplatser (Visby, Ronneby, Ängelholm, Sundsvall/Härnösand, Örnsköldsvik och Kiruna) bedrivs tung inrikes linjefart och vid ytterligare fyra (Hudiksvall, Hultsfred, Oskarshamn och Västervik) s.k. linjetaxitrafik. Linjetaxitrafik har tidigare förekommit på ytterligare platser (Gislaved/Anderstorp, Ljungby/Feringe, Lycksele, Vilhelmina) men den har lagts ner av ekonomiska skäl.

5.3 Ekonomiska förutsättningar

Regelbunden civil luftfart (linjefart) bedrivs under budgetåret 1979/80 på 35 flygplatser i Sverige. På tolv av flygplatserna förekom endast linjefart med lätta flygplan, bl.a. linjetaxitrafik. Av de 35 flygplatserna drevs 13 av luftfartsverket, medan ytterligare sex var militära flottiljflygplatser, där luftfartsverket är huvudman för den civila flygverksamheten. Av övriga 16 flygplatser var sex militära övningsflygfält med kommunal huvudman och åtta kommunala flygplatser. Två trafikflygplatser var privatägda.

Som framgått av avsnitt 2.3.4 medförde 1967 års luftfartspolitiska beslut att de statliga civila flygplatsernas finansiering fick en enhetlig utformning grundad

på principerna om full kostnadstäckning genom avgifter, kommunal finansiering av markkostnader och 37,5 % av övriga investeringar (exkl. fordon och maskiner), amortering enligt avskrivningsplan och förräntning av såväl statligt som kommunalt kapital till statens normallåneränta.

I den kommunala finansieringen av de statliga flygplatserna kan en eller flera primärkommuner och landstingskommuner delta. I vissa fall sker samarbetet mellan kommunala intressenter i bolagsform: AB Stockholmsregionens Flygplatsinvesteringar för Arlanda och AB Göteborg-Landvetter Flygplats för Landvetter.

Motsvarande regler gäller för de av luftfartsverket drivna civila flygstationerna på de militära flygplatser som upplåtits för civil trafik genom avtal mellan flygvapnet och luftfartsverket. Dessa avtal är knutna till ett ramavtal, som reglerar de allmänna riktlinjerna för bl.a. den civila trafiken och de ekonomiska relationerna mellan försvaret och luftfartsverket. Tidigare avtal sades upp av flygvapnet år 1975 varefter förhandlingar pågått mellan parterna. Överenskommelse om nytt ramavtal mellan luftfartsverket och försvaret har träffats under hösten 1980, men de här till knutna avtalen rörande de individuella flygplatserna hade ännu vid årsskiftet ej slutits.

Luftfartsverkets avgiftssystem är avpassat så att avgiftsuttaget per enhet är större för utrikestrafik och för trafik på de större flygplatserna jämfört med inrikestrafik och trafik på de mindre flygplatserna. De högre avgifterna på de större flygplatserna beror främst på att drift- och kapitalkostnaderna vid dessa är högre. Exempelvis är den utrikes passageraravgiften f.n. 40 kr. medan den inrikes passageraravgiften för Arlanda, Landvetter och Sturup är 13 kr. och för övriga flygplatser 10 kr. Pendeltrafiken Malmö-Köpenhamn betraktas i passa-

geraravgiftshänseende som en inrikeslinje när det gäller lokalpassagerare på sträckan Malmö-Köpenhamn. Luftfartsverket lämnar också kommersiellt motiverade rabatter på trafikavgifterna för linjen Umeå-Vasa- Sundsvall.

Vid de kommunala flygplatserna är avgiftssystemet enligt kommunförbundets rekommendationer utformat på i stort sett motsvarande sätt, med undantag för bl.a. högre passageraravgifter för inrikestrafiken än vid de statliga flygplatserna.

LTU har bl.a. att överväga huvudmannaskap m.m. för flygplatserna. Det finns därför skäl att mer detaljerat redovisa de ekonomiska förutsättningarna vid flygplatser med kommunalt respektive statligt huvudmannaskap.

Luftfartsverket genomförde våren 1980 en studie* av 38 statliga och kommunala flygplatsers ekonomi vilken överlämnats till LTU. Huvudintresset i studien har riktats mot driftverksamhetens organisation och kostnader vid olika flygplatser. En viktig utgångspunkt har varit att se på olika samutnyttningseffekter.

Framför allt vid de kommunala flygplatserna förekommer flera olika former av driftorganisation med hänsyn till insatser från kommun, flygvapnet, entreprenörer, flygförretag och vid mindre flygplatser också flygklubbar. Driftverksamheten kan delas upp i administration, mark-tjänst, terminaltjänst och flygtrafiktjänst. Terminaltjänsten har i studien behandlats separat beroende på att förhållandena kring denna varierar kraftigt mellan olika flygplatser. För de tre övriga tjänsterna svarar i regel flygplatshuvudmannen. Vid de militära flygplatser som upplåtits för civil trafik står flygvapnet mot viss ersättning för större delen av marktjänsten, som svarar för ca 50 % av driftkostnaderna, medan luftfartsverket eller berörd kommun svarar för de andra tjänster som är riktade mot den civila flygverksamheten.

* Luftfartsverket, transport och planeringsavdelningen:
En studie av flygplatsers ekonomi, februari 1980.

Jämförs driftkostnaderna för statliga och kommunala flygplatser av motsvarande storlek framgår av rapporten att de kommunala flygplatserna är 0,8 - 1,0 milj. kr. billigare per år. Största skillnaden - ca 0,5 milj. kr. - redovisas för marktjänsten. Hälften härav beror på lägre kostnader för brand- och räddningstjänsten.

En orsak till detta förhållande kan vara att vid de kommunala flygplatserna är de olika tjänsterna integrerade i större utsträckning. Exempelvis har samma personal hand om både fälthållning, brand- och räddningstjänst samt ramptjänst.

Ännu lägre driftkostnader för civil flygverksamhet uppvisar de militära flygplatserna genom samordning av den militära och civila verksamheten.

Tabell 5.3 Driftkostnader exkl. terminaltjänst och med olika huvudmän vid olika flygplatser. Prisläge 1980-01-01

Flygplats- kategori	Huvudman				
		Lfv	FV/Lfv	Kommun	FV/kommun
Större länsflyg- platser	(2a)	8.1	3.3		
Övriga "	(2b)	4.5	2.1	3.5	1.5
Regionflygplatser	(3)			1.0	0.5
Lokalfflygplatser, godkända som tra- fikflygplatser	(4a)			0.4	
Övriga lokal- flygplatser	(4b)			0.1	

På grundval av intäkter samt drift- och kapitalkostnader för luftfartsverkets 13 flygplatser, de sex flottiljflygplatserna som nyttjas för civil luftfart samt sex kommunala flygplatser med civil linjefart kan de budgeterade driftresultaten för år 1978/79 sammanfattas i ta-

bell 5.4.

Det faktiska utfallet för luftfartsverket totalt blev för budgetåret 1978/79 ca 10 milj. kr. bättre än det budgeterade resultat på vilket sammanställningen grundats. Intäktsökningarna härrörde från såväl utrikes linje- och chartertrafik som inrikes linjefart.

Tabell 5.4 Sammanställning över intäkter och kostnader för budgetåret 1978/79 (milj. kr.)
(TBI = Intäkter - direkta kostnader; TBII = TBI - samkostnader)

Flygplats	Intäkter	Direkta drift- kostnader	Direkta kapi- talkostnader	TBI	Samkostnader	TBII
Arlanda	+ 201	- 66	- 79	+ 56	- 12	+ 44
Bromma	+ 16,5	- 13,5	- 2,3	+ 0,7	- 3	- 2,3
Landvetter	+ 76	- 40	- 75	- 39	- 8	- 47
Sturup	+ 33	- 26	- 15	- 8	- 5	- 13
Kiruna	+ 2,3	- 8	- 2	- 7,7	- 0,8	- 8,5
Luleå	+ 5	- 3	- 2,2	- 0,2	- 0,6	- 0,8
Skellefteå	+ 1,5	- 3,9	- 1,4	- 3,8	- 0,8	- 4,6
Umeå	+ 3,6	- 8	- 3,4	- 7,8	- 1,4	- 9,2
Örnskiöldsvik	+ 1,2	- 3,4	- 1,8	- 4	- 0,6	- 4,6
Östersund	+ 1,1	- 1,5	- 0,4	- 0,8	- 0,3	- 1,1
Sundsvall	+ 3,5	- 7,7	- 3,4	- 7,7	- 1,8	- 9,5
Karlstad	+ 1,4	- 3,6	- 1,6	- 3,8	- 0,6	- 4,4
Norrköping	+ 4,5	- 4,9	- 1,5	- 1,9	- 1	- 2,9
Visby	+ 3	- 5,3	- 1,4	- 3,7	- 0,8	- 4,5
Jönköping	+ 9,8	- 8,3	- 2,0	- 0,5	- 1,4	- 1,9
Kalmar	+ 1	- 1,6	- 0,2	- 0,8	- 0,4	- 1,2
Ronneby	+ 0,9	- 1,5	- 0,7	- 1,3	- 0,3	- 1,6
Ängelholm	+ 1,4	- 1,4	- 0,6	- 0,6	- 0,5	- 1,1
Halmstad	+ 0,9	- 1,5	- 0,3	- 0,85	- 0,15	- 1
Gällivare	+ 0,5	- 1,3	- 0,5	- 1,3	-	- 1,3
Kramfors	+ 0,6	- 1,3	- 1,1	- 1,8	-	- 1,8
Borlänge	+ 1,8	- 2,6	- 0,9	- 1,7	-	- 1,7
Västerås	+ 1,6	- 1,2	- 0,7	- 0,3	-	- 0,3
Växjö	+ 2,6	- 3,5	- 1,8	- 2,7	-	- 2,7
Kristianstad	+ 0,9	- 1,3	- 0,2	- 0,6	-	- 0,6

Anm. I redovisningen har ingen hänsyn tagits till konsekvenserna av nytt avtal mellan chefen för flygvapnet, luftfartsverket och kommunerna.

I sammanställningen över de av luftfartsverket administrerade flygplatserna har intäkter från undervägsavgifter och centralförvaltningens intäkter (tillsammans ca 138 milj. kr.) ej fördelats på flygplatserna.

Vidare har samtliga s.k. biintäkter redovisats på resp. flygplats även om några av dessa möjligen kan ses som en för hela luftfartsverket gemensam intäkt.

I sammanställningen redovisade direkta kostnader omfattar kostnader för hela den lokala flygplatsorganisationen och den del av den lokala flygtrafiktjänsten som avser behovet av flygtrafiktjänst vid flygplatserna (flygtrafiktjänst lokalt).

Kostnaderna för den del av verksamheten inom luftfartsinspektionen och transport- och planeringsavdelningen som är direkt externt riktad samt kostnader för flygtrafiktjänst en route, inkl. dessa verksamheters andel i gemensamma kostnader, ingår inte heller i sammanställningen (tillsammans ca 195 milj. kr.).

I kapitalkostnaderna har inräknats full ränta (vid denna tid 8,75 %) för av såväl stat som kommun tillskjutet finansieringskapital.

I täckningsbidraget ingår full förräntning (162,4 milj. kr.) på det av stat och kommun tillskjutna finansieringskapitalet.

De gemensamma kostnaderna inom centralförvaltningen har fördelats på flygplatserna efter antal anställda under kolumnen TBII.

Resultaten för de sex kommunala flygplatserna grundas på det material som Svenska kommunförbundet framtagit för LTU:s räkning rörande flygplatsernas ekonomiska resultat under 1978/79.

Underlaget för sammanställningen över flygplatsernas ekonomiska resultat har strukturerats i avsikt att uppnå full jämförbarhet. Trots detta kan vissa skillnader föreligga på grund av bl.a. de skilda operativa, trafikala och lokala förutsättningar som kan påverka de individuella flygplatsernas resultat, varför direkta jämförelser kan vara vanskliga att göra.

Som exempel härpå kan nämnas de väsentliga skillnader som gäller vissa i jämförelsen redovisade flygplatser t.ex. Kiruna och Växjö. Insatserna för vinterfäldhållning är betydligt större i Kiruna, varjämte denna flygplats har längre öppethållning p.g.a. dess funktion som alternativflygplats.

5.4 Planering av flygplatser

5.4.1 Nuvarande planeringsordning

Enligt sin instruktion svarar luftfartsverket för den civila luftfartens markorganisation samt driver och förvaltar statens civila flygplatser. Därigenom är verket ansvarigt bl.a. för planeringen av nya statliga flygplatser och är beredande organ i frågor som rör investeringar i sådana flygplatser.

I luftfartsverkets myndighetsfunktion ingår även uppgifter av planeringskaraktär, t.ex. att ange tekniska krav för godkännande av allmän och enskild flygplats samt att meddela föreskrifter, huvudsakligen av teknisk natur rörande anläggning och drift av flygplats.

När det gäller icke statliga flygplatsers lokalisering, dimensionering och standard har luftfartsverket huvudsakligen en rådgivande funktion. I fråga om de kommunalt eller enskilt ägda och drivna flygplatserna är luftfartsverket sålunda formellt ej berört vid den översiktliga planeringen i annan mån än att det enligt instruk-

tionen "verkar för en planmässig utveckling av den civila luftfarten". Luftfartsverket har sålunda inte någon befogenhet att pröva om anläggandet av flygplats är lämpligt från trafikala synpunkter. Verket konsulteras emellertid ofta under planarbetet i frågor som rör trafikprognoser, drift och tekniska lösningar.

Den tekniska utformningen m.m. av flygplatser regleras av luftfartslagen (LL) och luftfartskungörelsen (LK), enligt vilka luftfartsverket är tillsynsmyndighet. I övrigt regleras byggande av flygplatser av bestämmelser i framför allt byggnadslagen.

5.4.2 Bestämmelser för byggande av flygplats

Luftfartslagstiftning

Enligt luftfartskungörelsen (1961:558) indelas landets civila flygplatser i allmänna, godkända enskilda och enskilda flygplatser. Dessutom finns militära flygplatser upplåtna för civil trafik. Alla dessa typer kan bli godkända som trafikflygplatser.

För att användas för förvärvsmässig personbefordran måste en flygplats vara godkänd och därigenom uppfylla vissa tekniska krav beträffande utformning och standard på rullbanor och stråk, hinderfrihet, visuella hjälpmedel för start och landning och andra anläggningar på marken. Kraven på trafikledning och olika typer av tekniska hjälpmedel för trafikavveckling varierar med hänsyn till arten av trafik och med hänsyn till den trafikomfattning för vilken flygplatsen inrättas. Luftfartsverket fastställer kraven och meddelar ett formellt godkännande av flygplatser som bekräftelse på att de uppfyller dessa krav.

Begreppet trafikflygplats är att hänföra till en flygoperativ indelning av flygplatser. För att en flygplats

skall bli godkänd som trafikflygplats krävs att den kan användas under instrumentväderförhållanden (IMC), dvs. att den uppfyller vissa krav i fråga om flygtrafikledningstjänst, meteorologisk utrustning, radio- och belysningshjälpmedel samt räddningsutrustning.

De av luftfartsverket godkända flygplatserna indelas sedan den 1 juli 1972 efter banornas längd. Den använda klassindelningen bestämmer minimikraven för den geometriska utformningen av banor, taxibanor, hinderfria ytor och sektorer på och kring flygplatsen m.m. Kraven ändras språngvis vid olika klassgränser enligt följande:

<u>Nominell banlängd</u>	<u>Klass</u>
2 100 m och längre	I
1 300 m - intill 2 100 m	II
1 000 m - intill 1 300 m	III
600 m - intill 1 000 m	IV

En arbetsgrupp inom ICAO studerar f.n. frågan om ändring av den internationella klassindelningen av flygplatser, vilket kommer att medföra följdändringar i Sverige. Enligt framlagda förslag kommer de tekniska kraven på flygplatsernas utformning att styras av prestanda och storlek för grupper av flygplanstyper. Som exempel innebär detta att kraven på 45 m banbredd för Fokker F-28 torde komma att ändras till 30 m. Beslut kan väntas under 1982/83. En sådan förändring skulle innebära avsevärda kostnadsbesparingar vid flygplatsbyggen.

Linjefart och luftfart i icke regelbunden trafik får - oberoende av väder- och ljusförhållanden - endast bedrivas på öppen trafikflygplats. Vidare måste all övrig luftfart under instrumentväderförhållanden bedrivas på öppen trafikflygplats. Trafikflygplats anses vara öppen då personal för flygtrafikledning är i tjänst samt för aktuell trafik erforderliga övriga organ är bemannade. Övrig luftfart innebärande personbefordran i förvärvs-

syfte får - med undantag av flygning under instrumentväderförhållanden - bedrivs även på av luftfartsverket godkända flygplatser som inte är trafikflygplatser.

Luftfartslagen innehåller ingen uttrycklig föreskrift om att tillstånd erfordras för att inrätta och driva flygplats som inte avses för allmänt bruk (enskild flygplats). Enligt 64 § luftfartskungörelsen åligger det dock den som vill inrätta och driva enskild flygplats att senast nittio dagar innan anläggningsarbeten påbörjas eller flygplatsen tas i bruk anmäla sin avsikt till luftfartsverket som har att meddela erforderliga föreskrifter och villkor för inrättandet och driften. Om hänsyn till trafiksäkerheten eller flygplatsens inverkan på omgivningen eller viktiga militära skäl kräver det skall verket förbjuda att flygplatsen anläggs eller drivs.

Erfarenheterna från behandlingen av ärenden enligt 64 § luftfartskungörelsen ger vid handen att luftfartsverkets prövning ofta kommer för sent. Ofta har flygplatshållaren tagit fasta på senare delen av stadgandet om tidsmarginalen för anmälan vilket inneburit att flygplatsen i stort sett är färdigbyggd när verket skall pröva frågan.

När det gäller inrättande och drift av flygplats som avses för allmänt bruk (allmän flygplats) erfordras enligt 6 kap. 4 § luftfartslagen tillstånd av regeringen. Sådant tillstånd som förutsätts grundat på företrädesvis luftfartspolitiska överväganden får ej förväxlas med det godkännande som enligt 6 kap. 9 § ges efter prövning av de tekniska förhållandena. I 6 kap. 5 § föreskrivs att hänsyn skall tas till det allmänna vid tillståndsgivningen. På grund av förhållanden som berör det allmännas intresse i fråga om verksamhetens utveckling har särskilda skäl ansetts tala för att sådana förhållanden beaktas vid prövningen. Som exempel på sådana skäl kan

nämnas:

- rullbanornas längd gör att det erforderliga markutrymmet för flygplatsen blir betydande vilket kan ha betydelse för kringliggande lantbruk, skogsbruk eller andra näringar och gör omgivningarna mer eller mindre olämpliga för bostadsbebyggelse,
- trafiken till och från flygplatsen kräver beaktande - nya trafikleder kan behövas och befintliga kan behöva läggas om,
- verksamheten i luften kan inverka på närliggande flygplatsers drift eller på säkerheten i luftleder i närheten av den nya flygplatsen,
- flygplatsens läge och beskaffenhet kan påverka betydelsen och utförandet av militära anläggningar,
- betydande investeringar erfordras för att anlägga flygplatsen med allt vad därmed äger samband.

Hänsynstagandena till det allmänna vid prövningen av tillstånd till inrättande och drift av allmän flygplats synes äga motsvarande relevans när det gäller enskilda flygplatser av liknande beskaffenhet - i varje fall sådana som fyller kraven för godkänd enskild flygplats (se 65 § luftfartskungörelsen).

Från planverket och länsstyrelsernas sida har plan- och miljöskäl kommit att tillmätas en allt större betydelse vid bedömning av flygplatsprojekt. Dessa instanser framför ofta erinringar mot flygplatserna och har i ett flertal ärenden motsatt sig projekten åberopande plan- skäl, hänsyn till miljön (buller), markanvändning, natur- och kulturvård, friluftsliv etc.

Luftfartsverket har därför hemställt om att åtgärder

vidtas för en omarbetning av de författningar (64 och 65 §§ luftfartskungörelsen) som reglerar frågor om inrättande av enskilda flygplatser. Nuvarande lydelse i 64 § LK klargör inte helt om tillstånd för att inrätta enskild flygplats erfordras.

Syftet bör därvid enligt verket vara att söka åstadkomma en sådan utformning av innehållet i här aktuella föreskrifter att erforderligt underlag och stöd erhålls för prövning och beslut av flygplatsärenden med hänsyn till de av projektet berörda intressena.

Luftfartsverket föreslår vidare att verkets beslutsfunktion omprövas även när det gäller inrättande av sådana enklare start- och landningsplatser som är avsedda i huvudsak för privat bruk och som saknar nämnvärd betydelse från trafikall och allmän transportsynpunkt. Myndighetsutövningen i sådana ärenden kan t.ex. överföras till lokala eller regionala myndigheter, som torde kunna handlägga ärendena med stöd av byggnadslagstiftningen med luftfartsverket som remissinstans för bevakning av säkerhets- och luftrumsfrågor.

Byggnadslagstiftning

Flygplatser betraktas i byggnadslagen (BL) som tätbebyggelse. För att mark skall få användas till tätbebyggelse förutsätts att den prövats och från allmän synpunkt befunnits vara lämpad för ändamålet. Sådan prövning sker vid planläggning enligt byggnadslagen (1947:385). Hänsyn skall även tas till bebyggelse som är att vänta.

Enligt BL får byggnadslov inte ges till nybyggnadsföretag som innefattar tätbebyggelse om detaljplan saknas. Planläggning skall sålunda ske varigenom prövas om marken är från allmän synpunkt lämpad för avsett ändamål. Vid planläggning sker även en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. De enskilda sakägarna har möj-

lighet att föra talan i planärendet. Normalt fordras det att en stads- eller byggnadsplan upprättas och fastställs för ett flygplatsområde.

I 81-83 §§ BL ges bestämmelser om förbud mot bebyggelse till hinder för försvaret, luftfarten m.m. Enligt dessa bestämmelser får bl.a. i närheten av statlig flygplats eller annan flygplats för allmänt bruk nybyggnad eller vissa andra anordningar inte företas, om flygplatsens användning för avsett ändamål därigenom försvåras eller eljest avsevärt men åsamkas luftfarten. Länsstyrelsen kan dock medge undantag om synnerliga skäl föreligger.

I sammanhanget bör nämnas det förslag som framlagts i betänkandet (SOU 1979:65, 66) Ny plan- och byggnadslag. Förslaget har remissbehandlats. LTU har den 30 juni 1980 avgett yttrande.

Fysisk riksplanering

En viss planering berörande flygplatser sker också inom ramen för den fysiska riksplaneringen (FRP). Inom den uppmärksammas sålunda angelägenheten av att mark i anslutning till befintliga eller planerade flygplatser tas i anspråk bara för sådana ändamål som medger att en rimlig handlingsfrihet för flygtrafiken kan bibehållas. Flygplatser ställer stora krav på mark och medför även i övrigt påverkan på omgivningen. Därför fastslås i FRP att vid anläggande av flygplats konsekvenserna för andra markanvändningsintressen skall klarläggas. Flygplatser bör därför inte kunna komma till stånd utan stöd i en översiktlig planering.

Miljöskyddslagstiftning

Enligt miljöskyddslagen är den som utövar eller ämnar utöva miljöfarlig verksamhet skyldig att verksamt bidra till att förebygga störningar genom att vidta skyddsåtgärder.

gärder eller andra försiktighetsmått.

Vägar och flygplatser ingår dock f.n. inte bland de anläggningar för vilka krävs tillstånd eller dispens enligt miljöskyddskungörelsen. Skälet till detta är att dessa anläggningar underkastas särskild prövning, varvid även anläggningens inverkan på omgivningen beaktas.

Emellertid beslutade riksdagen år 1974 att tillståndsplikt skall införas beträffande flygplatser och vägar som kan medföra miljöstörningar av väsentlig betydelse samt att regeringen närmare skall bestämma förprövnings-skyldighetens omfattning. Frågan prövas f.n. av en särskild utredning (Jo 1976:06) om översyn av miljöskyddslagstiftningen.

Prövning i samband med anvisande av medel för sysselsättningsskapande åtgärder

Med allmänna beredskapsarbeten avses statliga, kommunala och enskilda beredskapsarbeten.

Allmänna beredskapsarbeten skall vara kortvariga och anordnas för att under konjunktur- eller säsongsnedgång i näringslivet skapa tillfällig sysselsättning. Dessa beredskapsarbeten är mestadels tidsmässigt begränsade och främst förlagda till vinterhalvåret.

Ansökan om statsbidrag för beredskapsarbeten avgörs av arbetsmarknadsstyrelsen eller av länsarbetsnämnd. Undantag från denna regel framgår av regleringsbrevet. Något undantag för t.ex. kommunala flygplatser görs inte i regleringsbrevet, varför det f.n. inte föreligger något hinder för AMS eller länsarbetsnämnden (upp till 800 000 kr./ projekt) att ge statsbidrag till kommunala flygplatser.

5.4.3 Föreslagna och diskuterade förändringar av planeringssystemet

En utvärdering av regional trafikplanering redovisas vad gäller flygplatser i departementspromemorian (Ds K 1975: 10) Planering av de svenska flygplatserna.

I promemorian anges att de principiella målen för planeringen av nya och befintliga flygplatser bör vara att få till stånd ett flygplatssystem och en flygtrafik som med beaktande av samhällets överordnade mål är anpassat till aktuella och förväntade trafikbehov. En grundläggande utgångspunkt vid flygplatsplanering bör vidare vara att flygplatser inte planeras isolerat i förhållande till varandra eller till annan trafikverksamhet.

I detta syfte föreslås att flygplatsplaneringen även fortsättningsvis ingår som en viktig del i regional trafikplanering. Luftfartsverket bör inom ramen för denna svara för en långsiktig, hela landet omfattande planering av det svenska flygplatssystemet.

I anslutning till genomförandet av en översiktlig flygplatsplanering föreslås i promemorian ett prövningsförfarande i fråga om flygplatsutbyggnader. Detta förfarande skall i första hand avse det trafikala behovet och de ekonomiska konsekvenserna av föreslagna flygplatsutbyggnader.

Luftfartsverkets prövning bör enligt förslaget avse investeringar som innebär byggande av lägst klass IV-flygplatser, som ger flygplatsen en ändrad funktion (ändrad flygplatskategori) eller som på annat sätt medför väsentlig kapacitets- och regularitetshöjning. Övriga flygplatsinvesteringar skulle enligt förslaget prövas av berörd länsstyrelse.

I promemorian föreslås också en funktionell indelning av de svenska flygplatserna. Denna ansluter till den orts-

klassificering som gjorts inom ramen för den regionala utvecklingsplaneringen.

Med anledning av två riksdagsmotioner år 1969, i vilka hemställdes att en översiktlig plan läggs till grund för inrikesflygets fortsatta utbyggnad, konstaterade statsutskottet i sitt utlåtande (1969:159) följande:

"Frågan om flygtrafikens ordnande inom de skilda regionerna måste naturligen ingå som en viktig del i de regionala och kommunala organens planeringsarbete och därvid behandlas som en del av samhällsplaneringen, bl.a. med tanke på bullerstörningar och andra miljösynpunkter. Den översiktliga markanvändningen samt trafikfrågorna torde också vara huvuduppgifter för de kommunala och regionala planeringsorganen. Men till ledning för arbetet härmed och för den fysiska riksplanering som f.n. pågår synes behov föreligga av en mera översiktlig planering. Utskottet finner det därför angeläget att Kungl. Maj:t prövar möjligheterna att få till stånd en sådan under medverkan av luftfartsverket, som med sin överblick över den tekniska, trafikala och trafikekonomiska utvecklingen inom luftfartsområdet därvid även bör kunna ge regionerna och kommunerna ett samlat underlag för deras långsiktiga planering i frågor rörande flygplatsutbyggnaden."

Riksdagen biföll utskottets hemställan (rskr 1969:351).

Med anledning härav gav regeringen den 1 januari 1971 - i avvaktan på att en mer övergripande flygplatsplanering i enlighet med riksdagens intentioner kunde komma till stånd - luftfartsverket i uppdrag att utarbeta normer och anvisningar till grund för flygplatsplaneringen och att i anslutning härtill verkställa en översyn av vissa författningsbestämmelser på luftfartsområdet.

Normarbetet har hittills resulterat i bl.a. en planeringsbok för flygplatser, vilken utgör en av de förutsättningar för den principiella uppbyggnaden av det flygplatssystem som redovisas i betänkandet Ds K 1975:10.

Bland övriga organ som granskat det svenska flygplats-systemet och flygtrafiken bör nämnas riksrevisionsverket (RRV) som studerat luftfartsverkets roll i inrikesflyget.

RRV anser i rapporten Luftfartsverkets roll i inrikesflyget år 1973 (Dnr 1973:307) att luftfartsverket genom sina uppgifter kraftigt kan påverka inrikesflygets utveckling och att en sådan påverkan sker kontinuerligt genom luftfartsverkets olika beslut. För att de instrument statsmakterna ställt till luftfartsverkets förfarande skall kunna användas ändamålsenligt måste en plan som samordnar luftfartsverkets beslut med samhällets övergripande målsättningar föreligga.

Det är därför enligt RRV:s mening önskvärt att luftfartsverket snarast utarbetar en utvecklingsplan för det svenska inrikesflyget.

6. LUFTFARTENS ENERGIFÖRSÖRJNING M.M.

6.1 Internationell översikt*

Västvärldens energiförbrukning ökade under efterkrigstiden fram till år 1973 med ca 5 % per år medan konsumtionen av olja ökade med 7 %. Oljekonsumtionen avtog därefter under ett par år och tillväxttakten har därefter varit låg. Konsumtionen var år 1977 på ungefär samma nivå som 1973. År 1978 ökade den till totalt 18,6 miljarder fat olja (2 530 milj. ton). Tillväxttakten i västvärldens oljekonsumtion beräknas under perioden 1977-1985 bli 2,5-4 % per år och konsumtionen år 1990 bli 30-33 miljarder fat olja (4 100-4 500 milj. ton) och förbli på i stort sett samma nivå därefter.

Antagen konsumtionsutveckling grundas på förutsättningen att oljans andel av energiförbrukningen för industriella processer och bostadsuppvärmning m.m. kommer att minska, medan transportsektorns nästan totala oljeberoende kommer att kvarstå.

Världens kända råoljereserver uppskattas till ca 640 miljarder fat. Nyupptäckta oljefyndigheter och förbättrad teknik för ytterligare utvinning i äldre oljekällor har hittills medfört tillskott som överstigit den löpande konsumtionen. De icke kända oljereserverna uppskattas med ledning av olika studier till ca 2 000 miljarder fat olja.

Under antagande att 1978 års konsumtionsnivå kvarstår oförändrad skulle den bedömda totala tillgången på råolja motsvara behoven under 70-130 år. Vid en 3%-ig årlig konsumtionsökning bedöms råoljereserverna motsvara behoven under 35-55 år. ICAO konstaterar på grundval härav att världens behov av råolja torde kunna tillgodoses åtminstone fram till sekelskiftet. Av bl.a. politiska skäl torde man emellertid ha att räkna med instabilitet på

* Källa: ICAO; Future Availability of Aviation Fuel, AT-WP 1316; Augusti 1979.

oljemarknaden med fortsatta risker för periodvisa brister på olja och kraftiga prisfluktuationer.

Transportsektorn svarar för ca 30 % av den totala energiförbrukningen. Av transportsektorns andel i västvärlden konsumerar bilismen över hälften eller ca 16 % av den totala energiförbrukningen. Av den totala oljekonsumtionen förbrukar luftfarten sammanlagt ca 4,5 %, varav den civila luftfarten ca 3,5 %. Andelen flygfotogen (jetbränsle) utgör 83 % och resterande 17 % utgörs av flygbensin och andra petroleumprodukter för luftfarten. Luftfartens andel av transportsektorns totala oljekonsumtion i västvärlden är ca 12 %.

ICAO bedömer att luftfartens totala ökning av passagerar- och fraktvolym under 1980-talet kommer att bli mellan 6 och 10 % per år. Förväntad ökningstakt fram till sekelskiftet är något lägre men kommer att medföra att luftfartens oljekonsumtion ökar med två-fyra gånger jämfört med dagens nivå. Luftfarten bedöms vid sekelskiftet förbruka 5-10 % av världens totala oljekonsumtion. Det bör enligt ICAO vara lättare för andra konsumentgrupper än för luftfarten att utnyttja alternativ till oljan, åtminstone under de närmaste 25 åren.

ICAO framhåller vidare att det inte torde vara realistiskt att räkna med några alternativa drivmedel för luftfarten före sekelskiftet även om vissa forskningsprojekt pågår.

Möjligheterna att tillgodose luftfartens oljebehov bedöms inom de närmaste 20 åren vara mindre beroende av den totala oljeutvinningen än av den andel härav som kan raffinerats till flygbränsle.

Normalt kan ca 10 % av produktionen raffinerats till flygbränsle. Större andel kan utvinnas om flygbränslespecifikationerna ändras inom ramen för säkerhetskraven.

Flygbränsleefterfrågan kan mot slutet av seklet ha nått en nivå som innebär att behoven inte kan täckas genom raffinering ur råolja. De alternativ som finns att tillgå för att täcka en eventuell brist är framställning av flygbränsle på syntetisk väg (från kol, oljeskiffer eller oljesand) eller utveckling av motorer som kan utnyttja tyngre oljeprodukter eller andra bränslen.

I bedömningen har då vägts in den besparing som utvecklingen mot energieffektivare flygplan kommer att medföra. Totalt bedöms denna utveckling medföra bortåt 20 % lägre bränslekonsumtion per tonkilometer under perioden 1978-1990. Under 1990-talet väntas en energieffektivitetshöjning av liknande storlek.

Beträffande prisutvecklingen på flygbränsle konstaterar ICAO att den reala prisnivån hela tiden sjönk under 1950- och 1960-talen och fram till år 1973. Under perioden 1955-1973 sjönk den reala prisnivån till ca 1/3. Under 1973-1979 har flygbränslepriset däremot nära nog sexfaldigats i löpande priser, vilket i real prisnivå torde motsvara ett drygt trefaldigande.

Fram till år 1973 relaterades oljeprisutvecklingen till utvinnings-, raffinerings- och distributionskostnaderna medan prisutvecklingen efter år 1973 mera berott på producentländernas och oljebolagens marknadspolitik.

Betydande variationer i oljepriserna är att vänta i framtiden, åtminstone i ett kortare perspektiv. I det längre perspektivet torde utvecklingen av andra energikällor, hushållningsåtgärder m.m. komma att påverka prisutvecklingen genom en relativt sett lägre efterfrågan på olja.

Tekniken för framställning av syntetiska bränslen är känd sedan före andra världskriget. Det torde emellertid återstå ett antal år innan syntetiskt framställda brän-

slen kan produceras i så stor skala att de påverkar prisutvecklingen på olja.

På grundval av vissa undersökningar, enligt vilka kostnaden för syntetiskt framställda bränslen skulle bli ca 10 US \$ lägre per fat än 1979 års råolja priser, anser dock ICAO att det i ett längre perspektiv inte är troligt att prisnivån på olja kommer att bli mycket högre än den nuvarande.

De väsentligaste faktorer som påverkar luftfartens bränsleförsörjning, bränsleprisutvecklingen och övriga framtida förutsättningar kan med ledning av ICAO:s rapport sammanfattas i följande punkter:

- a) Den totala efterfrågan på energi.
- b) Möjligt totalt energiutbud.
- c) Olika energibärarens andel av total energikonsumtion.
- d) Utvinningsbara oljereserver.
- e) Möjlig utvinningstakt för råolja.
- f) Tillgängliga alternativ till råolja.
- g) Prisutvecklingen på råolja och alternativa råvaror för flygbränsle.
- h) Lufttransporternas utveckling.
- i) Luftfartygens energieffektivitet.

6.2 Förhållandena i Sverige

Den totala energiförbrukningen i Sverige* under perioden 1970-1976 ökade från 1 343 PJ (373 TWh) till 1 442 PJ (404 TWh), dvs. med i genomsnitt drygt 1 % per år (se tabell 6.1 och 6.2).

* Energikommissionen; Energibesparingar inom transportsektorn; Ds I 1977:12.

Tabell 6.1 Total energiförbrukning år 1976 och prognos
för år 1990 (PJ)

Sektor	1976	1990
Transporter	285	353
Industri	558	883
Bostäder	360	330
Service m.m.	204	243
Areella näringar	35	38
Summa	1 442	1 847
Transportsektorns andel	% 20	% 19

Transportsektorns energiförbrukning år 1970-1976 samt beräknad utveckling fram till år 1990 framgår av följande tabell.

Tabell 6.2 Transportsektorns energiförsörjning under
perioden 1970-1990. PJ och TWh

	1970			1976			1990		
	PJ	TWh	%	PJ	TWh	%	PJ	TWh	%
Personbilar	108	30,2	44,4	137	38,4	48,1	153	42,8	43,3
Inrikes luftfart	4	1,1	1,6	5	1,4	1,8	12	3,4	3,4
Bussar	5	1,4	2,1	7	2,0	2,5	10	2,8	2,8
Järnväg, persontrafik	4	1,1	1,6	5	1,4	1,8	5	1,4	1,4
Annan spårbunden trafik	1	0,3	0,4	1	0,3	0,4	2	0,6	0,6
Fritidsbåtar	2	0,6	0,8	4	1,1	1,4	6	1,7	1,7
MC, moped, snöskoter	1	0,3	0,6	1	0,3	0,4	1	0,3	0,3
Summa inrikes person- transporter	126	35,3	51,9	160	44,8	56,1	189	52,9	53,5
Lastbilar	38	10,6	15,6	44	12,3	15,4	56	15,7	15,9
Järnväg, godstrafik	4	1,1	1,6	4	1,1	1,4	6	2,7	1,7
Inrikes sjöfart	6	1,7	2,5	5	1,4	1,4	7	2,0	2,0
Summa inrikes godstrans- porter	48	13,4	19,8	52	14,6	18,2	69	19,3	19,6
Utrikes sjöfart (bunkring i Sverige)	50	14,0	20,6	53	14,8	18,6	66	18,5	18,7
Utrikes luftfart (bunkring i Sverige)	6	1,7	2,5	8	2,2	2,8	17	4,8	4,8
Försvar	13	3,1	5,3	12	3,4	4,2	12	3,4	3,4
Totalt	243	66,0	100,0	285	79,8	100,0	353	98,8	100,0

Av transportsektorns förbrukning av fossila bränslen svarade den inrikes luftfarten för 1,8 % och den utrikes bunkringen för 2,8 %. Merparten av energiförbrukningen inom luftfarten är således att hänföra till bunkring för utrikes transporter.

Luftfartens totala energiförbrukning år 1976 resp. förväntad förbrukning år 1990 framgår av följande tabell.

Tabell 6.3 Den civila luftfartens energiförbrukning under perioden 1976-1990

	1976	1990
<u>Inrikes luftfart</u>		
Flygbränsle, 1000-tal m ³	132	350
PJ	4,5	12,1
<u>Bunkring i Sverige för utrikes luftfart</u>		
Flygbränsle, 1000-tal m ³	216	500
PJ	7,5	17,5
<u>Summa</u>		
Flygbränsle, 1000-tal m ³	348	850
PJ	12,0	29,6

Av sammanställningarna framgår att den inrikes luftfarten år 1976 svarade för ca 3 % av den totala förbrukningen för inrikes persontransporter. År 1990 beräknas inrikestrafikens förbrukning motsvara ca 6 % av transportsektorns totala energikonsumtion.

Av transportsektorns totala energikonsumtion beräknas luftfarten totalt sett förbruka ca 8 % år 1990.

Den energibesparing som skulle kunna åstadkommas genom drastiska åtgärder mot t.ex. luftfarten har studerats av några utredningar under 1970-talet.

Energiprogramkommittén (SOU 1974:75) angav en nettobesparing på drygt 1 % vid förbud mot all luftfart som berör Sverige. Förbud mot endast inrikes luftfart skulle ge årliga nettobesparingar på ca 0,3 % och förbud mot enbart allmänflyg en besparing på 0,03 % per år.

6.3 Energieffektivitet hos olika transportmedel

Energieffektiviteten för ett transportmedel kan variera högst avsevärt beroende på under vilka förutsättningar en transport utförs. Förbrukningen per person eller tonkilometer är bl.a. starkt beroende av nyttjandegraden.

Tabell 6.4 Energiåtgången i kWh/personkm.

(Medelvärden runt vilka energiåtgången kan variera beroende på belägningsgrad och andra förhållanden).

	Långväga transporter	Belägnings- grad
Personbilar	0,5	1,9 pers.
Buss - linje och charter	0,25-0,28	25 %
- veckoslutstrafik	0,2	75 %
Eldrivna motorvagnar	0,2-0,3	35 %
Järnväg, exkl. motorvagn	0,3	40 %
Inrikes flyg	1,0-1,2	55 %

Källa: TFD: Energieffektiviteten för person- och godstransporter i Sverige (1979).

Beträffande personbilarnas energieffektivitet torde man kunna räkna med att de bilar som används i landsvägskörning i genomsnitt är nyare och större än bilbeståndet som helhet. Med detta som bakgrund kan 0,5 kWh/pass km anges som riktvärde vid en beläggning av 1,9 personer per resa. Det finns givetvis stora variationsmöjligheter

ter. Värden kring 0,2 kWh/pass km torde sålunda kunna nås med vissa biltyper och med en hög beläggning.

Ifråga om långväga busstrafiken torde man i linjetrafiken kunna räkna med ett genomsnittligt antal passagerare om 10-12, dvs. knappt 25 % beläggning. Energiåtgången blir i så fall 0,25-0,28 kWh/pass km. I weekend-trafiken med beläggningar som till och med kan överskrida 75 % kan man räkna med 0,10-0,12 kWh/pass km, ibland till och med lägre.

Motorvagn är närmast att se som ett komplement till järnvägen. Det förekommer stora spridningar i beläggningen. Denna torde dock röra sig om ca 35 %, vilket innebär ca 30-40 passagerare i genomsnitt. Energiåtgången blir då grovt räknat 0,2-0,3 kWh/pass km.

Med järnvägstrafik avses tåg med mellan 4 och 12 vagnar. De givna nivåerna motsvarar knappt 40 % beläggning, vilket är lika med andelen sålda av under ett år offererade platskilometrar. Avläsningsvärden är 0,25-0,33 kWh/pass km eller i genomsnitt ca 0,3. Det lägre värdet avser större tåg.

För flygplanen är energiåtgången per pass km högst av de angivna transportmedlen. Det skall dock betonas att åtgången är starkt beroende av beläggningen men också av den flugna distansen. Start och landning innebär en väsentlig energiåtgångspost. För Douglas DC-9 och Fokker F-28 har angetts de intervall, som energiåtgången hamnar inom vid de flygdistanser, som är aktuella inom landet. Gränserna är 300 km respektive 900 km. Medelbeläggningen, eller kabinfaktorn, beräknades i undersökningen för inrikesflyget vara 55 %. Med en medelflygdistans på 500 km skulle det innebära en energiåtgång av 1,0-1,2 kWh/pass.km. Det bör betonas att utredningen gjordes innan de nya lågpriserna infördes i inrikesflyget. Numera

uppgår kabinfaktorn genomsnittligt till ca 70 %.

Av TFD:s utredning framgår klart att storskalighet ger möjligheter till energieffektivare transporter. Endast flyget avviker markant. När det gäller flyget är det dock svårt att göra direkta jämförelser med andra transportmedel. Flyget tillryggalägger som regel den kortaste sträckan mellan ortspar jämfört med landsväg och järnväg. Grovt räknat är flygdistanserna mellan svenska orter endast 80-85 % av de sträckor som landsvägs- och järnvägstrafiken måste tillryggalägga i motsvarande relationer. Inrikesflygplanen har också en icke obetydlig fraktkapacitet, vilket innebär att i regel 2-5 ton gods kan fraktas utan att startvikten behöver överskridas. Som ett räkneexempel kan man med hänsyn till den genom lågprissatsningen ökade beläggningsgraden och mängden frakt räkna med en medelsiffra på 0,6-0,9 kWh/pass km i stället för 1,0 kWh/pass km för Douglas DC-9. Därmed är man på ungefär de nivåer där stora bilar samt rälsbussar och tåg med låg beläggningsgrad finns.

6.4 Flygmaterielutvecklingen och energieffektiviteten

Som framgått svarar luftfarten för en mycket låg andel av den totala energiförbrukningen. Förändringar av flygplanens bränsleeffektivitet har därmed en mycket marginell inverkan på världens totala energisituation.

Fram till 1973/74 minskade bränslekostnaderna successivt och kom därigenom att spela en allt mindre roll för de totala flygtransportkostnaderna. Från årsskiftet 1973/74 till våren 1980 har priset på jetbränsle i löpande priser ungefär sexfaldigats och på flygbensin ökat ännu mera. Denna prisökning innebär att bränsleprisets andel av flygplanens totala driftkostnader ökat från 6-10 % till 15-25 %. (De lägre värdena avser propellerflygplan och de högre jetflygplan.)

De kraftiga prishöjningarna under 1973/74 har inneburit ett kraftigt forcerat utvecklingsarbete på flygplan och motorer med sikte på att minska bränsleförbrukningen. Samtidigt har miljökraven medfört behov av att minska bulleremissionen från flygtrafiken. Möjligheterna att uppnå bränslebesparing för en nyutvecklad flygplansgeneration fördelar sig i huvudsak på följande områden:

- motorutveckling,
- avancerad teknologi (aerodynamik, material),
- konstruktion av flygplan för lägre hastighet.

Den specifika bränsleförbrukningen för moderna jetmotorer är ca 30 % lägre än för första generationens jetmotorer, vilka fortfarande finns kvar i vissa flygplanstyper, t.ex. DC-8, B 707 och B 720. Den förbättrade bränsleekonomin har i första hand erhållits genom en övergång till s.k. fläktmotorer. I dessa passerar en större del (4-6 ggr) av den totala luftmängden utanför brännkammaren och tillförs energi av en fläkt.

Den första generationen fläktmotorer som bl.a. finns i DC-9, Fokker F-28, Boeing 727 och Boeing 737 m.fl. har ett relativt lågt by-pass-förhållande (förhållandet mellan den luftmängd som passerar utanför resp. genom bränslekammaren).

Därefter har motortypen vidareutvecklats. Således har motorerna i DC-10, Boeing 747 och Airbus A300 ett väsentligt högre by-pass-förhållande än den första generationen fläktmotorer (ca 5:1 jämfört med 1:1), vilket ytterligare förbättrat bränsleekonomin.

Även andra åtgärder har i detta avseende inneburit förbättringar. Sålunda har bl.a. konstruktiva förbättringar i motorn och användandet av nya material avsevärt höjt motorns drivkraft i förhållande till dess vikt, vilket sänkt bränsleförbrukningen.

Hittillsvarande motorutveckling har medfört en minskad bränsleförbrukning, framför allt i motorer avsedda för de största flygplanen. Den motortyp som används i dessa flygplan väntas bli dominerande i alla nya typer av transportflygplan oavsett storleksklass. Under de senaste åren har sålunda motorer med höga by-pass-förhållanden även utvecklats för plan av den mindre storlek som idag svarar för de flesta enheterna inom flottan (Boeing 727, DC-9 etc.). Dessa nya motorer - vilka dock ännu inte har introducerats på marknaden - har ca 20-25 % lägre specifik bränsleförbrukning än de motorer som f.n. används och kommer därför att få betydelse för att på sikt sänka oljeförbrukningen inom luftfartssektorn.

Härutöver kan nämnas att det enligt studier genomförda främst i USA anses vara möjligt att med avancerad teknologi (nya material, högre tryck m.m.) förbättra den specifika bränsleförbrukningen med ytterligare ca 15-20 % för 1990-talets motorgenerationer.

Övergången till fläktmotorer inom transportflyget innebär förutom den förbättrade bränsleekonomin att bullernivån sänks betydligt som en följd av att gasflödet genom motorn blir långsammare. Särskilt övergången till motorer med högt by-pass-förhållande i medel- och kortdistansplan kommer att reducera bullret.

I fråga om flygplanens aerodynamiska utformning kan nämnas möjligheten att genom tillämpning av s.k. superkritisk aerodynamik utforma vingens profil så att motståndet minskas genom anpassning till den aktuella flyghastigheten. Med denna teknik kan vingen också göras tjockare, vilket leder till att dess vikt kan minskas. En annan möjlig aerodynamisk förbättring är s.k. winglets, vilka består av vertikala vingliknande element monterade i vingspetsen. Genom winglets förbättras luftströmningen vid vingspetsen, vilket leder till minskat luftmotstånd och därmed minskad bränsleförbrukning.

För närvarande pågår en utveckling av nya mycket lätta s.k. kompositmaterial, med mycket hög hållfasthet. Sådana material används i de nya flygplanstypernas sekundärstrukturer. När dessa material i en framtid blir mera vanligt förekommande kan en betydande minskning av flygplansvikterna uppnås. Kombinerat med den aerodynamiska utveckling som pågår bör avsevärda viktbesparingar kunna uppnås. Sammantaget har möjligheterna till bränslebesparingar genom tillämpning av avancerad aerodynamik och materialteknik uppskattats till ca 20 %.

En annan möjlighet att åstadkomma drivmedelsbesparingar är att konstruera flygplanen för en väsentligt lägre marschfart än f.n. Det har exempelvis visats att om ett flygplan konstrueras för en marschfart på 800 km/h i stället för 940 km/h så blir bränsleförbrukningen 25 % lägre.

Sammantaget bedömer flygindustrin att den tekniska utvecklingen torde leda fram till att en ny flygplansgeneration kräver endast 50-70 % av den bränsleförbrukning per platskilometer som större delen av de flygplan kräver som f.n. används i Sverige.

7. LUFTFARTSVERKETS UPPGIFTER, ORGANISATION OCH MYNDIGHETSUTÖVNING SAMT EKONOMI

7.1 Organisatorisk utveckling

Luftfartsstyrelsen, som bildades år 1945, ombildades år 1946 till en affärsdrivande myndighet. Detta skedde bl.a. mot bakgrund av att AB Aerotransport (ABA) år 1946 avsåde sig alla statliga subventioner. År 1948 genomförde statsmakterna en sakrevision av luftfartsstyrelsen, varvid bl.a. framlades vissa rationaliseringsförslag. Förslagen ledde bl.a. till att luftfartsstyrelsens 12 avdelningar sammanfördes i en byggnad.

Under 1950-talet behölls i princip de i slutet på 1940-talet fastställda villkoren för lufttransportsektorn och luftfartsverket.

År 1963 framlades vissa principförslag rörande ny trafikpolitik och som följd härav tillkallades ungefär samtidigt en särskild utredning om bl.a. luftfartsverkets ekonomi och organisation.

1963 års luftfartsutredning framlade år 1967 förslag som innebar bl.a. att de statliga subventionerna till luftfartsverket skulle avskaffas under en 10-årsperiod. Statsmakterna tog i propositionen (1967:57) också ställning för att ansvaret för i princip samtliga markaktiviteter på de statliga flygplatserna skulle åläggas luftfartsverket. Förslaget ledde också till en omorganisation av luftfartsverket som innebar att mark- och trafikbyrån sammanslogs till en driftavdelning och den tidigare kanslibyrån delades i en administrativ och en ekonomienhet.

År 1969 tillkallades flygtrafikledningskommittén (FTK) som i ett delbetänkande, Flygtrafikledning 1980, år 1971 diskuterade frågan om att bilda ett fristående flygsä-

kerhetsverk bestående av i huvudsak den nuvarande trafikavdelningen och luftfartsinspektionen. Som alternativ föreslogs ett bibehållande av luftfartsverket till vilket den militära flygtrafiktjänsten i fred skulle överföras, medan luftfartsinspektionens ställning förutsattes bli stärkt i vissa avseenden.

Genom beslut år 1973 (prop. 1973:27, TU 1973:12, rskr 1973:160) tog statsmakterna ställning för dels ett sammanhållet luftfartsverk, dels en överföring av den militära flygtrafiktjänsten i fred till luftfartsverket, dels införandet av s.k. yttäckande kontrollerat luftrum söder om 61°. Vidare fattades beslut om att inrätta en central skola för gemensam utbildning av civila och militära flygledare.

Bl.a. som en följd härav tillkallades år 1973 luftfartsverksutredningen, som år 1974 framlade sitt betänkande (Ds K 1974:14) Luftfartsverkets organisation.

Riksdagen beslöt år 1975 (prop. 1975:81, TU 1975:16, rskr 1975:19) om ny organisation för luftfartsverket. Syftet med omorganisationen var bl.a. att mot bakgrund av den allmänna utvecklingen inom luftfarten förbättra förutsättningarna för en effektivisering av luftfartsverkets arbete.

De generella riktlinjer som statsmakterna antog för luftfartsverkets omorganisation var bl.a. att man skulle:

- o överföra militär trafikledningspersonal från försvaret till luftfartsverket,
- o överföra vissa teletekniska funktioner från televerket till luftfartsverket,
- o särskilja myndighets- och affärsverksfunktionerna inom

luftfartsverket,

- o sammanföra verksamheter med samma mål och därigenom skapa en funktionell organisation,
- o fördela ett verksamhetsansvar till enheter inom linjeorganisationen, dvs. överföra ett direkt ansvar för den egna verksamheten, dess ekonomi och personal till olika enheter inom den centrala och lokala organisationen, samt
- o åstadkomma en ökad delegering och decentralisering bl.a. genom slopandet av regionala organisationsnivåer.

Statsmakternas ställningstaganden ledde till att en omorganisation på central nivå inom luftfartsverket genomfördes i stort sett samtidigt som luftfartsverkets centralförvaltning omlokaliseras till Norrköping under år 1976. Omorganisationen har bl.a. medfört:

- o att delar av den teletekniska tjänsten för luftfarten överfördes från televerket till luftfartsverket från 1976-01-01 (ca 70 anställda),
- o att den tidigare driftavdelningen delades i en trafik- och en flygplatsavdelning 1976-07-01,
- o att en särskild transport- och planeringsavdelning bildades 1976-07-01.

På den lokala organisationsnivån inom luftfartsverket har ställningstagandena också föranlett en omorganisation som bl.a. medfört:

- o vissa ändringar av luftfartsinspektionens lokala organisation,

- o ändringar av flygtrafiktjänstens lokala organisation och slopande av tidigare regional nivå jämte integrering av den civila och militära flygtrafiktjänsten från 1978-01-01 (ca 250 anställda), samt
- o ändringar av flygplatsorganisationen och slopande av den regionala nivån (5 flygplatsförvaltningar) 1979-01-01. Vissa kvarvarande delar av denna organisationsförändring började genomföras under år 1980. Så är t.ex. fallet med resursdimensioneringsprojektet (RESDIM) samt vissa delegeringsfrågor. Vidare pågår ett projekt i syfte att kartlägga möjligheterna till ökat samutnyttjande av tjänster inom SAS, LIN:s och luftfartsverkets ramptjänstorganisationer (RAMPSAM).

Genom förändringen av flygplatsorganisationen har varje flygplats givits en mera självständig ställning som innebär ansvar för operativ drift och utvidgat ansvar för ekonomi och personal. Genom organisationsförändringen har flygplatserna fått ytterligare arbetsuppgifter och befogenheter inom områdena planering, rationalisering, elunderhåll, underhåll och modifiering av byggnader, materielanskaffning samt ekonomi- och personaladministration.

Luftfartsverkets organisation efter genomförda förändringar framgår av avsnitt 7.3.

Flygtrafikledningskommittén framlade år 1974 i ett delbetänkandet Flygväder 80 vissa förslag till ändringar av flygvädertjänstens organisation, metoder och hjälpmedel. I proposition 1977/78:5 tog statsmakterna ställning till de framlagda förslagen rörande olika åtgärder för att effektivisera flygvädertjänstens system och organisation. Vidare föreslogs i propositionen att förutsättningarna för en ytterligare integrering mellan civil och militär vädertjänst bör prövas fortlöpande. Arbetet med att genomföra beslutade åtgärder pågår främst mellan SMHI och

luftfartsverket.

Under riksmötet 1977/78 fattade riksdagen också beslut (prop. 1977/78:88, TU 1977/78:5, rskr 1977/78:148) om inrättande av en central myndighet - statens haverikommission - för utredning av allvarigare civila och militära luftfartsolyckor.

7.2 Luftfartsverkets uppgifter

Luftfartsverket - som är ett affärsdrivande verk - skall enligt verksinstruktionen

- svara för den civila luftfartens markorganisation, i den mån denna ankommer på staten och ej anförtrotts annan statlig myndighet, samt handlägga ärenden om den civila luftfarten;
- verka för en planmässig utveckling av den civila luftfarten och för detta ändamål utarbeta underlag för långsiktiga bedömningar av flygtransportsystemets uppgifter och resursbehov;
- driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart och därmed sammanhängande rörelse;
- i fred svara för flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart, i den mån denna ankommer på staten och ej har anförtrotts annan statlig myndighet. För flygtrafiktjänst, som är av betydelse för försvarsmaktens fullgörande av ålagda uppgifter i fred och krig, gäller av regeringen i särskild ordning fastställd ansvars- och uppgiftsfördelning mellan luftfartsverket och berörda myndigheter inom försvarsmakten;
- ha överinseendet över flygsäkerheten för den civila luftfarten;

- under beredskapstillstånd och krig främst tillgodose det totala försvarets krav. För verksamheten under sådana förhållanden gäller särskilda föreskrifter, samt
- sörja för beredskapsplanläggning för den egna verksamheten och för den civila luftfarten, i den mån sådan planläggning ej ankommer på annan myndighet. Verket skall därvid samråda med överbefälhavaren, civilförsvarsstyrelsen, överstyrelsen för ekonomiskt försvar, transportnämnden och beredskapsnämnden för psykologiskt försvar. Överstyrelsen för ekonomiskt försvar skall hållas underrättad om beredskapsplanläggningen på det ekonomiska försvarets område.

7.3 Luftfartsverkets organisation

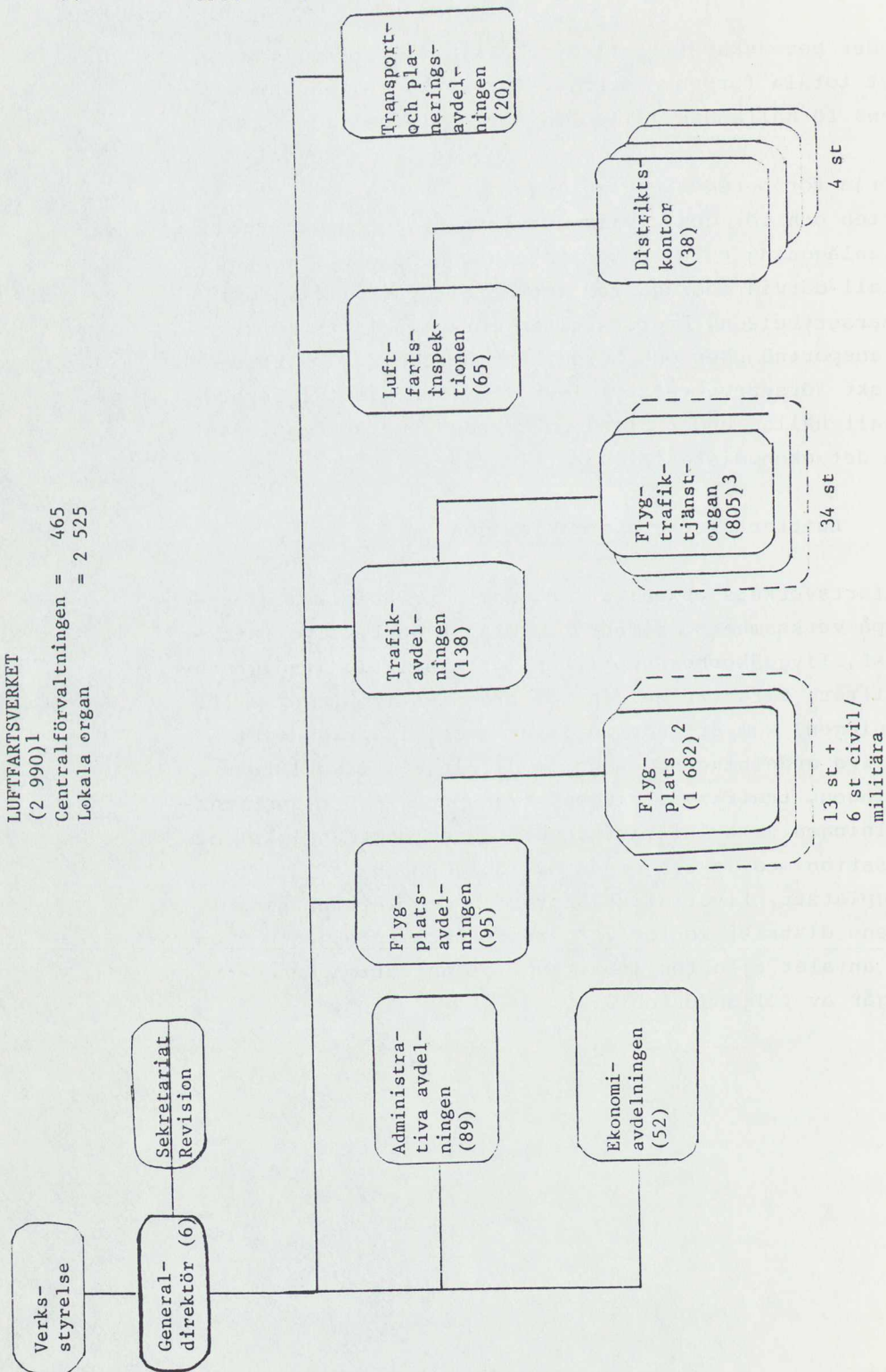
Luftfartsverkets organisation, som i princip kan grupperas på verksamhetsområdena flygplatstjänst, flygtrafiktjänst, flygsäkerhetsuppgifter och trafikala myndighetsuppgifter, omfattar en central organisation (centralförvaltningen) som är indelad i sex avdelningar, administrativa avdelningen, ekonomiavdelningen, flygplatsavdelningen, trafikavdelningen, transport- och planeringsavdelningen samt luftfartsinspektionen samt en lokal organisation med lokala organ spridda över hela landet (flygplatser, flygtrafiktjänstorgan och luftfartsinspektionens distriktskontor). Luftfartsverkets organisation samt antalet tjänster inom resp. organisationsenheter framgår av följande tablå:

LUFTFARTSVERKET

(2 990)¹

Centralförvaltningen = 465

Lokala organ = 2 525



1) Antal män ca 69 %, antal kvinnor ca 31 %.

2) Antalet helårsanställda ca 1 280.

3) Inkl. flygtrafiktjänst på militära flygplatser.

De personal- och ekonomiadministrativa funktionerna inom luftfartsverket, som samlats i administrativa avdelningen och ekonomiavdelningen, har följande huvudsakliga arbetsuppgifter.

Den administrativa avdelningen är indelad i fem sektioner varav

- personalsektionen svarar för verkets övergripande personaladministrativa frågor, löne- och avtalsfrågor, m.m.,
- informationssektionen svarar för verkets interna och externa information,
- juridiska sektionen svarar för verkets juridiska frågor,
- organisationssektionen svarar för frågor om verkets administrativa utveckling, samt
- kontorsservicesektionen svarar för budtjänst, televäxel, vaktmästeri, tryckeri och foto m.m.

Ekonomiavdelningen är uppdelad på tre sektioner varav

- planerings- och budgetsektionen svarar för frågor om ekonomisk styrning, budgetering m.m.,
- redovisningssektionen svarar för den ekonomiska redovisningen m.m., samt
- inköpssektionen svarar för vissa inköpsadministrativa uppgifter.

Luftfartsverket kan som tjänsteproducerande organisation indelas i följande huvudområden:

- drift och förvaltning av flygplatser för civil luftfart (flygplatstjänst),
- flygtrafikledningstjänst vid flygplatser och i luft- rummet (flygtrafiktjänst),
- flygsäkerhetsuppgifter avseende den civila luftfarten (luftfartsinspektionen),
- övriga myndighetsuppgifter.

Av dessa utgör flygplats- och flygtrafiktjänsterna verksamheter som kan betecknas som produktionsuppgifter. De båda övriga uppgiftsområdena avser myndighetsuppgifter.

Till luftfartsverkets arbetsuppgifter hör i vissa delar också administrativa funktioner av styrande och stöd- jande karaktär inom verket.

I det följande behandlas produktionsuppgifter och myndighetsfunktioner var för sig.

Flygplatstjänst innebär omhändertagande av och service till flygplan, passagerare, frakt och gods vilket utförs inom expeditionstjänst och ramptjänst.

I flygplatstjänsten ingår också att anskaffa/anlägga, sköta och underhålla bansystem, plattformar, byggnader, lokaler elektroanläggningar och flygplatstjänstens teletekniska anläggningar samt fordon och maskiner.

I den operativa verksamheten ingår därutöver fälthållning samt brand- och räddningstjänst.

Den löpande driften samt normalt underhåll av anläggningar och utrustning utförs vid respektive flygplats, liksom mindre anläggningsarbeten och viss ankaffning. För teletekniska hjälpmedel sker projektering och an-

läggning samt styrning av drift och underhåll i samverkan med trafikavdelningen. Mer omfattande underhållsarbeten och anläggningsverksamhet handhas av flygplatsavdelningen inom centralförvaltningen. Flygplatsavdelningen svarar för flygplatstjänstens arbetsuppgifter på central nivå, innefattande övergripande planeringsfrågor, utveckling och uppföljning av verksamhetsgrenen samt vissa direkta produktionsuppgifter.

Vid luftfartsverkets flygplatser är ansvaret för bl.a. ramptjänsten delat mellan luftfartsverket, SAS och LIN enligt avtal träffat år 1975. Detta avtal har under år 1980 förlängts att gälla tills vidare. Antalet anställda (årsarbetskrafter) inom luftfartsverkets, SAS och LIN:s ramptjänstorganisationer framgår av följande tablå.

Antal anställda inom luftfartsverket, SAS och LIN:s ramptjänstorganisationer (årsarbetskrafter)

	LFV	SAS	LIN
Arlanda	85	220	-
Bromma	-	-	81
Halmstad	-	-	6***
Jönköping	4*,**	-	-
Kalmar	-	-	5***
Karlstad	-	-	2,5***
Kiruna	1*,**	-	-
Landvetter	42	83	-
Luleå	-	19	-
Norrköping	1*,**	-	-
Ronneby	-	-	6***
Skellefteå	1	-	6***
Sturup	45**	-	-
Sundsvall/Härnösand	-	-	12,5***
Umeå	-	-	19,5***
Visby	-	-	11,75**
Ängelholm	-	-	7***
Örnsköldsvik	-	-	4***
Östersund	-	-	8,5***

* Avser resursförstärkning inom fält/ramptjänstorganisationen som erfordras för ramptjänst.

** Avser ramptjänst för all flygverksamhet.

*** Inkl. mekaniker.

Flygplatsavdelningens arbetsuppgifter är i sammanfattning:

- Långsiktig planering samt sammanställning och sammanvägning av kortsiktiga och medelsiktiga planer.
- Utveckling av flygplatstjänstens system.
- Anskaffning, anläggning och visst underhåll av flygplatsanläggningar med tillhörande utrustning.
- Bemannings- och utbildningsfrågor.
- Kommersiell verksamhet (främst den s.k. binäringsverksamheten).

Flygplatsavdelningen består av ett planeringssekretariat samt fem sektioner: systemsektionen, allmänna sektionen, anläggningssektionen, elektrosektionen och utrustningssektionen.

Flygtrafiktjänst innebär att leda flygtrafik samt att övervaka och stödja flygverksamhet. Flygtrafiktjänst bedrivs vid flygplatskontroller, kontrollcentraler och informationsorgan i anslutning till verkets och vissa andra flygplatser och vid militära flygflottiljer (motsvarande) för fredsmässig militär luftfart. Flygtrafiktjänstorganen har till huvuduppgift att planera, utveckla och genomföra den operativa driften inom flygtrafiktjänsten. Dessutom har de arbetsuppgifter för försvaret, innefattande operativ och förbandsproducerande verksamhet, krigsförberedelser samt stabstjänst.

Trafikavdelningen inom centralförvaltningen svarar i samverkan med chefen för flygvapnet för flygtrafiktjänstens långsiktiga planering och systemutveckling samt för den operativa tjänstens övergripande utveckling och ledning främst genom utfärdande av normer, regler och föreskrifter samt genom planering och projektering. Vidare svarar den för projektering och anläggning samt styrning av drift och underhåll av teletekniska anlägg-

ningar, utbildning av flygtrafikledningspersonal samt för flygtrafiktjänstens övergripande personal- och ekonomifrågor.

Trafikavdelningen består av fyra sektioner: systemsektionen, operativa sektionen, teletekniska sektionen samt flygtrafikledningsskolan.

För att tillgodose chefens för flygvapnet behov av erforderlig fackkunskap i flygtrafiktjänstfrågor tillhandahåller luftfartsverket fyra tjänster vid flygstaben. Tjänsterna är direkt underställda chefen för flygstabens trafikavdelning.

För flygtrafiktjänsten vid kommunala och enskilda flygplatser har luftfartsverkets trafikavdelning ålagt ett ledningsansvar.

Flygtrafikledningstjänstens främsta uppgift är att förebygga kollisioner mellan luftfartyg dels i luften, dels inom flygplatsernas manöverområden samt mellan flygplan, fordon, personer eller hinder inom flygplatsernas manöverområden.

Vidare skall flygtrafikledningstjänsten åstadkomma ett snabbt, effektivt och ekonomiskt trafikflöde så att luftrummet kan utnyttjas optimalt.

Flygtrafiktjänsten omfattar förutom flygtrafikledningstjänst även flygräddningstjänst, meteorologisk tjänst samt informationstjänst och teletjänst.

Flygtrafikledningstjänst är en sammanfattande benämning på flygkontrolltjänst, flyginformationstjänst, flygråd-givningstjänst samt alarmeringstjänst.

För utövandet av flygkontrolltjänsten gäller i princip att flygplanets befälhavare själv ansvarar för navige-

ringen, medan flygkontrollorgan genom meddelade färdtillstånd svarar för att separation upprätthålls till andra flygplan. Färdtillstånd, dvs. tillstånd för ett flygplan att framföras enligt vissa av flygkontrollorgan angivna villkor, baserades tidigare helt på färdplaner och positionsrapporter lämnade från flygplan (procedurtrafikledning). Genom att flygtrafikledningsorganen i stor omfattning utrustats med radar kan dessa numera ofta själva fastställa flygplanens positioner samt leda och följa dem utefter önskade flygvägar (radartrafikledning). Flygtrafikledningen har härigenom samtidigt påförts ett med flygplanets befälhavare delat ansvar för förhindrande av kollision med terräng samt dessutom en del av navigeringsansvaret. Radartrafikledning möjliggör mindre separation mellan flygplan, vilket väsentligt ökat trafiksystemets kapacitet.

Flygkontrolltjänst utövas av organ för områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst.

Utöver det operativa driftansvaret samt det planerings- och utvecklingsansvar som åligger trafikavdelningens lokala och centrala organ svarar trafikavdelningen också för insamling, utarbetande och utgivning av information (AIP, NOTAM m.m.) till den flygande allmänheten samt för upphandling, installation och underhåll av teleteknisk utrustning vid statliga civila flygplatser och för vissa civila anläggningar vid militära flygplatser upplåtna för civil linjefart.

Flygsäkerhetsuppgifterna utförs främst av luftfartsinspektionen, som utgörs av en avdelning inom centralförvaltningen samt fyra distriktskontor verksamma inom respektive inspektionsdistrikt.

Styrande för arbetsfördelningen mellan den centrala avdelningen och distriktskontoren är begreppen tillträdes-

kontroll och verksamhetskontroll. Med tillträdeskontroll avses examination, granskning, inspektion och kontrollförfaranden innan en person, organisation, viss materiel eller flygplats medges tillträde till det svenska luftfartssystemet genom certifiering, tillståndsgivning eller godkännande. Med verksamhetskontroll avses fortlöpande inspektions- och kontrollverksamhet avseende funktion hos personal, organisation och materiel, som getts tillträde till luftfartssystemet.

Luftfartsinspektionens centrala avdelning ansvarar för systemövergripande insatser, fackmässigt utvecklingsarbete, tillträdeskontroll och sanktioner medan distriktskontoren har ansvar för verksamhetskontroll. Den centrala avdelningen medverkar i verksamhetskontrollen och distriktskontoren medverkar i tillträdeskontrollen, bestämmelse- och informationsarbetet samt utredningar.

Luftfartsinspektionens uppgifter är i sammanfattning att:

- Utveckla och fastställa säkerhetsnormer för den civila luftfarten. Normerna omfattar dels övergripande säkerhetsmålsättningar, dels säkerhetsbestämmelser för den civila luftfarten och dess delsystem.
- Övervaka den civila luftfarten och dess markanordningars tillförlitlighet från flygsäkerhetssynpunkt.
- Utöva tillsyn över efterlevnaden av fastställda säkerhetsnormer.
- Utredda haverier och tillbud i de fall utredningen ankommer på luftfartsverket.

Chefen för luftfartsinspektionen har enligt 19 § i luftfartsverkets instruktion självständig beslutanderätt i flygsäkerhetsfrågor.

Myndighetsuppgifter av trafikal karaktär handläggs inom transport- och planeringsavdelningen. Dessa uppgifter avser dels frågor om tillstånd och villkor för civil luftfart samt godkännande av de reguljära flygföretagens taxor, trafikprogram och tidtabeller, dels vissa frågor rörande transportplanering och övergripande planering för flygtransporter. Till avdelningens arbetsområde hör också bevakning av och medverkan i det internationella arbetet på transportregleringsområdet samt beredskapsfrågor.

Avdelningen består av tre sektioner: planeringssektionen, transportsektionen och försvarssektionen.

7.4 Luftfartsverkets myndighetsuppgifter

Myndighetsutövning innebär utövning av befogenhet att för enskild bestämma om förmån, rättighet, skyldighet, disciplinpåföljd, avskedande eller annat jämförbart förhållande. För myndighetsutövning gäller att verksamheten måste ske med stöd av lag eller förordning eller på annat sätt utgå från ett beslut av regering och riksdag. Myndighetsutövningen utmärks således av att det är fråga om ensidiga beslut från statens sida, dvs. inte avtal. Övrig förvaltningsverksamhet t.ex. affärs-, planerings-, utrednings- och rådgivningsverksamhet är emellertid inte att betrakta som myndighetsutövning.

Med ledning av beskrivningen under avsnitt 7.2 och 7.3 kan konstateras att luftfartsverkets myndighetsuppgifter i huvudsak omfattar två ärendegrupper, nämligen myndighetsfrågor av trafikal karaktär samt flygsäkerhetsfrågor.

Myndighetsfrågor av trafikal karaktär avser dels transportreglering (frågor rörande tillstånd och villkor för civil luftfart samt flygbolagens taxor), dels transportförsörjning (frågor rörande flygbolagens trafikprogram

och tidtabeller), dels också transportplanering (vissa frågor om inrättande av icke statliga flygplatser). Till detta funktionsområde kan även hänföras luftfartsverkets bevakning av och medverkan i det internationella arbetet på transportreglerings- och transportförsörjningsområdena. De trafikala myndighetsfrågorna handläggs huvudsakligen inom transport- och planeringsavdelningen. Vissa ärenden av myndighetskaraktär handläggs dock även inom flygplatsavdelningen. Detta gäller bl.a. bevaknings- och säkerhetsfrågor på flygplatserna, för vilka flygplatsavdelningen med stöd av luftfartskungörelsen meddelar avlysning av flygplatsområdena. Flygplatsavdelningen har också de direkta kontakterna med tullverket och polismyndigheten (rikspolisstyrelsen) i bevaknings- och säkerhetsfrågor. Till gruppen myndighetsfrågor kan även hänföras vissa övriga s.k. facilitationsärenden.

Ansvar för flygsäkerhetsfrågorna åvilar främst luftfartsinspektionens centrala och lokala organ. Luftfartsinspektionen utfärdar säkerhetsnormer för den civila luftfarten och dess markanordningar samt övervakar dessa och utövar tillsyn över efterlevnaden av säkerhetssystemet och dess tillförlitlighet.

Trafikavdelningens ansvar och uppgifter kan emellertid till vissa delar också betraktas som myndighetsutövning. Detta gäller de delar av flygtrafikledningstjänsten som avser utfärdande av trafikregler och upprättande av kontrollrat luftrum i den mån detta inte ankommer på regeringen, samt övervakningen av trafikreglernas efterlevnad. Befrämjandet av en välordnad trafik, informationstjänst, teleteknisk anläggnings- och underhållsverksamhet är dock att betrakta som serviceuppgifter. Till trafikavdelningens myndighetsuppgifter hör också att i samråd med försvarsstaben meddela tillstånd till utländska statsluftfartygs tillträde till svenskt territorium.

7.5 Luftfartsverkets ekonomiska situation

Den civila luftfarten har ett kostnadsansvar som bl.a. innebär att luftfartsverket skall bedriva verksamheten så att full kostnadstäckning erhålls och ett överskott uppnås som motsvarar räntor på det av stat och kommuner tillskjutna investerade kapitalet. För detta tar verket ut ett stort antal olika avgifter för sina tjänster, t.ex. utfärdande och förnyelse av certifikat, auktorisation av flygföretag och flygverkstäder, besiktning av flygplan och flygplatser samt avgifter för tjänster från flygtrafikfunktionen i form av s.k. undervägsavgifter. Vidare upptas avgifter för flygplatsdriften omfattande passagerar-, landnings-, parkerings-, hangar-, genomströmningsavgifter etc. Även för stationstjänsten eller delar av denna uttas avgifter alternativt koncessionsavgifter från flygbolag, som erhållit rätt att utföra hela eller delar av stationstjänsten.

Luftfartsverket har som affärsverk till uppgift att bedriva sin verksamhet efter företagsekonomiska principer. Detta innebär att verket bör verka för att de förändringar som är fördelaktigast för lufttransportssystemet skall genomföras under förutsättning att de bedöms ekonomiskt möjliga. Om statsmakten ställer krav som kan innebära att verket måste åta sig verksamhet, som inte är företagsekonomiskt motiverad, skall verket begära ersättning härför.

Luftfartsverkets nuvarande ekonomiska situation karaktäriseras av att förräntningskravet inte kan fullgöras för varje enskilt år. Detta är i allt väsentligt en följd av de omfattande investeringar som genomförts under 1970-talet bland vilka kan nämnas:

- o anläggande av ny flygplats för Malmö (Malmö/Sturup) invigd år 1972,
- o etablering av den gemensamma civila och militära flygledarskolan på Sturup (FLSS) år 1974,

- o uppbyggnaden av Arlanda International, som färdigställdes år 1976,
- o anläggande av Göteborg/Landvetter flygplats, invigd år 1977,
- o upprustningen av flygtrafikledningssystemet genom bl.a. nya automatiserade flygtrafikledningscentraler (ATCAS) med tillhörande radarstationer, radarpresentationssystem och kommunikationssystem. Den första centralen togs i bruk vid Arlanda under år 1979 (ATCAS I). F.n. pågår uppbyggnaden av en i princip motsvarande anläggning vid Malmö/Sturup.

Nämnda åtgärder har i löpande priser inneburit investeringar för ca 2 miljarder kr. Härtill kommer investeringar i om- och tillbyggnadsåtgärder på vissa mindre flygplatser samt ersättningsinvesteringar avseende försliten utrustning och materiel.

De stora investeringarna har - förutom motsvarande ökade kapitalkostnader för luftfartsverket - inneburit ett ökat personalbehov, främst beroende på de nya anläggningarnas storlek och komplexitet. Som exempel kan nämnas att inrättandet av flygledarskolan i Sturup medförde behov av ett 30-tal nya tjänster och idrifttagandet av Arlanda International och Landvetter flygplats vardera ett 100-tal nya tjänster.

Mot bakgrund av den starka kostnadsökning som kunde förutses under senare hälften av 1970-talet anmälde luftfartsverket i anslagsframställning för 1975/76 att det under ett antal budgetår framöver inte skulle bli möjligt att helt uppfylla förräntningskravet. I stället borde verket få planera sin ekonomi så att ett ackumulerat förräntningskrav kunde uppfyllas under tioårsperiod, varvid avvikelser från kravet borde medges för enskilda budgetår. I början av perioden, då kostnadsökningarna

var stora, fick en underförräntning accepteras vilken under periodens senare del skall kompenseras av en överförräntning.

Luftfartsverket har senare preciserat den angivna målsättningen i en tioårsplan avseende perioden 1977/78-1986/87. Såsom redovisats i olika sammanhang har verket bedömt det möjligt att uppnå det ekonomiska målet för perioden under förutsättning bl.a. av höjning av trafikavgifterna med i genomsnitt ca 10 % per år i löpande priser. Resultatutfallet för de tre första budgetåren har väl svarat mot planen.

En uppdatering av de beräkningar som ligger till grund för tioårsplanen har under hösten 1980 genomförts av luftfartsverket. Denna uppdatering har visat att resultatutvecklingen under de återstående budgetåren av perioden måste bedömas något försiktigare än tidigare. Detta beror framför allt på den stagnation i flygtrafikutvecklingen som kunnat konstateras för 1979/80 och på ett högre ränteläge än tidigare. För att resultatutjämnning under tioårsperioden fortfarande skall kunna uppnås med en taxehöjning som inte är högre än ca 10 % per år i genomsnitt krävs enligt luftfartsverket bl.a. att följande förutsättningar kan uppfyllas på resurssidan.

- o Ingen personalvolymökning under perioden 1981/82-1986/87.
- o En i reala termer oförändrad investeringsvolym om högst 120 milj. kr. per år (prisnivå 1982-01-01) 1982/83-1986/87.

Eftersom beräkningarna omfattar en så lång period innehåller de självfallet många osäkra faktorer. Luftfartsverket framhåller särskilt att resultatet är mycket känsligt för avvikelser från gjorda antaganden om trafikutvecklingen samt den reella inflationstakten. En

trafiktillväxt som ligger en procentenhet under den långsiktsprognos som redovisats i kapitel 4 innebär t.ex. att intäkterna blir sammanlagt ca 200 milj. kr. lägre under resten av perioden, dvs. fram till år 1986/87.

Eftersom överskottet i luftfartsverkets verksamhet under de närmaste två å tre åren, även under förutsättning av årliga taxehöjningar i den storleksordning som antagits, väntas bli lägre än vad som motsvarar det statliga förrentningskravet har luftfartsverket aviserat berörda kommuner om att ränteersättninen avseende den kommunala finansieringsandelen i investeringarna i motsvarande mån kommer att reduceras. Fr.o.m. budgetåret 1983/84 kommer enligt planen överförräntning att uppstå som skall göra det möjligt att kompensera staten och kommunerna för tidigare underförräntning. Kommunerna kommer dessutom att erhålla ränta på tidigare ej utbetalda räntebelopp. Luftfartsverkets ekonomiska resultat under perioden 1975/76-1979/80 framgår av följande tablå.

Luftfartsverkets ekonomiska resultat under perioden 1975/76-1979/80 framgår av följande tabell.

Luftfartsverkets ekonomi	1975/76	1976/77	1977/78	1978/79	1979/80
	milj. kr.				
Resultaträkning					
Rörelseintäkter	283,2	344,8	438,4	533,7	556,4
Rörelsekostnader	-215,5	-263,5	-360,2	-403,5	-442,3
Rörelseresultat före avskrivningar	67,7	81,3	78,2	130,2	114,1
Avskrivningar*	-26,6	-47,9	-70,4	-100,4	-112,9
Rörelseresultat efter avskrivningar	41,1	33,4	7,8	29,8	1,2
Finansiella intäkter och kostnader (saldo)	-5,1	-12,9	-11,1	-19,1	-17,5
Extraordinära intäkter och kostnader (saldo)	1,3	0,1	5,8	-5,0	-4,4
Bokslutsdispositioner	-	22,4	27,3	33,6	37,9
Kommunala skatter	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1
Årets överskott	37,2	42,9	29,7	39,2	17,1
Förräntningskrav	25,6**	32,3***	66,1	106,0	93,0**
Över-/underförräntning (avrundat belopp)	11,6	10,5	-36,4	-66,8	-75,9
Balansräkning					
Omsättningstillgångar	78,0	130,7	175,7	142,4	147,2
Anläggningstillgångar	1 192,5	1 618,4	1 807,3	1 872,9	1 912,4
Kortfristiga skulder	63,3	118,4	183,5	123,9	157,2
Långfristiga skulder	353,2	527,2	627,5	618,0	592,6
Eget kapital	854,0	1 103,5	1 172,0	1 273,4	1 309,8

Övrigt

Investeringar	423,2	402,3	209,3	144,3	127,0
---------------	-------	-------	-------	-------	-------

Personal

Årsarbetskrafter	1 740	1 967	2 328	2 449	2 494
------------------	-------	-------	-------	-------	-------

- * Avskrivningar redovisas som planenliga 1975/76 och som beräknade fr.o.m. 1976/77.
- ** Efter reducering med beräknad resultatförsämring om 4,8 milj. kr. grund av arbetskonflikt inom inrikesflyget.
- *** Efter reducering med beräknad resultatförsämring om 4,9 milj. kr. grund av arbetskonflikter inom linjefarten.
- **** Efter reducering med beräknad resultatförsämring om 21 milj. kr. grund av arbetskonflikt och 3,8 milj. kr. enligt regeringsbeslut.

8 ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

8.1 Allmänna överväganden

8.1.1 Luftfartspolitikens anpassning till 1979 års trafikpolitiska beslut

LTU:s uppgift är enligt direktiven (se kapitel 1 och bilaga 1) att belysa förutsättningarna för samhällsekonomiskt effektivare arbetsformer inom luftfarten, så att flygets speciella förutsättningar inom ramen för den totala transportförsörjningen kan tas tillvara. De överordnade trafikpolitiska målsättningarna och deras tillämpning på landtrafiken har fastlagts av riksdagen genom 1979 års trafikpolitiska beslut. LTU:s uppgift är att föreslå en anpassning av luftfartspolitikerna till den övergripande trafikpolitiken.

I 1979 års trafikpolitiska beslut¹ fastslås att en samhällsekonomisk grundsyn måste vara vägledande för det fortsatta trafikpolitiska handlandet. I det samhällsekonomiska synsättet på trafikpolitiken ligger att trafikpolitiken skall utformas så att den bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet och därmed till måluppfyllelse inom olika samhällssektorer. I detta ligger då också att resurserna inom trafiksektorn skall utnyttjas så effektivt som möjligt.

En trafikplanering som syftar till ett effektivt resursutnyttjande kommer att i stora delar av landet och vid många tidpunkter erbjuda en spontant genererad trafikförsörjning som enligt samhällets värderingar måste betraktas som tillfredsställande i den meningen att den ej föranleder några samhälleliga ingrepp, t.ex. i syfte att utvidga den. Emellertid finns situationer då samhället inte anser att en sådan spontant genererad trafik är tillräcklig med hänsyn till den standard man önskar erbjuda invånarna. Särskilda åtgärder kan då vara motive-

1) Se kapitel 2, prop. 1978/79:99 och TU 1978/79:18, Ny trafikpolitik jämte SOU 1978:31; Trafikpolitik-Kostnadsansvar och avgifter för en mer ingående beskrivning av den nya trafikpolitikens innebörd.

rade.

Begreppet "tillfredsställande trafikförsörjning" kan emellertid inte på ett enkelt och entydigt sätt fastslås för alla tänkbara situationer utan måste anpassas till de speciella förutsättningarna i varje särskilt fall.

Hänsyn måste också tas till lokala och regionala förhållanden samt till förändringar över tiden. Det gäller t.ex. folkmängd, befolknings- och åldersfördelning, bebyggelse-, service- och näringsstruktur samt rekreativsmöjligheter. Bl.a. dessa faktorer påverkar förutom den totala reseefterfrågan också inriktningen på resandet, dvs. fördelningen mellan t.ex. arbets-, service-, besöks- och fritidsresor. Reseefterfrågan har således både kvantitativa och kvalitativa aspekter som - när det gäller t.ex. krav på linjetrafik - måste tillgodoses med avseende bl.a. på linjesträckning, turtäthet, restidsåtgång, tidsanpassning och lämpliga uppehållstider.

Med hänsyn till de skilda krav som kan ställas på trafiksektorn och olikheterna mellan olika trafikslag och mellan skilda delar av landet anses det i den fastlagda trafikpolitiska målsättningen inte meningsfullt att en gång för alla översätta begreppet tillfredsställande trafikförsörjning i standardkrav som skall gälla i hela landet. Allteftersom värderingar ändras och nya erfarenheter vinnas får det konkreta innehållet i den trafikpolitiska målsättningen förändras.

Lufttransportutredningens mer preciserade uppgift är att - med utgångspunkt från de fastlagda trafikpolitiska målen - behandla i huvudsak följande frågor.

- o Avgiftsstrukturen inom luftfarten (se avsnitt 8.2).
- o Det interregionala flyglinjenätets utformning (8.3).
- o Flygplatsstrukturen inkl. huvudmannaskap för de svenska flygplatserna (8.4).

- o Luftfartsverkets organisation och uppgifter (8.5).
- o Flygföretagsstrukturen (8.6).
- o Allmänflyget (8.7).

En fråga som generellt kan resas i sammanhanget är huruvida det trafikpolitiska beslutet omfattar både in- och utrikestrafiken. I denna fråga är LTU:s ståndpunkt vad gäller luftfarten följande. De svenska statsmakternas trafikpolitiska målsättningar kan i vad avser landtrafiken tillämpas enbart inom svenskt territorium. En tillämpning av dessa målsättningar på internationell trafik förutsätter avtal med främmande makter bilateralt eller multilateralt. Om 1979 års trafikpolitiska beslut utvidgas till att avse även luftfart bör på motsvarande sätt tillämpningen avse enbart inrikes luftfart.

Förutsättningarna för svensk internationell luftfart är i allt väsentligt redan reglerade genom internationella avtal, dels med Danmark och Norge om SAS-konsortiet, vars verksamhet enligt 1950/51 års konsortialavtal skall bedrivas enligt sunda affärsmässiga principer, dels genom bilaterala avtal med ett stort antal länder utanför Skandinavien, vilka bl.a. innehåller regler för prissättningen som också bygger på rent affärsmässiga principer, dels genom Chicagokonventionen (se bilaga 4), som bl.a. föreskriver att avgifter för användande av staternas markorganisation skall vara icke-diskriminerande. Utrymmet för att inom denna avtalsmässiga ram tillämpa 1979 års trafikpolitiska beslut på internationell luftfart är - med vissa undantag för flygplatstaxan - begränsade och torde i allt väsentligt förutsätta internationella överenskommelser härom.

LTU har mot bakgrund härav funnit det praktiskt att begränsa sina överväganden och förslag om luftfartspolitikens anpassning till 1979 års trafikpolitik till att avse enbart den inrikes luftfarten. Utredningen har därvid inte funnit anledning att skilja mellan passagerar- och frakttrafik.

I detta sammanhang anser sig LTU dock böra något beröra ett av statsmakterna år 1973 fattat beslut om omstrukturering av flygplatsavgifterna. Innebörden av beslutet var att relativt sett högre flygplatsavgifter togs ut av utrikestrafiken och lägre av inrikestrafiken. Omstruktureringen möjliggjorde i sin tur en förändring av inrikes biljettpriiser så att längre sträckor blev relativt sett billigare att resa.

Samtidigt medgav de svenska myndigheterna på framställning av berörda flygföretag att flygpriserna för internationell trafik fick höjas med belopp motsvarande de förhöjda flygplatsavgifterna. LTU konstaterar att denna transferering av luftfartsverkets intäkter mellan internationell och inrikes luftfart för de internationella flygföretagens del neutraliserats av de samtidiga prisförhöjningarna i den internationella trafiken. LTU återkommer till frågan om inrikesflygplatsavgifternas struktur i det följande (avsnitt 8.2).

Vid en tillämpning av det trafikpolitiska beslutet på dessa frågor har lufttransportutredningen utgått från ett antal generella principer. Med utgångspunkt i dessa principer har utredningen gjort ett antal mer preciserade ställningstaganden. Principerna och ställningstagandena redovisas för varje område i avsnitten 8.3-8.7.

Innan dess skall dock redovisas några mer övergripande överväganden med anledning av luftfartspolitikens anpassning till 1979 års trafikpolitiska beslut. Här avses dels utredningens syn på begreppen samhällsekonomi och samhällsekonomisk marginalkostnad som är strategiska i det trafikpolitiska beslutet, dels utredningens syn på hur konkurrerande transportmedel påverkar förutsättningarna för luftfarten.

Samhällsekonomi

I det trafikpolitiska beslutet fastslås som nämnts att en samhällsekonomisk grundsyn måste vara vägledande för det trafikpolitiska handlandet. I detta ligger bl.a. att avgifter inom trafiken, varmed avses såväl det totala priset för en transporttjänst som däri ingående statliga eller kommunala avgifter för användning av infrastrukturen, så långt möjligt skall vara anpassade till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. I det följande redogörs kortfattat för innebörden i dessa begrepp och hur dessa enligt LTU:s mening rent generellt bör tolkas*. Den redovisade synen på samhällsekonomi bildar i sin tur basen till de överväganden som i övrigt redovisas i detta kapitel.

Allmänt sett innebär en analys av de samhällsekonomiska effekterna att man undersöker effektiviteten i utnyttjandet av knappa resurser. Värdet av de ianspråktagna resurserna ställs mot de fördelar - intäkter - man får av dem.

Värdet av en resurs utgör det värde den har i sin bästa alternativa användning. Med denna definition är det klart, att det inte endast är varor som köps och säljs på en marknad, som är resurser med visst värde, utan också sådant som trafikanternas restid och som en negativ post olycksfrekvens samt miljöeffekter.

För att genomföra en samhällsekonomisk kalkyl måste man således värdera och kvantifiera konsekvenserna. Det är inte alltid möjligt att kvantifiera allt. Vissa konsekvenser - exempelvis bullereffekten - är svåra eller helt omöjliga att kvantifiera.

Alla kostnader uppkommer inte på samma gång, utan faller ut vid olika tidpunkter i olika alternativ. För att jämföra kostnader i olika tidpunkter vägs dessa med en rän-

* För mer uttömmande beskrivningar hänvisas till relevant facklitteratur. Vad gäller tillämpningen på trafiksektorn hänvisas till trafikpolitiska utredningens betänkande (SOU 1978:31) Trafikpolitik- Kostnadsansvar och avgifter.

tesats, vars storlek bestäms av hur man värderar en intäkt/kostnad vid en viss tidpunkt i förhållande till samma kostnad/intäkt vid en annan tidpunkt. Summan av dessa kostnader och intäkter kallas nuvärdet, och det är det belopp som om det utbetalas genast motsvarar den aktuella serien av kostnader/intäkter.

En samhällsekonomisk kalkyl utgår från den faktiska resursåtgången och eliminerar penningsvärdets förändring. Kalkyler utförs därför oftast i fast prisnivå relaterade till ett visst års penningvärde.

Det räntebegrepp som används i en samhällsekonomisk kalkyl skiljer sig från företagsekonomiska räntebegrepp. Den samhällsekonomiska räntesatsen avspeglar den samhälleliga avvägningen - värderingen - av kostnader och intäkter i en period jämfört med en annan period. Den skiljer sig därför från exempelvis låneräntan - den ränta som man betalar för att disponera kapital - och avkastningsräntan, som återspeglar avkastningen av ett projekt jämfört med utnyttjat kapital. Valet av kalkylränta, som också är ett mått på vilken hänsyn som tas till kommande generationer, är till sist ett politiskt val.

Förutom räntevalet kan ytterligare åtminstone tre principiella skillnader mellan en företagsekonomisk och en samhällsekonomisk kalkyl nämnas.

- a) I en företagsekonomisk kalkyl förutsätts att enbart sådana investeringar som ger ett finansiellt överskott är motiverade. Detta innebär bl.a. att alla investeringar måste ha en formell intäktssida med inkommande betalningar. Om investeringen t.ex. innebär att enskilda individer kan spara tid (och därmed använda denna till annat produktivt), utan att företaget som gör investeringar "får betalt" för just detta räknas detta inte som intäkt i en företagsekonomisk

kalkyl. Ibland är t.ex. samhällseliga investeringar i infrastrukturen, t.ex. vägar, flygplatser m.m., inte alls motiverade från företagsekonomiska utgångspunkter.

- b) I en företagsekonomisk kalkyl tas hänsyn endast till de direkta verkningarna på den investerande (beslutsfattande) enheten, ej till externa effekter och andra verkningar, som har samhällsekonomisk betydelse. Om t.ex. investeringen leder till ökad miljöförstöring eller till att förutsättningarna förändras för andra företag och verksamheter - och det investerande företaget inte ekonomiskt hålls till ansvar för detta - belastar detta inte en företagsekonomisk kalkyl.
- c) Marknadspriser används vid beräkningen av kostnader och intäkter i en företagsekonomisk kalkyl, även när dessa saknar samhällsekonomisk relevans. Ett företag kan t.ex. i en monopolställning ta ut betydligt högre priser för en produkt än vad som är motiverat med hänsyn till de resurser som gått åt för att producera produkten. I detta fall blir konsumentens kostnader högre än vad som strikt samhällsekonomiskt är motiverat.

En samhällsekonomisk analys tar hänsyn till, förutom alla nu nämnda aspekter, även till

- intäkter som inte direkt avspeglas i finansiella intäkter i pengar. Vid t.ex. en väginvestering tas hänsyn till den ökade framkomlighet som denna kan innebära,
- konsekvenser för andra parter än just den som genomför själva investeringen,
- den resursupppoffring det innebär att producera en viss vara eller tjänst. Intresset riktas alltså mot de

kostnader som uppstår för att producera en vara eller tjänst och inte till vad konsumenten - på grund av t.ex. "konstlade" monopol-situationer - tvingas betala.

Avgifterna inom trafiken skall enligt 1979 års trafikpolitiska beslut så långt möjligt anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Med "marginal" avses att det rör sig om kostnadsförändringar vid en trafikvolymförändring på "marginalen". Till skillnad från i de företags- och samhällsekonomiska totalkalkylerna kommer i de flesta fall kapitalkostnaderna inte att ingå i beräkningen av de kortsiktiga marginalkostnaderna. Strikt tillämpat utgör marginalkostnaden den kostnad som uppstår om ytterligare en person utnyttjar transportsystemet. I praktiken är dock detta ett ohanterligt begrepp. I trafikpolitiska utredningen (TPU) anges marginalkostnaden till den kostnad som uppstår vid 10-20 % volymökning. LTU:s beräkningar baseras på ungefär samma antagande men med tillägg för t.ex. de driftkostnadssekvenser som följer av en 20-procentig volymökning (se bilaga 2).

Att det individuella ansvaret hos transportkonsumenten avser de samhällsekonomiska marginalkostnaderna är en förutsättning för att beslut om transporter och val mellan olika trafikmedel skall kunna på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt fattas av konsumenten och leda till avsett effektivt utnyttjande av samhällets resurser.

Innebörden i detta är att en samhällsekonomiskt effektiv balanssituation uppstår när ett ännu högre utnyttjande (t.ex. bilar per timme och vägsträcka) innebär större merkostnader än vad som motsvaras av den erhållna ökningen av nyttan; dvs. att nyttointäkten blir lägre än kostnadsökningen. Samtidigt skall ett lägre utnyttjande innebära en större minskning i nyttan än vad som motsvaras av minskningen av kostnaderna, dvs. att nyttoförlusten blir större än kostnadsminskningen.

Om trafikanterna får vidkännas alla kostnader för resan kan de själva avgöra om deras resa är värd den totalkostnad (individuella plus övriga samhällseliga) den medför eller ej. Denna möjlighet till individuellt beslutsfattande förutsätter dock dels att man godkänner trafikantens egen värdering av den nytta hans resa medför, dels att han får vidkännas alla de extra kostnader hans resa medför, dvs. även sådana som helt eller delvis inte drabbar honom själv.

När det gäller användningen av den existerande transportapparaten, där alltså investeringar redan är gjorda, kan man i en samhällsekonomisk kalkyl således bortse från de kostnader som inte varierar med graden av utnyttjande (t.ex. markkostnader för en spåranläggning). Dessa drabbar ju samhället (i vid mening) under alla förhållanden.

Den avgift man bör åsätta resorna bör alltså vara så stor, att den tillsammans med de kostnader som drabbar resenären själv uppgår till de totala samhällsekonomiska extrakostnader hans resa medför. Det är en avgiftssättning enligt denna princip om kortsiktiga marginalkostnader som TPU grundar sig på i sitt betänkande. Det bör påpekas att ordet kortsiktig innebär att förändringar och kostnadskonsekvenserna härav äger rum inom en viss given volymtillväxt.

När det gäller transportapparatens utformning (vid avgörande om t.ex. nyinvesteringars riktighet) innebär det samhällsekonomiska betraktelsesättet däremot att man eftersträvar en balanspunkt där en ytterligare utökning av transportapparaten skulle ge en lägre netto nytta (fördelar minus kostnader) än motsvarande resursinsats inom någon annan sektor i samhället. En minskning skulle däremot medföra en större minskning av netto nyttan inom trafiksektorn än vad som skulle uppvägas av en motsvarande resursinsats inom någon annan sektor.

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

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

Om de totala intäkter som erhålls vid marginalkostnadsprissättning inte motsvarar de totala kostnader som skall finansieras för att transportverksamheten skall kunna bedrivas uppstår frågan hur detta underskott skall täckas. En utgångspunkt för LTU är dock också att luftfartsverket och flygföretagen i princip skall drivas efter gängse affärsverksmässiga resp. företagsekonomiska kriterier. Från samhällsekonomisk synpunkt är det emellertid enligt det trafikpolitiska beslutet önskvärt att avgiftssystemet minimerar beteendepåverkan orsakad av skillnader mellan de högre företagsekonomiskt betingade avgifterna och de lägre avgifter som skulle svara mot de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för att den samhällsekonomiska effektivitetsförlusten på så vis skall minimeras. Frågan är då hur eventuella skillnader skall finansieras.

Principiellt kan i enlighet med det trafikpolitiska beslutet fastslås att det är en kollektiv skyldighet för alla resenärer att via avgifter eller för alla samhällsmedborgare att t.ex. genom beskattning svara för dessa

kostnader, som till större delen är fasta. LTU är dock medveten om att det vid vissa tillfällen kan vara svårt att genomföra en marginalkostnadsbaserad prissättning. Det skall också noteras att det i praktiken är omöjligt att ha ett avgiftssystem som tar hänsyn till en strikt teoretiskt riktig avgiftssättning. Marginalkostnadsanpassning får således mer ses som en politisk viljeinriktning än som ett mål som måste uppfyllas.

En partiell lösning som bör kunna prövas inom luftfartssektorn är införande av s.k. tvådelad tariff med en fast del (typ lågpriskort) och en rörlig, som är mer anpassad till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Exempel på områden där denna princip tillämpas är - förutom SJ - televerkets avgifter, som med fasta inträdes- och abonnemangavgifter avser att täcka de fasta kostnaderna och med rörliga avgifter de rörliga kostnaderna för ett enskilt telefonsamtal. En annan lösning skulle kunna bestå i att marginalkostnadsanpassa avgifterna till vissa "marginellt tillkommande" trafikantgrupper. Exempel på detta är LIN:s s.k. lågprissatsning - som för övrigt var motiverad av rent kommersiella skäl. Denna typ av åtgärder riktad mot nyskapad trafik bör ytterligare kunna utvecklas inom ramen för ett företags- och samhällsekonomiskt tänkande. Detta gäller såväl trafikföretagens biljettpriser som luftfartsverkets avgiftssättning gentemot flygföretagen.

I bilaga 2 redovisas beräkningar av luftfartens samhällsekonomiska marginalkostnader och i avsnitt 8.2 vilka överväganden som LTU gjort i anslutning till resultaten. Även övriga överväganden har gjorts med utgångspunkt i den samhällsekonomiska grundsyn som nu redovisats.

Luftfart och konkurrerande transportmedel

Enligt LTU:s mening innebär också de av riksdagen fast-

lagda trafikpolitiska principerna, oavsett statsfinansiellt läge, att alla trafikgrenar skall behandlas på ett likartat sätt. Innebörden i detta är bl.a. att - vid t.ex. budgetrestriktioner - eventuella skillnader mellan totala kostnader och samhällsekonomiska marginalkostnader skall behandlas på ett likartat sätt för alla trafikgrenar. Konsekvensen av en från denna uppfattning avvikande politik - t.ex. att en trafikgren får subventioner som andra inte får - är att resursutnyttjandet av samhällskapitalet kan bli ännu lägre än vad som motiveras enbart med utgångspunkt från att inga åtgärder genomförs alls. Annorlunda uttryckt innebär detta att om en marginalkostnadsanpassning görs med medel ur statsbudgeten måste detta ske med utgångspunkt från en konkurrensneutral bedömning av de enskilda trafikgrenarna. I detta ligger också att transportföretagens möjligheter att konkurrera om resenärerna på lika villkor väsentligt minskas om en trafikgren får generellt statsstöd av här nämnda skäl och inte en annan.

Mot denna bakgrund kan konstateras att förutsättningarna, vad gäller behovet av kostnadsavlastning för SJ, torde ha förändrats sedan det trafikpolitiska beslutet fattades. Detta sammanhänger med att marginalkostnaderna även i stort varierar med den överkapacitet som finns. Sett i ett längre tidsperspektiv kommer alltså - vid fortsatt expansion av passagerarvolymen - marginalkostnaderna att öka. Sett på mycket lång sikt, då alla nuvarande investeringar har måst ersättas, blir marginalkostnaderna identiska med de totala kostnaderna.

Med stor sannolikhet torde marginalkostnaderna för järnvägstrafiken - beräknat efter samma principer som anges i prop. 1978/79:99 - ha ökat väsentligt efter den kraftiga passagerartillväxten som skett vid SJ efter marginalkostnadsanpassningen (det s.k. lågprisets införande). I de kalkyler som bildade underlag för den kostnadsav-

lastning som SJ då tillgodoräknades antogs t.ex. att marginalkostnaden för driften av den rullande materiel-
en, stationsdriften (exkl. banunderhåll), personal m.m.
var 0 kr. Om så var fallet då torde efter den ca
35 %-iga passagerartillväxten som skett de senaste åren
dessa marginalkostnader för SJ ha ökat väsentligt. Lik-
nande förändringar torde även beröra de övriga kostnads-
beräkningar som bildade underlag för beslutet.

Järnvägen har således fått en kostnadsavlastning som är
större än vad som är motiverat med hänsyn till de
faktiska individuella avgifternas relation till margi-
nalkostnaderna. Om luftfarten inte får en på analoga
grunder fastställd avlastning, vilket i nuvarande stats-
finansiella situation torde vara svårt, skulle alltså
enligt LTU:s mening intentionerna i 1979 års trafikpoli-
tiska beslut direkt motverkas.

Det är LTU:s uppfattning att kravet på företagsekonomisk
effektivitet skall vara lika för alla transportgrenar.
Det är då inte rimligt att transportföretag inom en
transportgren med hjälp av direkt tillskott av stats-
medel får möjlighet att - utöver eventuella generella
beslutade stöd - konkurrera på gynnsammare villkor än
andra trafikslag, t.ex. genom att underskott i verksam-
heten tillåts. För luftfartens del gäller att luftfarts-
verket sedan 1976/77 inte kunnat förränta hela sitt
kapital varigenom in- och utrikesflyget fått en kost-
nadsavlastning i form av lägre luftfartsavgifter än som
eljest varit motiverat enligt affärsverksprincipen. Till
skillnad från vad som tillämpas för SJ:s årliga drift-
underskott är emellertid luftfarten förpliktigad att
senare täcka in de temporära underskotten genom avgift-
er. LTU noterar att regeringen uppmärksammat förhållan-
dena beträffande SJ och vidtagit åtgärder som minskar
möjligheterna att sådana underskott i framtiden skall
uppstå för järnvägstrafiken (se prop. 1980/81:20). Vid
liknande situationer i framtiden för luftfartens del

bör denna naturligtvis behandlas på ett likartat sätt. Det bör dock understrykas att den här uttryckta principen inte hindrar att statsmakterna av särskilda skäl kan välja att stödja en specifik verksamhet inom ett trafikföretag. Exempel på en sådan åtgärd är statsstödet till det icke-lönsamma järnvägsnätet (E-nätet), där statsmakterna av bl.a. regionalpolitiska skäl köper SJ:s tjänster för att utföra den aktuella trafiken.

Mot bakgrund av den fastlagda trafikpolitiken bör det också enligt LTU vara naturligt att framtida större investeringar i transportsystemet - oavsett sektor - beslutas med överordnade samhällsekonomiska bedömningar som underlag. Detta gäller i synnerhet vid sådana investeringar som förutsätter omfattande statsfinansiellt stöd eller innebär en betydande påverkan på andra trafikmedel. För luftfarten är f.n. de av SJ planerade snabbtågsinvesteringarna av speciellt intresse och kan användas som exemplifiering. I princip är dock resonemanget giltigt för alla investeringar i transportsystemet - t.ex. anläggande eller utvidgning av en flygplats, vilket under de närmaste åren får hög aktualitet i Stockholmsområdet och kan medföra investeringar där av storleksordningen 0,5-1 miljard kr.

Enligt uppgift som LTU inhämtat diskuteras f.n. inom SJ införande av snabbtågsförbindelser på linjerna Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö, Göteborg-Malmö och Stockholm-Sundsvall. Såvitt kunnat erfaras skulle införande av snabbtåg (200 km/tim.) innebära merinvesteringar på ca 2-2,5 miljarder kr. jämfört med bibehållande av nuvarande tåg. Dessa kostnader är fördelade ungefär enligt nedanstående tabell.

Tabell 8.1 Ungefärliga investeringskostnader snabbtåg
200 (milj. kr.) och antagna avskrivningstider

	milj. kr.	avskrivningstid
Planskilda korsningar	50	20 år
Signaler	50	20 år
Plattformshöjn., broar, geoteknik, skyddsväxlar m.m.	50	30 år
Verkstäder	175	30 år
Kraftförsörjning	250	25 år
Tåg	1 500-2 000	25 år
Totalt ca	2 000-2 500	

Det är inte LTU:s uppgift att värdera riktigheten i den önskade investeringen. Det är inte heller möjligt att med det underlagsmateriel som finns tillgängligt göra sådana analyser. Här skall endast redovisas några mycket överslagsmässiga beräkningsexempel vars resultat indikerar vikten av att den nämnda typen av investeringar görs mot bakgrund av analyser av förväntade effekter på hela trafiksektorn.

De angivna investeringsbeloppen skulle i följande räkneexempel innebära en årlig kostnad för SJ på ca 230-284 milj. kr.* Om kostnaderna antas vara proportionella mot banlängden i km, blir fördelningen på de olika delsträckorna följande:

Stockholm-Göteborg	60-74 milj. kr.
Stockholm-Sundsvall	53-65 " "
Stockholm-Malmö	78-96 " "
Göteborg-Malmö	39-48 " "

Skall dessa kostnader betalas av nuvarande passagerare fordras att - räknat på SJ:s lågpriser** - avgifterna i genomsnitt två- till trefaldigas jämfört med nuvarande biljettavgifter. Omvänt skulle en finansiering genom passagerartillväxt - med bibehållna biljettpriser - innebära en ökning på mellan 2,5 och drygt 3 miljoner nya passagerare.

* Räknat på de i kalkylen angivna avskrivningstiderna som så långt möjligt har bestämts i enlighet med de regler som gäller för SJ samt med antagande om 10 % avkastning på investeringskapitalet (nuvärdets spridning på annuiteter).

** Vägt genomsnittligt biljettpris (nov. 1980) baserat på nuvarande fördelning mellan linjerna och mellan 1 och 2 klassresenärer. Priset blir då för Stockholm-Göteborg 101 kr. och Stockholm-Sundsvall 73 kr.

Som jämförelse kan nämnas att SJ budgetåret 1979/80 hade följande antal passagerare på de aktuella sträckorna (tusental):

Stockholm-Malmö	3 140
Stockholm-Göteborg	2 568
Göteborg-Malmö	795
Stockholm-Sundsvall	<u>711</u>
Summa	7 214
Dubbelräknade (transfer) ./.	<u>150</u>
Totalt	7 064

Ca 25-30 % av passagerarna är direktresenärer mellan de aktuella orterna.

Om investeringskostnaden med bibehållen genomsnittlig prisnivå skall täckas med intäkter från nya passagerare krävs alltså ett passagerartillskott på i genomsnitt minst en tredjedel jämfört med nuvarande volym. Detta under förutsättning att nya passagerare åker hela den aktuella sträckan. I realiteten torde del av tillskottet uppstå på kortare distanser. Den volymtillväxt som krävs för att täcka investeringen bör alltså vara större.

Som jämförelse kan nämnas att SAS/LIN har knappt en miljon passagerare på de aktuella linjerna. I den mån snabbtågsinvesteringarna inte genererar helt ny reseefterfrågan förutsätter en lönsamhet i snabbtågsinvesteringar med stor sannolikhet att flygresenärer övergår till att använda tåget som transportmedel. Enligt uppgifter som LTU inhämtat förutsätter också SJ:s investeringskalkyler en avsevärd överflyttning av flygpassagerare till tåg. Detta innebär att stor del av resandeunderlaget för flyget på de aktuella linjerna kommer att försvinna.

Snabbtågsinvesteringen skulle enligt SJ:s anslagsframställning 1980/81 innebära följande restider (snabbtåg

200) mellan de aktuella orterna.

	Restid i tim:min i alternativ Snabbtåg 200	i alternativ Loktåg 130
Stockholm-Göteborg (0 uppehåll)	2:57	3:59
Stockholm-Sundsvall (5 uppehåll)	3:32	4:30
Stockholm-Malmö (3 uppehåll)	4:13	5:43
Göteborg-Malmö (5 uppehåll)	2:46	3:40

De angivna tidsvinsterna skulle - vid liknande relativ-prisnivå som f.n. - sannolikt också innebära en kraftigt minskad efterfrågan på flygresor. Detta gäller speciellt relationen Stockholm-Göteborg, där flygets tidsfördelar i det närmaste helt försvinner. På linjen Stockholm-Sundsvall skulle tidsdifferensen flyg/tåg (räknat city till city) minska från ca 2 tim. 30 min. till ca 1 tim. och 30 min. Då LIN enligt riksdagens beslut kommer att operera från Arlanda minskar flygets tidsfördel med ytterligare ca 30 minuter. Flyglinjen Stockholm-Sundsvall är redan idag utsatt för förhållandevis kraftig konkurrens från SJ. Om snabbtåg införes på linjen skulle sannolikt dagens ca 225 000 årspassagerare på flyget minska kraftigt. En genom passagerarökning finansierad täckning av snabbtågsinvesteringen skulle kräva ca 6-700 000 nya tågpassagerare på linjen.

Även flyglinjerna Stockholm-Malmö och Stockholm-Ängelholm skulle sannolikt vidkännas stora passagerarförluster. Relativt sett torde dock dessa bortfall vara av mindre dimensioner än för de andra linjerna.

De angivna konsekvenserna för passagerarvolymen vid in-

rikesflyget kan naturligtvis variera i styrka. LTU har av naturliga skäl inte funnit anledning att djupare analysera konsekvenserna av snabbtåg för flygets del. Här redovisade räkneexempel baseras på ofullständigt underlag och schablonmässiga antaganden. LTU menar dock att tillräcklig grund finns för att peka på nödvändigheten att närmare analysera konsekvenserna för transportförsörjningen i allmänhet och inrikesflyget i synnerhet om snabbtåg skall införas.

Enligt LTU:s mening bör de antydda konsekvenserna för inrikesflyget inte automatiskt innebära att införande av snabbtåg på de aktuella linjerna inte genomförs. Snabbtåg kan visa sig vara det samhällsekonomiskt riktigaste sättet att transportera resenärer mellan de aktuella orterna. Ett införande av snabbtåg som inte kan motiveras med en total samhällsekonomisk intäkt inom transportsektorn skulle dock stå i direkt motsatsförhållande till det av riksdagen fattade trafikpolitiska beslutet. Beslut om större investeringar i transportapparaten måste således ske mot bakgrund av en total samhällsekonomisk analys.

När det gäller investeringar i flygplatser i Stockholmsområdet har riksdagen den 17 december 1980 beslutat att det ankommer på regeringen att så snart det erfordras för att genomföra en utflyttning av jettrafiken under andra halvåret 1982 återkomma till riksdagen med begäran om de investeringsmedel som är oundgängligen nödvändiga för om- och nybyggnader på Arlanda.

8.1.2 Inrikesflygets framtida utveckling

Som förutsättning för de överväganden som LTU gjort har legat en bedömning av luftfartens framtida utveckling. Med hänsyn till utredningens direktiv har dess överväganden främst gällt den inrikes luftfarten. Övervägandena har vidare måst göras med hänsyn till den osäkerhet som ligger i alla framtidsbedömningar.

LTU har inte genomfört något eget prognosarbete. Bedöm-

ningarna av den framtida utvecklingen bygger i den mån de kvantifieras på existerande prognoser. Viktigast är luftfartsverkets (se kapitel 4). Dessa avser i första hand trafikutvecklingen på flygplatssystemet som helhet, och de beräkningar som finns för individuella flygplatser grundar sig på en nedbrytning av rikstotalen, inte på studier av den lokala trafikgenereringen.

LTU:s överväganden och förslag rörande flyglinjenät och flygplatssystem grundar sig främst på linjernas och flygplatsernas tillhörighet till det nuvarande flyglinjenätet för "interregional" trafik.

Det är angeläget att ha en så god kunskap som möjligt om framtida förhållanden. Det skulle t.ex. ha varit önskvärt med en prognos över de totala resbehoven i interregional trafik, flygets andel härav samt utveckling på enskilda linjer och flygplatser som grund för övervägandena om det framtida linjenätet. De utvecklade och beprövade prognosmetoder som finns tillgängliga möjliggör dock inte denna form av detaljerade analyser. Det hade varit önskvärt att komplettera nuvarande prognoser med nya prognoser framtagna med mer utvecklade metoder, bl.a. för att bedöma den framtida trafikutvecklingen på Arlanda efter LIN:s flyttning.

I syfte att för framtiden få fram mer utvecklade prognosmetoder framförde utredningen i skrivelser i april och november 1979 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet att det vore angeläget från allmän trafikpolitisk synpunkt och för LTU att utvecklingsarbete inom detta område kommer till stånd. Under medverkan av transportrådet och transportforskningsdelegationen har numera också ett visst arbete initierats. Inom ramen för detta utvecklingsarbete bör det bl.a. vara möjligt att studera huruvida den s.k. intercitymodellen kan användas i här aktuella sammanhang med tillförlitligt resultat.

Förändringar i linjenät och flygplatssystem sker sedan ett tidigt uppbyggnadsskede passerats i allmänhet långsamt. Detta gör att den praktiska betydelsen av att övervägandena grundas på föreliggande prognoser och förhållanden i stället för på önskvärda resbehovsprognoser på kort sikt blir liten. I den löpande planering som enligt LTU:s förslag (avsnitt 8.4.7) skall utföras av luftfartsverket bör en prognos av avsett slag, jämförd med efterfrågans faktiska utveckling, tjäna som ett medel i strävan att optimera linjenätet.

8.1.3 Flygets framtida energiförsörjning

Bland förutsättningarna för LTU:s överväganden ingår den rådande osäkerheten beträffande den framtida energiförsörjningen. Av redogörelsen i kap. 6 framgår att luftfartens andel av transportsektorns totala energibehov inte är stor. Samtidigt är flyget inom överskådlig tid beroende av petroleumbränslen och kan endast utnyttja en begränsad del av all producerad olja. Det är därför angeläget att flyget i en bristsituation får företräde framför andra förbrukarkategorier, främst sådana med fasta drifanläggningar, som lättare kan ersätta fotogen- och bensinfraktionerna av råolja med andra bränslen.

Inte bara bränslets fysiska tillgänglighet utan även prisutvecklingen är av betydelse för luftfarten. Det gäller såväl den i hög grad politiskt bestämda prisnivån för råolja som priset på de särskilda produkterna, vilket mer eller mindre oberoende av råoljepriset kan komma att höjas drastiskt i bristsituationer. Flygbensin för kolvmotorer har med övergången till jet- och turbindrift kommit att utgöra en liten del av allt flygbränsle. Den tillverkas numera bara vid ett fåtal raffinaderier i världen, och marknaden kan lätt störas. Under 1979-80 har flygbensinpriset stigit i långt högre grad än jetbränslepriset, och liknande effekter i framtiden är introtroliga.

I Sverige är luftfartsverket ransoneringsmyndighet för flygbränsle. Verket har i samråd med företrädare för förbrukarna fastställt vissa regler för hur knappa resurser skall fördelas i en första ransoneringsomgång. Under en längre ransoneringsperiod kommer förutsättningarna att förändras och ändrade regler att bli nödvändiga. Grunder för en fortsatt planering av ransoneringsplanering har fastställts.

Flygbensin svarar endast för 3 ä 4 % av allt flygbränsle. Vid en fredstida ransoneringsplanering avser man framför allt att begränsa privatflygets förbrukning, medan flygföretagen prioriteras. En liten nedskärning av jetbränsleförbrukningen i fredstid förutsätts kunna ske genom en likformig begränsning för alla förbrukarkategorier. Skulle mera betydande sparåtgärder framtvingas kommer i första hand charterflyget och i andra hand inrikesflyget att drabbas, medan utrikes linjefart kommer att prioriteras.

Tillgången på flygbränsle bedöms med undantag för vissa fraktioner av flygbensin (se avsnitt 8.7.3) inte ha någon avgörande betydelse för luftfartens utveckling åtminstone under 1980-talet. Däremot kan prisutvecklingen på flygbränsle påverka luftfartens utveckling och fördelningen mellan olika transportmedel. Med utgångspunkt från 1979 års prisnivå skulle en fördubbling av energipriset innebära en höjning av de genomsnittliga inrikes flygpriserna med ca 50 kr., medan det genomsnittliga priset för en järnvägsresa skulle öka med knappt 10 kr.

8.2 Överväganden rörande avgiftsstrukturen

8.2.1 Allmänt

LTU har genomfört beräkningar av de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för flygtransporter i 1979 års prisnivå. Dessa redovisas i sin helhet bilaga 2. Beräkningarna baseras på antaganden om en tjugoprocentig ökning av passagerarvolymen med 1979/80 års trafikomfattning som bas och vad detta innebär i kostnadsökningar. Därefter har kostnaderna omräknats till kostnad per ny passagerare i genomsnitt för hela linjenätet.

Resultatet av den gjorda marginalkostnadskalkylen för luftfarten framgår i sammandrag av nedanstående tabell.

Tabell 8.2 Genomsnittliga samhällsekonomiska marginalkostnader per passagerare i svenskt reguljärt inrikesflyg vid 20 % volymtillväxt

Kostnadsslag	kostnad per pass (kr.)
1. Underhåll av flygplatser, navigeringssystem och trafikövervakning samt luftfartsverkets övriga marginalkostnader	10
Trafikolyckor	små
Trängsel	"-"
Miljöeffekter	"-"
<u>Flygföretagens marginalkostnader</u>	<u>132</u>
<u>Totalt</u>	<u>142</u>

Den totala genomsnittliga samhällsekonomiska marginalkostnaden räknat i 1979 års priser är alltså 142 kr.

Som jämförelse kan nämnas att LIN:s och SAS genomsnitts

intäkt per passagerare i samma års priser är ca 265 kr respektive 330 kr. Genomsnittligt för alla inrikespassagerare var intäkten år 1979 ca 290 kr. I trafikpolitiska utredningen (TPU) ansågs en osäkerhetsmarginal på 50 % på marginalkostnaderna vara acceptabel för både järnvägs- och vägtrafiken. Detta accepterande inkluderar en reservation för felräkningar. Priser som överstiger marginalkostnaderna med 200 % som i TPU:s beräkningar var fallet för SJ:s del ansågs dock som oacceptabla. Överuttaget för luftfarten är med samma beräkningsmetoder drygt 100 %. På grundval av de beräkningar LTU gjort kan konstateras att det är förhållandevis stor skillnad mellan de flygpriser som konsumenten betalar och de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Detta förhållande är speciellt accentuerat för SAS inrikeslinjer. Att skillnaderna i detta avseende är stora mellan bolagen visas av att SAS biljettpriser är 187 % högre än företagets egna marginalkostnader, medan LIN:s är endast 87 % högre.

8.2.2 Biljettpriser för passagerare och flygföretagens avgifter till luftfartsverket

Som konstateras i avsnitt 8.1 är en av de överordnade trafikpolitiska målsättningarna vad gäller kostnadsansvaret inom trafiksektorn

- dels ett individuellt ansvar för transportkonsumenten att svara för de samhällsekonomiska marginalkostnaderna,
- dels ett kollektivt betalningsansvar för de resterande totala utgifterna inom transportsektorn.

Utifrån dessa samhällsekonomiska värderingar bör förutsättningar skapas för en mer marginalkostnadsanpassad prissättning för luftfarten än vad som f.n. är fallet.

LTU:s direktiv innebär att de företagsekonomiska och affärsverksmässiga förutsättningarna skall vara grundläggande.

En anpassning till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna kan därför inte genomföras med skattemedel. Denna måste då ske inom ramen för de resurser som finns inom transportsektorn. Även med denna begränsning torde det dock vara möjligt med en mer marginalkostnadsanpassad prissättning. Ett exempel på detta som redan genomförts är LIN/SAS s.k. lågpriser, som främst avsetts generera ny trafik, vilket också skett. Denna satsning har enligt uppgift också givit ett företagsekonomiskt lyckat resultat. Även SAS/LIN:s högre normalpriser har också viss marginalkostnadskaraktär därför att trängselkostnaderna vid topptrafik motiverar ett högre pris.

Som framgår av de redovisade beräkningarna är skillnaderna mellan faktiskt avgiftsuttag och de samhällsekonomiska marginalkostnaderna förhållandevis stora. Det skall dock understrykas att beräkningarna avser de genomsnittliga kostnaderna. Det är naturligt att den variation över tiden och i enskilda delar av transportsektorn som marginalkostnaderna uppvisar för alla transportmedel också innebär att det även av detta skäl är oriktigt att tillämpa strikt marginalkostnadsanpassade avgifter för luftfarten.

Med dessa förutsättningar och restriktioner finns följande principiella möjligheter att åstadkomma att avgifterna för en enskild flygresa närmar sig en marginalkostnadsbaserad avgiftsnivå:

- a) Över statsbudgeten kan kostnadsavlastningar av flygföretagens fasta kostnader göras.
- b) Statsmakterna kan genom att frångå kravet på att flygföretagen skall upprätthålla viss företagsekono-

miskt olönsam trafik minska företagens kostnad.

- c) Luftfartsverket kan i mån av affärsverksmässiga förutsättningar minska avgifterna från flygföretagen.
- d) Flygföretagen kan i mån av företagsekonomiska förutsättningar sänka avgiftsuttaget för en enskild resa.

Möjligheterna att åstadkomma en kostnadsavlastning för luftfarten direkt via statsbudgeten måste bedömas i relation till alternativa användningar av de erforderliga skattemedlen. Det ingår dock inte i LTU:s uppdrag att framlägga sådana förslag, vilket framgår av direktiven för LTU:s arbete.

Vad gäller det s.k. tertiärnätet (se kapitel 3 och 4) ger detta enligt flygföretagen (SAS och LIN) f.n. ett negativt täckningsbidrag och betraktas som företagsekonomiskt olönsam trafik. Enligt LTU:s mening är det oacceptabelt att kräva av flygföretagen - som har att rätta sig efter gängse affärsmässiga principer - att dessa skall upprätthålla trafik som inte ger ett positivt täckningsbidrag. Flygföretagen bör alltså på sikt avlastas denna merkostnad som enligt deras egna beräkningar uppgår till ca 20 milj. kr. Om denna avlastning skall ske i form av kostnadsbidrag, omstrukturering av flygpriserna, eller att trafiken på berörda linjer helt eller delvis bör läggas ner, bör principiellt prövas från tid till annan i särskild ordning. Vid en sådan prövning kan andra samhälleliga skäl påverka beslutet. Innebörden av detta applicerat på nuvarande förhållanden diskuteras i avsnitt 8.3.

I den beräkning av de samhällsekonomiska marginalkostnaderna som redovisas i bilaga 2 framgår att enbart luftfartsverkets marginalkostnader för att tillhandahålla de tjänster som motsvaras av passagerar-, landnings-, undervägs- och genomströmningsavgifter för inrikesflygets

del uppgår till ca 10 kr. per passagerare. Det nuvarande avgiftsuttaget är (oktober 1980) i genomsnitt 36 kr. per passagerare för SAS och 33 kr. för LIN. Detta motsvarar ett genomsnitt på ca 34 kr. för alla inrikespassagerare. Efter hörande av representanter från luftfartsverket är det LTU:s mening att avgifterna från flygföretagen till luftfartsverket, under bibehållande av affärsverksprincipen, i viss utsträckning bör kunna marginalkostnadsanpassas. Luftfartsverket har fr.o.m. den 1 november 1980 påbörjat försök med tvådelad tariff för bl.a. inrikes-trafiken. Detta försök är lovvärt och tillgodoser delvis kraven på marginalkostnadsanpassning. Det bör dock ankomma på luftfartsverket att fortsatt utforma en sådan marginalkostnadsanpassning. I detta sammanhang bör möjligheterna till ytterligare avgiftsdifferentiering, t.ex. mellan olika flygplatser, beaktas. I princip bör avgifterna i likhet med i luftfartsverkets försök tas ut i form av en fast och en rörlig del. Den fasta delen bör dock ligga på en något lägre nivå än det nuvarande totala avgiftsuttaget.

Den rörliga avgiften räknat per ytterligare passagerare/landning/etc. utöver nuvarande bör i princip inte vara högre än verkets marginalkostnader för tjänsterna i fråga. Denna marginalavgiftssättning minskar i och för sig inte kostnaderna för flygföretagen för den nuvarande passagerarvolymen - samtidigt som luftfartsverket får täckning för sina kostnader. Inte heller luftfartsverkets nuvarande intäkter påverkas. Sett i ett längre tidsperspektiv skapas dock större handlingsfrihet för flygföretagen vid t.ex. ianspråktagande av överkapacitet i flygplansflotta m.m.

Således bör - under beaktande av ett genomsnittligt avgiftsuttag för den marginella interregionala trafiken i nivå med luftfartsverkets marginalkostnader - anpassning i princip även göras till typ av flygplatser som beflygs, storlek på flygplan m.fl. variabler som påverkar

flygföretagens marginalkostnader. Jämfört med en oförändrad avgiftsstruktur bör den avgiftssättningsprincip som här redovisats tillämpad på passagerartillväxten enligt kalkylerna i bilaga 2 (+ 600 000 passagerare) innebära mindre utgifter för flygföretagen på 10-15 milj. kr.

Som framhålls i avsnitt 8.5 bör det enligt LTU också vara möjligt att genom rationaliseringar och omprioriteringar av serviceutbudet åstadkomma ytterligare kostnadsminskningar inom luftfartsverket. Dessa kostnadsminskningar bör i enlighet med affärsverksprincipen kunna komma flygföretagen och därmed resenärerna tillgodo genom i motsvarande mån lägre avgifter.

Flygföretagen skall enligt direktiven även fortsättningsvis drivas enligt rent affärsmässiga principer. Inom ramen för denna affärsmässighet är det naturligt att utgå ifrån att flygföretagen själva tillvaratar de rationaliseringsmöjligheter som finns inom bolagen samt möjligheter till affärsmässigt motiverad marginalkostnadsprissättning av t.ex. verkstadsunderhåll (se även avsnitt 8.6).

LTU vill i sammanhanget påtala möjligheten för flygföretagen att införa en s.k. tvådelad tariff. Detta skulle kunna innebära att flygföretagen som ett alternativ till nuvarande system med s.k. 100-biljetter tar ut en viss fast kostnad av resenärerna (i form av t.ex. s.k. lågpris- eller rabattkort) samt en rörlig avgift som mer anpassades till marginalkostnaderna för en given avgång. På så vis skulle en betydligt större flexibilitet i utnyttjandet av överkapacitet kunna uppstå, med ett högre kapacitetsutnyttjande som följd. Dessutom bör flygföretagen också kunna få vissa ökade ränteintäkter (alternativt minskade räntekostnader) av ett sådant system. Erfarenheten av de försök med tvådelade tariffer vid utländska flygbolag - t.ex. det "commuter-card" med 30 % rabatt på ordinarie pris som införts av Air Inter i

Frankrike - bör kunna tillvaratas i sammanhanget. En tvådelad tariff med en rörlig avgift för den enskilda resan skulle i princip medverka till att uppfylla de trafikpolitiska målsättningar som fastställts av statsmakterna.

Om de åtgärder i kostnadsminskande och -omfördelande syfte som nämnts genomförs, finns det på sikt ett större utrymme för att med de resurser som finns tillgängliga inom luftfartssektorn åstadkomma en mer marginalkostnadsanpassad avgiftssättning för den enskilda flygresan.

Härutöver är det önskvärt att i framtiden systematiskt pröva alla möjligheter till en fortsatt anpassning av flygavgifterna för passagerarna till den faktiska samhällsekonomiska marginalkostnaden.

Slutligen skall också understrykas att flygföretagen i stor utsträckning själva styr avgiftsnivåernas storlek. Luftfartsverket bör därför vid godkännande av flygföretagens biljettpriser skapa garantier för att åtminstone av statsmakterna helt styrda kostnadsavlastningar också får genomslag på biljettpriserna. Vad gäller åtgärder som helt ankommer på flygföretagen själva att genomföra utgår LTU ifrån att berörda myndigheter underlättar för flygföretagen att vidta föreslagna åtgärder.

8.2.3 Intäktsfördelning mellan SAS och LIN

Priserna på inrikesflyget i Sverige påverkas f.n. starkt av LIN:s ekonomiska resultat. Då såväl flygföretagen som luftfartsverket av olika skäl (konkurrensneutralitet m.m.) funnit fördelarna med ett i princip gemensamt prissystem för SAS och LIN vara betydande innebär detta att SAS hittills alltid fått godkännande på prishöjning-

ar, som i princip motsvarat dem som godkänts för LIN. Olika intressenter har därför hävdats att SAS priser blivit relativt sett högre än som motsvarar SAS kostnader.

Skillnaden mellan SAS och LIN:s ekonomiska resultat har bl.a. lett till att

- o två flygfrekvenser på sträckan Stockholm-Luleå temporärt överförts från SAS till LIN, och att
- o SAS och LIN delar på underskotten för den s.k. tertiärtrafiken.

LTU har övervägt i vilken utsträckning det kan anses föreligga obalans mellan företagen och därvid funnit att någon form av resultatutjämnning mellan dem bör åstadkommas.

LTU redovisar under avsnitt 8.6 några metoder att åstadkomma resultatutjämnning genom överenskommelser mellan företagen, vilka innebär direkta eller indirekta förändringar i företagsstrukturen (överföring av linjer eller poolavtal mellan företagen m.m.). LTU begränsar sig därför i detta avsnitt till att belysa ytterligare två principiella möjligheter att åstadkomma viss resultatutjämnning, nämligen genom ändringar i flygplatstaxan och dispositioner i luftfartsverkets budget.

- a) Luftfartsverkets trafikavgifter skall enligt de riktlinjer som uppdragits vid överläggningar mellan staten och SILA år 1969 i princip vara kostnadsanpassade. Avsteg från denna princip gjordes dock 1973. En strikt tillämpning av kostnadsanpassningsprincipen skulle leda till ett i förhållande till flygpriserna högre avgiftsuttag på korta sträckor och på sträckor med en eller flera mellanlandningar. Det kan därför ifrågasättas om en sådan strikt kostnadsanpassning av

trafikavgifter överensstämmer med de principer som gäller för konstruktionen av enhetliga flygpriser på de inrikes primär- och sekundärnäten. LTU anser mot bakgrund härav att det finns anledning överväga om de inrikes trafikavgifterna i högre grad bör anpassas till flygpriserna, så att inrikesflygets infrastruktur betraktas som en kollektiv nyttighet vars kostnader bör fördelas i proportion till flygpriset. Detta kan tekniskt genomföras genom ett avgiftsuttag som är proportionellt mot flygpriset. Exempel härpå finns i USA, där en procentuell federal avgift utgår på de inrikes flygbiljetternas pris. En strikt tillämpning av en sådan flygprisrelaterad avgiftsprincip torde stå i strid mot de förutnämnda riktlinjerna och en ändring av dessa erfordras för genomförande av en sådan reform. Hinder torde i och för sig inte möta att inordna prisrelaterade trafikavgifter i ett system med tvådelad tariff.

- b) Resultaten från luftfartsverkets pris- och kostnadsstudie visar att de inrikes trafikavgifterna vid nuvarande nivå inte täcker verkets kostnader för tillhandahållande av inrikesflygets infrastruktur och däri ingående tjänster. Skillnaden mellan kostnader och intäkter uppgick enligt studien till 80-90 milj. kr. 1978/79. De inrikes trafikavgifternas relativt sett låga nivå är främst betingad av hänsynen till det inrikes sekundärlinjenätets lönsamhetsförhållanden. Avgiftsnivån medverkar samtidigt till den bättre lönsamheten på det inrikes primärnätet. Det kan mot denna bakgrund finnas anledning överväga en generell höjning av de inrikes trafikavgifterna så att de bättre motsvarar primärnätets lönsamhetsförhållanden. En sådan åtgärd skulle samtidigt innebära ett steg i riktning mot mera kostnadsanpassade inrikes trafikavgifter. I den mån lönsamhetsproblem härigenom skulle uppstå på sekundärlinjenätet torde luftfartsverket ha möjligheter att disponera del av verkets intäkter,

som inte härrör från trafikavgifter och som f.n. utgör ca 1/3 av totalintäkterna, på sådant sätt att LIN i skälig omfattning kan kompenseras för kostnadsökningarna. Det skisserade förfaringssättet skulle i praktiken kunna leda till en resultatutjämnning mellan de inrikes linjenäten (SAS och LIN:s) via luftfartsverkets budget.

LTU anser det önskvärt att frågan om erforderlig resultatutjämnning mellan flygföretagen löses genom överenskommelser mellan dem och har därför - bortsett från vad som framgår av avsnitt 8.6 - inte anledning att förorda något av de här skisserade möjligheterna till resultatutjämnning genom ändringar i flygplatstaxan eller dispositioner i luftfartsverkets budget.

8.3 Överväganden rörande det interregionala flyglinjenätet

8.3.1 Principer för avgränsning

Enligt LTU:s direktiv har staten ett huvudansvar för att ett effektivt interregionalt transportsystem kan komma till stånd. Ett väl utvecklat och differentierat inrikesflyg spelar, med hänsyn till flygets höga transporteffektivitet och de långa geografiska avstånden i landet, härvid en väsentlig roll.

Det interregionala flyglinjenätet bör omfatta flyglinjer för person- och godstransporter mellan olika regioner i landet. Detta linjenät bildar i sin tur utgångspunkt för att bestämma vilka flygplatser som skall ingå i det interregionala flygplatssystemet.

Enligt LTU skall tre kriterier vara vägledande vid ställningstagande till vilka flyglinjer som bör ingå i det interregionala flyglinjenätet.

Kriterium 1

Alla flyglinjer där flygbolagen på företagsekonomiska grunder och på såväl lång som kort sikt anser sig kunna upprätthålla trafik bör ingå i nätet. En förutsättning är också att i princip samma biljettprissystem tillämpas på hela linjenätet.

Kriterium 2

Linjer där trafik på företagsekonomiska grunder inte kan drivas, men som samhällsekonomiskt innebär en nettointäkt om trafik bedrivs, bör också kunna ingå i det interregionala flyglinjenätet. I den samhällsekonomiska värderingen inbegrips, förutom flygföretagens kostnader och intäkter, bl.a. även kostnader och in-

täkter för trafikanläggningar, värdet av restidskillnader, olyckskostnader, trängseleffekter och miljöstörningar.

Kriterium 3

Interregional trafik kan också bedrivas utifrån andra utgångspunkter än rent trafikpolitiska. Här avses t.ex. linjer som inte är motiverade enligt de två förstnämnda kriterierna, men som anses nödvändiga av skäl som ej kunnat kvantifieras i en samhällsekonomisk bedömning. Här avses bl.a. vissa regionalpolitiska effekter.

I utredningens direktiv framhålls att trafikutövningen på flyglinjenätet skall ske inom ramen för företagsekonomiska principer. Som en följd härav är det inte möjligt att ålägga ett flygföretag att driva olönsam trafik såvida inte särskild överenskommelse härom träffats eller underskotten på olönsamma linjer täcks av annan än flygföretaget. Detta skulle således aktualiseras om en flyglinje anses bära ingå i linjenätet enligt kriterierna 2 och 3. Därför bör också flygföretag som driver olönsam trafik på särskild begäran bli befriat från koncessionsinnehavet och de förpliktelser som åvilar innehavare av trafiktillstånd.

Om en flyglinje är samhällsekonomiskt motiverad (kriterium 2) men ej företagsekonomiskt (kriterium 1) bör därför flygföretagen kompenseras för den företagsekonomiska förlusten. Detsamma gäller för flyglinjer som motiveras av andra skäl (kriterium 3). När det gäller flyglinjer enligt kriterium 2 och 3 bör underskotten för sådana finansieras med särskilda medel. Enligt LTU finns det därför skäl att överväga om inte anslaget för statligt stöd till olönsam trafik på järnväg också bör omfatta luftfarten utan förändring av anslagsramarna. Genom ett anslag för olönsam interregional trafik som gäller samtli-

ga transportgrenar underlättas statsmakternas prioriteringar mellan dessa. Eftersom denna fråga är av större vidd än vad LTU har till uppgift att behandla går utredningen dock inte närmare in på denna problematik.

De nämnda kriterierna föreslås vara gällande över tiden. Flyglinje som redan finns i nätet bör dock behållas i detta så länge resp. flygföretag anser sig kunna driva linjen.

De affärsmässiga förutsättningarna för etablering av nya flyglinjer eller avveckling av befintliga sådana (kriterium 1) bedöms av flygföretagen och prövas i samband med att tillstånd till linjefart beviljas och som följd härav även flyglinjens införlivande i eller utträde ur det interregionala linjenätet.

Frågan om en flyglinje enligt kriterium (2) eller (3) skall ingå i nätet prövas i särskild ordning med utgångspunkt från den samhällsekonomiska nyttan och linjens betydelse ur regionalpolitisk synpunkt varvid särskilt de närings- och sysselsättningspolitiska skälen blir avgörande.

8.3.2 Förslag till interregionalt flyglinjenät fram till mitten av 1980-talet

Som framgår av kapitel 3 kan det nuvarande inrikes flyglinjenätet sägas innehålla fyra nivåer.

- 1) SAS trafikerar tre primärlinjer. Passagerarunderlaget på dessa linjer överstiger 300 000 passagerare per linje och år. Dessutom trafikerar SAS relationen Luleå-Kiruna med DC-9 (85-120 platser).

- 2) LIN trafikerar sekundärlinjenätet, vars passagerarunderlag på de olika linjerna f.n. varierar mellan ca 50 000 och 300 000 resenärer per år, med Fokker F-28 (70-85 platser).
- 3) LIN driver genom entreprenadavtal med Swedair AB också vissa tertiärlinjer vars passagerarunderlag på de olika linjerna f.n. varierar mellan ca 20 000 och 50 000 per år. Trafiken utförs med Twin Otter (20 platser).
- 4) Ytterligare 6-7 bruksflygföretag driver s.k. linjetaxiverksamhet på tertiärlinjer med trafikunderlag som varierar mellan ca 3 000 och 15 000 passagerare per år med Cessna 402/404, Shorts Skyvan och Twin Otter m.fl. flygplanstyper (7-20 platser).

LTU har med utgångspunkt från de kriterier som föreslagits i avsnitt 8.3.1 genomfört en analys av vilka linjer som bör ingå i det interregionala flyglinjenätet.

En prövning av nuvarande förhållanden enligt det företagsekonomiska kriteriet ger till resultat

att de linjer som SAS och LIN f.n. upprätthåller med flygplanstyperna DC-9 och Fokker F-28 i de s.k. primär- och sekundärnäten - med undantag för eventuell renodlad direkttrafik på sträckan Stockholm- Kristianstad och delsträckan Luleå-Kiruna - är företagsekonomiskt motiverade. Kombinationen Stockholm-Växjö-Kristianstad kan komma i farozonen om trafikökningarna på Växjö skulle motivera direkttrafik mellan enbart Stockholm-Växjö. Sträckan Luleå-Kiruna kan om den betraktas som marginalproduktion sannolikt också anses företagsekonomiskt motiverad.

att det s.k. tertiärnätet, dvs. de linjer som f.n. trafikeras med flygplanstyperna Twin Otter, Shorts Sky-

van m.fl., skulle vara genomgående företagsekonomiskt olönsamma med de resultat som skulle erhållas vid en tillämpning av primär- och sekundärnätens prissystem och med hänsyn tagen till nuvarande passagerarunderlag och flygmaterielen.

Som exempel på tertiärnätets dåliga lönsamhet kan nämnas att för de flyglinjer som Swedair bedriver på SAS/LIN:s koncessioner på sträckorna Luleå-Gällivare, Sundsvall-Kramfors, Stockholm-Borlänge samt Norrköping-Visby-Kalmar, redovisar företagen ett samlat underskott på totalt ca 20 milj. kr. per år med nuvarande principer för fördelning av intäkter från transfertrafik. Förlusten på dessa linjer täcks f.n. av SAS/LIN gemensamt.

SAS och LIN hävdar att de fr.o.m. 1 juli 1982 bör bli befriade från detta ekonomiska åtagande, då det bl.a. leder till en högre prisnivå på företagets övriga linjenät än vad som eljest skulle vara motiverat. Om tertiärtrafiken fortsättningsvis skall drivas bör enligt SAS och LIN samhället eller andra intressenter täcka de underskott som verksamheten orsakar företagen.

LTU har genomfört en översiktlig bedömning av det samhällsekonomiska kriteriet för några av de berörda linjerna som f.n. inte uppvisar företagsekonomisk lönsamhet:

De kalkyler som utförts inom LTU är dock av mer överlagsmässig karaktär. Orsaken till detta är att - vilket framgår av det följande - förslag lämnas till att fortsätta driva den aktuella trafiken fram till mitten av 1980-talet. Det har alltså inte funnits anledning att genomföra några mer utförliga samhällsekonomiska kalkyler. Denna prövning bör i stället göras när frågan om nedläggning eventuellt aktualiseras efter den föreslagna övergångsperioden. Prövningen bör då genomföras i enligt

het med de principer som anges här.

Vid en sådan framtida prövning bör den samhällsekonomiska kostnads-/intäktsskillnaden mellan å ena sidan att en flyglinje finns som komplement till övriga transportmedel på den aktuella sträckan och å andra sidan att flyglinje saknas beräknas.

De reala kostnads- och intäktsposter som skall ingå i prövningen bör i princip omfatta följande:

- Restidskostnader. Värdet för en restimme i vad avser tjänsteresor sätts på grundval av aktuell lönekostnadsnivå.
- Driftkostnader för transportföretag och trafikanläggningar.
- Investeringskostnader för transportföretag och trafik-
anläggningar.
- Trängselkostnader.
- Olyckskostnader.
- Buller och andra miljökostnader.

En nedläggning av en flyglinje kan emellertid också få andra icke kvantifierbara effekter. Som exempel kan nämnas att markant förändrade restider kan få indirekta effekter på ortens näringsliv och sysselsättning. Det bör dock observeras att föreslagna bedömningsprinciper i begränsad utsträckning tar hänsyn till sådana effekter genom att restidsförändringar beaktas.

Tre faktorer bidrar väsentligt till att de ifrågavarande linjerna f.n. inte fyller kraven på lönsamhet, nämligen ett i förhållande till övriga flygsträckor svagt passagerarunderlag, gemensamt prissystem med SAS och LIN:s övriga linjenät, samt mindre ekonomisk flygmateriel.

Passagerarunderlaget på berörda flyglinjer har under perioden 1978-1980 utvecklats mycket starkt, vilket framgår av följande tablå (avrundade värden).

	1978	1979	1980*
Stockholm-Borlänge	33 000	50 000	52 000
Stockholm-Kristianstad	22 000	39 000	50 000
Stockholm-Trollhättan	10 000	11 500	13 000
Sundsvall-Kramfors	19 000	34 000	30 000
Luleå-Gällivare	<u>15 000</u>	<u>23 000</u>	<u>22 000</u>
Summa	99 000	157 000	167 000

* Prognos beräknad på utfall januari-september; ej korrigerat för effekterna av arbetsmarknadskonflikten april-maj 1980.

Som framgår av tabellen har den sammanlagda trafikökningen på dessa flyglinjer varit 68 % under perioden. En delförklaring till ökningen är den under år 1979 genomförda lågprissatsningen.

Den framtida utvecklingen på berörda relationer är beroende av en rad faktorer. En viktig sådan är effekterna av lokaliseringen av LIN:s Fokkertrafik till Arlanda. En annan är trafiktillväxten.

Det gemensamma prissystem som gäller för SAS, LIN och berörda tertiärlinjer innebär att intäkterna för s.k. transferresor, dvs. genomgående resor, räknas om med hänsyn till priset på resp. flygsträcka. Detta fördelnings- och prissystem innebär ett allvarligt hinder mot att få företagsekonomisk lönsamhet på kortare flygsträckor.

Flygmaterielens kapacitet, prestanda och drifteknologi har stor inverkan på möjligheterna att driva flygtrafik på företagsekonomiska grunder. Nuvarande flygplanstyper (Twin Otter, Shorts Skyvan m.fl.) har i förhållande till

de större flygplanstyperna (DC-9, F-28 m.fl.) en ogynnsam produktivitets- och kostnadsbild. Ett 10-tal nya flygplansprojekt i den aktuella storleksklassen är emellertid under utveckling. Bland dessa kan nämnas Brasilia 120, de Havilland Canada DHC-8 och Saab-Fairchild 340. Saab-Fairchild 340 (SF 340) är ett samarbetsprojekt mellan Saab-Scania och Fairchild Industries i USA. Detta flygplan kommer att vara tillgängligt på marknaden under första hälften av år 1984.

Med hänsyn till att ny, företagsekonomiskt mera lämpad flygmateriel kan förväntas föreligga i mitten av 1980-talet har LTU med utgångspunkt från en idéskiss till ett framtida tertiärnät som utredningen framlagt anmodat Swedair att med experthjälp från LIN beräkna de framtida möjligheterna att åstadkomma en lönsam trafik på detta. Därvid borde även beaktas bl.a. de eventuella ekonomiska fördelar som skulle kunna erhållas om även andra flyglinjer, främst linjerna Norrköping/Västerås/Växjö/Jönköping till Köpenhamn kunde beflygas med ifrågavarande nya flygmateriel.

I kalkylen har beaktats förväntade förändringar i passagerarunderlag, effekterna av ny flygmateriel m.m.

Beräkningarna visar enligt Swedair och LIN att det torde finnas förutsättningar att från mitten av 1980-talet få företagsekonomisk balans och - under vissa förutsättningar - viss företagsekonomisk vinst på det flyglinjenät som omfattats av studierna.

Linjenätet i idéskissen (se även figur 8.2) jämte antagena volymförändringar framgår av följande tablå:

Flyglinje	Antagen årlig volymförändring
Kiruna-Luleå	6 %
Gällivare-Luleå	6 %
Kramfors-Bromma	7 %
Borlänge-Bromma	7 %
Bromma-Norrköping	7 % (1982-1986)
Norrköping-Visby-Kalmar-Malmö	7-9 %
Kristianstad-Bromma	8 %
Trollhättan-Bromma	*)

* Volymförändringen beräknad på underlag som ingått i studierna rörande flygplatsfrågan i Trestad.

Kalkylen baseras på att linjerna i takt med leveranserna beflygs med SF 340.

Enligt de gjorda kalkylerna uppvisar ett linjenät med denna utformning följande resultat för perioden 1 juli 1982 till 31 december 1986. Resultat I avser utfall med nuvarande avgifter (landnings-, undervägs- och passageraravgifter och stationstjänstavgifter) medan resultat II och III visar utfallet vid en nedsättning av avgifterna med 25 respektive 50 %. Samtliga beräkningar har skett i 1980 års prisnivå.

Tabell 8.3 Beräknat ekonomiskt resultat för vissa tertiär-
linjer under perioden 1982-1986

	Resultat I milj. kr.	Resultat II milj. kr.	Resultat III milj. kr.
1982 (1/7-31/12)	./.. 10,0	./.. 8,5	./.. 7,0
1983	./.. 19,4	./.. 16,3	./.. 13,6
1984	./.. 18,2	./.. 14,6	./.. 11,1
1985	./.. 5,5	./.. 0,6	4,4
1986	3,6	9,0	14,4
Totalt hela perioden	./.. 49,5	./.. 31	./.. 12,9
Totalt genere- rat underskott i 1980 års pri- ser innan vinst nås	./.. 53,1	./.. 40	./.. 31,7

LTU har av naturliga skäl inte möjlighet att mera ingående bedöma riktigheten av de prognoser i fråga om kostnader och trafik tillväxt som ligger till grund för beräkningarna. Enligt Swedair har dock redovisade kostnader kunnat beräknas med relativt stor säkerhet. De bygger bl.a. på vissa data, som garanteras från Saab-Fairchild HB och är i övrigt grundade på Swedairs erfarenhet från egna flygoperationer. Vid beräkningen av trafikintäkterna har endast tagits hänsyn till intäkter från den reguljära persontrafiken. Fraktintäkter och intäkter från eventuell charterproduktion ingår således ej. Kalkylen bygger emellertid på ett antal väsentliga förutsättningar.

- a) att det sammanhängande tertiärnätet beflygs av ett bolag, dvs. att de stordriftsfördelar som finns i att ett bolag driver trafiken utnyttjas. Vidare utgår kalkylen från att relationerna mellan berörda flygföretag präglas av viss flexibilitet. Flyglinjenätet bör i framtiden inte enbart utformas och trafikeras som om de berörda flygföretagens koncessioner och egna flygplansflottor utgör statistiska element. Erbjuden

kapacitet och turtäthet m.fl. kvalitetsfaktorer bör i stället i största möjliga utsträckning anpassas till marknadens behov under hänsynstagande till företags-ekonomiska realiteter.

- b) att de prognoser över passagerartillväxt som gjorts för det aktuella nätet infrias. Enligt känslighetsbedömningar som gjorts av Swedair innebär t.ex. en halverad ökningstakt att resultatet för år 1986 försämraras med drygt 15 milj. kr. på alla resultatnivåer. Detta innebär att lönsamhet ej kan uppnås förrän tidigast i slutet av 1980-talet. De ackumulerade förlusterna blir därmed avsevärt större än vad som anges i tabell 8.3.
- c) att vid transferresor intäkterna fördelas på så sätt att 100 % av grundpriset (priset för en lokalresa) för den aktuella tertiärlinjen går till tertiärbolaget, medan SAS respektive LIN ger 30 % rabatt på bolagens egna delsträckor.
- d) att flygplan av typ SF 340 med angivna prestanda och kostnader finns tillgängligt 1985 och 1986.
- e) Borttagande av en enstaka linje (t.ex. Kristianstad-Stockholm) kan väsentligt påverka resultatet i negativ riktning. Eventuellt borttagande av linjeavsnitt i det skisserade linjenätet - motiverade av kraftig trafik tillväxt på t.ex. Stockholm-Kristianstad - måste i så fall kompenseras med att annan linje med motsvarande lönsamhet införlivas i tertiärnätet.
- f) att trafik på aktuella sträckor kan bedrivas under ett övergångsskede fram till år 1986 bl.a. i syfte att upparbeta de trafikmängder som erfordras.

Dessutom visar kalkylen att ett sammanhållet tertiärbolag med de givna förutsättningarna kan driva trafik mel-

lan Norrköping, Västerås, Jönköping, Växjö och Köpenhamn med en SF 340 (eller motsvarande) till en något lägre kostnad än för den trafik som f.n. drivs av SAS med flygplanstypen DC-9.

Den framlagda kalkylen visar att det sammantaget under angivna förutsättningar bör finnas möjligheter att på företagsekonomisk grund fr.om. 1985/86 driva trafik på ett tertiärnät som idag inte är lönsamt.

LTU har på basis av det redovisade materialet och övriga överväganden om framtiden samt efter samråd med representanter för bolagsledning och styrelser i SAS, LIN och Swedair kommit till följande slutsatser.

Utöver det linjenät på vilket SAS och LIN för närvarande upprätthåller jettrafik finns det från trafikförsörjningssynpunkt, åtminstone på kort sikt, inget skäl att - enligt det i avsnitt 8.3.1 fastlagda företagsekonomiska kriteriet - tillföra ytterligare linjer till det interregionala flyglinjenätet. Möjligen gäller detta även beträffande det samhällsekonomiska kriteriet (kriterium 2). Däremot avstår LTU från att yttra sig i frågan om det 3:e kriteriet, som gäller regionalpolitiska överväganden etc. Sett i ett längre tidsperspektiv bör det emellertid finnas en förhållandevis stor möjlighet att omkring 1985/86 uppnå lönsam trafik på ett antal tertiärlinjer. En nedläggning av dessa linjer år 1982 skulle äventyra möjligheterna att få en framtida lönsamhet på dessa linjer.

Detta leder till slutsatsen att det finns skäl att på aktuella nedläggningshotade linjer - trots att de f.n. är företagsekonomiskt olönsamma - t.v. driva interregional trafik enligt de särskilda villkor som anges i avsnitt 8.3.3. Detta förutsätter emellertid att ekonomiska förutsättningar kan skapas att driva den aktuella trafi-

ken till dess ny flygmateriel m.m. finns tillgänglig.

I sammanhanget kan erinras om att Swedair har optioner hos Saab-Fairchild HB om leverans av 10 plan av typ SF 340 under åren 1984 och 1985.

Som framgår av avsnitt 8.1.2 har LTU inte underlag att bedöma effekterna av riksdagens den 17 december 1980 beslutade utflyttning av LIN:s Fokkertrafik från Bromma till Arlanda. Enligt LIN:s bedömning kommer utflyttningen att allvarligt påverka resandeefterfrågan bl.a. på sekundärlinjerna mellan Karlstad-Stockholm, Jönköping-Stockholm, Sundsvall-Stockholm och vissa tertiärlinjer. Riksdagen har dock (trafikutskottets utlåtande 1980/81: 8) bl.a. uttalat att trafiken på de skilda inrikesflygplatserna även i fortsättningen skall tryggas.

Sammanfattningsvis innebär detta att det interregionala flyglinjenät som föreslås vara gällande fram till mitten av 1980-talet skulle bestå av den reguljära linjetrafik som bedrivs mellan följande orter (aktuella linjestreckningar framgår av figur 8.1).

Kiruna

Luleå

Skellefteå

Umeå

Örnsköldsvik

Östersund

Sundsvall/Härnösand

Stockholm

Norrköping (se även avsnitt 8.4)

Karlstad

Göteborg

Jönköping

Visby

Växjö
Halmstad
Kalmar
Ronneby
Ängelholm
Kristianstad (se även avsnitt 8.4)
Malmö

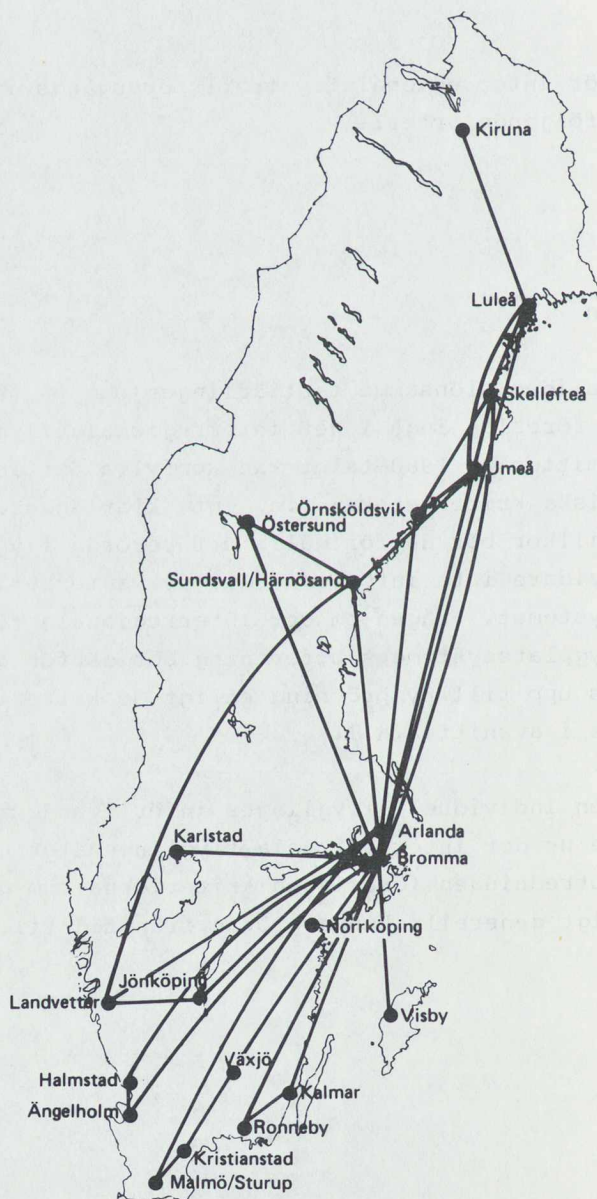
Dessutom bör interregional flygtrafik övergångsvis bedrivas på följande orter:

Gällivare
Kramfors
Borlänge
Trollhättan

Huruvida de idag olönsamma tertiärlinjer som på särskilda villkor föreslås ingå i det interregionala flyglinjenätet vid mitten av 1980-talet kan uppfylla det företagsekonomiska kriteriet kan f.n. inte klarläggas. Som särskilt villkor bör därför gälla att berörda flygplatser tills vidare inte införlivas med det interregionala flygplatssystemet. Frågan om det interregionala flyglinje- och flygplatssystemets utformning bör därför år 1985/86 tas upp till ny prövning enligt de kriterier som föreslagits i avsnitt 8.3.1.

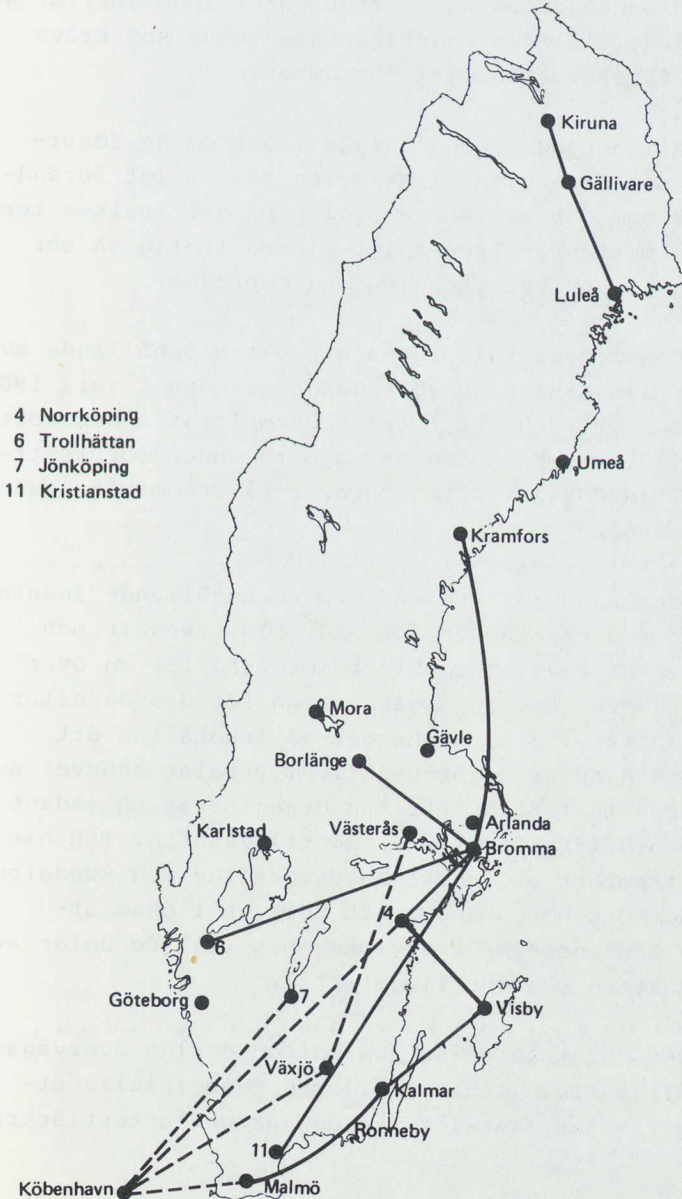
Frågan om en individuell flyglinjes införlivande med eller utträde ur det interregionala flyglinjenätet bör - med de av utredningen föreslagna kriterierna som grund - även i övrigt generellt kunna prövas från tid till annan.

Figur 8.1 Primär- och sekundärlinjer i det interregionala flyglinjenätet fram till mitten av 1980-talet. (Bromma flygplats framtida ställning kommer att prövas som följd av riksdagens beslut den 17 december 1980.)



Figur 8.2 Tertiärlinjer inom det interregionala flyglinjenätet. En idéskiss för tiden efter 1985. (Bromma flygplats framtida ställning kommer att prövas som följd av riksdagens beslut den 17 december 1980.)

Heldragen linje - inrikes förbindelse
 Streckad linje - utrikes matarförbindelse



8.3.3 Förslag till övergångslösning för idag icke lönsamma flyglinjer

I det flyglinjenät som presenterats i avsnitt 8.3.2 ingår ett antal linjer som åtminstone fram till 1985/86 inte kan drivas på företagsekonomiska grunder. Linjernas fortsatta drift motiveras emellertid av den potentiella företagsekonomiska lönsamheten vid mitten av 1980-talet. Medel att täcka underskott bör under en övergångstid kunna åstadkommas genom att intressenter inom luftfartssektorn bidrar till den underskottstäckning som krävs för att nå företagsekonomisk lönsamhet.

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

Enligt de genomförda kalkylerna ger ett bibehållande av de aktuella linjerna under övergångsperioden 1 juli 1982 till 31 december 1985 ett totalt ackumulerat underskott på ca 55 milj. kr. Kalkylen har gjorts under förutsättning att LIN:s Fokkertrafik opererar på Bromma åtminstone till år 1985.

LTU har under hand haft samråd med verkställande ledning och styrelserepresentanter för SAS, LIN, Swedair och luftfartsverket bl.a. vad gäller formerna för en övergångslösning och lämplig organisation för den därefter aktuella trafiken. I sammanhanget må framhållas att Taxifygfföretagens riksförbund (TFR) uttalat behovet av att den aktuella tertiärtrafiken organiseras på sådant sätt att stordriftsfördelarna kan tillvaratas. TFR har samtidigt framfört att en sådan utveckling med Swedairs resurser som bas bör medföra att bolaget i ökad utsträckning koncentrerar sin verksamhet till de delar av luftfartssektorn som rör linjefarten.

Med utgångspunkt från dessa samråd och övriga överväganden bör enligt LTU:s mening följande principiella utgångspunkter kunna fastslås för den aktuella tertiärtra-

fiken:

- a) Trafiken bör - med hänsyn till de trafikala samband som föreligger mellan främst sekundär- och tertiärnäten - drivas under LIN:s överordnade ansvar. Ett sådant ansvar är LIN berett att ta på sig. Det bör ankomma på LIN att avgöra i vilken form trafiken skall drivas; av LIN eller genom inhyrd kapacitet från Swedair, alternativt av Swedair. Den senare lösningen bör lämpligen utformas så att ägarstrukturen i Swedair förändras genom att Swedair blir dotterföretag till LIN och koncernförhållande uppkommer mellan dessa bolag.

Då utgångspunkten måste vara att den ifrågavarande trafiken bör vara företagsekonomiskt lönsam från mitten av 1980-talet är det också rimligt att det bolag som driver trafiken - som en "marknadsinvestering" - medverkar med bidrag till att finansiera underskotten under övergångsperioden fram till 1985/86.

- b) SAS och LIN betalar f.n. (1980) ett stöd till tertiärtrafiken på ca 20 milj. kr./år. Detta stöd bör - enligt företagets uppfattning - avvecklas i mitten av år 1982. SAS har emellertid under hand uttalat att det känner ett ansvar för trafiken på sträckan Luleå-Gällivare. Ett fortsatt bidrag från SAS till att upprätthålla denna linje bör därför kunna påräknas fram till 1986. F.n. betalar SAS i storleksordningen 5 à 6 milj. kr. per år för denna trafik. Ett fortsatt stöd skulle innebära att SAS skulle betala totalt drygt 20 milj. kr. i 1980 års penningvärde fram till och med 1986.
- c) Landnings- och passageraravgifter m.m. jämte ersättningar för stationstjänst till luftfartsverket, kommunerna, SAS och LIN för den skisserade tertiärtrafiken uppgår till totalt ca 21,6 milj. kr. per år vid fullt utbyggt trafikprogram.

Av dessa får luftfartsverket ca 41 %, SAS ca 12 %, LIN ca 27 % och kommunerna ca 20 %.

Utredningen anser att avgifterna för tertiärtrafiken på affärsmässiga grunder bör anpassas till marginalkostnaderna. SAS och LIN har också förklarat sig beredda att diskutera en kraftig sänkning av de stationstjänstavgifter som uttas från tertiärtrafiken. Vad gäller luftfartsverkets avgifter torde den reala resursförbrukningen för utförda tjänster utgöra endast en ringa del av de belopp som tas ut enligt nuvarande avgiftssystem. Detta antagande förstärks av att den trafik som här diskuteras till en icke obetydlig del är nygenererad trafik. Denna nygenererade trafik skulle med stor sannolikhet inte erhållas utan den skisserade avgiftsreduceringen. Om trafiken i stället skulle läggas ner eller kraftigt begränsas uteblir således luftfartsverkets intäkter helt eller till större delen. Luftfartsverkets möjligheter att i motsvarande grad minska kostnaderna torde vara mycket begränsade.

LTU föreslår därför att luftfartsverkets avgifter för den aktuella trafiken rabatteras på affärsmässiga grunder. LTU räknar med att de på detta sätt skulle kunna åtminstone halveras. Vad gäller SAS och LIN:s avgifter för stationstjänst m.m. utgår LTU från att dessa också kan reduceras i motsvarande grad.

Vad slutligen beträffar kommunernas avgifter är det inte möjligt att göra direkta jämförelser med luftfartsverkets förutsättningar att ge kommersiella rabatter. LTU utgår dock ifrån att det bör vara möjligt för kommuner att bidra till att täcka viss del av de aktuella underskotten, särskilt som en sådan åtgärd är en av förutsättningarna för att en permanent framtida inrikestrafik skall komma till stånd till och från berörda kommuner. Härvid bör också beaktas de

fördelar det skulle innebära för kommunerna att genom vissa bidrag medverka till att uppnå företagsekonomisk lönsamhet för trafiken och berörda flygplatser därmed införlivas med det interregionala flygplats-systemet. Då det av hänsyn till likställighetsprincipen möter hinder att t.ex. rabattera avgifterna bör kommunerna i stället kunna överväga andra åtgärder med motsvarande ekonomiskt innehåll.

Nedanstående exempel visar att t.ex. en genomsnittlig halvering av avgifterna jämfört med nuvarande avgiftsnivå skulle innebära följande kostnadsminskningar (1980 års priser):

1982	3,0 milj. kr.		
1983	6,4 "	"	
1984	7,0 "	"	
1985	9,9 "	"	
1986	<u>10,8 "</u>	<u>"</u>	<u>"</u>
Totalt under perioden	37,1 "	"	"

Från LIN:s sida har framförts ett finansieringsalternativ som skulle innebära att en särskild fond etableras för att - genom viss höjning av luftfartsavgifterna för linje- och chartertrafiken - täcka tertiärtrafikens underskott under den aktuella övergångsperioden. Härigenom skulle ansvaret för täckning av tertiärtrafikens underskott fördelas på i princip hela luftfartssektorn. En höjning av luftfartsavgifterna med storleksordningen 2 kr. per passagerare under övergångsperioden skulle vara tillräcklig. Hur underskotten skall täckas bör dock avgöras av flygföretagen och aktuella statliga och kommunala intressenter.

d) Om det skisserade tertiärnätet kommer att uppvisa en

varaktig företagsekonomisk lönsamhet kan det av flera skäl vara lämpligt att trafiken på sträckan Kiruna-Luleå - som f.n. trafikeras med SAS DC-9 - i stället utförs med flygplan av t.ex. typ SF 340.

LTU föreslår därför dels att SAS koncession på sträckan Luleå-Kiruna förs över till LIN och att LIN dessutom får koncession på sträckan Stockholm-Kiruna v.v. Sträckan Luleå-Gällivare-Kiruna v.v. bör kunna trafikeras med en mindre flygplanstyp motsvarande SF 340. Dessa förändringar skulle kunna tillämpas från mitten av 1980-talet under förutsättning att det skisserade tertiärnätet uppvisar lönsamhet efter övergångsperiodens slut.

Ett genomförande av föreslagna åtgärder bör väsentligt bidra till att förbättra transportstandarden för passagerare mellan Kiruna-Stockholm v.v. och för lokalpassagerare på sträckan Luleå-Gällivare-Kiruna v.v., samtidigt som flygföretagens ekonomiska resultat på aktuella linjeavsnitt torde kunna förbättras.

- e) En förutsättning för att den skisserade tertiärtrafiken skall vara företagsekonomiskt lönsam är att berörda linjeavsnitt vid transferresor tillgodoförs en intäkt som motsvarar lokalpriset på tertiärsträckan.

Vad gäller SAS/LIN är dessa enligt vad LTU erfarit - liksom f.n. - beredda att lämna 30 % rabatt på sin delsträckas normalpris om passageraren på tertiärnätet också reser en delsträcka med SAS/LIN. Detta gäller oavsett respektive delsträckas längd. Detta system för prissättningen av transferresor på olika delsträckor benämns "add-on- principen". Intäkterna fördelas därefter mellan företagen efter priset på varje delsträcka.

Denna princip skall jämföras med de principer som

f.n. tillämpas för prissättning och fördelning av intäkter från transferresenärer mellan SAS/LIN. I korthet innebär dessa principer i renodlad form att biljettpriset för transferresenären blir 100 % av lokalpriset på den längre sträckan och 50 % av lokalpriset på den kortare. Härutöver gäller gängse rabatter. Fördelningen av intäkter mellan bolagen sker i proportion till respektive lokalsträckas pris jämfört med det verkliga totalpriset. Om denna fördelningsprincip (prorateringsprincipen) tillämpas på tertiärtrafiken torde även framtida förutsättningar saknas att uppnå företagsekonomisk lönsamhet för aktuella tertiärsträckor.

För passageraren blir dock skillnaden i biljettpriserna mellan de båda principerna - räknat på normalpriserna - totalt sett inte särskilt stor. För vissa enstaka relationer kan dock prisökningen bli betydande vid tillämpning av "add-on"-principen. LTU utgår från att oavsett hur intäkterna fördelas mellan berörda flygbolag priset för resenärerna genomsnittligt blir detsamma som om SAS/LIN:s egen prissättning tillämpats. De administrativa och ekonomiska problem som härvid eventuellt kan uppstå bör kunna lösas genom överenskommelser mellan berörda flygföretag.

Om transferpassagerare mellan å ena sidan primär- och sekundärlinjer och å andra sidan tertiärlinjer dessutom skall erbjudas samma typer av varierande rabatter som f.n. ges inom SAS/LIN-nätet uppkommer emellertid ytterligare intäktsförluster på det linjenät som f.n. trafikeras med DC-9 och Fokker F-28 (primär- och sekundärnäten). Av den kalkyl som genomförts framgår att intäktsförlusterna för SAS/LIN blir i storleksordningen 6-7 milj. kr./år om de aktuella transferresenärerna helt skall åtnjuta samma rabatter

som passagerare som enbart reser på primär- och sekundärnäten. Enligt LTU:s mening måste det dock kunna accepteras att passagerare på skisserade tertiärlinjer i vissa fall får betala högre biljettpris än andra resenärer. En orsak till detta är att det i realiteten är dyrare att transportera en passagerare de korta sträckor det är fråga om för tertiärlinjerna. En annan orsak är att det är tveksamt om trafiken över huvud taget kan bedrivas om kravet på helt likartad prissättning upprätthålles.

LIN har åtagit sig att före vintern 1981-82 avge förslag till program för genomförande av en permanent inrikes tertiärtrafik både under övergångsperioden fram till 1985 och för tiden därefter. Programförslaget avses skola innehålla bl.a. analys av de ekonomiska förutsättningarna för genomförandet.

Som framgått finns också potentiella möjligheter att ersätta den nuvarande DC-9-trafiken på Norrköping/Jönköping/Västerås/Växjö-Köpenhamn med SF-340, vilket bör kunna ge ekonomiska fördelar för berörda företag samtidigt som vissa förbättringar kan erhållas från trafikantsynpunkt.

Därtill skulle också den nuvarande pendeltrafiken Malmö-Köpenhamn kunna integreras med denna trafik. Pendelförbindelsens kapacitet och standard skulle därigenom kunna höjas.

Utredningen finner dessa möjligheter värda att närmare undersökas och anser det naturligt att SAS i första hand anlitar LIN för att utföra den angivna trafiken på lämpligt sätt med hänsyn till föreliggande ägargemenskap och LIN:s omfattande operationer i samma område. Det bör ankomma på SAS och LIN att studera detta och gemensamt besluta om formerna härför. I sammanhanget bör beaktas de ekonomiska fördelar som därigenom också torde kunna erhållas för både den aktuella trafiken till och från Köpenhamn och den inrikes tertiärtrafiken.

8.4 Överväganden rörande flygplatssystemet

8.4.1 Allmänt¹

LTU har för definition av en flygplats betydelse i det interregionala eller internationella flyglinjenätet valt att införa begreppet interregional flygplats. Med detta avses en sådan flygplats som utgör en punkt i det interregionala flyglinjenätet (se avsnitt 8.3). Sammantaget skall de interregionala flygplatserna tillgodose kraven på tillfredsställande interregionala flygtransporter i enlighet med de krav som anges i LTU:s direktiv.

I sammanhanget erinras också om att klarhet bör skapas i den flora av begrepp som idag förekommer i allmänt språkbruk, vid kontakter mellan myndigheter, organisationer och enskilda samt i luftfartslagstiftning och vid dess tillämpning. Luftfartsverket har i skrivelse till utredningen härvid framfört förslag om vissa ändringar i begreppsfloran. LTU har i princip intet att erinra mot dessa förslag till ändringar under förutsättning att flyglagutredningen (FLU) vid utformningen av lagtext beaktar de konsekvenser som följer av LTU:s ställningstagande till bl.a. planeringsfrågorna.

I följande avsnitt behandlas vilken ordning beträffande huvudmannaskap, kostnads- och investeringsansvar samt inflytande från regionala och lokala intressenter som bör råda för de interregionala flygplatserna (avsnitt

1. Överväganden rörande flygplatssystemet har skett under hänsynstagande till direktivens krav och de synpunkter som framförts till utredningen vid dess besök vid olika flygplatser jämte de förslag och synpunkter som länsstyrelserna framfört som svar på LTU:s skrivelser under år 1979, utredningsmaterial från länsstyrelsen i Älvsborgs län rörande flygplatsfrågan i Trestadsregionen samt det material som länsstyrelserna utarbetat inom ramen för bl.a. flygplatsplaneringen och i resp. länsprogram redovisade flygfrågor.

8.4.2-8.4.5). I avsnitt 8.4.6 lämnas förslag till vilka flygplatser som bör ingå i det interregionala flygplatssystemet och vilka principer som bör gälla för de flygplatser som inte är statliga, men som bör ingå i systemet, samt vilka principer som bör gälla för framtida inskränkning och utvidgning av nätet. Slutligen behandlas den planeringsordning m.m. som bör gälla för alla flygplatser samt synpunkter på vissa flygplatsprojekt.

8.4.2 Huvudmannaskap för de interregionala flygplatserna

Staten har ett huvudansvar för att effektiva interregionala transporter kan komma till stånd. Detta innebär att LTU finner det naturligt att staten också ansvarar för den överordnade planeringen av det interregionala flygplatssystemet.

Utredningen kan dock konstatera att det från samhälls-ekonomisk synpunkt torde vara likgiltigt om stat, kommun eller enskild svarar för de interregionala flygplatsernas huvudmannaskap, drift och finansiering under förutsättning att olika huvudmän kan driva flygplatser med samma grad av effektivitet.

Utredningen har med dessa utgångspunkter studerat ett antal alternativa former för huvudmannaskap och fördelning av olika engagemang mellan stat och kommun vid de interregionala flygplatserna. Flygplatser utanför detta system förutsätts liksom i nuläget drivas och förvaltas av kommun, landsting eller enskild intressent.

Av de totalt fem alternativa företagsformer som utredningen närmare analyserat (se avsnitt 8.5) har LTU kommit till slutsatsen att luftfartsverket i princip bör vara huvudman för de flygplatser som skall ingå i det interregionala flygplatssystemet vad avser den civila luftfarten. Att staten genom luftfartsverket är huvudman

för de interregionala flygplatserna hindrar dock inte att det ekonomiska engagemanget och driftansvaret kan delas mellan olika intressenter.

8.4.3 Generellt kostnadsansvar

Vid behandlingen av kapital- och driftkostnaderna vid de statliga flygplatserna ses dessa, enligt de regler som gäller f.n., som en del i ett integrerat flygplatssystem. För t.ex. ersättningen till kommunerna för deras investeringsbidrag gäller att "då var och en av primärflygplatserna ingår som delar i ett integrerat flygplatssystem bör ersättningen inte göras beroende av graden av kostnadstäckning i de särskilda fallen. På samma sätt som för luftfartsverket kostnadstäckningskravet bestämts att gälla verksamheten i dess helhet, bör för kommunernas del - under förutsättning att verkets ekonomiska målsättning om full kostnadstäckning i den totala rörelsen uppfylls - ersättningarna ges generell karaktär och således enbart baseras på de investeringsbidrag som vederbörande kommun lämnat".¹

LTU finner ingen anledning att för framtiden förändra principen om generellt kostnadsansvar. I enlighet härmed bör såväl drift- som kapitalkostnaderna för de flygplatser som vid olika tidpunkter kan komma att ingå i det interregionala flygplatssystem som föreslås i det följande generellt sett täckas kollektivt genom avgifter från hela flygplatssystemets nyttjare. På kort sikt kan dock i speciella fall avsteg från denna generella princip göras. Alla flygplatser som bestämts ingå i det interregionala flygplatssystemet bör därvid behandlas på ett likartat sätt i detta avseende.

Detta innebär att sedan en flygplats införlivats med det interregionala systemet på grundval av kriterium 2 eller 3 enligt avsnitt 8.3 bör flygplatsens huvudman kompenseras för uppkomna underskott på samma sätt som flygföre-

1) Prop. 1970:200 ang. ersättning till kommuner för bidrag till investeringar i primärflygplatser.

tagen förutsätts kompenserade för underskott i flygdriften - dvs. med medel som inte genereras inom luftfartssektorn.

Ett skäl till att de interregionala flygplatserna även från ekonomiska utgångspunkter skall ses som ett sammanhängande system är att den individuella flygplatsens resultat inte påverkas enbart av den standard, utrustning och de tjänster som tillhandahålls samt klimatologiska och andra lokala förutsättningar, utan även av andra faktorer som avgiftsstruktur och flygplatsens trafikala och operativa funktion i flygplatssystemet.

Ett annat skäl är den nuvarande avgiftsdifferentieringen mellan in- och utrikestrafiken. De högre avgifterna för utrikestrafiken - som LTU visserligen inte anser vara kostnadsanpassade men likväl godtagbara från helhetssynpunkt - innebär att flygplatser med liten andel utrikes- trafik får lägre intäkter än flygplatser med hög andel utrikestrafik.

En orsak härtill är att utrikestrafiken av främst kostnads- och effektivitetsskäl har koncentrerats till storflygplatserna Arlanda, Landvetter och Sturup, samt i mindre omfattning även förekommer på andra flygplatser som Norrköping, Jönköping, Växjö och Västerås, som på så sätt får relativt sett högre bokförda intäkter. In- och utrikesflygplatserna bildar dock ett gemensamt system för både in- och utrikestrafiken. I konsekvens härmed bör därför samtliga intäkter och kostnader förbundna med utrikestrafik ingå i ett system för kollektiv kostnadstäckning av de interregionala flygplatserna.

8.4.4 Investeringsansvar

De nuvarande reglerna för fördelning av finansieringsansvar mellan stat och kommun vid finansiering av flygplatsinvesteringar vid statliga flygplatser framgår av

kapitel 5.

LTU kan konstatera att kritik riktats mot nuvarande finansieringssystem från kommunalt håll. Systemet anses vara byråkratiskt och omständligt. Kommunerna tvingas ofta låna upp sin finansieringsandel på den öppna låne-marknaden till en högre ränta och kortare amorteringstid än vad som gäller beträffande luftfartsverkets ränteersättning och amortering till kommunerna. Sett från luftfartsverkets utgångspunkter har dock det nuvarande systemet fungerat väl.

Investeringar i de flygplatser som ingår i det interregionala flygplatssystemet föreslås framdeles med dessa utgångspunkter bedömas från följande generella aspekter, som syftar till en allsidig avvägning mellan olika intressenter.

- o En investering i flygplatser skall ge ett för lufttransportsektorn positivt resultat under resp. anläggningars ekonomiska livslängd. Det i år 1967 års beslut fastställda villkoret att summan av driftkostnader, kapitalkostnader och intäkter bör vara positivt senast efter det tionde driftåret föreslås emellertid utgå.

Som en följd av detta bör de investeringskalkyler som läggs till grund för beslut om flygplatsinvesteringar utföras i olika etapper enligt följande:

- o Investeringskalkyler avseende effekterna av den aktuella investeringen på den individuella flygplatsens ekonomiska resultat.
- o Investeringskalkyler avseende åtgärdens inverkan på det ekonomiska resultatet för hela flygplatssystemet.
- o Investeringskalkyl över åtgärdens ekonomiska effekter för övriga lufttransportsektorn, dvs. även flygföreta-

gens ekonomiska resultat m.m.

- o Vid större satsningar, t.ex. vid nyanläggning av flygplats eller omfattande kapacitetsutbyggnader på en befintlig flygplats (över 20-30 milj. kr.), bör dessutom en samhällsekonomisk kalkyl upprättas.
- o Till detta skall läggas de eventuella ytterligare värderingar av investeringen som kan framföras från regionala eller lokala intressenter.

Dessa generella kriterier vid investeringsbedömningar föreslås alltså ersätta de ekonomiska kriterier som fastställdes i 1967 års beslut om luftfartsverkets ekonomi och organisation.

Vad gäller ansvaret för finansieringen av investeringar i de interregionala flygplatserna har en viktig utgångspunkt varit LTU:s direktiv i denna fråga. Där anges således dels att återhållsamhet med statliga medel skall eftersträvas, dels att åtgärder som innebär ökade påfrestningar på kommunernas ekonomi måste undvikas. Denna ståndpunkt bör utgöra en allmän förutsättning för förslagen rörande flygplatssystemet.

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

Som utgångspunkt för omfattningen av det nuvarande kommunala resp. statliga engagemanget vid flygplatsinvesteringar redovisas följande räkneexempel.

Kommunen skall i princip svara för 37,5 % av erforderligt kapital vid de investeringar där delat finansieringsansvar f.n. är aktuellt. I dessa fall svarar staten för resterande 62,5 %. Finansieringen återbetalas i princip under hela det aktuella investeringsobjektets avskrivningstid med medel ur de samlade luftfartsavgifterna. Den genomsnittliga avskrivningstiden för flygplatsinvesteringar har hittills varit 33 år. Ränta på det investerade kapitalet utgörs av statens normalränta.

Från kommunalt håll hävdas att kapital till finansieringen i allmänhet får lånas upp på allmänna lånemarknaden. Detta innebär dels att högre ränta (f.n. 14-15 %) än statens normalränta (f.n. 10 %) får betalas, dels att amorteringstiden ofta blir väsentligt kortare än återbetalningen från luftfartsverket. Båda dessa faktorer innebär vid sidan av allt mer begränsade lånemöjligheter på kreditmarknaden olägenheter för kommunerna.

Den kortare amorteringstiden innebär dock i sig - ur strikt teoretisk synvinkel - ingen real ekonomisk belastning för kommunerna. Även om det f.n. inte är möjligt har det i detta räkneexempel antagits att kommunerna successivt kan ta upp nya lån som täcker mellanskillnaden. Att marknadsräntan för de upptagna lånen är högre än den som betalas av luftfartsverket innebär dock en finansiell belastning för kommunerna.

Vid en investering på t.ex. 100 milj. kr. svarar således kommunen f.n. för 37,5 milj. kr. och staten för 62,5 milj. kr. Antag att denna investeringskostnad återbetalas under 33 år som är den genomsnittliga avskrivningstiden. Kommunen i det här exemplet får alltså tillbaka ca 1,12 milj. kr. per år i 33 år plus statens normalränta som f.n. är ca 10 % på varje år kvarvarande belopp. År 1 får alltså kommunen ca 3,7 milj. kr. i ränteersättning, år 2: $10 \% \text{ av } (37-1,12) = 3,488$ milj. kr. osv.

För att veta nuvärdet av dessa inbetalningar måste de angivna beloppen diskonteras för varje enskilt år. Marknadsräntan vid upplåning till den aktuella investeringen är i detta exempel 15 %. Annorlunda uttryckt kan detta sägas vara kommunens alternativanvändningsvärde av det i flygplatsen investerade kapitalet. Den diskonteringsränta som bör användas vid diskontering till nuvärde av de återbetalade beloppen bör således vara 15 %. Beräkningarna av de reala kommunala kostnaderna enligt de givna förutsättningarna framgår av följande sammanställning. På analoga grunder har också statens reala kostnader av investeringen angivits, förutsatt att statens kapital enligt samma förutsättningar har motsvarande alternativanvändningsvärde.

Kommunens investeringsandel vid en investeringskostnad på 100 mkr. (nuvärde)		37,5 mkr.
Årlig amortering från luftfartsverket till kommunen i 33 år: 1,12 mkr.		
Nuvärde vid 15 % diskonteringsränta		./ . 7,4 mkr.
Ränteintäkter	år 1	3,7 mkr.
	år 2	3,6 mkr.
	
	år 32	0,2 mkr.
	år 33	0,1 mkr.
Summa nuvärde av ränteintäkter med 15 % diskonteringsränta		./ . 19,8 mkr.
Total kommunal kostnad i nuvärde		10,3 mkr.
Statlig kostnad enligt analoga beräkningsprinciper		17,2 mkr.

Skillnaden mellan marknadsränta och statens normalränta innebär alltså en kostnad för kommunen vid en investering på 100 milj. kr. på ca 10 milj. kr. Statens motsvarande kostnader vid ett analogt resonemang är i det aktuella fallet ca 17 milj. kr.

Det här angivna sättet att beräkna parternas ekonomiska åtaganden bör således bilda en utgångspunkt vid framtida

förhandlingar om kommuners ekonomiska engagemang i flygplatsinvesteringar. Självklart skall vid sådana beräkningar aktuella räntesatser tillämpas.

Kommunerna skall enligt nu gällande regler tillhandahålla den mark som erfordras för flygplatsändamål. Enligt de kommunala representanterna inom LTU har framförts att det finns skäl som talar för att denna regel avskaffas. Därvid har åberopats att på samma sätt som gäller för exempelvis vägverket skulle luftfartsverket kunna svara för markkostnaderna. Då det mot bakgrund av de utbyggnadsplaner som föreligger under 1980-talet inte torde vara någon större börda för kommunerna att fortsätta att tillhandahålla mark föreslår LTU att nuvarande princip bibehålls oförändrad.

Med dessa utgångspunkter vill LTU för framtiden föreslå följande principer för ekonomiskt engagemang för stat och kommun vid investeringar i interregionala flygplatser.

- o De lokala och regionala intressenterna bör utan kostnad för luftfartsverket tillhandahålla mark för flygplatsändamål.
- o Staten påtar sig liksom hittills hela kostnaden för finansiering av fordon, maskiner och annan utrustning, erforderlig för flygplatsens drift och därutöver för ny- och ersättningsinvesteringar av flygsäkerhetskaraktär.

Dessa investeringar bör tills vidare förräntas och amorteras enligt samma principer som f.n. gäller för luftfartsverket, dvs. med nuvarande avskrivningsprinciper och förräntning motsvarande statens normalränta. Detta bör emellertid inte hindra att luftfartsverket i framtida situationer liknande dem som f.n. råder, efter godkännande från statsmakterna, tillämpar olika

former för resultatutjämnning över längre tidsperioder än enskilda budgetår.

- o Nyinvesteringar av kapacitetshöjande natur och för normalt standardhöjande åtgärder för luftfarten samt motsvarande ersättningsinvesteringar föreslås finansierade av staten och kommun/landstingskommun på sätt som fastställs för varje individuell flygplats vid förhandlingar mellan parterna. Samma gäller också i tillämpliga delar för byggande av helt nya flygplatser. En utgångspunkt bör då vara att det ekonomiska engagemanget för kommunerna och landstingen å ena sidan och staten å den andra totalt inte skall vara större än vad som gäller vid tillämpning av nuvarande system för finansieringsfördelning. Parterna bör vidare gemensamt kunna bestämma hur kommunernas ekonomiska engagemang tekniskt utformas. Det bör alltså t.ex. i princip vara möjligt för kommunerna att medverka i investeringarna genom direkta bidrag eller förskott. LTU vill framhålla att detta bl.a. innebär att var och en av parterna har full frihet att avstå från finansieringsmedverkan i den mån de inte finner sådan medverkan angelägen ur sin egen synvinkel.

Det är alltså förhandlingsparternas sak att gemensamt besluta om formen för medengagemanget. Om förhandlingen resulterar i en fördelning som innebär att kommunerna direkt ansvarar för del i investeringskapitalet enligt de regler som gäller f.n., uppstår med nuvarande förhållanden en förlust för kommunen eftersom förräntningen sker enligt statens normalränta, vilken f.n. är lägre än den marknadsränta kommunerna ofta får betala för att låna till kapitaltillskottet (se vidare kapitel 5). Här skall dock erinras om att denna nackdel successivt kommer att minska i takt med att statens normalränta anpassas till marknadsräntan, vilket enligt tidigare principbeslut är statsmakternas avsikt. Den relativa storleken av det kommunala engage-

manget i flygplatsinvesteringar bör återspegla graden av kommunalt intresse för att genomföra den aktuella investeringen.

- o För att öka det kommunala engagemanget och inflytandet föreslår LTU att särskilda flygråd inrättas för varje flygplats (se vidare avsnitt 8.4.6).

Innebörden i de nämnda principerna kan sammanfattas i tabell 8.4.

Tabell 8.4

Finansieringsfördelning mellan staten och kommun/landstingskommun vid ny-, till- eller ombyggnad av interregional flygplats (civil del av civil/militär flygplats)

	Finansieringsfördelning i procent		
	Kommun/landsting	Staten	Anm.*
1. Erforderlig mark för flygplatsens verksamheter inkl. mark för bilparkeringsplatser och inflygningsbelysning***	100**		Marken återgår till kommun om flygplatsen utgår ur det interregionala flygplatssystemet eller läggs ner.
2. Investeringar för			
a) Rullbanor, taxibanor, uppställningsplattor för flygplan			
b) Passagerarterminal, tillfartsvägar, driftbyggnader och inhägnad			
c) Yttre parkeringsplatser (kort- och långstids-parkering)			
d) Belysningsanläggningar för stationsplattor, bilparkeringsplatser och i passagerarterminaler, driftbyggnader m.m.			
e) Avgifter för anslutning till byggnader eller punkter, som anvisats av luftfartsverket av vatten och avlopp samt högspänd elkraft med tillräcklig kapacitet för flygplatsens drift			
f) Inflygnings-, ban- och taxibanljus samt VASIS-anläggningar och reservsystem		100	
g) Inflygnings- och landningshjälpmedel, kommunikationssystem, övriga radio- och teleanläggningar samt fordon och maskiner		100	

Bestäms vid förhandling mellan parterna i varje enskilt fall

Ansvaret för väghållning skall följa för område fastställd fördelning; stat-kommun

* Samtliga anläggningar skall uppfylla luftfartsverkets tekniska krav

** Ingår ej i det för luftfarten amorterings- och förräntningspliktiga kapitalet.

*** Särskilda förhållande gäller vid civil-militära flygplatser.

Regeln i 2 e) om kommunal finansiering av anslutning till byggnader eller punkter som anvisats av luftfartsverket av vatten och avlopp samt högspänd elkraft m.m. innebär ingen ändring av nuvarande förhållanden.

De ekonomiska kriterierna och principerna för fördelning mellan staten och de lokala och regionala intressenterna bör gälla från 1 juli 1982. Av kommuner och landsting före detta datum tillskjutet kapital bör amorteras och förräntas enligt de principer som gäller f.n.

I detta sammanhang vill LTU även framhålla vikten av att kommunerna förutom det direkta markbehovet för flygplatsen också beaktar de miljöstörningar, främst i form av bulleremissioner, som uppkommer inom betydligt större områden än det egentliga flygplatsområdet. Detta innebär att markanvändningen inom flygbullerstörda områden särskilt bör beaktas vid kommunernas markanvändningsplanering. Detta förutsätter att kommunerna, luftfartsverket och i förekommande fall försvaret gemensamt utarbetar riktlinjer för bullergränser kring flygplatsen. För att dessa skall ha avsedd effekt måste de följas av luftfartsverket och försvaret beträffande flygplatsens användning och av kommunerna beträffande stadsplaneläggningen och byggnadslovsgivningen. Luftfartsverket och försvaret kan om så befinns lämpligt underkasta flygplatsen och dess verksamhet prövning enligt miljöskyddslagen hos koncessionsnämnden för miljöskydd.

Mot denna bakgrund har också LTU i yttrande till regeringen (bostadsdepartementet) över de förslag som framlagts av PBL-utredningen i betänkandena (SOU 1979:65, 66) Ny plan- och bygglag framfört ett flertal erinringar rörande de föreslagna ändringarnas effekter på flygplatsernas verksamhet, markanvändningen kring flygplatserna m.m.

Beträffande frågan om marktransporter mellan flygplatser

och intilliggande tätorter har utredningen kunnat konstatera att det föreligger betydande skillnader mellan olika regioners sätt att lösa dessa frågor. I vissa fall har påtalats betydande brister i utformning och standard för de nuvarande lösningarna. I andra fall har framförts exempel på lösningar som tillgodoser högt ställda anspråk på standard, turtäthet och prissättning för marktransportförsörjningen till och från flygplatserna. Enligt utredningens mening bör statligt huvudmannaskap för en flygplats inte påverka det lokala och regionala intresset av att tillförsäkra goda marktransporter mellan flygplatser och intilliggande tätorter. Ansvar för marktransportförsörjningen bör alltså åvila berörda kommuner eller i förekommande fall de regionala huvudmännen för kollektivtrafiken. Frågor rörande standard och turtäthet m.m. bör dock diskuteras med bl.a. flygplatsens civile huvudman och aktuella flygföretag.

8.4.5 Inrättande av flygråd

Den övergripande målsättningen för samverkan mellan staten, företagen, näringslivet och de lokala och regionala intressenterna i flygplats- och flygtrafikfrågor bör vara att nå lösningar som kan effektivisera flygplatssystemet och skapa gynnsamma ekonomiska förutsättningar för luftfartens framtida utveckling och konkurrensmöjligheter.

Av bl.a. dessa skäl föreslår LTU att det för varje i det interregionala flygplatssystemet ingående flygplats bildas ett flygråd. Syftet med detta skall vara att bredda berörda intressenters kunskaper om och intresse för den berörda flygplatsens verksamheter, serviceutbud och funktion. Flygrådet bör verksamt kunna bidra till att finna samverkansformer mellan flygplatsens huvudman, flygföretagen, de lokala och regionala intressenterna samt övriga företag, myndigheter och organisationer med uppgifter inom och intressen i flygplatsen och dess

verksamhet.

Flygrådet bör vara ett rådgivande och initiativtagande organ bestående av representanter för berörda kommunala och statliga myndigheter och organ, företag i form av t.ex. flygföretag, speditors- och reseföretag samt andra näringslivsrepresentanter inom regionerna jämte övriga berörda intressenter.

Exempel på olika ärenden som kan behandlas inom flygrådet är

- o bereda och framföra förslag rörande verksamheten vid resp. flygplats samt frågor rörande planering och utveckling av dessa verksamheter jämte flygplatsens anläggningar,
- o bereda och föreslå åtgärder i frågor rörande flygplatsens roll i lufttransportssystemet, t.ex. tidtabellsfrågor och flygfrekvenser m.m.,
- o bereda och framlägga förslag till gemensamma marknadsföringsåtgärder,
- o bereda och framlägga förslag rörande flygplatsens marktransportförsörjning, t.ex. de kollektiva färdmedlens tidtabeller, turtäthet och standard i övrigt,
- o flygplatsens inverkan på omgivningen betingade av dess markbehov och flygverksamhetens miljökonsekvenser och som följd härav frågor rörande markanvändningsplanering m.m.,
- o flygplatsens ekonomiska situation och förutsättningar vad avser driftresultat och investeringsfrågor m.m., samt
- o frågor rörande samverkansmöjligheter för utnyttjande

av flygplatsens och de lokala och regionala resurser som kan finnas inom t.ex. brand- och räddningstjänst, fastighets- och verkstadsunderhåll, gemensamma transportfunktioner m.m.

Från personalorganisationernas sida har framförts önskemål om representation i flygråden. LTU anser att detta kan medföra praktiska problem och att organisationernas behov av information och medbestämmande bättre tillgodoses genom de former som medbestämmandelagen (MBL) anvisar.

8.4.6 Förslag till interregionalt flygplatssystem fram till mitten av 1980-talet

De flygplatser som skall ingå i det interregionala flygplatssystemet för inrikestrafiken bör bestämmas som en följd av det interregionala flyglinjenätets utformning. Innebörden i detta är således att en flygplats som ingår i en interregional flyglinje är en interregional flygplats. De principer som varit utslagsgivande för bedömning av om en flyglinje skall ingå i det interregionala nätet har redovisats i avsnitt 8.3.1. De interregionala flygplatser som upptas i det följande bör ingå i nätet under den närmaste 5-årsperioden.

Kiruna
Luleå/Kallax*
Skellefteå
Umeå
Örnsköldsvik
Östersund*
Sundsvall/Härnösand
Stockholm/Arlanda
Stockholm/Bromma****
Karlstad
Göteborg/Landvetter
Jönköping

Visby

Växjö***

Halmstad*

Kalmar*

Ronneby*

Ängelholm*

Malmö/Sturup

-
- * Civil(statlig)-militär flygplats
 - ** Civil(kommunal)-militär flygplats
 - *** Kommunal flygplats
 - **** Prövas i särskild ordning som följd av riksdagens beslut den 17 december 1980.

Dessutom bör interregional trafik drivas på följande flygplatser fram till mitten av 1980-talet (jämför avsnitt 8.3). Dessa bör dock av skäl som nämns i det följande övergångsvis inte införlivas med det interregionala flygplatssystemet.

Gällivare***

Kramfors**

Borlänge**

Trollhättan/Malöga***

Kristianstad** (särskilda villkor, se text)

-
- ** Civil(kommunal)-militär flygplats
 - *** Kommunal flygplats

Utöver dessa flygplatser har LTU bedömt att även Norrköpings flygplats (Kungsängen) bör ingå i det interregionala flygplatssystemet. Skälet till detta ställningstagande är Kungsängens relativt stora betydelse som utrikesflygplats. Flygplatsen har dessutom viss betydelse för trafiken mellan Östgötaregionen, Gotland och Stockholm. I den mån SAS skulle upphöra med utrikestrafiken eller om trafikvolymerna minskar väsentligt bör flygplatsens tillhörighet till det interregionala flygplatssystemet omprövas.

På motsvarande sätt skulle kunna hävdas att Västerås flygplats skall ingå i flygplatssystemet. Osäkerheten om flygplatsens fortsatta ställning efter flottiljens nedläggning år 1983, kostnadskonsekvenserna för den civila driften efter flottiljens nedläggning, det i jämförelse med övriga interregionala flygplatser väsentligt lägre trafikunderlaget samt förhållandet att Västerås av hänsyn till närheten till Stockholm inte torde ha framtida förutsättningar för en lönsam inrikestrafik har lett till slutsatsen att flygplatsen inte bör införlivas med det interregionala flygplatssystemet. Viss osäkerhet råder också om utrikestrafikens framtida förutsättningar vid flygplatsen.

Övriga, ej nämnda flygplatser kan enligt LTU:s mening f.n. inte inordnas i det interregionala flygplatssystemet. Detta innebär inte att utredningen anser att trafiken på dessa flygplatser skall upphöra eller inskränkas. Däremot bör staten inte åläggas något ekonomiskt ansvar för dessa flygplatsers investeringar och drift.

Vad som anförts i föregående avsnitt beträffande huvudmannaskap, kostnads- och investeringsansvar m.m. skall i princip på sikt gälla alla interregionala flygplatser. Enligt föreslagna kriterier är flyglinjerna till och från Gällivare, Kramfors, Borlänge och Trollhättan f.n. inte företagsekonomiskt lönsamma. Ifrågavarande flygplatser kan således inte införlivas med det interregionala flygplatssystemet enligt LTU:s första kriterium (företagsekonomiskt lönsam linje) och eventuellt inte heller enligt LTU:s andra kriterium (samhällsekonomiskt lönsam linje). Frågan återstår då huruvida dessa flyglinjer uppfyller LTU:s tredje kriterium (andra än trafikpolitiska skäl), vilket inte är LTU:s uppgift att bedöma.

Enligt vad som redovisats i avsnitt 8.3.2 föreligger emellertid vissa möjligheter att från mitten av 1980-ta-

let uppnå företagsekonomisk lönsamhet på dessa flyglinjer. Detta innebär att nämnda flygplatser tills vidare - från funktionella utgångspunkter - bör anses ingå i det interregionala flygplatssystemet. Vad gäller definitiva ställningstaganden om huvudmannskap, finansiering och drift av dessa flygplatser bör dock dessa anstå till dess lönsamhet enligt tidigare angivna kriterierna har uppvisats. Ifrågavarande flygplatser skall således inte nu införlivas med det interregionala flygplatssystemet.

Detta innebär att Gällivare, Kramfors, Borlänge och Trollhättans flygplatser även tills vidare bör ha kommunalt huvudmannskap vad avser den civila luftfarten. I den mån inrikestrafiken på dessa flygplatser efter år 1985 kan uppfylla de kriterier som angivits i avsnitt 8.3.1 bör de ingå i det interregionala flygplatssystemet.

Kristianstads flygplats uppfyller f.n. kriterierna för att tillhöra det interregionala flyglinjenätet och därmed flygplatssystemet. Det råder emellertid tveksamhet bl.a. inom LIN huruvida trafiken till och från Kristianstad även fortsättningsvis kan bestå i nuvarande omfattning. Detta sammanhänger med trafikutvecklingen på linjen Stockholm-Växjö som f.n. (1980) är sammanlänkad med trafiken till och från Kristianstad. Om trafiken till och från Växjö ökar i samma takt som hittills finns - med nu kända förhållanden - inom några år inget utrymme för fortsatt koppling mellan trafiken på Växjö och Kristianstad. Renodlad direkttrafik med Fokker F-28 mellan Stockholm och Kristianstad skulle med nuvarande trafikvolymer inte kunna upprätthållas utan betydande förändringar och med bibehållen företagsekonomisk lönsamhet. I avvaktan på den slutliga utformningen av ett framtida trafikupplägg m.m. anser utredningen att Kristianstads flygplats tills vidare under bibehållet kommunalt huvudmannskap för den civila luftfarten skall omfattas av den ekonomiska resultatutjämnning som sker inom det in-

terregionala flygplatsnätet. Frågan om ett statligt huvudmannaskap för Kristianstads flygplats civila del bör tas upp till förnyad prövning vid mitten av 1980-talet då nuvarande osäkerheter bör vara undanröjda.

Vad gäller Växjö flygplats - som f.n. är kommunal - bör denna som en direkt följd av att den ingår i det interregionala flygplatssystemet kunna övertas av luftfartsverket och på så vis ingå i systemet på samma villkor som övriga statliga flygplatser. Enligt LTU finns i detta fall inga skäl till den typ av reservationer som avgivits beträffande övriga nämnda kommunala flygplatser. Rent praktiskt bör det dock vara möjligt att - trots statligt huvudmannaskap - låta luftfartsverket och berörda intressenter välja mellan att antingen låta Växjö Flygplats AB fortsätta att svara för flygplatsdriften som entreprenör eller att luftfartsverket övertar de personella och materiella resurser som krävs för flygplatsens drift och förvaltning.

Principiellt bör för framtiden gälla att införlivandet av en kommunal eller enskild flygplats sker genom att berörd kommun eller enskild intressent erbjuds överlåta flygplatsen med tillhörande anläggningar och markområden till staten, som för den tid flygplatsen ingår i systemet svarar för flygplatsens drift och förvaltning samt för de kostnader och intäkter som följer av flygplatsverksamheten.

De kapitaltjänstkostnader som avser de anläggningar och den utrustning som behövs för flygplatsens fortsatta funktion som interregional flygplats bör från överlåtelsetidpunkten bestridas av luftfartsverket enligt de principer som gäller för övriga interregionala flygplatser.

Övriga kapitaltjänstkostnader som flygplatsen belastas med vid överlåtelsetidpunkten bör dock fortsatt bestri-

das av överlåtaren.

Om en interregional flygplats ekonomiska, trafikala och operativa förutsättningar väsentligt förändras så att flygplatsen inte längre uppfyller de kriterier som LTU ansett böra gälla för flygplatser i det interregionala flygplatssystemet skall den avvecklas som sådan. Beslut om avveckling och nedläggning av en flygplats i det interregionala flygplatssystemet bör fattas av regeringen på förslag från luftfartsverket. Luftfartsverkets framställning förutsätts upprättad efter samråd med berörda intressenter.

Staten bör fortsatt svara för kapitaltjänstkostnaderna i den del luftfartsverket svarat för investeringar i den flygplats som utgår ur det interregionala systemet. Mark med tillhörande flygplatsanläggningar återlämnas till kommun/landsting eller i förekommande fall till försvaret i skick och på sätt som överenskommes mellan parterna för varje enskilt fall. Om flygplatsen fortsättningsvis används som kommunal eller militär flygplats bör kommunen eller försvaret ansvara för kapitalkostnader för de anläggningar och funktioner som behövs för flygplatsens fortsatta drift i den utsträckning som får närmare bestämmas vid förhandlingar mellan parterna.

8.4.7 Planeringen av flygplatser

LTU har med utgångspunkt från i andra sammanhang framförda synpunkter, departementspromemorian Ds K 1975:10 med följande remissyttranden och egna överväganden kommit till slutsatsen att övervägande skäl talar för en ändrad planeringsordning för de svenska flygplatserna, inbegripet även icke interregionala flygplatser. För en samlad och mera övergripande flygplatsplanering talar bl.a. förhållandet att samhällsekonomin i allmänhet och luftfartssektorn i synnerhet är hårt ansträngd, varför varje möjlighet att undvika felprioriteringar i flyg-

platser bör undvikas. En långsiktig och övergripande planering kan också väsentligt bidra till och tjäna som underlag för en ökad samverkan mellan olika intressenter i flygplatssystemet och lufttransportsektorn. De administrativa rutiner som skall tillämpas för flygplatsplaneringen och ett provnings- eller tillståndsförfarande bör dock utformas på enklast möjliga sätt.

Planerings- och provningsförfarandet föreslås begränsat till att gälla endast sådana flygplatser som har eller kan komma att få betydelse för landets flygtransportförsörjning, dvs. flygplatser med sådan utformning, teknisk utrustning m.m. som medger trafik under instrumentväderförhållanden. Flygplatser av klass IV_v-standard bör därför inte omfattas av en provning från transportförsörjningssynpunkt. Däremot erfordras för sådana mindre flygplatser tekniskt godkännande, vilket även fortsättningsvis bör utfärdas av luftfartsinspektionen.

Den nya planeringsordningen bör således omfatta följande flygplatskategorier enligt luftfartsverkets banklassindelning (se kap. 5): I, II, III och IV_i.

Planeringsskedet bör omfatta två delar. Den första delen bör innehålla det översiktliga planeringsförfarandet, den andra delen en eventuell senare trafikalk och transportekonomisk bedömning av aktualiserade åtgärder. Den transportekonomiska bedömningen bör endast gälla åtgärder av väsentlig betydelse för luftfarten. Som åtgärd av betydelse kan nämnas nyanläggning av flygplats, nedläggning av flygplats eller åtgärd som medför väsentliga ändringar av flygplatsens funktion.

Med väsentliga förändringar avses därvid åtgärder som innebär att flygplatsens ekonomiska, trafikala, operativa och miljömässiga förutsättningar förändras, t.ex. ut- och ombyggnader av anläggningar på en flygplats som medför ändrad klassning av densamma. Exempel på förändring-

är av väsentlig betydelse är genomförda utbyggnader av Karlstads, Skellefteå och Örnsköldsviks flygplatser, som bl.a. omfattade utökning av banlängden med 180 m resp. vardera 300 m för att medge jettrafik med bl.a. Fokker F-28. Ett annat exempel är pågående diskussioner om att förlänga banan på Norrköping/Kungsängens flygplats med 300-500 m, vilket dels kan innebära vissa miljöförbättringar i de östra delarna av Norrköpings tätort, dels kan möjliggöra ökad chartertrafik genom att den längre banan medger direktflygningar t.ex. till charterdestinationer i Medelhavsländerna.

Ansvar för den översiktliga planeringen bör åläggas luftfartsverket.

Insatser av statliga medel genom AMS i flygplatsprojekt bör också prövas av luftfartsverket, lämpligen i form av att luftfartsverket anmodas avge yttrande över hos AMS aktualiserade objekt. Särskilda föreskrifter härom föreslås meddelade i regeringens regleringsbrev till AMS.

Förändringar inom flygtransportsektorn torde även i fortsättningen ske betydligt snabbare än t.ex. inom vägtrafiken. Givet de snabba beslutsprocesser som kan påverka flygplatsplaneringens innehåll och den tröghet som torde finnas när det gäller att förändra en på grundval av tidigare fakta gjord planering skulle särskilda krav på måluppfyllelse av planen kunna leda till icke önskvärda företags-, sektor- och samhällsekonomiska konsekvenser. Flygplatsplaneringen föreslås därför endast tjäna som underlag och riktlinjer för sektoransvarigas och övriga samhällsorgans planering.

Luftfartsverket bör i samarbete med berörda centrala och regionala intressenter, såsom SAS, LIN, Swedair, TFR, KSAK och SPAF, ÖB, planverket, naturvårdsverket samt berörda lokala och regionala intressenter svara för planeringen. Resultaten från planeringsarbetet bör periodiskt

anmälas i luftfartsverkets styrelse.

Ett på flygplatsplaneringen grundat prövningsförfarande av det transportekonomiska och trafikala värdet av en viss flygplatsinvestering kan i princip utformas på tre sätt.

Det första sättet innebär att kommunala eller enskildas flygplatsinvesteringar som väsentligt ändrar en flygplats funktion föregås av tillståndsansökan hos luftfartsverket. De statliga flygplatsinvesteringarna prövas av regeringen i samband med den årliga budgetprövningen.

Det andra sättet är att investeringar på kommunal eller enskild flygplats som innebär väsentlig förändring av flygplatsens funktion alltid anmäls till luftfartsverket, som inom viss angiven tid har att acceptera eller motsätta sig den föreslagna åtgärden. I de fall enighet inte nås mellan luftfartsverket och flygplatsens huvudman ges luftfartsverket möjlighet att underställa frågan regeringens prövning.

Ett tredje alternativ, vilket LTU förordar, är att avvakta införandet av särskild tillståndsprövning eller underställningsförfarande till dess att erfarenhet vunnits av den översiktliga flygplatsplaneringen. Regeringen kan därefter med utgångspunkt från dessa erfarenheter - på förslag av luftfartsverket - fastställa de rutiner och kriterier som bör tillämpas för en tillståndsprövning.

Utredningen förutsätter att de ökade uppgifter som genom flygplatsplaneringen kommer att åläggas luftfartsverket kan utföras inom ramen för oförändrade resurser. I den mån utredningens förslag kräver anpassningar av luftfartsverkets interna organisation förutsätter LTU att luftfartsverket beaktar dessa i samband med den organi-

sationsförändring som kan bli följden av de övriga förslag och synpunkter som framförs i avsnitt 8.5.

Flyglagutredningen bör med utgångspunkt från LTU:s förslag omarbeta 6 kap. luftfartslagen och 64 § luftfartskungörelsen (LK). Bl.a. bör nuvarande bestämmelser om anmälningssplikt rörande flygplatsprojekt jml 64 § LK omarbetas på sådant sätt att denna anmälningssplikt också omfattar krav på redovisning av flygplatsprojektens trafikala och ekonomiska förutsättningar.

8.4.8 Framtida investeringar i vissa flygplatser

LTU anser att framtida investeringar vid de interregionala flygplatserna bör bedömas inom ramen för luftfartsverkets ekonomiska förutsättningar. Utredningen finner dock anledning att mer i detalj beröra förhållandena vid vissa flygplatser där nya projekt har aktualiserats. Allmänt får utredningen rikta uppmärksamhet på de krav och önskemål som framförts från lokala och regionala intressenter om särskilda utbyggnadsåtgärder för chartertrafik på ett stort antal flygplatser. Sådana åtgärder bör med hänsyn till den vikande utvecklingstendens som chartertrafiken nu uppvisar föregås av noggranna överväganden, så att felaktiga satsningar inte genomförs för osäkra och tveksamma behov.

Arlanda och Bromma

Frågan om Arlanda och Bromma flygplatser har gjorts föremål för beslut av riksdagen den 17 december 1980. Konsekvenserna av riksdagens beslut övervägs f.n. av regeringen.

Norrköping/Kungsängen

Behovet av standard- och kapacitetsförbättringar vid Norrköping/Kungsängens flygplats har diskuterats under

lång tid. Luftfartsverket har inriktat planeringen på en successiv standardförbättring, som i första hand rör passagerarterminalen och tillhörande anläggningar vid flygplatsen. Kapacitetsutbyggnader bör dock övervägas först efter det att miljöfrågorna och de framtida förutsättningarna beträffande det in- och utrikes flyglinjenätet och på detta aktuell flygmateriel klarlagts.

Jönköping

Av de lokala och regionala intressenterna påtalade behov av att förlänga banan vid Jönköpings flygplats bör enligt utredningen åsättas låg prioritet, bl.a. med hänsyn till den dämpade efterfrågan på charterresor som kan förutses.

Malmö/Sturup

Aktualiserade åtgärder vid Sturups flygplats avseende ytterligare kapacitetsutbyggnader och anpassningsåtgärder för flygplanstypen Airbus A 300 bör enligt utredningens mening inte genomföras förrän SAS ånyo redovisat bolagets planer på att utnyttja A 300 på det inrikes primärnätet.

Flygplatsen har ett i övrigt icke obetydligt kapacitetsöverskott, varför en strävan bör vara att bättre utnyttja den tillgängliga kapaciteten. Mot bakgrund av påtalade stora investeringsbehov på Köpenhamn/Kastrup (ca 4,5 miljarder Dkr.) kan det ifrågasättas om inte ett ökat utnyttjande av tillgängliga resurser på Sturups flygplats bör vara en naturlig utgångspunkt för fortsatta överväganden inom ramen för det skandinaviska luftfarts-samarbetet.

Göteborg/Landvetter

Landvetter flygplats har också en betydande överkapaci-

tet. En naturlig utgångspunkt bör därför vara att i framtiden söka ta till vara flygplatsens resurser, t.ex. genom omfördelning av viss trafik från flygplatser med kapacitetsproblem. Samtidigt bör luftfartsverkets ansträngningar att minska kostnaderna för flygplatsen fortsätta. Nyligen genomförda anpassningsåtgärder för bl.a. inrikestrafik med SAS Airbus A 300 har skett utslutande på initiativ från SAS. Det bör övervägas om inte SAS ensamt skall bestrida kostnaderna för dessa investeringar därest planerad introduktion av Airbus A 300 väsentligt fördröjs eller inte kommer att förverkligas under överskådlig framtid.

Östersund

Åtgärder för att tillrättalägga påtalade brister vid Östersunds flygplats bör enligt utredningens mening inriktas på att successivt förbättra kapacitetsförhållandena inom det nuvarande civila terminalområdet. Samordningsproblemen mellan den civila och militära flygverksamheten motiverar inte investeringar av den omfattning som krävs vid en flyttning av den civila luftfartens anläggningar till nytt område.

Andra aktualiserade flygplatsprojekt

I olika sammanhang har flygplatsprojekt aktualiserats vid ytterligare ett antal mindre flygplatser som ligger i områden som delvis saknar reguljära flygförbindelser (se även avsnitt 5). Dessa projekt har också varit föremål för LTU:s överväganden och berörs kort i det följande.

Eskilstuna har tillgång till flygplats av s.k. länsflygplatsstandard. Flygplatsen har tidigare trafikerats av LIN. Reguljära inrikesflygförbindelser har ånyo upprättats mellan Eskilstuna och Stockholm under år 1980. Trafiken bedrivs av Nordflyg AB med mindre tvåmotoriga

flygplan. Med hänsyn till Eskilstunaområdets tillgång på alternativa transportmöjligheter med främst Stockholm och det relativt korta avståndet mellan dessa orter måste möjligheterna att utveckla och driva andra former av reguljär flygtrafik på Eskilstuna bedömas som relativt små.

Behovet att etablera inrikes linjefart på Uppsala måste av samma skäl åsättas låg prioritet. Tillgången på alternativa färdmedel samt närheten till Arlanda och Bromma flygplatser innebär att förutsättningarna för företagsekonomiskt eller samhällsekonomiskt motiverade flygförbindelser till och från Uppsala inte torde föreligga.

Skövde har f.n. enbart tillgång till en allmänflygplats. Flygplatsen har under slutet av 1970-talet upprustats med permanentad bana samt vissa belysnings- och inflygningshjälpmedel. Skövdes läge vid västra stambanan innebär tillgång till täta och relativt snabba tågförbindelser med bl.a. Stockholm. Restiden med tåg mellan Skövde och Stockholm uppgår till ca 3 timmar. Befolkningsunderlaget i Skövdeområdet är dessutom jämförelsevis lågt. Enligt LTU:s mening bör därför åtgärder för att ytterligare förbättra flygkommunikationerna i Skövdeområdet åsättas mycket låg prioritet.

Frågan om åtgärder för att förbättra flygkommunikationerna i Trestad har av flera skäl ägnats uppmärksamhet inom utredningen. Ett viktigt sådant skäl är att Trestad är det enda primära centrum som inte har nära tillgång till flygplats med SAS- eller LIN-trafik.

Ett antal undersökningar har genomförts för att klarlägga bl.a. resebehov och ekonomiska konsekvenser. Standarden för det alternativa kollektiva färdmedlet (tåg) i kombination med det stora befolkningsunderlaget i Trestadsregionen har bedömts motivera särskilda studier.

Genomförda utredningar visar att det i jämförelse med nuläget bör finnas en betydande utvecklingspotential för inrikes linjefart i Trestadsregionen. Att ersätta den nuvarande flygplatsen Malöga med en ny flygplats vid Finngårdsred är dock förenat med betydande ekonomiska satsningar. Dessutom är osäkerheten om det framtida utnyttjandet stor.

Investeringskostnaderna för en ny flygplats med en 1 800 m lång bana har beräknats till 60-65 milj. kr. i 1979 års prisnivå. Behovet av ny flygplats betingas av de begränsade förutsättningar som föreligger att bygga ut det nuvarande Malögafältet utöver planerad utbyggnad från ca 1 000 m till ca 1 300 m banlängd. Denna utbyggnad har bedömts medföra investeringar på storleksordningen 5 milj. kr.

Den samhällsekonomiska studie som genomförts visar för Finngårdsredsalternativet ett i monetära termer beräknat underskott på 13-14 milj. kr. per år. De bekvämlighetsfördelar som erhålls genom utbyggnaden av Finngårdsred samt de regionalekonomiska effekterna av en sådan satsning måste således värderas till i princip motsvarande belopp för att Finngårdsredsalternativet skall väljas framför en utbyggnad av Malögafältet. Det senare alternativet har i kalkylerna bedömts likvärdigt med eller något bättre än de resultat som erhålls vid oförändrad flygtrafikstandard. Variationerna beror i samtliga fall på olika antaganden om turtäthet och priskänslighetselasticitet.

En sammanfattande bedömning från LTU:s sida är att man i Trestadsregionen bör inrikta sin planering på en successiv utbyggnad av flygplatsstandarden. Detta innebär att berörda kommuner bör genomföra den planerade utbyggnaden av Malögafältet, så att flygplatsen från år 1984/85 kan trafikeras med flygplan av typ Saab-Fairchild 340 eller annan motsvarande flygplanstyp. Trollhättan/Malöga har

bedömts övergångsvis tillhöra det interregionala flyglinjenätet och bör enligt de förslag som lämnats i avsnitt 8.3 ingå i den reguljära tertiärtrafiken fram till åtminstone 1985, då t.ex. SF-340 kan komma i trafik.

Det nominella banlängdsbehovet för de nya flygplanstyperna av SF-340-storlek är 1 200-1 300 m. Berörda kommuner bör emellertid inte frånhända sig möjligheten att på lång sikt etablera en ny flygplats vid Finngårdsred. Behov av en ny flygplats torde dock inte komma att aktualiseras förrän tidigast under 1990-talet. Genom den handlingslinje utredningen förordat kan erfarenhet vinnas beträffande den verkliga efterfrågan på inrikes flygresor till och från Trestadsregionen och satsningen på en ny flygplats avvakta den tidpunkt när effekterna av den standardhöjning som kan erhållas med ny flygmateriel värderats och ett större trafikunderlag kan föreligga.

Förutom ovan redovisade flygplatsprojekt har frågan om en ny flygplats vid Arvidsjaur samt om- och utbyggnad av de befintliga flygplatserna vid Gunnarn och Gällivare aktualiserats.

LTU anser att dessa projekt är föga angelägna från transportförsörjningssynpunkt. Utredningen är dock medveten om värdet av de värnpliktssociala och sysselsättningspolitiska argument som framförts för Arvidsjaurprojektet och anser därför att det slutliga ställningstagandet till detta projekt bör fattas av de organ som ansvarar för dessa frågor. Transportbehoven med flyg för anställda och värnpliktiga vid fredsförbandet i Arvidsjaur kan också tillgodoses genom användning av Skellefteå flygplats. Om projekten däremot skulle motiveras av behovet att skapa förutsättningar för chartertrafik till Västerbottens fjälltrakter bör en avvägning ske mellan Arvidsjaurprojektet och de betydligt mindre kostsamma åtgärderna (15-25 milj. kr.) för att möjliggöra sådan

trafik på Gunnarns flygplats.

Mot bakgrund av utvecklingen på flygmaterielområdet, som vid mitten av 1980-talet kommer att innebära att ett antal nya flygplanstyper med kapacitet för 30-40 passagerare finns tillgängliga på marknaden, bör de primära flygtransportbehoven kunna tillgodoses utan att banan vid Gällivare flygplats byggs om och förlängs. För Saab-Fairchild 340 och andra motsvarande flygplanstyper kommer - enligt tillgängligt material - den nuvarande banlängden på 1 300 m att vara tillräcklig.

8.5 Överväganden rörande luftfartsverket

8.5.1 Allmänt

Utredningen har i kapitel 7 bl.a. redovisat luftfartsverkets nuvarande uppgifter, organisation och ekonomiska situation. I avsnitt 8.3 och 8.4 har också föreslagits principer för bestämning av det interregionala flygplatssystemet jämte riktlinjer för huvudmannskap, investeringar, drift och förvaltning m.m. samt ny planeringsordning för flygplatser.

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

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

8.5.2 Krav på den framtida flygplatsorganisationen

Med utgångspunkt i vissa generella krav på den framtida flygplatsorganisationen har LTU sökt bedöma vilken eller vilka företagsformer som bör väljas. De generella kraven kan sammanfattas under ett antal rubriker enligt följande.

o Effektivitet och flexibilitet

Den framtida flygplatsorganisationen måste vara effektiv på både kort och lång sikt. Med effektivitet avses i detta sammanhang att statsmakternas mål för verksamheten uppnås samtidigt som god hushållning med resurserna iakttas under beaktande av servicekraven samt att personalens berättigade krav på goda anställningsförhållanden och utvecklingsmöjligheter tillgodoses.

På kort sikt kan flygplatsernas relativt trögrörliga produktionsapparat inte påverkas i större omfattning. Därför måste effektiviteten på kort sikt främst innebära fortsatta strävanden att på bästa möjliga sätt utnyttja flygplatsernas kapacitet och de resurser som tillhandahålls för betjäning. Det kortsiktiga perspektivet sammanhänger med produktivitet och lönsamhet.

I det längre perspektivet kan flygplatsernas produktionsapparat anpassas till förändringar i omgivningen. Därför kräver effektiviteten på lång sikt dels ansträngningar för att anpassa flygplatsernas kapacitet och betjäningsresurser till förändrade behov, dels påverkan av marknaden för att stimulera till ett bättre kapacitetsutnyttjande. Luftfartsverkets kapacitetsutbyggnad och servicenivån har etablerats i nära samarbete med flygföretagen och försvaret, varför det bör vara ett gemensamt intresse för hela luftfartssektorn att sådana åtgärder vidtas.

I den situation som luftfarten befinner sig i med en dämpad eller kanske stagnerad flygtrafikutveckling är kraven på både kort- och långsiktig effektivitet viktiga. För att kunna bemästra problem i form av fortsatta bränsleprishöjningar, skärpta konkurrensförhållanden mellan flygföretag som bedriver utrikes linjefart och ökad konkurrens i inrikestrafiken mellan luftfarten och andra transportmedel måste alla aktörer inom flygtransportsektorn - även den framtida flygplatsorganisationen

- vara ytterst effektiva.

Flygplatsorganisationen måste således ha en god förmåga att anpassa sig till förändrade behov, dvs. främst förändrade marknadsförutsättningar. Dessa förändringar kan avse den egna organisationen men även produkter och tjänster. En förutsättning härför är att kraven på likformighet genom normer och standards för flygplatstjänsten inte drivs längre än vad säkerhetsmålsättningar och eventuella driftekonomiska fördelar kan motivera. Variation mellan flygplatserna måste kunna accepteras. För att uppnå en hög flexibilitet krävs också väl fungerande samarbetsformer och beslutsprocesser, såväl inom organisationen som i umgänget med andra intressenter.

o Helhetsperspektiv och huvudmannaskap

Den interregionala flygtrafiken kan till övervägande del betraktas som ett sammanhängande system. Detta talar även för att flygplatsorganisationens utformning betraktas på ett liknande sätt. Härigenom ökas möjligheterna att betrakta denna fråga från ett helhetsperspektiv. Om inte ett sådant perspektiv anläggs på flygplatsorganisationen finns risk för felaktiga suboptimeringar och därmed försämrad service och sannolikt högre totalkostnader.

För den framtida utvecklingen inom lufttransportsektorn kommer det att vara av ökad betydelse att en samordnad planering och ökat samutnyttjande av gemensamma resurser kan komma till stånd mellan de olika intressentgrupperna, främst mellan flygbolag och flygplatshållare men även mellan övriga. Förbättrad planering och ökat samutnyttjande av gemensamma resurser bidrar dels till att förbättra flygtrafikens situation, dels till att underlätta samordning och prioritering gentemot andra kommunikationsområden. För att en samordning och planering som fungerar på detta sätt skall komma till stånd bör

huvudmannaskapet för de interregionala flygplatserna och organisationen vid dessa vara sammanhållet.

o Lokal förankring och decentralisering

Även om utvecklingen av den framtida flygplatsorganisationen bör ske utifrån behoven av en mera samlad organisationsstruktur måste krav ställas på ökad lokal förankring. Den lokala förankringen är en viktig förutsättning för att en bättre anpassning mellan flygplatsen och den lokala omgivningen skall komma till stånd. Utan en lokal förankring är det svårt att nå ett för alla intresserade parter effektivare resursutnyttjande genom samordning av personal med olika kompetens och av fordon, maskiner och andra hjälpmedel.

Den lokala förankringen är också en viktig förutsättning för att öka flygplatsintressenternas och personalens motivation och engagemang att medverka till att uppnå flygplatsens både kort- och långsiktiga effektivitetsmål. För att öka den lokala förankringen har utredningen därför föreslagit att särskilda s.k. flygråd inrättas (se avsnitt 8.4.7).

För att möjliggöra lokal förankring krävs att ansvar och befogenheter på lokal nivå omfattar de flesta frågor som har avseende på verksamheten, dvs. inte bara frågor som gäller den rena flygplatsdriften. En i princip decentraliserad ansvars- och beslutsordning bör skapas för att de lokala marknads- och resursmässiga förutsättningarna skall kunna bättre tillvaratas. En sådan utveckling bör kunna ge positiva effekter av ekonomisk karaktär om flygplatsernas ökade befogenheter kopplas till ett större ekonomiskt ansvar på flygplatsnivå.

o Marknadsorientering och lönsamhet

Som en följd av kraven på effektivitet och lokal förank-

ring måste den framtida flygplatsorganisationen kännetecknas av en hög grad av marknadsorientering, dvs. av ett servicetänkande och en väl utvecklad förmåga när det gäller att anpassa service- och ambitionsnivåer till marknads krav. Detta bör ta sig uttryck i att organisationen är lyhörd för marknadsbehoven samtidigt som man söker påverka marknaden genom att utveckla serviceutbudet. Ambitionsnivån och serviceutbudet måste därvid alltid ställas mot kostnaderna för produktion av olika tjänster och förväntade intäkter.

För att möjliggöra en sådan marknadsorientering måste de individuella flygplatserna ges ett större ansvar för verksamheten.

Av regeringen fastställda avgifter (flygplatstaxan), centrala investeringsbeslut liksom fastställda säkerhetsmålsättningar och många andra faktorer bidrar till svårigheter att föra ner det ekonomiska ansvaret till de individuella flygplatserna. Trots detta måste en strävan vara att närhelst så är möjligt delegera det ekonomiska ansvaret till flygplatserna, så att effektiviteten och lönsamheten kan förbättras.

o Utvecklingsmöjligheter för personalen

Den framtida flygplatsorganisationen måste ge personalen goda utvecklingsmöjligheter. Om sådana möjligheter skapas ökar motivationen och engagemanget samtidigt som personalens kompetens kan förbättras och kostnaderna hållas nere. Kravet på utvecklingsmöjligheter kan tillgodoses bl.a. genom rotationstjänstgöring, utbildningsaktiviteter internt och tillsammans med andra intressenter, vidgade arbetsområden, reviderade löne- och beföringssystem etc.

8.5.3 Alternativa företagsformer

Mot bakgrund av de generella kraven på den framtida

flygplatsorganisationen har utredningen övervägt några alternativa företagsformer. Dessa beskrivs i det följande samtidigt som alternativens för- och nackdelar belyses. Prövade alternativ innebär att

- o förändringar vidtas inom ramen för luftfartsverket (luftfartsverksalternativet),
- o ett nytt statligt bolag för flygplatsverksamheten tillskapas (bolagsalternativet),
- o ett statligt bolag bildas för varje flygplats med ett sammanhållande moderbolag (flerbolagsalternativet),
- o ansvaret för flygplatsverksamheten övertas av Linjeflyg AB (LIN-alternativet),
- o flygplatsverksamheten drivs i kommunal regi, antingen som förvaltningsverksamhet eller i aktiebolagsform (kommunalalternativet).

Vid prövning av de tre senare alternativen har något uttalat intresse inte kunnat noteras från berörda intressenter. LTU har vid sin analys inte heller funnit att ifrågavarande tre alternativ har några fördelar framför de två förstnämnda men att de är förenade med betydande svårigheter. Utredningen har därför valt att enbart redovisa de två huvudalternativen.

o Luftfartsverksalternativet

Alternativet innebär i stort att de förändringar som behövs vidtas sker inom ramen för luftfartsverkets nuvarande affärsverksorganisation och med bibehållna huvuduppgifter.

Luftfartsverksalternativet uppfyller kraven på helhets-

perspektiv och samlat huvudmannaskap.

En annan fördel med detta alternativ är att sambanden mellan planering och drift samt mellan lång- och kort-siktiga uppgifter behålls intakta inom existerande organisation. Dessutom bibehålls möjligheterna till utbyte av kunskaper och erfarenheter mellan de olika verksamhetsgrenarna, flygplatsdrift, flygtrafikledning och luftfartsinspektion. Möjlighet till gemensam användning av administrativa funktioner bibehålls också. Verkets möjligheter att kontrollera och påverka prisutvecklingen samt att föra ut statsmakternas trafikpolitiska intentioner kvarstår oförändrade.

Alternativet innebär att lösningen "minsta möjliga yttre förändring" väljs. Detta skapar på kort sikt en större trygghet för personalen och ger luftfartsverket ytterligare tid att låta den nyss avslutade omorganisationen leda till avsedda effektivitetshöjningar. Målsättningarna för luftfartsverkets omorganisation är i flera avseenden likartade med de krav utredningen framlagt.

En invändning som kan resas mot "luftfartsverksalternativet" kan vara att någon utbrytning av myndighetsfunktionerna och en renodling av den kommersiella funktionen i självständiga organ inte åstadkommes. En fördel med att ha funktionerna samlade är närheten mellan dem, vilket bör kunna öka den ömsesidiga tillgången på sakkunskap.

o Bolagsalternativet

Alternativet innebär att ett bolag bildas för flygplatsverksamheten. Bolaget skulle vara fristående från luftfartsverket som bibehåller uppgifterna beträffande flygtrafikledning, flygsäkerhet och myndighetsutövningen gentemot flygföretagen. Staten skulle dock genom aktieäggande och styrelsrepresentation ha ett dominerande in-

flytande på bolagets verksamhet. Att staten har det dominerande inflytandet utgår från statens ansvar för att ett interregionalt flyglinjenät kan komma till stånd och att det är landsomfattande (jfr utredningens förslag i avsnitt 8.3 och 8.4). Detta hindrar inte att andra intressenter skulle kunna ingå som delägare i bolaget.

Ett delat ägarskap mellan olika intressenter i lufttransportssystemet kan öka parternas förståelse för varandras intressen och ageranden samt ge bättre förutsättningar för en samordnad planering med helhetsperspektiv. Vidare skapas nya förutsättningar för ett gemensamt resursutnyttjande på främst lokal nivå men även centralt.

En av bolagsalternativets främsta fördelar är att aktiebolagsformen kan ge större handlingsfrihet än affärsverksformen, främst beträffande finansiering men även på personalområdet, vilket kan leda till ökad effektivitet. Ett delat ägarskap skulle också ge förutsättningar för minskad byråkrati och därmed ett snabbare och till kunderna, dvs. främst flygföretagen, bättre anpassat beslutssystem.

Om ansvaret för driften av flygplatserna läggs på ett bolag kan förutsättningarna förbättras för att genom delegering få en ökad marknadsorientering och ett ökat lönsamhetstänkande i organisationen. Genom att hålla samman alla flygplatserna i ett bolag bör det bli lättare att åstadkomma resultatutjämnning mellan olika flygplatser än i ett flerbolagsalternativ där resultatutjämnning förutsätter transaktioner mellan olika juridiska personer.

En uppdelning av nuvarande luftfartsverket i ett nytt verk och ett bolag försämrar möjligheterna att hålla helhetsperspektivet samlat, att utbyta kunskaper mellan olika verksamhetsgrenar. Uppdelningen skulle också innebära att bolaget skulle behöva köpa flygtrafiktjänst

från det nya luftfartsverket, vilket kan bli administrativt besvärligt. Uppdelningen skulle dessutom kunna försvara samarbetet i flygtrafiktjänstfrågor mellan flygföretag och det nya luftfartsverket, då även ett bolag skulle behöva delta. Detta fyller inte helt kravet på samlat huvudmannaskap.

Uppdelningen av luftfartsverket på två olika organisationer torde leda till att de sammantagna resurserna för administrationen ökar. Sålunda antas både luftfartsverket och bolaget ha egna ekonomi- och personaladministrativa funktioner. Detta kan dock komma att vägas upp av fördelarna med att dessa funktioner i ett bolag skulle kunna integreras i de organisationer som skulle ha ägarintressen i flygplatsbolaget (flygföretagen, kommuner m.fl.).

En uppdelning av luftfartsverket och etableringen av ett flygplatsbolag skulle bli mycket omfattande och medföra stora konsekvenser för personalen.

8.5.4 Sammanfattande bedömning

Vid bedömning av vilken företagsform som bör väljas måste hänsyn tas till samtliga krav på den framtida flygplatsorganisationen och till alternativens för- och nackdelar i övrigt. Genom bolagsalternativet skulle en övergång från affärsverksform till aktiebolagsform ske. En sådan förändring kan ge goda villkor och möjligheter för en utveckling mot en effektivare, mer serviceinriktad och marknadsorienterad flygplatsverksamhet. Detta kan underlätta ett ökat lönsamhetstänkande och förbättra utvecklingsmöjligheterna för personalen. Alternativet innebär också att luftfartsverket delas vilket kan vara en fördel så till vida att myndighetsfunktionen skiljs från den kommersiella funktionen. En uppdelning av luftfartsverket medför som tidigare nämnts också en del nackdelar.

Luftfartsverksalternativet kan ge likartade fördelar som bolagsalternativet eftersom luftfartsverket hittills inte utnyttjat affärsverksformen i full utsträckning. Om verket använder de möjligheter som affärsverksformen ger, bör också detta kunna leda till ökad effektivitet på både kort och lång sikt.

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

Utredningen har sålunda funnit att luftfartsverksalternativet har goda förutsättningar att uppfylla kraven på den framtida flygplatsorganisationen och bör kunna förverkliga dem på snabbaste sätt. Denna bedömning utgår från att luftfartsverket vidtar lämpliga åtgärder för att förbättra effektiviteten. Detta hindrar inte att fortsatt uppmärksamhet bör ägnas företagsformen för drift och förvaltning av flygplatserna.

8.5.5 Luftfartsverkets framtida utveckling

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

Luftfartsverket bör inrikta sig på att tillvarata de

fördelar som kan finnas i att utveckla en organisation och tillämpa arbetsformer och beslutsprocesser som befrämjar samarbetet med kunderna, dvs. flygföretagen. För att stärka samarbetet mellan flygföretagen, främst SAS och LIN, och luftfartsverket skulle det kunna vara lämpligt att dessa bereds möjlighet till representation i luftfartsverkets styrelse, varvid sedvanliga jävsregler skall vara tillämpliga.

Luftfartsverket bör också öka sin marknadsorientering och dessutom mera aktivt delta i olika former av marknadsinsatser inom lufttransportsektorn för att därigenom stimulera till ett ökat utnyttjande av det interregionala flygplatssystemet, som på många punkter har en betydande outnyttjad kapacitet.

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

Samtidigt bör luftfartsverket ägna uppmärksamhet åt möjligheterna att tillföra verket ökade intäkter genom t.ex. försäljning av egna konstruktioner, utbildningspaket och programvara inom bl.a. trafikledningen. Vidare bör verket söka utveckla nya kommersiellt motiverade verksamheter, främst på sina flygplatser. Sådana nya verksamheter kan beroende av omständigheterna antingen upplåtas till enskilda företagare eller drivas på entreprenad för luftfartsverkets räkning eller i egen regi, då verkets kompetens och resurser kan bättre utnyttjas.

Konsultexportutredningen har i sitt betänkande (SOU 1980:23) Statligt kunnande till salu också pekat på möjligheterna för statliga verk att exportera konsulttjänster. Luftfartsverket bör i dessa sammanhang ta vederbörlig hänsyn till flygföretagens intressen.

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

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

Det bör enligt utredningen ankomma på luftfartsverket att självt vidta eller i förekommande fall lägga fram förslag till sådana organisatoriska förändringar. Luftfartsverket bör i detta sammanhang bl.a. överväga åtgärder i syfte att stärka de tre storflygplatsernas organisatoriska ställning inom verket. En sådan åtgärd kan t.ex. vara att flygplatserna Arlanda, Landvetter och Sturup organisatoriskt får ställning direkt under gene-

raldirektören. Bromma flygplats organisatoriska ställning i luftfartsverket bör övervägas sedan flygplatsens framtida uppgifter i det interregionala flygplatssystemet klarlagts.

8.5.6 Åtgärder för att effektivera flygplatssystemet

Inom flygplatssystemet finns - förutom luftfartsverket - ett stort antal övriga intressenter. Bland dessa kan nämnas flygbolag, byggnadsstyrelsen, fortifikationsförvaltningen, flygvapnet, tull- och polismyndigheterna, berörda landsting och kommuner.

Nuvarande ansvars- och uppgiftsfördelning mellan dessa och luftfartsverket har i relativt stor utsträckning fastställts i särskild ordning av statsmakten. Det finns dock ett stort utrymme för luftfartsverket och övriga intressenter att genom förhandlingar fastställa ansvars- och uppgiftsfördelningen.

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

- a) samverkan mellan regeringen och luftfartsverket,
- b) samverkan mellan myndighetsfunktionen och den affärsdrivande verksamheten inom luftfartsverket,
- c) samverkan mellan luftfartsverket, andra statliga myndigheter och kommuner,
- d) samverkan mellan luftfartsverket och flygföretagen vid resp. flygplats,
- e) samverkan i övrigt vid resp. flygplats,

- f) säkerhets- och driftföreskrifter m.m.,
- g) frågor av personalpolitisk karaktär.

_____o_____

- a) Samverkan mellan regeringen och luftfartsverket

LTU tar här upp enbart förhållandet mellan regeringen (kommunikationsdepartementet) och luftfartsverket i frågor om tillståndsgivning till flygföretag att bedriva luftfart av olika slag.

Flygföretagens tillträde till marknaden är reglerad i luftfartslagen. Tillstånd till linjefart meddelas av regeringen, varvid luftfartsverket är remissmyndighet. Tillstånd till icke regelbunden luftfart, exempelvis charterflyg och taxifyg, meddelas (med ett undantag) av luftfartsverket, vars beslut genom besvär kan underställas regeringens prövning.

Svenska flygföretags tillträde till marknaden för linjefart är begränsat inte enbart genom tillståndstvånget utan även genom den företrädesrätt till såväl utrikes som inrikes linjefart som tillerkänts Aktiebolaget Aero-transport (ABA) och därmed indirekt SAS såsom utövare av ABA:s trafik tillstånd. Företrädesrätten är underbyggd bl.a. genom överenskommelsen mellan de skandinaviska myndigheterna om företrädesrättens utövning och genom avgöranden i särskilda fall. De grundläggande principerna finns väl dokumenterade, liksom även tillämpningen i praxis.

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

Svenska företags tillträde till marknaden för icke re-

gelbunden luftfart prövas av luftfartsverket utifrån huvudsakligen tekniska och säkerhetsmässiga synpunkter och är inte beroende av någon behovsprövning. Under 1960- och 1970-talen iakttog luftfartsverket en tendens till ökning av taxiflygverksamheten på vissa sträckor och en tilltagande regelbundenhet i trafiken. Verket aktualiserade då frågan om att införa viss behovsprövning av sådan trafik i syfte att trygga trafikens fortbestånd under längre tid. Verket införde för sådan trafik beteckningen linjetaxi, vilken av flygsäkerhetsskäl underkastats vissa skärpta tekniska krav som i visa betydelsefulla avseenden jämställer linjetaxi med linjefart. Luftfartslagen innehåller emellertid inte någon sådan kategori av flygverksamhet och regeringen har därför vid behandlingen av frågor om tillstånd för sådan trafik betraktat den som linjefart. Detta har medfört att det numera finns ett betydande antal taxiföretag som har tillstånd av regeringen att bedriva linjefart med smärre flygplan på enstaka linjesträckningar i såväl tätbefolkade områden som i glesbygderna. Luftfartslagen innehåller inte något bemyndigande för regeringen att delegera tillståndsgivningen för linjefart till luftfartsverket, som i dessa frågor tjänstgör endast som remissinstans.

Luftfartsverket har i skrivelse 1976-11-19 till regeringen föreslagit att 7 kap. 1 § första stycket luftfartslagen ändras så att regeringen får möjlighet att delegera tillståndsgivningen till linjefart till luftfartsverket. LTU har i sin skrivelse till Kommunikationsdepartementet 1979-02-13 lämnat detta förslag utan erinran.

Luftfartsverket har vidare i skrivelse 1979-01-16 till LTU med hänvisning till utvecklingen inom den civila luftfarten föreslagit att tillståndsärenden rörande linjefart med mindre luftfartyg (startvikt ej över 5 700 kg) delegeras till luftfartsverket.

Enligt LTU:s mening finns flera motiv för att delegera beslutsrätten i dessa tillståndsärenden till luftfartsverket. Ett motiv är att antalet ärenden av denna art ökat. Vidare har genom de senaste årens avgöranden i regeringen betydande erfarenhet vunnits och en fast praxis utvecklats. Luftfartsverket förutser heller ingen ändring i remissbehandlingen eller framtagningen i övrigt av beslutsunderlaget. En dylik delegering skulle även överensstämma med regeringens allmänna strävan att decentralisera beslutsrätt.

En allmän strävan bör vara att vid prövning av ansökan om trafiktillstånd överväga och befrämja möjligheterna att stimulera tillkomst och utveckling av ekonomiskt livskraftiga enheter inom denna del av luftfartssektorn. Prövningen bör därvid bl.a. ta hänsyn till behovet av storskalighet, samverkan mellan olika flygföretag och t.ex. kombination av taxifygverksamheten med linjefart inom ett och samma företag. Även andra betingelser som i övrigt kan verka stimulerande för utvecklingen och av att skapa ekonomiskt livskraftiga enheter inom denna del av luftfartssektorn bör ägnas uppmärksamhet.

Luftfartsverkets förslag om delegering av tillståndsgivningen till luftfartsverket avseende linjefart med mindre luftfartyg skulle innebära att tillståndsgivningen rörande inrikes linjefart fördelas mellan regeringen och luftfartsverket på grundval av vilken typ av luftfartyg som vid en viss tidpunkt kan komma att trafikera en flygsträcka.

Utvecklingen på bl.a. flygmaterielområdet kommer emellertid under 1980-talets första hälft att innebära att luftfartyg med kapacitet för 20-40 passagerare och startvikter på 8-15 000 kg blir mera vanligt förekommande. LTU föreslår därför att luftfartsverkets tillståndsprövning även bör gälla inrikes linjefart med transportflygplan (över 5 700 kg max. startvikt).

När det gäller ABA:s och LIN:s av regeringen meddelade tillstånd till linjefart med transportflygplan kan dessa förutses bli bestående under överskådlig tid och det finns därför inte anledning att ändra formen för dessa företags tillstånd till linjefart. Innehållet i ABA:s och LIN:s linjeförteckningar kan däremot behöva ändras från tid till annan. Sålunda innehåller LIN:s trafik-tillstånd en mycket detaljerad linjeförteckning som motsvarar det linjenät som LIN har rätt och plikt att trafikera. Hittillsvarande erfarenheter har visat att LIN ofta behöver företa ändringar och omläggningar i sina trafikprogram från en säsong till en annan för att anpassa sig till ändrade behov eller pröva nya trafikupp-lägg. Det synes lämpligt att beslut om ändringar av linjeförteckningen fattas av luftfartsverket efter bemyndigande av regeringen. Detta kan ske på så sätt att i ABA:s och LIN:s trafik-tillstånd intas föreskrift om att luftfartsverket skall fastställa linjeförteckningen för den inrikes linjefarten. ABA:s trafik-tillstånd innehåller redan en sådan föreskrift beträffande utrikes linjefart till destinationer utanför Skandinavien.

LTU anser att så snart pågående ändringar av luftfarts-lagen 7 kap. 1 § blivit fastställda bör det inte möta något hinder att omedelbart genomföra angivna delegeringsåtgärder.

Det bör ankomma på flyglagutredningen (FLU) att vid ändringar av luftfartsförfattningarna beakta vad som följer av att ifrågavarande tillståndsärenden enligt LTU:s förslag bör delegeras till luftfartsverket.

b) Samverkan mellan myndighetsfunktionen och den affärsdrivande verksamheten inom luftfartsverket

Luftfartsverket, i dess nuvarande organisation, kan sägas ha två grundläggande och i viss mån artskilda uppgifter. Den första - myndighetsfunktionen - består i att

fungera som en åt statsmakten reglerande och värderande myndighet för i stort sett all civil flygtrafik i Sverige. Inom ramen för dessa uppgifter meddelar verket trafikala tillstånd, övervakar flygsäkerheten, bedriver planeringsverksamhet samt utför trafikledning. Trafikledningsfunktionen kan emellertid till en del också anses tillhöra den andra huvuduppgiften - affärsverksfunktionen - som till största delen hänger samman med drift och förvaltning av de statliga flygplatserna.

Det finns faktorer som talar för att ett sammanhållande av dessa funktioner inom ramen för en och samma organisation inte är den lämpligaste och effektivaste. Det finns inget oupplösligt samband mellan, å ena sidan, planering, övervakning och trafikledning samt, å andra sidan, drift och förvaltning av de statliga flygplatserna. Samtidigt finns faktorer som talar för att nuvarande förhållanden skall behållas. Argumenten för resp. mot en ytterligare organisatorisk uppdelning av funktionerna är flera. Flygtrafikledningskommittén (FTK) har i betänkandet (Ds K 1971:2) Flygtrafikledning 1980 behandlat frågan om en eventuell uppdelning mellan luftfartsverkets myndighets- och affärsverksfunktioner. För en uppdelning talar bl.a. förhållandet att säkerhets- och tillståndsärenden inte bör sammankopplas med frågor av kommersiell karaktär, då de senare ytterst har ett till övervägande del ekonomiskt innehåll. FTK föreslog därför inrättandet av ett särskilt flygsäkerhetsverk med luftfartsinspektionen och den nuvarande trafikavdelningen som huvudenheter samt etablering av ett nytt affärsverk för affärsverksamheten, dvs. huvudsakligen flygplatsverksamheterna.

I luftfartsverksutredningens (LfvU) direktiv den 5 juli 1973 förutsattes dock luftfartsinspektionen ingå i luftfartsverket men behålla sin självständiga ställning.

Frågan om en eventuell delning av luftfartsverket har

också varit föremål för diskussion under år 1979 av riksdagens revisorer, som i en intern promemoria analyserade om de myndighetsutövande verksamheterna, dvs. i huvudsak luftfartsinspektionen och transport- och planeringsavdelningen, borde brytas ut och bilda en ny myndighet. Riksdagens revisorer framförde dock inte något förslag om en sådan åtgärd.

Mot bakgrund av den fristående ställning som luftfartsinspektionen har inom luftfartsverket och som bl.a. innebär att chefen för luftfartsinspektionen jml verksinstruktionen 19 § är självständig i flygsäkerhetsfrågor samt att luftfartsverkets driftfunktioner inom såväl flygplats- som flygtrafiktjänst också är underkastade luftfartsinspektionens norm- och tillsynsansvar finner emellertid LTU ingen anledning att ifrågasätta nuvarande organisationsform för flygsäkerhetsfrågornas behandling och luftfartsinspektionens ställning. I sammanhanget kan erinras om att flygsäkerheten i viss utsträckning blir föremål för granskning genom att ett fristående organ - statens haverikommission (SHK) - sedan 1978/79 har ansvar för utredningar rörande allvarigare luftfartsolyckor enligt förordning (1978:555) med instruktion för SHK. En delad organisation skulle också medföra ett totalt sett ökat resursbehov, då luftfartsinspektionen i personal- och ekonomiadministrativa frågor samt för viss specialistkompetens inom främst flygplats- och trafikavdelningarna f.n. kan stödja sig på luftfartsverket i övrigt.

Samverkansformerna inom luftfartsverket har enligt vad utredningen erfarit utvecklats mycket positivt efter ändringen av luftfartsinspektionens organisatoriska ställning år 1967. Ansvars- och uppgiftsfördelningen mellan fackavdelningarna och inspektionen har efterhand utkristalliserats och får numera anses helt klar.

Arbetet med att ta fram säkerhetsföreskrifter har också

utvecklats positivt genom samverkan med alla berörda parter, vilket bl.a. kommit till uttryck genom att intressenterna redan från början deltar i normarbetet.

Gentemot marknaden, dvs. flygföretagen, har luftfartsinspektionen ett överinseende ansvar samt ett övergripande norm- och tillsynsansvar. Flygföretagen har själva det verkställande ansvaret för flygsäkerhetsåtgärder.

Luftfartsinspektionens nuvarande ställning inom verket samt erfarenheterna av denna talar enligt LTU för att organisationsformen kan anses motsvara högt ställa krav i flygsäkerhetshänseende och sannolikt också är den från effektivitetssynpunkt bästa formen.

Det finns således enligt LTU:s mening inga sakliga grunder för att ifrågasätta nuvarande organisationsform vad gäller luftfartsinspektionens knytning till luftfartsverket och dess ställning inom detta.

Målet för luftfartsinspektionens säkerhetsarbete är att minst uppfylla ICAO:s krav. Därutöver eftersträvas att uppnå den säkerhetsnivå som visar sig möjlig att uppfylla i välutvecklade luftfartsnationer.

Vad beträffar flygtrafiktjänstens roll som myndighet har det inte ifrågasatts att denna skulle stå i konflikt med luftfartsverkets affärsdrivande verksamhet i övrigt.

Luftfartsverkets återstående myndighetsfunktioner omfattar huvudsakligen handläggningen av tillståndsärenden avseende linjefart och chartertrafik, övergripande flygplatsplanering och vissa försvarsärenden. Dessa har på förslag av luftfartsverksutredningen samlats inom en särskild transport- och planeringsavdelning. Syftet härmed har varit att skilja dessa funktioner från verksamheten i övrigt, och det har inte heller beträffande des-

sa myndighetsuppgifter gjorts gällande att några intressekonflikter skulle föreligga.

c) Samverkan mellan luftfartsverket, andra statliga myndigheter och kommuner

Andra intressenter i lufttransportsystemet är, utöver luftfartsverket, flygbolagen och allmänflyget, bl.a. flygvapnet, fortifikationsförvaltningen (FortF), försvarets materielverk (FMV), byggnadsstyrelsen (BS), lands-ting och kommuner.

Nuvarande ansvars- och uppgiftsfördelning mellan intressenterna kan i vissa fall innebära ett i vissa fall orationellt resurs- och kompetensutnyttjande.

I ett ramavtal som träffats mellan luftfartsverket och försvaret regleras numera samarbetet mellan bl.a. å ena sidan chefen för flygvapnet (CFV), FortF, och FMV och å andra sidan luftfartsverket vad gäller de civil/militära flygplatserna och försvarets anläggningar på de civila flygplatserna.

I fråga om husbyggnadsobjekt utnyttjar luftfartsverket för projekt överstigande visst belopp BS för projektering och byggledning m.m. Mellan luftfartsverket och BS har därför former utvecklats för samarbete, som innebär bl.a. att varje enskilt husbyggnadsobjekt prövas utifrån den resurssituation som föreligger hos verket och BS. Förhållandet med BS som konsult till luftfartsverket innebär att verket har tillgång till det särskilda kunnande och de resurser som BS representerar, men kan för luftfarten dock innebära vissa nackdelar genom den konkurrensbegränsning, som bestämmelserna får anses innebära. Enligt LTU:s mening bör luftfartsverket även i fortsättningen kunna räkna med BS medverkan i husbyggnadsobjekt, men föreskrifterna bör omprövas i syfte att för luftfartsverket medge upphandling av resurser för projektering och byggledning m.m. hos BS på villkor som

bättre stämmer överens med de som gäller inom hela byggnadsbranschen.

En förbättring av nuvarande samordning mellan olika intressenter kan enligt LTU:s mening också åstadkommas vid en utveckling av planeringen för flygplatssystemet. Långsiktiga planer (10-15 år) bör i samråd med berörda intressenter upprättas för utvecklingen vid de individuella flygplatserna. Utvecklingsplanerna bör grundas på behovsanalyser och trafikutveckling samt innehålla prioriteringar utifrån olika antaganden om verkets framtida ekonomiska förutsättningar. Ett steg i denna riktning har tagits av luftfartsverket genom de dispositionsplaner som successivt upprättas för flygplatserna. Enligt LTU:s mening bör luftfartsverket i samråd med berörda intressenter ytterligare förbättra och utveckla erforderliga planeringsprocesser inom ramen för den övergripande flygplatsplanering som utredningen föreslagit att luftfartsverket skall ta ansvar för enligt avsnitt 8.4.7.

d) Samverkan mellan luftfartsverket och flygföretagen vid resp. flygplats

1967 års beslut om luftfartsverkets ekonomi och organisation innebär bl.a. att ramptjänstverksamheter i princip är förbehållna luftfartsverket. Om luftfartsverket finner det företagsekonomiskt motiverat kan genom avtal upplåtelse av rätten att driva bl.a. ramptjänst på viss eller vissa av de s.k. primärflygplatserna ske mot ersättning. Hänsyn skall därvid tas till SAS och dess relationer till den internationella luftfarten.

Som beskrivits i kapitel 7 har tillämpningen av beslutet lett till att ansvarsfördelningen vad gäller bl.a. ramp- och expeditionstjänst är olika på olika statliga flygplatser. Med stöd av 1967 års beslut om luftfartsverkets ekonomi och organisation, vilket i princip innebär att luftfartsverket har en företrädesrätt vad gäller dessa

funktioner, utredde luftfartsverket år 1973 förutsättningarna för att överta ansvaret för ramptjänsten vid i princip samtliga statliga flygplatser. Luftfartsverkets utredning vållade kraftiga reaktioner från berörda flygföretag (SAS och LIN) samt vissa personalorganisationer. Resultatet blev att flygföretagen och luftfartsverket år 1975 enades om att den ansvarsfördelning som då gällde behölls oförändrad under en femårsperiod. Tidigare överenskommelse från år 1975 har 1980 förlängts att gälla tills vidare i avvaktan på resultaten från det s.k. RAMPSAM-projektet (se 8.5.7) som pågår i samarbete mellan luftfartsverket och flygföretagen.

RAMPSAM visar hittills på möjligheter till besparingar vid bl.a. Arlanda och Landvetter genom

- o gemensam arbetsplanering,
- o gemensam anskaffning och upphandling samt ömsesidig uthyrning av utrustning,
- o gemensam utbildning - framför allt grundläggande utbildning,
- o gemensam verkstadsservice med gemensam reservdelshållning .

Den totala personalvolymen inom enbart luftfartsverkets, SAS och LIN:s ramptjänstverksamheter uppgår inkl. antalet manår med extra personal vid de 13 statliga flygplatserna och de 6 utnyttjade militära flygplatserna till ca 700 anställda, varav antalet anställda i luftfartsverket för enbart ramptjänst är ca 180.

Den nuvarande uppdelningen av ansvaret för bl.a. ramptjänstverksamheten mellan luftfartsverket, SAS och LIN torde totalt sett innebära en alltför stor resursåtgång och därmed onödigt höga kostnader för luftfarten. För-

utom en överdimensionerad personalstyrka medför nuvarande förhållanden också ett något större behov av fordon, maskiner och utrustning. Det senare förhållandet gäller särskilt vid Arlanda och Landvetter, där luftfartsverket och SAS har var sin organisation för ramp- och expeditionstjänst.

Dessa motiveras från SAS sida bl.a. med behovet att kunna påverka ramptjänstens kvalitet och kostnaderna för tjänsten samt att SAS på ett stort antal utländska flygplatser köper motsvarande tjänster från de internationella flygföretag som i Sverige betjänas av SAS. SAS kan genom detta ömsesidiga beroende få tillgång till markservice i utlandet till ekonomiskt fördelaktiga villkor och samtidigt garanteras en fullgod kvalitet på dessa tjänster.

Luftfartsverket motiverar sitt engagemang bl.a. med att charterflygföretagen önskar få ramp- och expeditionstjänster utförda av en neutral part för att undvika beroendeförhållanden till en konkurrent. Även vissa utländska linjeföretag önskar anlita ett neutralt stationstjänstföretag.

LIN hävdar å sin sida att det skulle medföra väsentligt högre kostnader för LIN om luftfartsverket övertog ramptjänsten och tillämpade den nuvarande taxan vid de flygplatser där bolaget nu självt driver sådan verksamhet. LIN skulle dessutom få minskade möjligheter att påverka servicenivån och det sätt på vilket verksamheten utövas.

LTU finner såväl SAS och LIN:s som luftfartsverkets ståndpunkter förståeliga. Utredningen kan dock konstatera att den uppdelning av främst ramptjänstverksamheten som f.n. gäller på olika flygplatser inte är ekonomiskt försvarbar.

Enligt LTU:s mening bör åtgärder vidtas för att undvika organisationsformer och arbetsfördelning mellan flygföretagen och luftfartsverket som leder till att det sammanlagda resursbehovet inom flygplatstjänstens olika delfunktioner blir större än vad som skulle krävas vid gemensamt huvudmannaskap för samtliga.

Detta innebär i korthet att luftfartsverket i samråd med berörda flygföretag med kraft bör verka för att nuvarande förhållanden för bl.a. ramp- och expeditionstjänsten vid de av verket administrerade flygplatserna ändras så att den organisation som på det totalt sett mest rationella sättet och på kommersiella grunder kan driva dessa verksamheter också ges möjlighet att utföra dem.

Som följd härav bör luftfartsverkets nuvarande företrädesrätt till ramtjänstverksamheter upphävas och ersättas med ett i princip fritt tillträde till marknaden inom ramen för de fysiska och operativa begränsningar som kan föreligga vid olika flygplatser. Detta innebär att flygföretagen skall kunna välja mellan att antingen själva utföra ifrågavarande tjänster, att anlita luftfartsverket eller låta annan organisation utföra dem. Valet bör ske på kommersiella grunder.

Luftfartsverket skall dock även fortsättningsvis genom flygplatschefen ansvara för att allmänna ordnings- och samverkansföreskrifter upprättas för stationstjänsten vid resp. flygplats inom den ram som gällande flygsäkerhetsbestämmelser anvisar.

Varje organisation som utövar stationstjänst skall ha operativt godkännande av luftfartsinspektionen.

Om flygföretagen väljer att själva ombesörja ramp- och expeditionstjänst skall luftfartsverket liksom f.n. utta ersättning för tillhandahållande av lokaler och andra utrymmen samt försörjning och andra tjänster betingade

av flygföretagens stationstjänstverksamhet. De nuvarande koncessionsavgifterna bör avskaffas.

Flygföretagen och luftfartsverket bör vara oförhindrade att träffa överenskommelser under beaktande av de särskilda förhållanden som gäller vid olika flygplatser. Detta bör också innebära frihet att i vissa fall bilda särskilda bolag för att driva stationstjänstverksamhet. Den organisation som kan komma att ensam svara för stationstjänstverksamheten vid en flygplats måste dock enligt LTU:s mening påta sig ansvar för att sådana tjänster också blir tillgängliga för alla flygföretag.

Genom utredningens förslag att ersätta luftfartsverkets företrädesrätt med ett fritt val för olika företag att antingen utföra stationstjänst i egen regi eller anlita luftfartsverket eller annan organisation för dessa tjänster bör de neutralitetskrav som varit en av anledningarna till luftfartsverkets engagemang i stationstjänsten alltjämt vara tillgodosedda.

Luftfartsverket och flygföretagen bör tillsammans också undersöka möjligheterna att integrera och utveckla samarbetet vid resp. flygplatser även inom andra funktioner än stationstjänsten.

e) Samverkan i övrigt vid resp. flygplats

Vid luftfartsverkets flygplatser bör i ökad omfattning tillvaratas möjligheterna att tillsammans med kommuner, näringsliv och andra intressenter genomföra samordnade insatser i syfte att "sälja flygplatsen" och därigenom öka biintäkterna. Utredningens förslag om ökad decentralisering av befogenheter till flygplatserna bör tillsammans med inrättande av s.k. flygråd öka förutsättningarna för gemensamma aktiviteter av sådant slag.

Inom luftfartsverket finns en klar strävan att öka den horisontella integrationen genom samordning mellan flygplats och kommun av vissa resurser och funktioner. Till de områden som särskilt bör diskuteras hör bl.a. brand- och räddningstjänst, fälthållning samt resurser för fastighetsdrift och drift av flygplatsernas elanläggningar.

Vid t.ex. Kalmar och Karlstad flygplatser har under senare år utvecklats ett samarbete mellan kommunerna och luftfartsverket, som bl.a. innebär att dessa kommuner ställer vissa resurser i form av personal och entreprenörer till förfogande mot ersättning. Denna samverkansform har hittills fungerat väl, och det finns därför skäl att i ökad omfattning pröva liknande samsarbetsformer vid andra flygplatser. Inom ramen för flygrådets verksamhet bör frågor rörande gemensamt resursutnyttjande och andra samverkansformer fortlöpande kunna behandlas. Råden kunde därmed väsentligt bidra till att effektivisera flygplatsernas verksamhet.

Till de externa intressenterna hör också polis och tull. Ett visst problem i kostnads- och dispositionshänseende är dessa myndigheters lokalanspråk. Ett sätt att lösa dessa problem kan vara att luftfartsverket medges ersättning för de lokaler som tillhandahålls dessa myndigheter. Ett annat problem är ersättningsanspråken från tullen, som inte är villig att utan relativt hög ersättning kontinuerligt eller temporärt hålla personal på andra flygplatser än s.k. tullflygplatser. Detta minskar möjligheterna att driva chartertrafik på vissa flygplatser. Det kan därför ifrågasättas om inte flygplatsens ordinarie personal eller polisen skulle kunna ta hand om vissa tulluppgifter efter särskild överenskommelse med tullverket.

f) Säkerhets- och driftföreskrifter m.m.

Det regelsystem som gäller för flygplatsdriften innehåll-

ler en mängd centralt fastställda normer, föreskrifter och anvisningar. Här avses inte bara de säkerhetsföreskrifter som utfärdas av luftfartsinspektionen utan även föreskrifter och anvisningar utgivna av luftfartsverket. De krav och ambitionsnivåer som däri anges för flygplatserna upplevs i vissa fall som orealistiska av berörd personal. En allmän strävan bör därför enligt LTU vara att i ökad utsträckning tillåta problemlösningar anpassade till olika flygplatsers lokala och organisatoriska förutsättningar, utan att säkerhetskraven därmed åsidosätts. Luftfartsinspektionen har nyligen omarbetat stora delar av nuvarande bestämmelser för drift av flygplats i Bestämmelser för Civil Luftfart - Flygplatser (BCL-F) i syfte att åstadkomma ökad flexibilitet och möjlighet till lokal anpassning. Enligt LTU bör luftfartsverket i samråd med övriga intressenter fortsätta att ompröva sina föreskrifter och anvisningar, bl.a. i syfte att åstadkomma bättre verksamhetsanpassning och även kostnadsminskningar.

En fråga av stor ekonomisk betydelse för flygplatsdriften är kraven på brand- och räddningstjänsten. LTU är medveten om att kravnivån när det gäller flygplatser för utrikes trafik styrs av våra internationella åtaganden. När det gäller inrikes trafik - och särskilt trafik på mindre flygplatser - borde det emellertid kunna övervägas, om kravet på särskild brand- och räddningstjänst på flygplats är samhällsekonomiskt försvarbart och om det står i rimlig relation till samhällets ambitioner och resursinsatser på andra områden där brand- och räddningstjänst kan erfordras med motsvarande frekvens. LTU föreslår därför att luftfartsinspektionen ges i uppdrag att i samråd med statens brandnämnd utreda och belysa denna fråga, bl.a. på grundval av de resultat som framkommit vid en motsvarande studie i USA.

g) Frågor av personalpolitisk karaktär

Som ett led i strävandena att öka effektiviteten inom

flygplatssystemet bör åtgärder vidtas som kan öka personalströmningarna mellan statlig verksamhet och näringslivet. För att öka rekryteringsunderlaget till olika befattningar inom luftfartsverket bör därför i ökad utsträckning utnyttjas de möjligheter som finns för en friare personalrekrytering. Luftfartsverket bör därför allvarligt överväga kontraktsanställning av främst personal i nyckelbefattningar bl.a. inom flygplatsorganisationen.

Av betydelse för strävan att öka personalens motivation och engagemang är också möjligheterna att t.ex. genom extra arbetsinsatser kunna påverka löneutveckling och beföringsmöjligheter. Ett steg i denna riktning har tagits genom den lokala förhandlingsordning som införts genom de s.k. LATF-förhandlingarna. Luftfartsverket bör dock överväga om ytterligare förändringar i nuvarande löne- och beföringsssystem kan vara erforderliga för att främja en sådan utveckling samt i övrigt vara oförhindrat att vidta även andra åtgärder med samma syfte.

8.5.7 Vissa rationaliseringsprojekt inom luftfartsverket

För att bedöma möjligheterna till kostnadsminskningar inom luftfartsverket har utredningen inventerat de viktigare rationaliseringsprojekt som f.n. pågår eller avses bli påbörjade inom kort. Av störst intresse är därvid sådana projekt som rör flygplats- och flygtrafik-tjänsten.

Inledningsvis redovisas dock i korthet även sådana projekt som berör den administrativa enheten, ekonomienheten och luftfartsinspektionen.

Bland aktuella rationaliseringsprojekt inom den administrativa avdelningen kan nämnas

- o Översyn av utbildningsfunktionen med syfte att klarlägga samordningsmöjligheter av luftfartsverkets utbildningsinsatser och därigenom åstadkomma effektivare resursanvändning och nå större utbildningseffekt.
- o Översyn av luftfartsverkets tidsredovisningssystem och genom eventuellt införande av ADB-hjälpmedel effektivera nuvarande rutiner, samt
- o klarläggande av möjligheterna att med ADB-hjälpmedel upprätta tjänstgöringsscheman.

Inom ekonomiavdelningen pågår f.n. införande av ett ADB-system för fakturering av trafikavgifter och statistikrutiner.

I ett annat projekt undersöks möjligheterna att effektivera investeringsuppföljningen genom presentation av uppföljningsinformation på bildskärm.

Arbete har också inletts på en ny kundreskontra som skall ge snabbare och säkrare uppföljning av kundfordringar, varvid bl.a. fakturering av dröjsmålsräntor kommer att automatiseras.

Inom luftfartsinspektionen pågår ett projekt som rör utveckling av luftfartygsregistret med syfte att föreslå åtgärder för att underlätta uppdatering av registret, förenkla produktionen av registerutdrag, åstadkomma selektiv utsändning av information, underlätta den lokala organisationens övervakning av luftvärdighet samt leda till minskade driftkostnader.

Vidare pågår undersökningar av möjligheterna att komplettera det ADB-baserade certifikatregistrets medicinska del för att effektivera handläggningen av certi-

fikatärenden samt vissa förändringar av certifikatregistrets kompetensprofil med samma syfte.

Slutligen pågår studier av möjligheterna att övergå från pappersdokumentation till microfiche vid luftfartsinspektionens centrala och regionala tekniska bibliotek.

Vissa rationaliseringseffekter nås också genom pågående genomförande av ett ADB-system för nordisk uppföljning av haverier och tillbud inom luftfarten benämnt NORD-AIDS.

o Flygplatstjänsten

Inom luftfartsverkets flygplatsavdelning pågår f.n. tre större rationaliseringsprojekt. Det ena av projekten (RESDIM) avser resursdimensionering inom flygplatstjänsten. Inom projektet genomförs studier bl.a. beträffande möjligheterna att minska kostnaderna för flygplatstjänsten genom ändrade förutsättningar. Det andra (RAMPSAM) avser möjligheterna att mot bakgrund av nuvarande arbetsfördelning mellan SAS, LIN och luftfartsverket inom ramptjänsten finna samarbetsformer mellan organisationsenheterna för att nå resursbesparingar och eventuell standardhöjning av tjänsten. RAMPSAM-projektet väntas bl.a. ge underlag för senare överenskommelser mellan parterna.

Det tredje projektet (produktionsplanering) avser framtagning av system för att effektivisera flygplatsernas driftverksamhet genom förbättrad planering inom en tidsrymd av upp till ett år. Planeringssystemet har praktiskt prövats och tagits i bruk vid Arlanda flygplats. Idrifttagning sker f.n. successivt på övriga statliga flygplatser. Den förbättrade produktionsplaneringen bedöms på sikt kunna leda till minskade kostnader genom att den ger möjlighet att bl.a. balansera arbetsuppgifterna inom flygplatstjänsten efter resurstillgången samt bedöma volym och fördelning av förebyggande resp.

avhjälpande underhåll för anläggningar och utrustning.

o Flygtrafiktjänsten

Integreringen mellan den civila och militära flygtrafiktjänsten genomfördes 1978-07-01. Erfarenheterna av integrationen samt den omorganisation av den lokala och centrala flygtrafiktjänsten som genomfördes inför denna skall enligt planerna utvärderas före utgången av år 1983. Såväl den trafikala som den ekonomiska, tekniska och operativa utvecklingen på flygtrafiktjänstens område har lett till att ett flertal rationaliseringsprojekt påbörjats. LTU redovisar kortfattat några av dessa, vilka är av betydelse för bedömningen av möjligheterna att genomföra rationaliseringar inom flygtrafiktjänsten samt av åtgärdernas effekter.

Bland åtgärder av direkt intresse för flygföretagens möjligheter att spara flygbränsle kan nämnas de studier som luftfartsverket, SAS, LIN, Transportforskningsdelegationen (TFD) och flygtekniska försöksanstalten (FFA) gemensamt låtit utföra. Dessa studier har lett till förslag som successivt genomförts av flygföretagen och flygtrafikledningarna.

Vidare har vissa flygvägar kunnat avsevärt förkortas genom att direkta flygningar utanför det etablerade flygvägssystemet tillåts under tider med ringa militär flygverksamhet. En ytterligare väsentlig förbättring i möjligheterna att tillåta direkta flygningar väntas omkring årsskiftet 1982/83, då flygtrafikledningen får tillgång till nya hjälpmedel och utvecklade metoder för s.k. "yttäckande kontroll" inom de södra delarna av det övre svenska luftrummet. LTU anser att luftfartsverket med kraft bör verka för att möjliggöra kortare flygvägar inom landet, då en sådan utveckling ger direkta effekter i form av minskad energiåtgång och minskade kostnader för flygföretagen.

Den översyn av flygvädertjänsten som luftfartsverket och SMHI f.n. genomför som följd av statsmakternas beslut (prop. 1977/78:5, TU 1977/78:5, rskr 1977/78:16) kommer dels att innebära att den manuella kartritningen vid de framtida fyra prognoscentralerna ersätts med automatisk framställning av flygväderkartor, dels innebära sammanslagning vid fem flygplatser av flygtrafiklednings- och flygvädertjänsten. Införandet av automatisk framställning av vissa kartor beräknas ske under 1982/83 och innebära en besparing motsvarande 20-25 biträdesbefattningar. En successiv sammanslagning av flygtrafiklednings- och flygvädertjänsten beräknas under perioden 1981-1984 medföra ett minskat behov med 10-15 tjänster. Behovet av tjänster beräknas således successivt minska med totalt 30-40.

Installationen under 1981/82 vid Arlanda flygplats av en ny automatisk telecentral för luftfarten innebär att de fyra undercentraler som f.n. betjänas manuellt kan utgå ur systemet. Åtgärden beräknas minska personalbehovet vid de fyra manuella telecentralerna med totalt ett 10-tal anställda.

F.n. pågår inom luftfartsverkets trafikavdelning en översyn av de regler och normer som sedan år 1976 gällt för drift och underhåll av luftfartsverkets teletekniska anläggningar. Målsättningen är att under innevarande budgetår studera om de successivt moderniserade utrustningarna kan medge lägre ambitionsnivåer beträffande underhåll, reservdelshållning, jour- och beredskapstjänst m.m. och därigenom minska de totala kostnaderna för luftfartsverket med 10 %, vilket motsvarar 2,5-3 milj. kr. per år.

Luftfartsverket har - efter avtal med försvaret - under senare år kommit att utnyttja militära radarstationer och kommunikationssystem. Hittills vidtagna åtgärder för samutnyttjande av militära anläggningar torde för den

civila luftfarten ha medfört betydande besparingar. Det bedöms möjligt att ytterligare utveckla former för att tillvarata samutnyttjandeeffekterna.

8.5.8 Ekonomisk målsättning m.m.

I utredningens direktiv har föredragande departementschefen uttalat behovet att minska luftfartsavgifternas ökningstakt. Vid den tidpunkt då direktiven skrevs hade luftfartsverket som övergripande ekonomisk målsättning inom ramen för affärsverksprincipen att under 10-årsperioden 1976/77-1986/87 balansera intäkter och kostnader så att förräntningen på statskapitalet och gentemot kommunerna skulle vara fullgjord vid periodens slut. Detta förutsatte, under vissa närmare angivna antaganden, en höjning av luftfartsavgifterna med ca 10 % per år vid en årlig inflation av ungefär samma storlek. I fasta priser skulle taxorna således vara oförändrade. En redogörelse för denna ekonomiska målsättning har också lämnats i kapitel 7.

Luftfartsverkets 10-årsplan har därefter i vissa avseenden reviderats mot bakgrunden av ändrade förhållanden, varvid beräknade effekter av de rationaliseringar som i sina huvuddrag redovisats i avsnitt 8.5.7 intecknats. Innebörden härav är att i den nu gällande 10-årsplanen förutsätts att verket under återstoden av planeringsperioden skall fullgöra sina uppgifter med totalt sett oförändrade resurser och med en investeringsvolym på i genomsnitt högst 120 milj. kr. per år. Behovet att höja trafikavgifterna skulle, om trafikökningen skulle följa de tidigare prognoserna, fortfarande bli ca 10 % per år i löpande priser vid en antagen inflation av motsvarande storlek.

Verket bedömer emellertid nu att trafikökningen under 1980-talet kommer att bli lägre än tidigare antagits, vilket medför att de trafikberoende intäkterna under

resten av 10-årsperioden inte kommer att bli så stora som hittills beräknats. Enligt luftfartsverkets bedömning bör det vara möjligt att till en del motverka detta intäktsbortfall med en aktivare och flexiblare pris- och taxesättning samt intäktsförbättrande åtgärder i övrigt. Även under dessa förutsättningar - och om taxehöjningarna i enlighet med LTU:s direktiv skall kunna minskas - blir det dock sannolikt nödvändigt med ytterligare kostnadssänkningar för att resultatmålet över 10-årsperioden skall kunna uppnås.

Möjligheterna att genomföra kostnadssänkningar av den storleksordning det här kan vara fråga om är betingade av luftfartsverkets kostnadsstruktur. Enligt en inom luftfartsverket nyligen genomförd kostnadsstudie utgörs huvuddelen av verkets kostnader av s.k. kapacitetskostnader. Avgörande för storleken av dessa är ställda krav på anläggnings- och driftkapacitet, kvalitetskrav samt komplexiteten i anläggningar, utrustningar och system. Dessa kostnader varierar över huvud taget inte med trafiken och är således i stort sett opåverkbara så länge nuvarande krav från flygtrafiken kvarstår oförändrade. Övriga kostnader är med kostnadsstudiens terminologi betjäningarkostnader. Dessa består av kostnader för resurser som i något avseende kan dimensioneras efter trafikomfattningen eller trafikens fördelning över tiden. Ca 60 % av luftfartsverkets totala kostnader är kapacitetskostnader. Inom flygplatstjänsten är andelen ca 80 %.

LTU anser det inte vara uteslutet att ytterligare rationaliseringsåtgärder och produktivitetsförbättringar kan genomföras utöver dem som angetts i avsnitt 8.5.7. Varje procentenhet med vilken kostnaderna härigenom kan minskas innebär besparingar på ca 6 milj. kr. per år. Därutöver bör en lägre trafiktillväxt på sikt kunna leda till en begränsning av betjäningarkostnaderna. De redovisade kostnadssambanden talar dock för att större delen av framtida kostnadsbesparingar måste åstadkommas genom

förändringar i de grundläggande faktorer som påverkar resursåtgång och kostnadsnivå. Hit hör de krav som flygföretagen har på luftfartsverkets prestationer i fråga om standard, kvalitet, omfattning och tillgänglighet. Sådana förändringar i luftfartsverkets prestationsutbud kan inte ensidigt genomföras av verket utan föregående samråd med och godkännande från kunderna, främst flygföretagen. LTU anser det därför vara nödvändigt att luftfartsverket fullföljer sina planer på att i samarbete med flygföretagen och övriga intressenter i detalj gå igenom olika tänkbara åtgärder för att nedbringa verkets betjänings- och kapacitetskostnader och klarlägga effekterna av sådana åtgärder på såväl luftfartsverkets som flygföretagens servicenivå och ekonomi.

LTU:s förslag (avsnitt 8.4) om viss utvidgning av det interregionala flygplatsnätet bör också bedömas mot bakgrund av det i direktiven uttalade behovet att minska luftfartsavgifternas ökningstakt. För att detta behov skall kunna tillgodoses måste de ökade kostnader som uppstår om man tillför det interregionala flygplatsnätet nya underskottsenheter kompenseras genom kostnadsminskningar inom organisationen i övrigt. LTU har i avsnitt 8.4 förutsatt att luftfartsverket och vederbörande kommunala huvudmän genom förhandlingar skall kunna finna lösningar på dessa problem.

Frågan om den nya trafikpolitikens tillämpning inom luftfarten måste även ses i detta perspektiv. Enligt LTU:s mening är det inte möjligt att för luftfartsverkets del införa marginalkostnadsanpassade avgifter för mer än en mot marginalkostnaderna svarande marginalproduktion. I annat fall måste skillnaden mellan kostnaderna för produktionen och intäkterna av avgifterna kompenseras på annat sätt.

Luftfartsverkets övergripande ekonomiska målsättning är f.n. presenterad i en 10-årsplan för perioden 1976/77-

1986/87. Budgetåret 1980/81 är det sista i de första 5-årsperioden och det synes då naturligt att verket under 1981 utarbetar en ny plan för perioden 1982/83-1991/92. Denna kan i och för sig bygga på förutsättningen att hittillsvarande bristande förräntningsskyldighet skall ha fullgjorts senast 1986/87. Om detta krav inte upprätthålls och tidpunkten förskjuts framåt i tiden kan å ena sidan behovet av höjningar av trafikavgifterna minskas i motsvarande mån. Å andra sidan får stat och kommun vänta längre tid på att få betalning för räntan på deras investeringar och investeringsbidrag. LTU kan inte förorda ett sådant alternativ.

LTU vill dock i detta sammanhang peka på att luftfartsverkets nuvarande 10-årsplan förutsätter ett successivt ökat avgiftsuttag under hela perioden. Vid dess slut kommer dock avgiftsnivån att vara högre än som erfordras för att täcka kostnaderna för budgetåret 1987/88. En viss sänkning av trafikavgifterna bör alltså vara möjlig vid denna tidpunkt. Utrymme bör således finnas för en viss ombalansering av avgiftsuttaget under återstående del av planeringsperioden genom större höjningar i början och mindre mot slutet.

LTU får slutligen erinra om att luftfartsverkets 10-årsplan bygger på 10-procentig årlig höjning av luftfartsavgifterna vid en motsvarande inflationstakt. Om inflationstakten i framtiden blir högre eller lägre ökas resp. minskas också behovet av avgiftshöjningar i motsvarande mån. Luftfartsverkets avgifter har under en lång följd av år ökat i ungefär samma takt som flygföretagens priser och som konsumentprisindex. Vid bedömningen av luftfartsverkets ekonomiska målsättning och avgiftspolitikerna finns det därför anledning för luftfartsverket att även i framtiden beakta flygprisernas utveckling och förändringar i luftfartsverkets andel i flygföretagens kostnader.

Sammanfattningsvis föreslår LTU

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

att luftfartsverket utarbetar en ny ekonomisk 10-årsplan för perioden 1982/83-1991/92, med beaktande av bl.a.

LTU:s förslag beträffande tillämpningen av den nya trafikpolitiken på luftfarten, etablerandet av ett självbärande interregionalt flygplatsnät, ett utvidgat lönsamt tertiärlinjenät jämte konsekvenserna av riksdagens beslut om flyttning av LIN:s Fokkertrafik till Arlanda, samt

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

8.6 Överväganden rörande flygföretagsstrukturen och tillståndspolitiken

8.6.1 Allmänt

Som framgått av kapitel 3 har tre flygföretag, ABA (SAS), LIN och Swedair, en dominerande ställning inom det svenska inrikesflyget. Dessutom finns ytterligare ett 20-tal flygföretag som driver s.k. linjetaxiverksamhet, taxiflyg och övrig bruksflygverksamhet.

Av dessa flygföretag driver ABA, genom SAS, bl.a. inrikestrafik på primärnätet, LIN reguljär flygtrafik på det inrikes sekundärnätet och Swedair AB bl.a. mot fast ersättning linjetrafik för LIN:s räkning på tertiärnätet.

Frågan om de tre bolagens verksamheter har aktualiserats i olika sammanhang, främst på grund av att SAS driver inrikestrafik på gynnsammare ekonomiska grunder än LIN, bl.a. som följd av att SAS har längre och trafikstarkare linjer och att prissättningen för inrikes flygresor starkt påverkas av LIN:s ekonomiska resultat. Vidare har Swedairs verksamhet uppmärksammats, dels som följd av att LIN:s intäkter i den verksamhet som Swedair utför för LIN:s räkning inte täcker kostnaderna, dels beroende på den monopolställning beträffande flygverksamheten för statliga myndigheter som Swedair haft från år 1975 fram till våren 1980, vilken nu successivt avvecklas.

I olika sammanhang har framförts krav på att det svenska inrikesflyget samordnas för att utjämna de olika företagens ekonomiska förutsättningar och lönsamhet. Bland de olika förslag som framförts kan nämnas överföring av all inrikes linjefart till antingen SAS, ABA eller LIN eller bildandet av ett nytt svenskt företag med rätt att driva all inrikes linjefart. Även förslag till andra åtgärder har diskuterats, av vilka ett resulterat i att SAS överlåt tit två dagliga flygfrekvenser på sträckan Stockholm-

Luleå till LIN. Vidare har i besparingssyfte föreslagits ökat samutnyttjande mellan främst SAS och LIN:s flygplansflottor och övriga resurser.

Utredningen finner att den nuvarande situationen inte kan anses tillfredsställande och har därför anledning att analysera möjligheterna att stärka de berörda flygföretagens ekonomiska, operativa och tekniska förutsättningar.

LTU vill dock särskilt påpeka att denna analys inte har kunnat ta hänsyn till vissa betydelsefulla faktorer, bl.a. frågan om Brommas framtida ställning i det interregionala flygplats- och flyglinjenätet.

8.6.2 Primär- och sekundärlinjer

För primär- och sekundärlinjerna finns i princip fyra möjligheter.

a) Omfördelning av SAS/ABA:s och LIN:s tillstånd till inrikes luftfart.

Inledningsvis får LTU erinra om att regeringen år 1976 beslutat att temporärt medge LIN tillstånd till linjefart på sträckan Stockholm-Luleå med två frekvenser per dag. Trafiken har utförts av SAS mot särskild ersättning medan LIN burit det ekonomiska ansvaret i övrigt för trafiken. Härigenom har en nettointäkt på 14-16 milj. kr. per år (1979/80) uppkommit för LIN, vilket resulterat i en viss lönsamhetsutjämnings mellan företagen. Detta arrangemang har efter en treårig försöksperiod 1976-78 förlängts tills vidare.

LTU har i avsnitt 8.3 framfört förslag om en ändring av SAS trafiktillstånd på vissa sträckor till, från och inom Norrland. Linjen Luleå-Kiruna skulle därigenom utgå ur SAS linjenät och LIN överta rätten och

plikten att betjäna denna linje liksom även en ny direktlinje Stockholm-Kiruna. Om detta förslag genomförs avser LIN att utföra trafiken med flygplan SF-340 på linjen Luleå-Kiruna och med Fokker F-28 eller motsvarande på linjen Stockholm-Kiruna.

LTU bedömer att enbart en sådan förändring av koncessionssystemet på primär- och sekundärlinjerna inte är tillfyllest för att åstadkomma en tillfredsställande resultatutjämnning mellan SAS och LIN.

- b) En resultatutjämnning torde i princip även kunna åstadkommas genom någon form av "pool"-avtal mellan SAS och LIN. Principen för ett sådant avtal är i allmänhet att de båda parterna i avtalet överenskommer om att dela intäkterna på ett visst linjenät i proportion till parternas produktion. Man skulle exempelvis kunna betrakta de båda företagens norrlandslinjer som en enhet i ett poolsamarbete. LTU kan inte bedöma förutsättningarna för en poolöverenskommelse av denna art mellan SAS och LIN, men har velat peka på denna konstruktionsprincip för att åstadkomma resultatutjämnning.
- c) Ett längre gående alternativ är att pröva ändringar i företagsstrukturen. Med hänsyn till föreliggande bindningar i det skandinaviska luftfartssamarbetet bedömer LTU det inte vara realistiskt att samla primär- och sekundärtrafiken i ett för ändamålet bildat svenskt företag. Sådana hinder synes däremot inte föreligga mot att låta SAS överta hela den svenska inrikes primär- och sekundärtrafiken. Därigenom skulle en utjämnning av de ekonomiska förutsättningar för de olika linjerna ske inom SAS. En sådan storskalighet skulle emellertid medföra stora ökningskostnader.

Detta alternativ skulle kunna utformas antingen som

en fullständig integration eller genom en koncernbildning i vilken LIN bibehålls som en mer eller mindre fristående enhet inom koncernen.

- d) Man kan också tänka sig att bibehålla nuvarande SAS och LIN intakta men utveckla ett intimare samarbete mellan dem på områden där detta kan vara effektivitetsbefrämjande. Tänkbara sådana områden är flygplansflottornas sammansättning, teknisk översyns- och underhållsverksamhet samt marknadsföring och försäljning. Därvid bör dock beaktas att en alltför kraftig samordning kan leda till minskade möjligheter till nytänkande och anpassningsförmåga och leda till kostnadsökningar inom andra delar av verksamheten.

Av de redovisade alternativen bör främst alternativ d) prövas, särskilt som riksdagen nu beslutat att LIN:s Fokker F-28-trafik skall förläggas till Arlanda.

8.6.3 Tertiärnätet

De delar av tertiärnätet som behandlas i detta sammanhang är de nuvarande flyglinjerna Luleå-Gällivare, Sundsvall-Kramfors, Stockholm-Borlänge samt Norrköping-Visby-Kalmar, vilka ingår i linjeförteckningen för LIN:s trafiktillstånd av den 10 juli 1980.

Enligt detta trafiktillstånd har sålunda LIN skyldighet att trafikera bl.a. dessa linjer. Eftersom bolaget saknar egen flygmateriel som är lämplig för denna trafik låter det Swedair utföra trafiken mot fast ersättning. LIN har anmält att driften av dessa linjer tagna för sig inte är företagsekonomiskt försvarbar. För närvarande balanseras sålunda underskotten på dessa linjer mot överskott på andra sträckor i SAS och LIN:s flyglinjenät.

LTU anser att denna situation är otillfredsställande och har övervägt olika tänkbara vägar att skapa förutsätt-

ningar för företagsekonomisk lönsamhet på bl.a. dessa flyglinjer. Mera genomgripande förändringar är nödvändiga för att uppnå lönsamhet. Följande två möjligheter har prövats.

- a) Omfördelning av gällande tillstånd till inrikes linjefart.

Eftersom LIN inte har egna resurser att utföra ifrågavarande trafik ligger det närmast till hands att överväga om Swedair bör ges ett självständigt trafik tillstånd. Med hänsyn till linjenätets nuvarande spridning och bristande samordningsmöjligheter har LTU bedömt, att en så begränsad åtgärd inte kan leda till åsyftat resultat utan ytterligare förändringar i systemet.

LTU har därför, som framgår av avsnitt 8.3, tagit fram alternativa förslag till tertiär linjenät för att bredda underlaget för en tertiärtrafik som kan ha möjligheter att blir företagsekonomiskt försvarbar.

Det har därvid visat sig att i ett sådant linjenät behöver ingå även trafik på andra linjesträckningar, vilka f.n. trafikeras av SAS, LIN och Syd-Aero Be-Ge AB.

Samtliga företags trafik tillstånd skulle sålunda komma att beröras.

I denna situation har LTU funnit det vara angeläget att hela trafiken kan drivas av en och samma huvudman, särskilt som möjligheter föreligger att utföra trafiken med huvudsakligen en och samma flygplanstyp.

LTU tillstyrker att en omfördelning av trafik tillstånden genomförs i den utsträckning detta erfordras för att etablera en lönsam tertiärtrafik. För huvudmannskapet för trafiken kan olika alternativa ändringar i nuvarande företagsstruktur tänkas.

I detta sammanhang får LTU ta upp ett speciellt problem som kan uppkomma. ABA (SAS) och därigenom indirekt även LIN har en företrädesrätt till inrikes linjefart i Sverige. Vid utnyttjande av företrädesrätten kan konflikt uppkomma med andra flygföretag som upparbetat linjetrafik på en linjesträcka så att den kan bli aktuell för införlivning med det interregionala flyglinjenätet.

LTU anser att ABA och LIN vid utnyttjande av företrädesrätten i sådana fall bör förhandla med berört flygföretag om villkoren för överlåtelse av trafikstillstånd till ABA eller LIN. Det ankommer på tillståndsgivande myndighet att besluta om eventuella ändringar i tillståndshavarnas rättigheter.

b) Ändringar i företagsstrukturen.

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

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

LTU utgår från att försvarsdepartementets och ABA:s ägarintressen i Swedair delvis överlåtes på LIN om ett tertiärlinjeföretag kommer till stånd med Swedairs resurser som bas. LIN:s aktieinnehav bör uppgå till något

över 90 %. För att tillgodose försvarets intressen bör ett avtal kunna träffas mellan staten och Swedair om sådana tjänster som kan erfordras för försvarsmaktens räkning.

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

Från trafikantsynpunkt kan en sådan omläggning medföra fördelar genom viss ökning av turtätheten och anslutningsmöjligheterna i Köpenhamn samt viss minskning av behovet av mellanlandningar på de längre sträckorna. Dessa fördelar torde mer än väl uppväga nackdelarna av något längre flygtider.

Sammanfattningsvis får LTU med hänvisning till det tertiärlinjenät med potentiell företagsekonomisk lönsamhet vid mitten av 1980-talet som skisserats i avsnitt 8.3. föreslå att statsmakternas luftfartspolitik i denna del inriktas på

att etablera ett tertiärlinjeföretag som under LIN:s ansvar driver dessa linjer på företagsekonomisk grundval,

att omfördela gällande trafik-tillstånd så att ifrågavarande tertiärlinjeverksamhet kan omhändertas av LIN, samt

att engagera flygföretag (ABA/SAS, LIN, Swedair AB och eventuella linjetaxiföretag) som för närvarande dri-

ver inrikes linjefart på berörda linjer i förhandlingar om bildande av ett tertiärlinjeföretag med lämplig ägarstruktur och anknytning till sekundär-
linjeföretaget, dvs. LIN. En strävan bör vara att söka skapa ett koncernförhållande mellan LIN och Swedair AB.

8.7 Överväganden om allmänflyget

8.7.1 Allmänt

I direktiven framhålls att utredningen bör beakta allmänflygets roll som kompletterande transportmedel till bl.a. den tunga linjefarten. Utredningen har också tagit viss hänsyn härtill vid upprättande av det förslag till interregionalt flyglinjenät som framlagts i avsnitt 8.3 Härutöver finner utredningen lämpligt att behandla ett antal ytterligare frågor som främst rör ansvaret för allmänflygets flygplatser, allmänflygets utveckling, ekonomiska situation och de problem som är förknippade med den situation som f.n. råder beträffande försörjningen med flygbensin.

8.7.2 Ansvar för flygplatser åt allmänflyget

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

8.7.3 Allmänflygets utveckling och ekonomiska situation

Som framgår av redovisningen i kapitel 3 uppvisade samtliga former av allmänflyg en kraftig tillväxt under 1960-talet. Under 1970-talets början avtog tillväxttakten inom bl.a. skol- och privatflyget medan den kraftiga

tillväxten inom bruksflyget, särskilt inom taxi och affärsflyget, fortsatte. Taxiflyg av mera frekvent omfattning lade under början och mitten av 1970-talet grunden till vad som f.n. betecknas som linjetaxi. Under senare hälften av 1970-talet har emellertid tillväxten varit svag, och inom vissa allmänflygverksamheter har noterats en tillbakagång. Orsakerna till den stagnation och partiella tillbakagång som konstaterats torde bl.a. vara de mycket kraftiga prisökningarna på flygbensin och den dämpade allmänna ekonomiska utvecklingen i landet.

Mot bakgrund av förväntad svag allmän ekonomisk utveckling bedömer utredningen att de utvecklingstendenser som noterats under slutet av 1970-talet inom allmänflygsektorn torde komma att bestå åtminstone under den närmaste framtiden. De företag som utöver Swedair AB bedriver s.k. linjetaxi- och taxiflygverksamhet torde dock även i framtiden komma att spela en icke oväsentlig roll som komplement till den övriga linjefarten på sträckor med otillräckligt underlag för trafiken med större flygplan (20-35 passagerarplatser). För fortsatt positiv utveckling inom denna del av allmänflygsektorn kommer det emellertid att vara av stor betydelse att berörda företag vidareutvecklar olika samarbets- och samverkansformer sinsemellan samt med de större linjeföretagen. Luftfartsverkets avgifter från linjetaxiföretagen bör i likhet med vad utredningen uttalat angående linjeföretagens avgiftsstruktur marginalkostnadsanpassas, t.ex. genom att det nu påbörjade experimentet med tvådelade taxor fullföljs och utökas att gälla all linjetaxi- och taxiflygverksamhet. Mot bakgrund av de stora variationer som kan förekomma mellan olika år är det emellertid inte rimligt att i detta fall helt basera den fasta avgiften på föregående års produktion.

Enligt luftfartsverkets kostnads- och prissättningsstudie täcker avgifterna från hela allmänflygsektorn ca 50 % av luftfartsverkets särkostnader för denna verksamhet.

Det är enligt utredningens mening inte rimligt att genomföra avgiftshöjningar till en nivå motsvarande den som borde gälla om avgiftssättningar skulle ske på grundval av de delresultat som framkommit i kostnads- och prissättningsstudien. LTU anser i princip att full kostnadstäckning skall eftersträvas för de olika slag av verksamhet som omfattas av allmänflyget. Vid fastställande av luftfartsverkets avgifter för allmänflyget bör emellertid också hänsyn tas till de olika verksamheter- nas betalningsförmåga och luftfartsverkets marginalkostnader för denna verksamhet. Det förutsätts att luftfartsverket liksom hittills samråder med kommunerna i taxefrågor.

8.7.4 Bränsleförsörjningssituationen

Flygbensin är det vanligast förekommande drivmedlet inom allmänflygsektorn. Flygfotogen används endast för de förhållandevis få jet- och turbopropflygplan som f.n. ingår i allmänflygets totala flygplansflotta. Den civila förbrukningen av flygbensin i Sverige uppgår till knappt 15 000 m³ per år. Produkten framställs endast vid ett fåtal raffinaderier i världen. Oljebolagens kommersiella lager motsvarar normalt en till två månaders förbrukning. I motsats till flygfotogenen importeras all flygbensin. Oljebolagen är såvitt utredningen är bekant inte ålagda att hålla särskilda beredskapslager. Mindre störningar i tillförseln av flygbensin kan i nuvarande situation inom en relativt kort tidsrymd medföra att oljebolagens kommersiella lager blir helt tömda.

Möjligheterna att få säkrare tillförsel av flygbensin till landet kan enligt allmänflygorganisationerna förbättras på två sätt. Det ena skulle vara att ålägga oljebolagen att hålla reservlager som görs tillgängliga vid oförutsedda störningar i tillförseln, det andra att genom gemensamma nordiska överenskommelser skapa en så stor efterfrågan att raffinering av flygbensin i Norge blir kommersiellt intressant.

Utredningen kan inte bedöma om och i så fall vilket av de båda alternativen eller en kombination av dessa som bör väljas för att komma till rätta med den otillfredsställande försörjningssituation som f.n. råder beträffande flygbensin. Åtgärder för att trygga allmänflygets försörjning av flygbensin är för allmänflyget bl.a. av kommersiellt intresse. Från statsmakernas synpunkt har allmänflyget betydelse för totalförsvaret.

LTU föreslår därför att statsmakterna överväger huruvida de båda nämnda eller andra åtgärder kan vidtas för att skapa säkrare tillgång till flygbensin i landet.

DIREKTIVEN

Lufttransportutredningens direktiv angavs av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Turresson, i ett anförande vid regeringssammanträdet den 25 maj 1978. Statsrådet anförde därvid följande:

"I takt med utvecklingen inom transportsektorn har flygets betydelse i det totala transportsystemet och för samhällsutvecklingen i stort successivt ökat. Detta sammanhänger med en rad olika faktorer såsom den allmänna höjningen av den ekonomiska standarden, befolknings- och bebyggelseutvecklingen, strukturförändringarna inom näringslivet m.m. För svenskt vidkommande har flyget blivit särskilt betydelsefullt på grund av vårt lands geografiska läge och utbredning.

Med tanke på Sveriges beroende av utrikeshandeln är ett väl fungerande flyg ett nödvändigt hjälpmedel i kontakterna mellan svenskt näringsliv och omvärlden. Flyget har också stor betydelse för turismens utveckling. Den tidsvinst och de ökade resmöjligheter inrikesflyget erbjuder enskilda människor, förvaltning och näringsliv är för vårt land av största betydelse. I ett ytstort land som Sverige med dess många över hela landet spridda regioner och befolkningscentra är tillgången på snabba persontransporter naturligen en avgörande förutsättning för ett väl fungerande näringsliv och en effektiv förvaltning. I trafik- och regionalpolitiska sammanhang - framför allt när det gäller långväga transporter - spelar därför flyget numera en väsentlig roll.

Den civila luftfarten har vuxit mycket snabbt i omfång under senare tid. Antalet avresande passagerare på de statliga flygplatserna har ökat från drygt 0,9 milj. år 1960 till 4,3 milj. år 1977, vilket innebär en genomsnittlig årlig tillväxt med ca 10 %. Drygt hälften (54 %) av det angivna totala antalet avresande passagerare kan hänföras till utrikestrafiken och resten till den inrikes linjefarten. Charterflyget till utlandet har ökat från ca 66 000 avresande passagerare år 1960 till ca 1,1 milj. år 1977. Den inrikes linjefarten har också vuxit mycket kraftigt eller från drygt 400 000 avresande passagerare år 1960 till ca 2,1 milj. år 1977. En successiv övergång till jettrafik, som starkt bidragit till att förkorta restiderna, är en väsentlig förklaring till den starka trafikutvecklingen.

Linje- och charterflygets starter och landningar (flygplansrörelser) på de statliga flygplatserna har ökat med

ca 5 % årligen sedan 1960 och uppgick år 1977 till ca 222 000. Att ökningstakten såvitt avser antalet flygplansrörelser är lägre än ökningen av antalet passagerare är ett uttryck för den tekniska utveckling som skett inom flyget med successiv övergång till allt större flygplan med ökad kapacitet. Denna utveckling har möjliggjorts bl.a. genom att luftfartens markorganisation har byggts ut med nya modernt utrustade flygplatser och förbättrade navigerings-, inflygnings- och landningshjälpmedel. Dessa åtgärder har inte bara varit nödvändiga förutsättningar för flygtrafikens utveckling över huvud utan har också bidragit till att ytterligare öka säkerheten och regulariteten i trafiken.

Vid sidan av det tyngre flyget har inom den civila luftfarten skett en kraftig tillväxt av det s.k. allmänflyget. Allmänflyg är en sammanfattande benämning på civil luftfart utförd med lätta luftfartyg, såväl jet- som propellerdrivna. Allmänflyget kan uppdelas i bruksflyg (i vilket taxifyg ingår), skolflyg, luftfartsverksamhet av särskilt slag och privatflyg (inkl. firmaflyg). Av det totala antalet flygplansrörelser år 1977 svarade allmänflyget för ca 85 % eller ca 1,4 milj. Inom allmänflyget fördelades flygplansrörelserna med ca 55 % eller ca 0,8 milj. på den yrkesmässiga luftfarten inkl. allt skolflyg och resterande 45 % på privatflyg.

Luftfartens andel av det totala inrikes persontransportarbetet med kollektiva färdmedel ökade från ca 2 % år 1960 till ca 6 % år 1977. Under samma period mer än fördubblades flygets andel av det totala inrikes persontransportarbetet.

Tillväxten av den civila luftfarten väntas enligt luftfartsverket fortsätta men i något långsammare takt än tidigare.

Ett utmärkande drag i den civila luftfartens utveckling är att den kommit att betjäna allt fler orter i landet. Totalt finns idag ca 220 flygplatser som är öppna för civil trafik. Av dessa är ca 105 godkända att användas vid luftfart i förvärvssyfte. Dessutom är 53 av dessa godkända som trafikflygplatser, vilket innebär att instrumentinflygning kan utföras. Reguljär inrikes trafik bedrivs f.n. på 32 av flygplatserna varav 13 förvaltas av luftfartsverket. Vidare finns sex flygplatser som utgörs av militära flottiljflygplatser där luftfartsverket förvaltar de anläggningar som utnyttjas för den civila trafiken.

Det inrikes flyglinjenätet har successivt byggts ut och sammanbinder numera en relativt stor del av landets större tätorter med i första hand Stockholmsregionen men även i viss utsträckning med varandra. Av det totala antalet flygresor i inrikes linjefart har ca 80 % sin start- eller målpunkt förlagd till Bromma eller Arlanda. Stockholmsregionens dominans kan även belysas med att av

totalt 17 relationer med ett trafikflöde överstigande 20 000 resor per år är det endast två som inte berör Stockholm, nämligen Sundsvall-Göteborg och Visby-Norrköping. Det inrikes flygnätet domineras av fyra linjer, nämligen Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö, Stockholm-Luleå samt Stockholm-Visby. Dessa fyra linjer svarar tillsammans för ca hälften av resorna med reguljärt inrikesflyg. En betydande flygtrafik sker också till och från övriga Norrland. I framtiden får vi räkna med ett antal högtrafikerade flygvägar mellan större befolkningscentra som - med hänsyn bl.a. till de senaste årens snabba flygplatsutbyggnad - liksom nu kompletteras av ett nät av flygvägar med lägre trafikintensitet.

Genom beslut av 1967 års riksdag fastställdes riktlinjerna för luftfartsverkets verksamhet och organisation (prop. 1967:57, SU 107, rskr 267). Luftfartsverket har enligt dessa bl.a. till uppgift att förvalta och driva statliga flygplatser för linjefart, s.k. primärflygplatser. Andra flygplatser för huvudsakligen det s.k. allmänflyget är en angelägenhet för landsting, kommun eller enskild intressent. Detta utesluter emellertid inte att flygplatser för luftfart i regelbunden trafik kan anläggas, förvaltas och drivas av landsting, kommun eller enskild. Enligt riksdagsbeslutet skulle i anslutning till de av statsmakterna år 1963 antagna trafikpolitiska riktlinjerna åtgärder vidtas för att anpassa den civila luftfarten till kravet på full kostnadstäckning.

I anslutning till nämnda proposition fastställdes normer för samverkan mellan stat och kommun vid investeringar i de av luftfartsverket förvaltade primärflygplatserna. Enligt dessa normer har kommun att svara för markkostnaderna och för 37,5 % av kostnaderna för byggnader och anläggningar.

Genom det etablerade samarbetet mellan stat och kommun på luftfartsområdet har förutsättningar skapats för ett kommunalt inflytande och medansvar vid utbyggnad av landets primärflygplatser. Genom formerna för täckning av investeringsutgifterna får kommunerna liksom staten - utifrån en prioritering av flygplatsprojekt i förhållande till andra samhällseliga investeringsändamål - bedöma projektens angelägenhetsgrad.

Förutsättningarna för att staten skall engagera sig i anläggandet av en ny flygplats är enligt det luftfartspolitiska beslutet att full kostnadstäckning erhålls för hela det i anläggningen investerade kapitalet. Vidare bör intäkterna överstiga drift- och kapitalkostnaderna senast tio år efter att flygplatsen har färdigställts. Enligt 1963 års luftfartsutredning bör samma ekonomiska förutsättningar tillämpas vid större investeringar i befintliga flygplatser. De nuvarande riktlinjerna för statligt engagemang i en flygplats tar således inte hänsyn till att varje flygplats utgör en del av det samlade nätet av flygplatser där enskilda flygplatser genererar intäkter på andra flygplatser.

När en flygplats tagits i drift integreras den kostnads- och intäktsmässigt i det totala flygplatssystemet. De avgifter som fastställs för nyttjandet av de olika flygplatserna baseras således på den samlade kostnaden för driften av de flygplatser som staten förvaltar, vilket leder till att lönsamma storflygplatser lämnar bidrag till olönsamma mindre flygplatser. Avgiftsuttaget på de större flygplatserna kommer därigenom att bli högre än vad som motiveras av kostnaden för flygplatsen i fråga.

Utvecklingen av flygtrafiken i Sverige har liksom vad gäller övriga trafikgrenar skett inom ramen för 1963 års trafikpolitiska beslut. I enlighet med de trafikpolitiska riktlinjerna skall varje trafikgren själv svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Detta innebär för luftfartens del att luftfartsverket skall täcka sina kostnader inkl. avskrivningar och ränta på statskapitalet med avgifter. Förräntningskravet innebär krav på avkastning av det disponerade statskapitalet motsvarande statens normalränta. Vidare skall trafiken ombesörjas av flygföretagen enligt företagsekonomiska principer.

En naturlig följd av såväl de trafikpolitiska riktlinjerna som formerna för samarbetet med kommunerna är att de statliga och kommunala investeringarna i de statliga flygplatsernas byggnader och anläggningar i ekonomisk mening värderas på samma sätt och att ersättningen därför grundas på samma villkor. I enlighet härmed omfattar ersättningen till kommunerna för deras investeringsbidrag till byggnader och anläggningar (prop. 1970:200 angående ersättning till kommuner för bidrag till investeringar i primärflygplatser) kapitalkostnaderna motsvarande avskrivning och ränta enligt för luftfartsverket gällande principer.

Då var och en av primärflygplatserna som tidigare berörts, ingår som del i ett integrerat flygplatssystem har ersättningen till kommunerna inte gjorts beroende av graden av kostnadstäckning i de särskilda fallen. I enlighet med förslagen i prop. 1970:200 har kostnadstäckningskravet i stället fastställts att gälla verksamheten i dess helhet. I konsekvens härmed har för kommuneras del - under förutsättning att verkets ekonomiska målsättning om full kostnadstäckning i den totala rörelsen uppfylls - ersättningarna getts generell karaktär och är således enbart baserade på de investeringsbidrag som vederbörande kommun lämnat.

Frågan om flygplatsers huvudmannaskap och kriterier för statligt engagemang i flygplatser har bl.a. mot bakgrund av luftfartens utveckling under de senaste åren aktualiserats i olika sammanhang. Således har riksdagen, i likhet med luftfartsverket, bl.a. uttalat att en översyn bör ske av gällande riktlinjer för lönsamhetsbedömningar m.m. för inrättande av statliga flygplatser. Luftfartsverket har därvid framhållit att en företagsekonomisk utvärdering av ett flygplatsprojekt inte ensamt bör vara avgörande för flygplatsens tillkomst eller för statligt

engagemang i en redan etablerad flygplats. En sådan bedömning måste enligt luftfartsverket kompletteras med regionalpolitiska och samhällsekonomiska värderingar och en bedömning av den enskilda flygplatsens betydelse i det totala flygtransportsystemet. Frågan om flygplatser huvudmannaskap har också aktualiserats i samband med organisatoriska förändringar vid de militära flottiljflygplatser som f.n. utnyttjas för civil luftfart. Således har riksdagen beslutat om avveckling av flygflottiljen i Kalmar. Vidare har i olika sammanhang framförts förslag om att Växjö, Borlänge och Kristianstads flygplatser skall ges ställning som primärflygplatser och således övertas av luftfartsverket.

Enligt bl.a. länsstyrelsen i Stockholms län bör staten ta över hela det ekonomiska ansvaret för utbyggnad och drift av statliga flygplatser för linjefart. Vidare har landstinget i Stockholms län hos regeringen hemställt om en omprövning av de av riksdagen år 1967 fastställda reglerna för investeringar i primärflygplatser. Landstinget anser att de nuvarande reglerna klart missgynnar kommunerna.

Luftfartsverkets ekonomiska resultat har under den senaste tioårsperioden utvecklats relativt gynnsamt. De omfattande investeringarna under 1970-talet som följt av utbyggnaden av tre storflygplatser och kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder vid övriga flygplatser har emellertid lett till att verket inte räknar med att under de närmaste åren kunna uppfylla sitt förräntningskrav. Verket har därför presenterat en tioårsöversikt med årliga taxehöjningar på i genomsnitt 10 % som visar en underförräntning under de första åren. Denna underförräntning kompenseras emellertid av motsvarande överförräntning under de sista åren av tioårsperioden. Som följd härav kommer enligt luftfartsverket kommunerna i likhet med staten, vilket Svenska kommunförbundet och Stockholms läns landsting motsatt sig, inte att erhålla full förräntning på insatt kapital under de närmaste åren. Kommunerna kommer emellertid att kompenseras här för under tioårsperiodens senare del. Flygbolagen har för sin del framfört att den antagna taxehöjningen skulle kunna reduceras genom rationalisering av luftfartsverkets verksamhet.

Vad gäller luftfartsverkets ekonomi bör vidare nämnas att luftfartstaxan omstrukturerades år 1973 av regionalpolitiska skäl. Den inrikes passageraravgiften sänktes kraftigt samtidigt som den utrikes passageraravgiften höjdes. Denna åtgärd har påverkat resultatet för de flygplatser där enbart inrikestrafik bedrivs. Genom den utbyggnad som skett bl.a. av de större flygplatserna med internationell trafik har förutsättningar skapats för en framtida lönsam expansion. Under ett inledningsskede med stor utnyttjad kapacitet kommer lönsamheten emellertid att vara låg. Det finns därför skäl att iaktta stor restriktivitet i fråga om ytterligare resursbindande åtgärder.

gärder under den närmaste tiden. Härigenom bör det bli möjligt att begränsa höjningarna av taxorna som internationellt sett ligger på en hög nivå.

Inom ramen för den regionala trafikplaneringen som genomfördes under åren 1972-1974 ingick som ett väsentligt moment att skapa underlag för en samlad bedömning av hur bl.a. flygplatssystemet bör utformas på kortare och längre sikt för att på ett tillfredsställande sätt tillgodose de interregionala resbehoven i resp. län.

På grundval av vad som framkom i den regionala trafikplaneringen utarbetades inom kommunikationsdepartementet en departementspromemoria (Ds K 1975:10) Planering av de svenska flygplatserna. I promemorian utvärderades länsstyrelsernas förslag till flygplatsutbyggnader. Med denna utgångspunkt framlades en skiss till ett framtida flygplatssystem. Promemorian har remissbehandlats.

Utgångspunkten för den regionala trafikplaneringen när det gäller flygplatsers lokalisering, utformning och kapacitet är ett funktionellt flygplatssystem. I syfte att åstadkomma ett sådant system som också är anpassat till regional- och näringspolitiska målsättningar samt flygtransporternas ekonomiska och tekniska förutsättningar har i arbetet med de regionala trafikplanerna tillämpats en funktionell indelning av flygplatserna. Denna indelning anknyter till den i det regionalpolitiska handlingsprogrammet angivna ortsplänen samt till flygplatsernas betydelse i transportsystemet. Funktionsindelningen motsvarar i stort sett den tekniska ban-klassindelningen som luftfartsverket tillämpar vid godkännande av flygplatser.

I skrivelse till regeringen har Svenska kommunförbundet hemställt att regeringen skall ta initiativ till en genomgripande analys av inrikesflygets situation idag och vilken roll det skall spela i framtiden. Statliga och kommunala flygplatser måste enligt kommunförbundet betraktas som delar i ett för hela landet gemensamt flygplatssystem. Det är därför angeläget att klargöra hur ett sådant system bör se ut för att på längre sikt bli ett verksamt medel i sysselsättnings- och regionalpolitiken. Detta kräver enligt förbundet en allsidig belysning och bedömning av resbehoven, tillgängliga fasta anläggningar för trafiken och eventuella krav på förändringar, nuvarande och kommande flygplanstyper, totala ekonomiska resurser och kostnadsfördelning.

Inrikesflyget i Sverige är uppbyggt på i princip likartat sätt som i Danmark och Norge. Det innebär att Scandinavian Airlines System (SAS) i samtliga tre länder svarar för vissa tunga stamlinjer - i Sverige Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö och i princip Stockholm-Luleå-Kiruna - medan nationella flygbolag - Linjeflyg AB (LIN) i Sverige - handhar linjefarten i övrigt. Denna arbetsfördelning har successivt vuxit fram under iakttagande

av bestämmelserna i det för SAS gällande konsortialavtalet och de grundprinciper för SAS verksamhet som gemensamt fastlades av de skandinaviska länderna vid tillskandandet av SAS-konsortiet innebärande en företrädesrätt för SAS att bedriva irnikestrafik i de tre länderna. Utöver SAS och LIN:s trafik på de större flygplatserna har under senare år ett sekundärnät - matarnät - byggts upp. Sekundärnätet trafikeras med lättare flygplanstyper.

När det gäller frågan om uppdelning av trafiken på SAS och LIN kan det således konstateras att det finns anledning att i Sverige - liksom Danmark och Norge med deras likartade uppbyggnad av inrikesflyget - från tid till annan se över arbetsfördelningen liksom intäkts- och kostnadsfördelningen mellan SAS och de nationella flygföretagen, dvs. för Sveriges del framför allt LIN. Mot bakgrund härav träffade SAS och LIN i december 1975 överenskommelse om överföring av två flygfrekvenser på linjen Stockholm-Luleå från SAS till LIN. Luftfartsverket har anmodat bolagen att gemensamt utvärdera resultatet av denna överföring. Utvärderingen skall redovisas för verket senast den 20 augusti i år. Luftfartsverket har vidare föreslagit att en total översyn av inrikesflygets struktur bör genomföras i syfte att stärka dess ekonomiska och trafikala förutsättningar. Statens pris- och kartellnämnd (SPK) anser det vara väsentligt att en sådan översyn kommer till stånd. Denna fråga har även aktualiserats av riksdagen vid ett flertal tillfällen.

Den civila flygtrafikens tillväxt och dess successivt större geografiska utbredning medför ett ökat ianspråktagande och ett allt intensivare utnyttjande av det svenska luftrummet. Luftrummet skall samtidigt utnyttjas av militärflyget, vars verksamhet bedrivs under speciella operativa betingelser. Mot denna bakgrund beslöt riksdagen år 1973 (prop. 1973:27, TU 1973:12, rskr 1973:160) att de civila och militära flygtrafikledningsorganisationerna skulle sammanföras i en gemensam organisation. Denna skulle i sin tur inordnas i luftfartsverket. Riksdagen beslöt också att den fortsatta utvecklingen av flygtrafikledningssystemet skulle inriktas på övergång till s.k. yttäckande flygkontroll. Enligt riksdagens beslut har dessutom en central skola för gemensam utbildning av civila och militära flygledare inrättats i Sturup.

Riksdagen beslöt år 1975 (prop. 1975:81, TU 1975:16, rskr 1975:19) om ny organisation för luftfartsverket. Syftet med omorganisationen var bl.a. att mot bakgrund av den allmänna utvecklingen inom luftfarten förbättra förutsättningarna för en effektivisering av luftfartsverkets och luftfartsinspektionens arbete. I prop. 1977/78:5 om flygvädertjänstens system och organisation m.m. föreslogs ett antal åtgärder i syfte att effektivisera flygvädertjänsten. I propositionen föreslogs bl.a. att förutsättningarna för en ytterligare integrering

mellan civil och militär vädertjänst bör prövas fortlöpande. Riksdagen beslöt i enlighet med förslagen i propositionen. Vid årets riksmöte har beslut vidare fattats om inrättande av en central myndighet för utredning av allvarligare civila och militära luftfartsolyckor.

Jag kan konstatera att luftfartens utveckling under de senaste åren i flera avseenden har varit mycket expansiv, främst vad gäller trafikvolym, flygplatsutbyggnad och teknisk utveckling. De ekonomiska förutsättningarna för de olika delsystemen inom det totala luftfartssystemet har vidare, vilket framgått av vad jag tidigare anfört, avsevärt förändrats. Samtidigt gäller att de trafikpolitiska riktlinjerna på senare tid kommit att tillämpas på ett sätt som delvis kan anses återspegla förändrade synsätt. Detta framgår av propositionen 1977/78:100 bil. 9 (budgetpropositionen) samt av den av riksdagen ännu ej behandlade propositionen 1977/78:92 om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik.

Mot bakgrund härav finner jag det lämpligt att nu föreslå att en kommitté tillkallas med uppdrag att se över vissa frågor beträffande luftfartens roll i en samordnad trafikpolitik. Huvuduppgiften för utredningen bör vara att, med utgångspunkt i en översiktlig analys av det inrikes flyglinjenätet, föreslå en lämplig flygplatsstruktur som i första hand tillgodoser kraven på tillfredsställande interregionala flygtransporter. Detta bör ske utifrån en bedömning av omfattningen och arten av nuvarande och framtida trafikunderlag för främst interregionala förbindelser samt luftfartens rimlig andel därav. Allmänflygets roll som kompletterande transportmedel bör i detta sammanhang beaktas.

I frågor om utredningsarbetets inriktning och vissa huvudfrågor som bör behandlas av kommittén vill jag anföra följande. Jag förutsätter emellertid att kommittén även kan ta upp andra frågor som anknyter till dess uppgifter.

Den principiella utgångspunkten för kommitténs arbete bör vara att målet för samhällets trafikpolitik är att ge medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. De trafikpolitiska åtgärderna måste därvid i möjligaste mån anpassas så att de harmonierar med t.ex. närings- och sysselsättningspolitiken, regionalpolitiken, miljöpolitiken och energipolitiken. Jag erinrar i detta sammanhang om riksdagens uttalande (CU 1973:11, rskr 1973:11) rörande behandlingen av flygplatsernas lokalisering inom ramen för den fysiska riksplaneringen. Vidare bör kommittén i sitt arbete beakta vad statsmakterna senast i anslutning till 1977 års försvarsbeslut anfört om försvarsberedskapen. Sålunda framhålls där att det är betydelsefullt och nödvändigt att i samhällsplaneringen hänsyn tas även till totalförsvarets behov.

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

Staten har ett huvudansvar för att ett effektivt interregionalt transportsystem kan komma till stånd. Ett väl utvecklat och differentierat inrikesflyg spelar, med hänsyn till flygets höga transporteffektivitet och de långa geografiska avstånden i landet, härvid en väsentlig roll.

Mot denna bakgrund och med beaktande av förväntad trafiktillväxt och teknisk utveckling bör kommittén se över det nuvarande interregionala flyglinjenätet. Kommitténs arbete i denna del bör resultera i en principskiss för linjenätets utformning. Med utgångspunkt i denna skiss bör kommittén överväga bl.a. lokalisering och dimensionering av flygplatserna. Den i departementspromemorian Planeringen av de svenska flygplatserna framlagda planen till ett framtida flygplatssystem bör utgöra grunden för en fördjupad analys av den lämpliga framtida flygplatsstrukturen och den flygplatskapacitet som från samhällets synpunkt bör finnas.

Regeringen kommer inom kort att meddela anvisningar för en fortsatt regional trafikplanering. Inom ramen för den regionala trafikplaneringen kommer närmare att studeras frågan om ny- och utbyggnad av mindre flygplatser, de s.k. region- och lokalflygplatserna. Detta skall ske mot bakgrund av allmänflygets växande betydelse för flygtransportförsörjningen. Jag förutsätter att det arbete som bedrivs inom den nu föreslagna kommittén på lämpligt sätt samordnas med den inom regional trafikplanering bedrivna flygplatsplaneringen.

Staten bör naturligen ha ett dominerande intresse i de tre storflygplatserna med deras andel utrikestrafik, dvs. Stockholm-Arlanda, Göteborg-Landvetter och Malmö-Sturup. Det övriga flygplatsnätet bör vad gäller huvudmannaskap, finansieringsfördelning och drift utformas i syfte att en tillfredsställande interregional trafikförsörjning kan erhållas till lägsta möjliga kostnad. För att en flygplats för inrikestrafik med statligt engagemang skall inrättas bör en grundläggande förutsättning vara att det i ifrågavarande region finns interregionala transportbehov som inte på ett tillfredsställande sätt kan tillgodoses med andra transportmedel eller från nä-

raliggande flygplatser.

Kommittén bör, vad gäller frågan om finansieringsfördelningen mellan stat och kommun, föreslå ett system som är anpassat till de olika flygplatsernas roll i det inter-regionala transportsystemet.

Regeringen har i olika sammanhang fattat beslut som innebär stor återhållsamhet med statliga medel och i övrigt uttalat att statliga åtgärder som innebär ökade påfrestningar på kommunernas ekonomi måste undvikas. Denna principiella ståndpunkt bör utgöra en allmän förutsättning för förslagen rörande flygplatssystemet. Det statliga engagemanget i flygplatssystemet bör även fortsättningsvis ske inom ramen för affärsverksprinciperna samtidigt som trafikutövningen bör ske enligt företagsekonomiska principer. Detta medför att utredningen skall eftersträva problemlösningar som innebär att det totala avgiftsuttaget i flygplats- och flygtrafiksystemet, utan ytterligare statliga bidrag, skall växa långsammare än vad nuvarande prognoser indikerar.

I fråga om drift- och förvaltningsansvaret för flygplatserna bör särskilt eftersträvas former som är ägnade att stimulera till en fortsatt rationalisering och kvalitetsförbättring av verksamheten. Härvid bör bl.a. studeras de kostnadsbesparingar som kan erhållas genom att mindre flygplatser drivs och förvaltas helt eller delvis av berörda kommuner i syfte att uppnå lägsta möjliga totalkostnad för verksamheten.

Kommittén bör också överväga nödvändiga organisatoriska förändringar som följd av dess principiella förslag. Behovet av förändringar i rationaliserande syfte vad gäller myndighetsutövningen inom luftfartsområdet bör också prövas.

Med hänsyn till inrikesflygets väsentliga betydelse i regionalpolitiska sammanhang är det betydelsefullt att inrikesflyget organiseras så att trafiken kan bedrivas på ett företagsekonomiskt tillfredsställande sätt. Förutsättningar måste finnas för att transporttjänster skall kunna utbjudas till priser som står i överensstämmelse med de regional- och näringspolitiska strävandena.

Mot bakgrund härav överfördes, som jag tidigare nämnt, två flygfrekvenser på linjen Stockholm-Luleå från SAS till LIN för några år sedan. Resultatet härav skall utvärderas av flygbolagen själva i år. I samband med denna utvärdering kommer, enligt vad jag har erfarit, flygbolagen att pröva behövliga åtgärder i effektivitetshöjande syfte. Därvid kommer bl.a. de möjligheter som erbjuds genom LIN:s förvärv av en ny och enhetlig flygplansflotta att beaktas. Kommittén bör beakta resultatet av detta arbete som bör ingå i underlaget för kommitténs egna förslag.

Kommittén bör föreslå de övergångsåtgärder som är nödvändiga med hänsyn till kommitténs principiella förslag. Kommittén bör vidare arbeta skyndsamt och i nära kontakt med berörda flygbolag och personalorganisationer.

Kommittén bör vid sin sida ha en parlamentariskt sammansatt referensgrupp om fem personer. Förordnande för dessa bör meddelas av departementschefen."

Regeringen har vidare genom beslut den 28 april 1978 meddelat generella tilläggsdirektiv (Dir. 1978:40) enligt vilka samtliga kommittéer och särskilda utredare bl.a. ålagts att noga överväga hur eventuella kostnadskrävande förslag skall kunna finansieras genom omprövning av pågående verksamhet och omfördelning av befintliga resurser inom det område kommitténs förslag avser. Kommittéerna skall också göra en prioritering mellan angelägna önskemål inom utredningsområdet och så omsorgsfullt som möjligt belysa de individuella effekterna i form av exempelvis ökad administration och byråkrati för myndigheter och enskilda som förslagen kan medföra.

Ytterligare generella tilläggsdirektiv (Dir. 1980:20) har därefter utfärdats av regeringen genom beslut den 13 mars 1980.

Med hänvisning till vad som anförts i regerinsens budgetförslag för budgetåret 1980/81 (prop. 1979/80:100 bil. 2) om bl.a. kommittéernas förslag till reformer som bidragande faktor bakom statsutgifternas stegringstakt, utredningsresursernas inriktning på olika områden i effektivitetshöjande och omprövande syfte, det begränsade statsfinansiella utrymmet för kostnadskrävande reformer m.m. framhåller dåvarande chefen för budgetdepartementet, statsrådet Mundebo, bl.a. följande:

"Det är i nuvarande ekonomiska läge angeläget att gällande statliga utgiftsåtaganden ges en förutsättningslös prövning. Intresset bör sålunda inte i första hand koncentreras på förslag till i och för sig befogade ökningsar av existerande anslag och nya insatser utan övervägandena bör i stället avse möjligheterna till begränsningar och omprioriteringar inom ramen för gjorda åtaganden.

Enligt anvisningarna för myndigheternas anslagsframtällningar avseende budgetåret 1981/82 skall myndigheterna för varje förslag som innebär en höjd ambitionsnivå redovisa besparingsförslag som normalt motsvarar minst kostnaden för ambitionsnivåhöjningen.

Mot bakgrund av vad jag nu har redovisat finner jag att de kommittéer som arbetar f.n., på samma sätt som under 1978, bör få ytterligare riktlinjer för sitt arbete för att detta skall kunna bli meningsfullt i rådande statsfinansiella läge. Därigenom kan undvikas att ett antal förslag till åtgärder presenteras för regeringen för vilkas genomförande saknas resurser. Kommittéernas arbete bör i stället utnyttjas i effektivitetshöjande och omprövande syfte. Även de kommittéer som tillkallas i fortsättningen måste givetvis arbeta under realistiska ekonomiska förutsättningar. Deras direktiv får utformas med hänsyn härtill.

Utgångspunkten skall vara att alla förslag som kommittéerna lägger fram skall kunna genomföras inom ramen för oförändrade resurser inom det område som förslagen avser. Det innebär att om kostnadskrävande förslag läggs fram måste samtidigt visas hur förslagen kan finansieras genom besparingar i form av rationaliseringar och omprövning av pågående verksamhet inom utredningsområdet. Kostnadsberäkningarna skall vara väl genomarbetade och ta hänsyn till alla kostnader som kan uppstå oavsett om de drabbar staten, kommuner eller enskilda. Kommittéerna bör så omsorgsfullt som möjligt belysa de indirekta effekter i form av exempelvis ökad administration och ökat krångel, som förslagen kan medföra för myndigheter och enskilda.

I budgetförslaget för budgetåret 1980/81 framhålls att regeringen för sin del är inriktad på att i större utsträckning än tidigare vara restriktiv med krav på kommunala insatser. Riksdagen har i samband därmed uttalat (FiU 1979/80:15 s. 61) att en självklar utgångspunkt för riksdagens ställningstaganden bör vara att kommuner och landstingskommuner inte annat än undantagsvis åsamkas nya utgifter till följd av statliga beslut. I regeringsförklaringen i oktober 1979 betonades också att regeringen avser att noga granska de ekonomiska verkningarna för den kommunala sektorn av statliga beslut. Det är därför nödvändigt att olika reformers effekter på den kommunala verksamhetens volymutveckling och på den kommunala ekonomin klarläggs. Mot denna bakgrund måste kommittéerna noga beakta de kommunalekonomiska konsekvenserna av lämnade förslag och redovisa ett genomarbetat förslag som medger bedömningar i dessa avseenden.

De förutsättningar för utredningsarbetet som jag nu dragit upp bör gälla för samtliga kommittéer och särskilda utredare oavsett vad som har sagts i enskilda kommittédirektiv. De kommittéer som på grund av särskilda skäl inte anser sig kunna uppfylla kravet på att alla förslag

skall hållas inom ramen för oförändrade resurser skall så snart möjligt anmäla detta till det statsråd till vars ansvarsområde den hör. Det ankommer på regeringen att besluta om undantag i något särskilt fall kan medges."

BILAGA 2

DEN INRIKES LUFTFARTENS SAMHÄLLSEKONOMISKA MARGINALKOST-
NADER

I det trafikpolitiska beslutet fastslås bl.a. att den utgift som åsamkas den enskilde resenären vid en resa så långt möjligt skall baseras på de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. I princip är samma resonemang giltigt vad gäller avgiftsnivån för luftfartsverkets tjänster till flygföretagen. Med "marginal" anges att det rör sig om de kostnadsförändringar som följer av en ändring av trafikvolymen på "marginalen". De kalkyler som redovisats i trafikpolitiska utredningens (TPU) betänkande (SOU 1978:31) baseras på kostnadsförändringar som uppstår vid en 10-20-procentig ökning av trafikvolymen på det aktuella trafikslaget. De beräkningar som för luftfartens del är aktuella och som redovisas i det följande utgår ifrån en volymförändring på 20 % jämfört med 1979 års trafikvolym och kostnader.

För en mer ingående förklaring av begreppen samhällsekonomi och samhällsekonomisk marginalkostnad i trafikpolitisk mening hänvisas till SOU 1978:31 och proposition 1978/79:99.

Beräkningarna i det följande har i så stor utsträckning som möjligt gjorts analogt med TPU:s beräkningar för landtrafiken.

De samhällsekonomiska marginalkostnaderna för luftfarten varierar starkt beroende på bl.a. standard på individuella flygplatser och flygmateriel, trafikmängd på enskilda relationer, årstid m.m. Precis som konstaterats för väg- och järnvägstrafiken (SOU 1978:31 sid. 63) kan dessa variationer bl.a. av praktiska skäl inte beaktas vare sig när det gäller kostnadsuppskattning eller fram-

för allt i avgiftssystemet, som i princip i så fall borde förändras från vecka till vecka, från flygplats till flygplats etc. De kostnader som beräknas och de avgifter som tas ut måste således baseras på relativt grova genomsnitt och schabloner.

Dessutom kan vissa inte marginalkostnader kvantifieras på någorlunda säker grund utan får bedömas i annan ordning. Man kan härvid skilja på samhällsekonomiska materiella och icke-materiella välfärdsvinster och -förluster. De materiella effekterna avser reala förändringar som är förhållandevis enkla att kvantifiera i t.ex. ekonomiska termer. De icke-materiella effekterna kan avse olika etiska värden som liv, hälsa och natur. Effekter av denna senare typ är oftast svåra eller omöjliga att relevant ange i kvantifierade samhällsekonomiska termer. Vid en i övrigt fullständig samhällsekonomisk kalkyl är det dock möjligt att värdera dessa effekter mot de kvantifierade samhällsekonomiska kostnaderna/intäkterna.

I TPU har följande poster bedömts i den samhällsekonomiska kalkylen för väg- och järnvägstrafiken.

- väg(ban-)underhåll
- trafikövervakning
- trängsel
- trafikolyckor
- miljöstörningar

Motsvarande kostnader för luftfarten bör ingå i en marginalkostnadsanalys. Dessutom bör - åtminstone för luftfartens del - även luftfartsverkets och flygföretagens marginalkostnader ingå i kalkylen. Vad gäller järnvägstrafiken har motsvarande kostnader inte redovisats och ingår inte i TPU:s kalkyl. Alternativt har de satts till noll.

Marginalkostnadsanalysen för luftfarten omfattar således diskussion av följande samhällseliga kostnads/intäktsposter

- underhåll av flygplatser och navigeringssystem,
- trafikövervakning,
- trafikolyckor,
- trängsel,
- miljöeffekter,
- kostnader i anslutning till flygföretagens drift.

Vad gäller individens tidskostnader och -intäkter belastar dessa redan den enskilda transportkonsumenten som vid val av transportmedel har att väga sina egna kostnader mot avgiften för transporttjänsten. Denna kostnad/intäkt skall alltså inte inkluderas i den marginalkostnadsbaserade avgift som konsumenten har att betala.

De följande beräkningarna baseras på uppgifter om trafik som bedrivs i SAS/LIN:s regi. Kostnader/intäkter föräntade av övrigt flyg har således exkluderats. En 20-procentig volymökning innebär att passagerarvolymen ökar med ca 400 000 för LIN och ca 200 000 för SAS med 1979 års volymer som bas. Detta innebär en hypotetisk ökning från totalt ca 3,2 till 3,8 milj. inrikespassagerare med SAS/LIN.

I de fall investeringar måste genomföras för att tillgodose expansion har en över den gängse avskrivningstiden fördelad kostnad antagits belasta varje enskilt år. Den kalkylmässiga räntan i huvudberäkningarna har antagits motsvara statens normalränta 1978/79, som var 8,75 %. Känslighetsbedömningar med utgångspunkt från 4 respektive 12 % ränta redovisas dock också. Volymförändringen antas kalkylmässigt ske inom ett visst år.

KOSTNADER FÖR UNDERHÅLL AV FLYGPLATSER, NAVERINGSSYSTEM
OCH TRAFIKÖVERVAKNING SAMT LUFTFARTSVERKETS OCH KOMMU-
NERNAS ÖVRIGA MARGINALKOSTNADER

De fyra kostnadstyper som anges i rubriken belastar samtliga luftfartsverket (eller kommunen i den mån aktuell flygplats drivs kommunalt). Då dessa kostnader av denna anledning är svåra att särredovisa och då det i detta sammanhang ej är meningsfullt att göra en sådan särredovisning, behandlas de här i ett sammanhang.

De redovisade beräkningarna utgår ifrån de flygplatser som luftfartsverket ansvarar för. De 6 övriga, kommunala flygplatserna som är aktuella antas - i den mån kostnaden uppstår på marginalen - ha kostnader som motsvarar den andel av samtliga aktuella flygplatsers drift- och direkta kapitalkostnader som kommunala flygplatserna svarar för (ca 4 % 1978/79).

Luftfartsverkets resursupppoffringar kan påverkas på marginalen av en 20-procentig volymökning av inrikesflyget på två olika sätt:

dels genom kostnadshöjningar inom ramen för nuvarande kapacitet

dels genom att nuvarande kapacitet ej är tillräcklig för den givna expansionen.

Till grund för de kommande beräkningarna ligger också bedömningar om förändring av flygplansflottan m.m. (se avsnittet om flygföretagens marginalkostnader).

Kostnadshöjningar inom ramen för nuvarande kapacitet

Luftfartsverkets driftbudget för budgetåret 1978/79 omslöt 613,3 milj. kr. Dessa kostnader fördelas på olika prestationsmottagare enligt följande andelar*.

* Se rapport från luftfartsverket, ekonomiavdelningen; Kostnader: Rapport nr 1 från kostnads- och prissättningsstudien. Februari 1980.

	Andel av kostnader
- utrikes linjefart	25 %
- inrikes linjefart	28 %
- charterflyg	22 %
- fraktflyg	2 %
- flyg mellan 2 och 15 ton	6 %
- flyg under 2 ton	2 %
- helikopterflyg	0 %
- försvarsmakten	6 %
- kunder enligt särskilda avtal och prislister	9 %

Den del som avser den inrikes linjefarten (28 % = ca 170 milj. kr.) är den som i detta sammanhang är intressant. Kostnaderna är fördelade på olika poster enligt tabell 1. Kapacitetskostnaderna är till största delen givna och påverkas ej nämnvärt av förändring i kapacitetsutnyttjandet.

Tabell 1. Inrikes linjefart. Kostnader bå 1978/79 för huvudgrupper av slutprestationer fördelade på kapacitets- och betjäningarkostnader. Ränta 8,75 % (milj. kr.)

Slutprestationer	Kapacitets- kostnader	Betjänings- kostnader	Totalt
Start- och landnings- tjänst	91,7	18,4	110,1
Passagerartjänst	18,0	1,5	19,5
Flygtrafiktjänst en route	11,8	18,7	30,5
Ramptjänst	-	4,9	4,9
Expeditionstjänst	-	-	-
Flygsäkerhetstjänst	-	1,5	1,5*
Trafikal myndighetsverk- samhet	-	0,3	0,3
Ej trafikinriktade tjäns- ter	-	-	-
Summa	121,5	45,3	166,8

* Beräknad med utgångspunkt från en bedömning av inrikesflygets andel av flygplan över 5,7 ton samt verkstäder

Källa: Luftfartsverkets kostnads- och prissättningsstudie.

Betjäningarkostnaderna är den kostnadsmassa som överhuvud påverkas av kort- och medelsiktiga volymökningar som ryms inom tillgänglig kapacitet. Dessa är 45,4 milj. kr. På längre sikt är det naturligtvis rimligt att räkna med större påverkan. Det långsiktiga perspektivet är dock inte intressant i denna kalkylsituation. Enligt uppgifter som LTU inhämtat från luftfartsverket är dock inte mer än 28 % av betjäningarkostnaderna direkt påverkade vid den typ av volymökning som kalkyleras i detta sammanhang. Dessa kostnader ($28\% \times 45,4 = 12,7$ milj. kr.) kan antas stå i direkt proportion i i passagerarvolymens ökning. I så fall uppstår en kostnad vid 20 % passagerarökning som är 20 % av 12,7 milj. kr. = 2,5 milj. kr./år. Denna kostnadsökning motsvarar i första hand

ökat slitage på passagerarutrymmen.

I övrigt kan storleksordningen på ökningen av kostnaderna inom ramen för nuvarande kapacitet indirekt påverkas av i huvudsak följande tre sakförhållanden.

a) Om volymökningen innebär en ökning eller i övrigt förändring av den tid varunder flygplatserna har öppet påverkas samtliga betjäningarkostnader i större eller mindre grad. Som mer utförligt beskrivs i avsnitt nedan om flygföretagen är det möjligt att klara en 20-procentig expansion

- genom ökat utnyttjande av existerande flygplansflotta,

- genom byte av delar av flottan, vilket inte ökar antalet plan i trafik, samt

- genom ökad turtäthet.

Konsekvensen av dessa bedömningar är att det är möjligt att genomföra en 20-procentig volymökning utan att flygplatsernas öppethållning behöver påverkas.

b) Om fler flygplan landar/startar vid samma tillfälle påverkas i första hand ramp- och expeditionstjänsten som får ha en högre bemanning.

De angivna förutsättningarna innebär en i stort sett bibehållen total storlek på flygplansflottan. Volymökningen baseras i huvudsak på en utvidgning av nuvarande trafikprogram, vilket innebär att antalet samtidigt startar och landningar inte torde öka på de individuella flygplatser där antalet samtidigt rörelser påverkar kapacitetsbehoven.

Det bör i sammanhanget påpekas att om så varit fallet

så hade också - genom de särskilda avtal som LIN och luftfartsverket har - LIN:s kostnader för stations-tjänsten ökat (se flygföretagsavsnittet).

- c) En ändring av flygplanstyper kan medföra extra kostnader för brand och räddningstjänst samt ramp- och expeditionstjänst.

Den förändring av flygplansflottan som görs (3 F 28 1 000 byts mot 4 F 28 4 000 som komplement till de 10 redan existerande) medför dock inga särskilda kostnader för luftfartsverket vad avser denna typ av tjänster. Kalkylen utgår ju från att ingen förändring i flygplanstyper sker.

Den totala kostnadsökningen för den tjugoprocentiga volymökningen som ryms inom ramen för den befintliga kapaciteten är alltså ca 2,5 milj. kr./år för de flygplatser som administreras av luftfartsverket. För övriga flygplatser är kostnaderna negligerbara.

Till detta skall läggas resursinsatser betingade av att kapaciteten måste ökas.

Behov av kapacitetsökningar

Beroende på hur volymökningen fördelas mellan olika linjer kan naturligtvis - åtminstone teoretiskt - större kapacitetshöjande investeringar bli nödvändiga. Även motsatsen kan naturligtvis inträffa: tillväxten fördelas i första hand på linjer med stor överkapacitet på flygplatssidan. I detta fall inträffar inga investeringsbehov även om volymökningen är avsevärt större än 20 %. I det följande redovisas en överslagsmässig bedömning av behov av kapacitetsinvesteringar, baserade på ett antagande om jämn fördelning av tillväxten.

De flygplatser vars kapacitet kan behöva öka är med des-

sa antaganden som grund följande:

Sundsvall har behov av ny ramptjänstbyggnad. Huvudskälet till denna nyinvestering är krav på bättre arbetsmiljö. Dock är det möjligt att kraven skulle accentueras av snabbare turn-around-tider för flygplanen m.m. föranlett av volymökningen. Överslagsmässigt kan därför två tredjedelar av kostnaden för byggnaden antagas belasta volymökningen. Detta innebär en investeringskostnad på 4,7 mkr som uppstår genom volymökningen. Med en avskrivningstid på 20 år och årlig ränta på 8,75 % innebär detta en real marginalkostnad på ca 0,5 milj. kr. räknat på årsbasis.

Visby har dels behov av en utbyggd stationsbyggnad och dels en ramptjänstbyggnad enligt samma bevekelsegrunder som Sundsvall. Den reala kostnaden för detta har bedömts vara i storleksordningen $7 + 4,7 = 11,7$ milj. kr. Kostnaden på årsbasis blir då ca 1,3 milj. kr. i Visby.

Även i Karlstad uppstår behov av ny ramptjänstbyggnad av samma skäl som Sundsvall och Visby. Årlig kostnad 0,5 milj. kr.

I Halmstad uppstår sannolikt behov av utbyggd passagerarterminal som totalt kostar i storleksordningen 4-5 milj. kr. Den totala kapacitetskostnaden i Halmstad blir ca 0,5 milj. kr. räknat på årsbas.

Sammanfattningsvis blir de årliga reala marginalkostnaderna för underhåll och flygplatser, navigeringssystem och trafikövervakning samt luftfartsverkets och kommunernas övriga marginalkostnader, enligt följande:

Kostnader	<u>mkr./år</u>	<u>per pass. (kr.)</u>
Inom nuv. kapacitet	2,5	4:20
Kapacitetsökning	<u>2,8</u>	<u>4:60</u>
Totalt	5,6	8:80

Marginalkostnaden är alltså totalt i storleksordningen 9 kronor per tillkommande passagerare.

I sammanhanget skall också nämnas att förändring av kalkylränta inte nämnvärt påverkar resultatet. En kalkylränta på 4 % ger en marginalkostnad som är ca 1:70 kr. lägre och en kalkylränta på 12 % ger 1:20 kr. högre marginalkostnad per passagerare. Resultaten påverkas också i liten utsträckning av alternativa kalkylperioder. T.ex. en 40-årig kalkylperiod ger mindre än 1 krona i avvikelse (beroende på räntefot). En tioårig kalkylperiod ger ca 2 kr. högre marginalkostnad.

TRAFIKOLYCKOR

En effekt av att passagerarvolymen ökar är att sannolikheten för att samhället drabbas av sjukvårdskostnader m.m. i samband med flygolyckor också ökar.

En bedömning av flygolyckors samhällsekonomiska kostnader måste bygga på dels en sannolikhetsberäkning baserad på historiskt material av olyckor, dels en värdering av vilka kostnader som olyckorna är förenade med. I denna kalkyl skall dessutom jämföras med det sannolika antalet olyckor med andra transportmedel om resenärerna väljer annat färdmedel eller inte kan flyga. En kostnad/intäkt i detta avseende uppstår då endast i den mån olycksrisken är större eller mindre för flyg än med alternativa transportmedel.

Ett sätt att uppskatta det sannolika antalet olyckor är att beräkna antalet omkomna per passagerarkm. Enligt

amerikanska undersökningar är antalet omkomna i reguljär linjefart 0,137 per 100 miljoner passagerarkm. I allmänflyget är antalet omkomna 100 gånger så stort och i personbilar 10 gånger så stort. Busstransporter anges ha ungefär lika stor risk medan antalet omkomna på järnväg är ca hälften så stort.

Den bedömda passagerarökningen med 600 000/år innebär att antalet passagerarkm ökar med ca 240 miljoner. Applicerar denna siffra på de amerikanska uppgifterna ovan innebär marginaltillskottet att det sannolika antalet omkomna i inrikes flygtrafik ökar med 0,33 personer.

Tillskottet av flygpassagerare består dock av personer som i alternativfallet torde ha utnyttjat annat transportmedel. Detta hade inneburit (under förutsättning att alla resenärer utnyttjat samma alternativa transportmedel);

- för buss 0,33
- för bil 3,30
- för järnväg 0,16

sannolikt antal omkomna.

Om alla beräknat tillkommande flygresenärer i stället skulle åka tåg skulle antalet sannolika olycksfall halveras. Om sannolikheten i stället beräknas med utgångspunkt från t.ex. svensk tågolycksstatistik den senaste 10-årsperioden skulle emellertid skillnaden troligtvis helt försvinna. Dessutom torde vissa passagerare som alternativt välja bil. Beräkningsmässigt räcker det med att 5 % av de tillkommande flygpassagerarna som alternativt väljer bil för att den sannolika olycksfrekvensen skall vara av jämförbar storlek med flygets. Det finns alltså anledning att utgå ifrån att den beräknade flygvolymsökningen i vart fall inte innebär några nettokostnader i form av ökat antal olycksfall. Principiellt bör emellertid för prissättning användas bruttokostnader för olyckor. Även då blir dock olyckskostnaderna på marginalen obetydliga.

Den samhällsekonomiska marginalkostnaden för flygtrafikolyckor vid en 20-procentig passagerartillväxt är alltså mycket små och ingår därför i kalkylen med 0 kr.

TRÄNGSEL

Med trängselkostnader avses de tids- och andra kostnader som en flygresenär åsamkar andra när han/hon utnyttjar flyget.

Med de givna förutsättningarna kan trängselkostnader i flygtrafiken uppstå i följande fall

- ytterligare flygplan befinner sig i luftrummet vilket kan försena andra plan.
- fler passagerare i terminaler och liknande vilket kan förlänga den genomsnittliga terminaltiden.
- vid givna tidpunkter kan finnas en överefterfrågan på flygtransporter, vilket innebär att passagerare inte kommer med önskad flyglägenhet. Tidsfördröjningen är dock mycket liten så länge kapacitetsutnyttjandet är lågt.

Vad gäller trängsel p.g.a. att flera flygplan befinner sig samtidigt i luftrummet uppstår detta om samtidigtheten i flygplansrörelser påverkas. Samtidigtheten kommer ej att påverkas för inrikestrafiken med de antagna volymökningarna. Dock kan vissa trängseleffekter uppstå mitt på dagen med utrikestrafiken (i och med att turtätheten ökar). Dessa effekter har dock bedömts vara negligerbara.

Vad gäller terminalbehandlingstiden kommer inte heller denna att påverkas, eftersom kapacitetsbrister i denna kalkyl "byggts bort" (se föregående avsnitt).

Den samhällsekonomiska trängselkostnaden på marginalen är alltså 0 kr.

MILJÖEFFEKTER

Med hänsyn till de osäkerhetsfaktorer som är behäftade med bedömningar av framtida flygplansflotta, Arlanda-flyttning m.m. görs i det följande endast en överslagsmässig bedömning av miljöpåverkan av den i denna analys antagna volymökningen.

Utgångsvärdena för bedömningen har varit följande (jämför med avsnittet om flygföretagens marginalkostnader):

- o LIN:s flotta förändras från 10 Fokker F-28 4 000 (85 platser) och 3 F-28 1 000 (70 platser) till 14 F-28 4 000. Ett av de nytillkommande flygplanen utgör reserv och påverkar därför inte antalet flygningar.
- o SAS flotta i Sverige antas bestå av 6 st DC-9-41 (ca 120 platser) före ökningen. För att tillgodose volymökningen antas ytterligare en DC-9-41 beräkningsmässigt tillföras Sverigeflottan.
- o Antalet flygningar är jämnt fördelade över både SAS och LIN:s flotta före och efter ökningen.
- o Både SAS och LIN kommer att öka antalet flygplansrörelser med beräkningsmässigt ca 10 %. I realiteten torde antalet flygplansrörelser för LIN inte öka med mer än ca 4 % genom ökat antal direkflygningar till och från Stockholm.
- o Flygtrafiken före och efter volymförändringen bedrivs inom samma tidsintervall under dygnet.

De miljöfrågor som normalt diskuteras i samband med flyg

är bullerstörningar och luftföroreningar. Även säkerhetsfrågor - dvs risken för att ett flygplan vid störtning kan orsaka skador i kringliggande bebyggelse kan ses som en miljöfråga. I detta sammanhang torde dock denna senare kostnadspost vara negligerbar.

Vad gäller luftföroreningar är de kemiska utsläppen totalt sett mycket små från de flygplantyper som här är aktuella jämfört med annan verksamhet i en storstad. Av landets totala utsläpp av luftföroreningar svarar flyget för mindre än 1 %.

Avgasutsläppen från jetflygplan är betydligt mindre än från de tidigare kolvmotordrivna flygplanen. Det är dessutom möjligt att genom ny teknik ytterligare reducera utsläppen. Den ökning av trafikmängden som här diskuteras får alltså en helt negligerbar marginaleffekt på mängden luftföroreningar.

Huruvida volymförändringen också innebär förändringar av bullerstörningar avgörs generellt av påverkan på följande faktorer:

- o Flygplanstypers bulleremission
- o Flygrörelsernas fördelning på dygnets timmar
- o Flygvägar till/från flygplatserna
- o Antalet flygrörelser

Vad gäller flygvägar och flygrörelsernas fördelning över dygnet kommer inga förändringar att ske med de givna förutsättningarna. Antalet flygplansrörelser liksom flygplanens bulleremission kommer dock att förändras.

Som mått på bulleremissionen* används enheten EPN dB (EPN=Effective Perceived Noise). Bulleremissionen mäts i 3 olika mätpunkter. Nivåerna av det buller som avges från här aktuella flygplanstyper framgår av tabell 2:

* För en mer uttömmande beskrivning av bullermätningsteknik m.m. hänvisas till trafikbullerutredningens betänkande (SOU 1975:56) Flygbuller.

Tabell 2. Bulleremission för olika flygplanstyper
(EPN dB)

Flygplantyp	Mätpunkt			genomsnitt
	start	sida	landn.	
F 28 1 000*	92	100	102	98
F 28 4 000*	92	98	100	96,5
DC 9	97	100	99	99

* Korrigerat till ICAO Annex 16, chapter 3.

Av tabellen framgår att F-28 4 000 avger i storleksordningen 1,5 dB mindre buller än F-28 1 000.

Detta innebär att övergången från F-28 1 000 till F-28 4 000 innebär en minskning av bullret som motsvarar en sänkning av flygbullernivån (FBN) med 0,4 dB.

Antalet flygplansrörelser kommer beräkningsmässigt att öka med ca 4 % för F-28-flottan. Detta innebär en ökning av bullernivån för de flygplatser som berörs (främst Bromma) med FBN 0,2 dB.

Vid de flygplatser som SAS trafikerar kommer ökningen i antal flygplansrörelser på 10 % att öka flygbullernivån (FBN) med motsvarande ca 0,4 dB.

Vägs alla förändringar samman kommer den genomsnittliga bullerförändringen mätt i flygbullernivå (FBN) att minska med 0,2 dB för LIN:s inrikesnät. För SAS nät kommer bullret (FBN) att öka för inrikestrafiken med ca 0,4 dB på berörda flygplatser. Dessa förändringar är dock så små att de kan betraktas som helt negligerbara. Sett i samhällsekonomiska termer uppstår inga kostnader p.g.a. miljöstörningar vid den beräknade volymtillväxten.

FLYGFÖRETAGENS MARGINALKOSTNADER

Beräkningar av marginalkostnader har genomförts för både

SAS och LIN. Redovisningen i det följande utgår i stor utsträckning från förhållandena vid LIN. Denna begränsning görs i framställningen främst av utrymmesskäl. Det skall dock betonas att vissa svårigheter finns i att genomföra beräkningar för SAS inrikesnät. Dessa hänger samman med inrikestrafikens integrering med utrikestrafiken och därav följande samutnyttjning av materiel, underhållsresurser och personal m.m.

LIN:s trafiknät

Kostnaderna för driften av LIN uppgick budgetåret 1978/79 till 531,3 mkr. och fördelas på olika typer av kostnader enligt tabell 3.

Tabell 3. LIN:s driftkostnader på 1978/79 fördelade på olika kostnadstyper (mkr)

<u>A. Rörliga driftkostnader</u>		
1.	Drivmedel	79,7
2.	Div. flygmtrl: underhåll	15,0
3.	Linjeomkostnader för besättn.	6,6
4.	Flygavgifter	38,5
5.	Handlingsavgifter	7,8
6.	Passageraravgifter	18,8
7.	Passagerarservice	2,0
8.	Trafikstörningar	2,1
9.	Utgiftsprovisioner	29,1
10.	Inhyrning av fr. flygplan	55,7
<u>B. Fasta driftkostnader</u>		
11.	Fasta driftkostnader	1,7
12.	Serviceavtal SAS	7,6
13.	Piloter	44,7
14.	Kabinpersonal	15,6
15.	Verkstäder	23,7
16.	Teknisk stationstjänst	15,2
17.	Ramptjänst	17,1
18.	Expeditionstjänst	35,9
19.	Kalkylmässiga avskrivningar	36,6
20.	Kalkylmässiga räntor	32,9
21.	Direkt reklam	2,9
22.	Köpta dataresurser	2,8
23.	<u>Centraladministration</u>	26,7
24.	<u>Övriga driftkostnader</u>	1,7
Totalt		520,4*

* Tillkommer drygt 10 milj. kr. som ej påverkas av trafikvolymen.

Alla de angivna kostnadsposterna motsvaras dock ej av samhällsekonomiska marginalkostnader. Enkelt uttryckt skall för att detta skall vara fallet två kriterier vara uppfyllda, nämligen

- dels att kostnaderna motsvaras av en real resursåtgång. T.ex. transfereringar inom flygsektorn inkluderas således ej
- dels att kostnaderna varierar med marginella passagerartillskott (här i storleksordningen 20 %).

Det första kriteriet innebär att avgiftsposterna 4-6 i tabellen ej skall ingå i denna del av den samhällsekonomiska kalkylen. Dessa kostnader är ju endast en "transferering" till luftfartsverket och i någon mån SAS. Dessa motsvaras av resursåtgång inom dessa organisationer. I tillämpliga delar beräknas denna resursförbrukning på andra håll i kalkylen.

I beräkningarna utgås ifrån att volymökningen på LIN klaras genom

- utnyttjande av nuvarande överkapacitet
- omläggning av trafikprogrammet varvid kortare markuppehåll och ökat antal direktflygningar ingår
- förnyelse av flygplansflottan (se nedan).

Som utgångspunkt för bedömningarna om effekter vid förhållandevis kraftig volymtillväxt har LIN:s budget för 1979/80 studerats. Denna förutser en passagerarvolymökning från ca 2,0 till 2,3 miljoner årspassagerare (+ 15 %). Beräkningarna har genomförts i samråd med LIN.

I budgeten bedömda kostnadsökningar är dels beroende av volymökningen och dels generella kostnadshöjningar. De i det följande redovisade uppgifterna avser endast tillkommande kostnader p.g.a. en framtida volymökning på 20 %.

I tabellen nedan redovisas de reala kostnadsökningar (motsvaras också av en real resursförbrukning), som beräknats bli följden av en 20-procentig ökning av LIN:s passagerarvolym (+ 400 000 årspassagerare). Kostnader föranledda av investering i större flygplanskapacitet m.m. behandlas senare i detta avsnitt.

Tabell 4. Beräknad ökad resursförbrukning hos LIN som föranleds av en 20 % ökning av passagerarantalet (+ 400 000). Baserat på förhållanden i september 1979 (tusental kr)

RÖRLIGA DRIFTKOSTNADER

Drivmedel (exkl. genomströmningsavg.)	11 300
Div flygmtrl underhåll	2 100
Linjeomkostnader för besättning	400
Passagerarservice	500
Trafikstörningar	400
Utgiftsprovisioner	6 400
Inhyrning av främmande flygplan	1 000

FASTA DRIFTKOSTNADER

Flygförsäkringar	0
Serviceavtal, SAS	0
Piloter	0
Kabinpersonal	2 000
Verkstäder	0
Teknisk stationstjänst	0
Ramptjänst	700
Expeditionstjänst	4 000
Direkt reklam m.m.	5 700

CENTRALADMINISTRATION 3 500

Totalt 38 000

De generella kostnadshöjningarna under det aktuella budgetåret har - där ej annat anges - antagits vara i paritet med konsumentprisutvecklingen, som beräknats till 7,2 %. Bränsleprisutvecklingen har dock varit avsevärt snabbare. Bränsleåtgången står dock i det närmaste i proportion till antalet flygtimmar. Denna ökar alltså

med i storleksordningen 11 % vilket bildat ingångsvärde vid beräkning av de ökade drivmedelskostnaderna. Genomströmningsavgiften till luftfartsverket har exkluderats från kostnaderna. Direkt flygunderhåll påverkas av passagerarvolymökningar i den mån flygtidsproduktionen ökar. Detta innebär bl.a. att motoröversyner måste göras oftare. De i tabellen angivna kostnaderna innebär en med flygtidsproduktionen proportionell utveckling.

Utgiftsprovisionerna till resebyråer och liknande är beräknade med utgångspunkt från förmodad biljettintäkt av tillkommande passagerare. 8 % av dessa antages utgå i utgiftsprovisioner. Detta har dock reducerats med de ca 25 % som utgör LIN:s egen biljettförsäljning.

Inhyrning av främmande flygplan (framför allt Arlanda-Luleåtrafiken och Swedair AB:s trafik på de fem sekundärlinjerna) påverkas i mycket liten utsträckning. Antagen ökning avser korttidsinhyrning på grund av tekniska störningar i den egna flygplansflottan.

Ökade kostnader för flygförsäkringar, serviceavtal och piloter antas inte uppstå p.g.a volymökningen. Detta sammanhänger antingen med att kostnaderna är oberoende av volymen på den aktuella nivån och/eller att expansionen kan ske inom den givna resursramen som kan utnyttjas bättre. Däremot ökar behovet av kabinpersonal med 20-25 tjänster. Kostnaderna har antagits stå i motsvarande proportion. Ökade kostnader för verkstäder och teknisk stationstjänst uppstår inte vid antagen volymökning.

Inom expeditionstjänsten uppstår ett kalkylerat behov av 35-40 nya tjänster, varav ca hälften på Bromma. Centraladministrationen antas öka med ca 20-25 tjänster. Närmare hälften av denna ökning antas ske på marknadsavdelningen.

Den beräknade expansionen klaras dock inte inom ramen för nuvarande flygprogram och flygplanskapacitet. Den i praktiken användbara överkapaciteten är sommaren 1980 högst ca 8 %. Med ett förändrat flygprogram är det enligt LIN möjligt att tillgodose ytterligare ca 10 % ökning. För att tillgodose en expansion med totalt 400 000 passagerare fordras att LIN dessutom antingen köper ytterligare flygplan eller byter ut en del av den nuvarande F-28-flottan mot större flygplan. Vilken strategi som LIN väljer vid val av ny flygplansflotta är i dag omöjligt att förutse.

För en överslagsmässig beräkning av kostnaderna för en nyinvestering i flygplansflottan på marginalen har följande antaganden gjorts (i samråd med LIN).

- 3 st. Fokker F-28 1000 byts mot 4 nya F-28 4000.
- De nya flygplanen sätts in på linjerna Bromma-Sundsvall, -Umeå och -Ängelholm där det nuvarande kapacitetsutnyttjandet är högst.
- Trafiken med de nya flygplanen upprätthålls med i storleksordningen 8 tur- och returesor per dag.

Dessa antaganden innebär att det kapacitetsmässigt är möjligt att tillgodose en ökad efterfrågan på 400 000 platser jämnt fördelad på det nuvarande inrikesnätet.

Den totala investeringskostnaden per nytt flygplan inkl. reservdelar är beräknad till ca 50 milj. kr. Försäljningsvärdet för F-28 1000 kan antas vara ca 20 milj. kr. per flygplan. Marginalkostnaden för inköpet blir då i storleksordningen $3 \times 30 + 50 = 140$ milj. kr.

Med en avskrivningstid på 15 år och en ränta på 8,75 % innebär detta en marginalkostnad på 17,1 milj. kr. (kalkylens känslighet för andra räntor och avskrivningstider redovisas nedan). Driftkostnaderna påverkas också på marginalen av de nya större F-28:orna. Enligt LIN är det endast bränslekostnaderna som påverkas i nämnvärd utsträckning. Dessa antas öka med i storleksordningen 1,1 milj. kr. årligen.

SAS volymökning (+ 200 000 passagerare) antas klaras genom:

- dels en högre beläggning på nuvarande platsutbud (+ ca 8-9 %),

- dels genom ökad beflygning enligt följande:

Arlanda-Göteborg	59 dubbelturer per vecka mot 55 år 1980
-Malmö	49 dubbelturer per vecka mot 46 år 1980
-Luleå	56 dubbelturer per vecka mot 50 år 1980

Den ökade beflygningen antas ske inom ramen för den överkapacitet som f.n. finns i SAS flotta totalt.

De reala marginalkostnaderna som beräknats på ett analogt sätt som LIN:s ovan blir då totalt 23,1 milj. kr. (se tabell 5).

Tabell 5. SAS reala marginalkostnader vid 20 % ökning av passagerarantalet

	milj. kr.
Linjekostnader för besättningar	0,5
Lönekostnader, piloter	2,2
Lönekostnader, kabinpersonal	0,9
Drivmedel	6,5
Underhållskostnader	1,7
Passagerarservice och utgiftsprovision	5,5
Stationskostnader	1,8
Försäljningskostnader	2,1
Flygmateriel	1,9
Totalt	<u>23,1</u>

Flygföretagens reala marginalkostnad vid en 20-procentig ökning av passagerarvolymen kan sammanfattas enligt följande:

Tabell 6. Flygföretagens reala marginalkostnader vid 20 % passagerarökning totalt och per passagerare

Kostnader	SAS		LIN		Totalt	
	1000-t. kr.	per pass.	1000-t. kr.	per pass.	1000-t. kr.	per pass.
drift	..	..	38 000	95	..	..
kapital	..	..	18 600	47	..	..
Totalt	23 100	115	56 600	142	79 700	132

Den genomsnittliga marginalkostnaden för flygföretagen vid en 20-procentig volymökning är alltså med redovisade förutsättningar för SAS ca 115 kr. och för LIN 142 kr. per passagerare. Den genomsnittliga marginalkostnaden är ca 132 kr. per passagerare.

Som en uppskattning av känsligheten i de gjorda beräkningarna kan nämnas att om räntan i stället för 8,75 % sätts till 4 och 12 % blir marginalkostnaden 11 kr. lägre resp. 9 kr. högre än den beräknade.

SAMMANFATTANDE BERÄKNINGAR

I det föregående har gjorts beräkningar av de samhälls-

ekonomiska marginalkostnaderna för flygtransporter. Beräkningarna baseras på tjugo procents ökning av passagerarvolymen, som sedan omräknats till kostnad per passagerare i genomsnitt för hela linjenätet.

Resultatet av den gjorda marginalkostnadskalkylen för luftfarten framgår i sammandrag av tabell 7.

Tabell 7. Genomsnittliga samhällsekonomiska marginalkostnader per passagerare i svenskt reguljärt inrikesflyg

Kostnadsslag	Kostnad per pass. (kr.)
1. Underhåll av flygplatser, navigeringssystem och trafikövervakning samt luftfartsverkets övriga marginalkostnader	10
Trafikolyckor	0
Trängsel	0
Miljöeffekter	0
Flygföretagens marginalkostnader	132
Totalt	142

Den totala genomsnittliga samhällsekonomiska marginalkostnaden räknat i 1979/80 års priser är alltså 142 kr.

Som jämförelse kan nämnas att LIN:s och SAS genomsnittsintäkt per passagerare i samma års priser är ca 265 kr. respektive 330 kr. Genomsnittligt för alla inrikespassagerare är intäkten ca 288 kr.

LÄNSVIS SAMMANSTÄLLNING AV AKTUALISERADE FLYGPLATS- PROJEKT M.M.

I denna bilaga redovisas en sammanfattning av större genomförda eller påbörjade förändringar inom det statliga flygplatssystemet samt de ytterligare åtgärder som kan aktualiseras under 1980-talets början enligt vad som framgår av luftfartsverkets investeringsplanering.

I skrivelse 1979-03-19 begärde utredningen att länsstyrelserna skulle precisera de behov och önskemål som finns inom resp. region i fråga om flygplatser och flyglinjer för den interregionala trafiken.

För sammanställningen har därför länsstyrelsernas yttranden i maj och juni 1979 till utredningen utgjort underlag. Vidare har de krav och önskemål som länsstyrelserna framfört i redovisning omkring årsskiftet 1979/80 rörande planeringen av de mindre flygplatserna ingått i underlaget. Länsstyrelserna genomförde flygplatsplaneringen enligt de riktlinjer som kommunikationsdepartementet med stöd av regeringens bemyndigande utfärdade den 14 december 1978. Genom beslut av regeringen den 30 april 1980 har materialet överlämnats till lufttransportutredningen.

Som ytterligare underlag har använts flygplatsfrågor redovisade i länsstyrelsernas länsrapporter för år 1980 jämte luftfartsverkets yttrande 1980-08-08 till statsrådet och chefen för industridepartementet över dessa.

Förutom nämnda underlag har utredningen vid besök på ett flertal flygplatser diskuterat frågor rörande bl.a. flygplatser med företrädare för de regionala intressen-

terna.

1. STOCKHOLMS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Arlanda	ja	I
Barkarby	nej	II
Bromma	ja	II, IV
Norrtälje (Norrtälje kommun)	nej	IV
Skarpnäck (Stockholms kommun)	nej	
Skå-Edeby (Ekerö kommun)	nej	IV
Tullinge/F18	ja	III
Berga (Haninge kommun)	nej	
Frölunda (Upplands-Bro kommun)	nej	
Åsby (Norrtälje kommun)	nej	

Flygplatsfrågorna i Stockholmsregionen är till stora delar ännu olösta. De har behandlats i olika utredningar under de senaste åren bland vilka kan nämnas Brommautredningens betänkande (SOU 1977:34, 35) Inrikesflygplats i Stockholm och Stockholmsregionens allmänflygutrednings betänkande (SOU 1977:33) Allmänflygplats i Stockholm.

Genom beslut den 15 december 1977 antog riksdagen regeringens proposition 1977/78:29 om flygplatsfrågan i Stockholmsregionen. I propositionen framhålls bl.a. att det från kapacitetssynpunkt och av ekonomiska samt regionalpolitiska skäl är synnerligen önskvärt att Bromma flygplats även på sikt kan behållas för kombinerat inrikes- och allmänflyg. Med anledning härav uppdrog regeringen 1977-12-22 åt luftfartsverket att snarast utarbeta nya och överarbeta tidigare dispositions- och utbyggnadsplaner för Arlanda och Bromma flygplatser. Vidare tillkallade regeringen 1978-02-16 en särskild utredare med uppgift att uppta förhandlingar med Stockholms kommun och Stockholms läns landsting om bl.a. vilken trafik

som från miljösynpunkt kunde accepteras på Bromma flygplats samt mark-, markkommunikations- och finansieringsfrågorna. Inom ramen för de förhandlingar som skett mellan staten, Stockholms kommun och Stockholms läns landsting har luftfartsverket 1978-05-21 hos koncessionsnämnden för miljöskydd ansökt om tillstånd enligt miljöskyddslagen att driva Bromma flygplats för inrikes linjefart och för allmänflyg.

Genom beslut 1979-07-13 har koncessionsnämnden för miljöskydd meddelat luftfartsverket det ansökta tillståndet men förknippat det med så hårda villkor att de av LIN inte ansetts tekniskt och ekonomiskt möjliga att uppfylla.

Luftfartsverket anförde bl.a. med anledning härav besvär 1979-09-14 över koncessionsnämndens beslut.

Till luftfartsverkets besvär har fogats LIN:s yttrande till verket i anledning av koncessionsnämndens beslut.

Verket hemställde - under hänvisning till att Brommärendet i hög grad berör LIN:s verksamhet - att regeringen utan hänsyn till att LIN eventuellt kan sakna egen besvärsrätt prövar vad LIN framfört i ärendet och i bolagets yttrande till luftfartsverket.

Länsstyrelserna i Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Malmöhus, Hallands och Kopparbergs län har i 1980 års länsrapporter vänt sig till regeringen och påtalat behovet av att bibehålla Bromma flygplats för framför allt det reguljära inrikesflyget.

Motsvarande krav har i särskilda skrivelser till och vid uppvaktningar hos regeringen också framförts från länsstyrelserna i Blekinge, Kristianstads, Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län under våren 1980.

Flygplatsen bör, enligt länsstyrelserna, kunna användas i nuvarande omfattning till dess att LIN anskaffar tystare flygplan som i princip uppfyller koncessionsnämndens krav. Ett bibehållande av Bromma flygplats bedöms ha stor betydelse för den regionala utvecklingen och vara ett riksintresse.

Skrivelser med likartade krav har under våren 1980 också tillställts regeringen från bl.a. Norrlandsförbundet och Nordvästra Skånes kommunalförbund.

I två motioner (nr 1351 och 1737) till riksmötet 1979/80 framställs bl.a. krav på en flyttning av Fokker F-28-trafiken från Bromma till Arlanda i enlighet med koncessionsnämndens beslut. I en tredje motion (1979/80:1745) yrkades att Bromma flygplats helt bör avvecklas. En fjärde motion (1979/80:1873) yrkade på att riksdagen bör uttala att Bromma flygplats skall bevaras.

Riksdagen beslutade i maj 1980 att i avvaktan på regeringens ställningstagande till luftfartsverkets besvär uppskjuta behandlingen av motionerna till hösten 1980.

Beslut i besvärssärendet har fattats av regeringen den 9 oktober 1980.

Beslutet innebär bl.a. att koncessionsnämndens krav på en sänkning av bullernivån med 9 dBA under Fokker F-28:ans ändrades till ca 7 dBA under Fokkerplanens ljudnivå. Samtidigt fastställdes ny tidpunkt för ikraftträdandet av villkoren (1984/85) samt ställdes krav på LIN att bl.a. genom tekniska åtgärder på flygplanen successivt minska miljöolägenheterna från årsskiftet 1981/82. Dessutom inskränktes Brommas öppethållningstid under tidig morgon med 20 minuter.

Som följd av statsmakternas beslut den 15 december 1977 har luftfartsverket till en kostnad av ca 46 milj. kr.

rustat upp den tidigare utrikesterminalen på Arlanda för att eventuellt kunna utnyttjas som temporär anläggning för SAS och LIN:s inrikestrafik. SAS utnyttjar anläggningen för den egna inrikestrafiken från 1979-07-03.

Regeringens proposition (1980/81:30, TU 1980/81:8) om Bromma och Arlanda flygplatser behandlades av riksdagen den 17 december 1980. Riksdagens beslut innebär bl.a. att LIN:s Fokkertrafik skall flyttas till Arlanda senast under andra halvåret 1982. Bromma flygplats skall dock tills vidare behållas för övrig inrikes luftfart och för allmänflyget och rustas upp för ca 20 milj. kr. Regeringen överväger f.n. vilka åtgärder som skall vidtas med anledning av riksdagsbeslutet.

Utöver de åtgärder som kan föranledas av att LIN:s inrikestrafik lokaliseras till Arlanda har Stockholms läns landstings beslut 1979-05-14 att inte bidra med ytterligare investeringsmedel medfört ett ackumulerat investeringsbehov från år 1976/77 på drygt 100 milj. kr. avseende säkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder. I beloppet ingår ca 46 milj. kr. som investerats i den nya inrikesterminalen på Arlanda och för vilka staten tills vidare påtagit sig hela finansieringsansvaret.

Vidare förutser luftfartsverket behov av att successivt under 1980-talet byta ut och komplettera kraftdistributionssystemet vid Arlanda till en uppskattad totalkostnad av 60-80 milj. kr.

I sitt yttrande maj 1979 över utredningens skrivelse 1979-03-19 framhöll länsstyrelsen i Stockholms län att alla frågor som rör flygtrafiken i Stockholmsregionen måste anstå intill dess pågående behandling av bl.a. Brommafrågan avslutats.

Enligt länsstyrelsen är det emellertid väsentligt att allmänt ta upp frågan om hur kommunikationerna till och

från Stockholm skall förbättras. Enligt länsstyrelsens mening är det viktigt att det transportmedel som är mest lämpat för varje relation används. I den regionala trafikplaneringen (RTP) för Stockholms län framhöll länsstyrelsen bl.a. att i framtiden måste högre krav ställas på samordning mellan olika transportmedel så att enkla byten blir möjliga.

Mot bakgrund av att järnvägens konkurrenskraft kan förväntas öka i varje fall på medellånga distanser är det av största intresse hur den statliga trafikpolitiken kommer att utformas och om detta leder till att t.ex. järnvägen skall ersätta inrikesflyget på vissa sträckor.

Länsstyrelsen erinrade också om att frågan om flygbuss-terminalen i Stockholms city måste lösas.

Länsstyrelsen redovisar i yttrande 1980-02-20 över planeringen av de mindre flygplatserna att Norrtälje kommun tillsammans med Norrtälje flygklubb arbetar för att finna ett ersättningsfält för nuvarande fält, som enligt planerna läggs ner om några år.

Länsstyrelsen framhåller vidare att allmänflyget måste diskuteras samtidigt som frågan om Bromma flygplats framtid och inrikesflygets förläggning. Allmänflyget kan bara till en liten del förläggas till Arlanda, då Arlandas nuvarande kapacitet inte räcker till. Att använda Bromma bara för allmänflyg innebär ett alltför extensivt och exklusivt utnyttjande. Alternativet med enbart allmänflyg vid Tullinge/Getaren skulle innebära orimligt höga investeringskostnader. Att fördela det allmänflyg som idag finns på Bromma på övriga flygplatser i regionen är inte möjligt då kapaciteten är otillräcklig. Eftersom det är oklart till vilka flygplatser allmänflyget i Stockholms län skall förläggas, kan någon långsiktig plan för de mindre flygplatserna inte göras f.n.

Utöver länsstyrelsens synpunkter och vad som redovisats rörande flygplatsfrågan i Stockholm kan avslutningsvis konstateras att flera utredningar behandlat frågan om att som eventuell ersättningsflygplats för Bromma på sikt etablera en ny flygplats vid Tullinge/Getaren med hänsyn till att Arlandas kapacitet inte är tillräcklig för den totala flygverksamheten i Stockholmsområdet.

I regeringens proposition (1977/78:29) om flygplatsfrågan i Stocholmsregionen m.m. och som antogs av riksdagen den 15 december 1977 framhölls dock att Tullinge/Getarenområdet har så påtagliga nackdelar att det åtminstone för överskådlig framtid måste elimineras som ett alternativ. Skälen härför är främst flygoperativa, försvarsmässiga, anläggningstekniska och ekonomiska. Härtill kan också nämnas att Tullinge/Getarenområdet sedan länge fyller en viktig funktion som rekreationsområde för södra Storstockholm. Markanvändningen i Tullinge/Getarenområdet bör emellertid enligt luftfartsverkets remissyttrande över berörda utredningar, nämnda proposition och riksdagens beslut planeras på ett sådant sätt att ett ianspråktagande på mycket lång sikt för flygplatsändamål inte omöjliggörs.

Utan att gå in på prognoserna över flygtrafikens framtida utveckling i Stockholmsområdet och tidigare utredningar har luftfartsverket konstaterat att det redan nu, med hänsyn till befintlig flygtrafik, erfordras två trafikflygplatser - dvs. flygplatser för instrumentflygning - i Stockholmsregionen för att tillgodose kapacitetsbehoven för den tyngre luftfarten och viss del av allmänflyget. Två trafikflygplatser behövs enligt verket också från flygsäkerhetssynpunkt.

2. UPPSALA LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Enköping/Långtora	nej	
Tibble/Wassunda	nej	
Uppsala/Sundbro	nej	
Uppsala/Fl6	ja	II
Tierp/Gryttjom	nej	
Tierp/Fl6	nej	

Länsstyrelsen i Uppsala län konstaterar i yttrande över LTU:s skrivelse 1979 att hela länet, och framför allt den södra länsdelen, från industrilokaliseringssynpunkt kan få mycket stor nytta av att det samlade inrikes- och utrikesflyget förläggs till Arlanda. Det skulle innebära att länet får tillgång till snabba och bekväma kommunikationer på nära håll. Länsstyrelsen förordar därför liksom tidigare att inrikestrafiken i Storstockholmsområdet bör förläggas till Arlanda. En sådan lokalisering skulle tillfredsställa länets behov av flygplats för interregional flygtrafik.

Enligt länsstyrelsens redovisning av flygplatsplaneringen 1979-12-21 överväger f.n. Uppsala kommun hur Sundbro flygfält skall utnyttjas. Förutsättningarna för att utnyttja något flygfält i norra Uppland för taxi- och affärsflyg skall också undersökas.

3. SÖDERMANLANDS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
F11, Skavsta	nej	II
Kjula (Eskilstuna kommun)	ja	II
Nyge (Nyköpings kommun)	nej	IV
Vängsö (Nyköpings kommun)	nej	IV
Björkvik (Katrineholms kommun)	nej	
Strängnäs	nej	
Larslund (Nyköpings kommun)	nej	
Barrsjö (Flens kommun)	nej	
Katrineholm	nej	
Runsö (Strängnäs kommun)	nej	
Ekeby (Eskilstuna kommun)	nej	

Länsstyrelsen i Södermanlands län framhåller i sitt yttrande till utredningen 1979 att länet har så goda förbindelser med kringliggande flygplatser att det inte finns något behov av en större flygplats i länet.

Markförbindelserna till Arlanda har förbättrats kontinuerligt sedan länet fick gemensam huvudman för kollektivtrafiken på väg.

Vidare framhålls att länet förutom Arlanda också replierar på Bromma och i mindre utsträckning Norrköpings samt Västerås flygplatser. Beträffande Norrköping och Västerås kommer inom ramen för länsplanering 1980 att undersökas möjligheterna till bättre utnyttjande av dessa flygplatser för Södermanlands vidkommande.

I redovisningen 1979-12-12 över planeringen av de mindre flygplatserna anges att Katrineholms och Flens kommuner gemensamt har planerat en flygplats i banklass IV med en längd av 1 000 m i Sköldinge.

Länsstyrelsen framhåller vidare att Skavstafältet (F11)

bör utnyttjas för militär- och allmäflyg i Nyköpings och Oxelösunds kommuner. Om fältet skall kunna utnyttjas rationellt, måste den civila pilotutbildningen förläggas till Nyköping. Sköldingeflygplatsen bör byggas, om trafikunderlaget är tillräckligt.

4. ÖSTERGÖTLANDS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Norrköping/Kungsängen	ja	II
Linköping/SAAB	ja	II
Linköping/Malmen (F3)	ja	II
Norrköping/Bråvalla (F13)	nej	II
Mantorp Park (avstängd)	nej	
Kisa/Hornlanda	nej	
Motala/Skärstad	nej	
Skänninge	nej	

Flygplatsfrågan i Östergötlands län har under 1970-talets första hälft varit föremål för omfattande utredningsarbeten. Som alternativ till en upprustning av Norrköping/Kungsängens flygplats studerade den år 1971 tillsatta flygplatskommittén dels möjligheterna att rusta upp och ta i anspråk någon av befintliga andra flygplatser, dels möjligheterna att etablera en ny flygplats vid Gistad mellan Norrköpings och Linköpings tätorter.

Luftfartsverket utarbetade dessutom en utbyggnadsplan för Kungsängens flygplats vilken redovisades i maj 1975. Utbyggnadsplanen omfattar bl.a. förslag om uppförande av ny passagerarterminal, utökning av stationsplattan, vissa nya byggnader för flygplatsens driftfunktioner samt en eventuell banförlängning med 300 alternativt 500 m som skulle komma att genomföras i en senare etapp under slutet av 1980-talet.

I yttrande 1977-09-15 till Östergötlands läns landsting

och Norrköpings och Linköpings kommuner förordade luftfartsverket att Norrköping/Kungsängens flygplats skulle rustas upp framför att bygga en ny flygplats vid Gistad. Skillnaderna i investeringskostnader uppgår till 80-100 milj. kr. Investeringskostnaderna för erforderlig upp- rustning av Kungsängens flygplats torde uppgå till storleksordningen 40-60 milj. kr.

I anslagsframställningen för budgetåret 1979/80 redovisade luftfartsverket avsikten att i samråd med de regionala intressenterna bl.a. överarbeta den tidigare ut- byggnadsplanen samt klarlägga de trafikala, ekonomiska och miljömässiga förutsättningarna för att anpassa Norrköping/Kungsängen till regionflygplats.

I länsstyrelsens yttrande till utredningen 1979 fram- hålls att länsstyrelsen i likhet med luftfartsverket, Norrköpings och Linköpings kommuner samt Östergötlands läns landsting anser att Norrköping/Kungsängens flyg- plats bör behållas som länsflygplats. Flygplatsen måste emellertid trots de smärre åtgärder som hittills vidta- gits rustas upp enligt luftfartsverkets förslag. Banför- längningen bör emellertid av miljömässiga skäl genomfö- ras tidigare än vad luftfartsverket angett. Genomföran- det av erforderliga åtgärder bör ske inom den arbets- grupp bestående av representanter för berörda intressen- ter som tillsatts.

Vidare bör bebyggelseutvecklingen i Gistadsområdet an- passas så att ett framtida ianspråktagande av området för flygplatsändamål inte hindras eller avsevärt försvå- ras.

I reservation har fem av länsstyrelsens styrelseledamö- ter uttalat att det är orimligt att för decennier hålla tillbaka utvecklingen i Gistadsområdet för osäkra och missvisande flygplatsplaner. Dessa planer bör därför i likhet med Linköpings kommuns beslut slopas.

I redovisningen av flygplatsplaneringen för Östergötlands län 1979-12-14 har länsstyrelsen understrukit vikten av att planerad upprustning av Kungsängens flygplats inte fördröjs med anledning av pågående utrednings- och planeringsverksamhet.

Beträffande de mindre flygplatserna anser länsstyrelsen att det inte föreligger behov av regionflygplatser i länet.

Vidare framhålls att den kommersiella flygverksamheten på SAAB:s flygplats bör ökas. Mantorp Park bör iordningställas för ett ökat affärsflyg. Hornlanda bör byggas ut för ökat affärsflyg och linjetaxiflyg. Motala/Skärstad bör också byggas ut för att klara affärs- och linjetaxiflyg.

Två ledamöter reserverade sig mot uttalanden om att inte försvåra ett eventuellt framtida utnyttjande av Gistadsområdet för flygplatsändamål.

5. JÖNKÖPINGS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Axamo	ja	II
Visingsö (Jönköpings kommun)	nej	IV
Ödestugu (Jönköpings kommun)	nej	
Ränneslätt (Eksjö kommun)	nej	
Hagshult (Värnamo kommun)	nej	III
Anderstorp (Gislaveds kommun)	ja*	IV
Smålandsstenar (Gislaveds kommun)**	nej	

* Vissa förbättringar krävs enligt länsstyrelsen.

** All flygverksamhet förbjuden av länsstyrelsen.

Kapacitetsförhållandena och den relativt goda standarden vid Jönköpings flygplats har inte nödvändiggjort några

omfattande åtgärder under 1970-talets senare hälft. Luftfartsverkets investeringar har under perioden i huvudsak omfattat ersättninganskaffning av föråldrad utrustning samt installation av vissa nya teletekniska system. I avvaktan på resultaten från pågående dispositionsplanearbete planerar luftfartsverket inga omfattande nyinvesteringar vid flygplatsen.

I yttrande 1979-05-09 till utredningen framhåller länsstyrelsen i Jönköpings län den stora betydelse som Jönköpings flygplats har från regionalpolitisk synpunkt och angelägenheten av att en snar uppbyggnad av flygplatsen kommer till stånd.

Av redovisningen 1979-12-14 av flygplatsplaneringen framgår att det i Eksjö kommun finns ett intresse för att förbättra möjligheterna för framför allt privatflyget att använda start- och landningsbanan på Ränneslätt. För detta fordras en uppgörelse med försvaret så att banan kan användas på dagtid. Banan skulle då även behöva förbättras.

I Vetlanda kommun planeras en ny flygplats vid Eckerda. Kommunen har köpt mark ändamålet. I en första utbyggnadsetapp planeras en flygplats med 955 meters banlängd. Flygplatsen är avsedd för affärsflyg. Projektet finns med i kommunens investeringsreserv.

I Värnamo kommun har man utrett möjligheterna att höja standarden på Hagshults flygfält så att det kan användas även för civilt bruk. Kommunen har inte funnit skäl satsa på en kommunal flygplats men anser att förutsättningarna för en sådan bör hållas öppna.

Gislaveds kommun planerar att utvärdera om utnyttjandet av Anderstorps flygplats står i rimlig proportion till kostnaderna för drift och underhåll av fältet.

Jönköpings läns landsting har vid en planerad utbyggnad av det nya lasarettet reserverat ett markområde för en eventuell helikopterflygplats för sjuktransporter. Beslut om anläggande har emellertid ej fattats och ett eventuellt byggande kan ske tidigast i slutet av 1980-talet.

Länsstyrelsen framhåller att det inte föreligger något behov av regionflygplats i Jönköpings län. Tillgängligheten till flyg- och tågförbindelser kan ökas. Det är enligt länsstyrelsen av stor vikt att Anderstorps flygplats kan bibehållas som lokalflygplats då den har betydelse för näringslivet i Västboområdet. I länets östra delar finns också behov av en lokalflygplats. En sådan har också planerats vid Eckerda i Vetlanda kommun. Förbättringar av flygmöjligheterna på Ränneslätt och möjligheter att utnyttja Hagshults flygplats för civilt bruk ger också med relativt begränsade investeringar näringslivet i dessa områden möjligheter till flygförbindelser. Kapaciteten vid befintliga lokalflygfält kan bli otillräcklig om enbart allmänflyg tillåts på Bromma. Ytterligare satsningar på flygfält kan då aktualiseras.

I 1980 års länsrapport påtalar länsstyrelsen behov av en banförlängning till 2 400 m vid Jönköpings flygplats och hänvisar till de motiv för en banförlängning som anförts i 1979 års länsrapport.

I sitt yttrande 1980-08-08 till regeringen anger luftfartsverket att nuvarande banlängd - 1 800 m - inom överskådlig framtid är tillräcklig för den inrikes resp. utrikes reguljära luftfart som SAS och LIN bedriver vid flygplatsen. Banlängden är, enligt SAS, för sådan trafik tillräcklig även för flygplanstypen A300 (Airbus).

Enligt luftfartsverket är det således endast charterflygverksamheten som kan motivera en banförlängning. Verket framhåller vidare att i det pågående dispositionsplanarbetet för flygplatsen, som beräknas vara

färdigt år 1981, så kommer frågan om banförlängning att prövas med avseende på behov och ekonomiska förutsättningar.

6. KRONOBERGS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Växjö	ja	II
Feringe (Ljungby kommun)	ja	IV
Virestad (Älmhults kommun)	nej	
Kronobergshed (Alvesta kommun)	nej	
Uråsa (Tingsryd och Växjö kommuner)	nej	III
Kosta (Lessebo kommun)	nej	

Inom länet finns f.n. inga statliga flygplatser för civil luftfart. Länsstyrelsen i Kronobergs län framhåller i yttrande till utredningen 1979 nödvändigheten av att staten påtar sig ekonomiskt ansvar för driften av Växjö flygplats. Enligt länsstyrelsens uppfattning är det i hög grad befogat att alla flygplatser, som ligger vid primära centra och som fyller samma funktion i det nationella transportnätet, kan drivas på lika ekonomiska villkor. Växjö flygplats bör ges ställning som statlig primärflygplats eller tilldelas de bidrag till investeringar och drift som utgår till sådana flygplatser.

Av redovisningen 1979-12-28 över länsstyrelsens planering av de mindre flygplatserna framgår att en ny flygplats vid Sånaböke (Älmhults kommun) är under byggnad. Virestad kommer efter att denna flygplats färdigställts att läggas ner.

Länsstyrelsen framhåller vidare att i stort sett hela länet ligger inom acceptabelt resavstånd från flygplatser med reguljär inrikes linjetrafik. Den reguljära flygtrafiken bör koncentreras till Växjö flygplats.

Ljungby och Älmhult bör ha tillgång till affärsflyg. Detta tillgodoses från Feringe och Sännaböke flygplatser.

I 1980 års länsrapport har länsstyrelsen upprepat sin tidigare begäran till utredningen.

7. KALMAR LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Västervik	ja	IV
Hultsfred	ja	II
Oskarshamn	ja	IV
Kalmar	ja	II
Emmaboda	ja	IV
Ölanda (Borgholms kommun)	nej	
Borglanda (Borgholms kommun)	nej	IV

Driftansvaret för den civila flygtrafiken vid Kalmar flygplats har efter att flottiljen nedlades den 30 juni 1980 övergått till luftfartsverket. Som följd av regeringens beslut år 1975 att avveckla Kalmar flygflottilj uppdrog regeringen i maj 1978 åt luftfartsverket att i samråd med bl.a. chefen för flygvapnet och Kalmar kommun vidta behövliga övergångsåtgärder för bedrivande av civil flygtrafik vid Kalmar flygplats. Luftfartsverket redovisade i skrivelse den 10 maj 1979 resultatet av utredningsarbetet. De upprustningsåtgärder som erfordras vid Kalmar flygplats kräver investeringar om ca 19 milj. kr. i 1980 års prisnivå för vilka verket hemställde om statsmakternas godkännande. Verket hemställde vidare om särskild ersättning för de årliga merkostnader som skulle uppkomma för att driva flygplatsen för endast civil trafik. I beslut den 10 januari 1980 har regeringen med anledning av riksdagens beslut (prop. 1979/80:25, TU 1979/80:7, rskr 1979/80:101) anvisat särskilda investeringsmedel för 1979/80 i enlighet med luftfartsverkets

förslag. Arbetena beräknas avslutade under hösten 1982. Utöver påbörjade åtgärder kan under 1980-talet dessutom erfordras kapacitetsutbyggnader i nuvarande stationsområde.

I yttrande 1979-05-16 till utredningen framhåller länsstyrelsen i Kalmar län att man i länsplaneringen krävt att statsmakterna måste ta sitt ansvar för att den nuvarande stagnationen i länet hävs och ersätts av expansion för att skapa underlag för länsbornas berättigade krav på höjd ekonomisk, social, kulturell och utbildningsmässig standard.

Länsstyrelsen framhåller vidare att i den regionala trafikplanen för Kalmar län konstateras att såväl de regionala som de interregionala kommunikationerna är bristfälligt utbyggda och att Kalmar län - jämfört med övriga län i södra Sverige - är eftersatt på kommunikationsväsendets område.

Genom att genomgående järnvägsförbindelse i nord/sydlig riktning saknas förlängs restiden mellan t.ex. Kalmar och Stockholm till följd av den långa omvägen via Alvesta och bortsett från en förbindelse på 6 tim. kräver de flesta förbindelserna en restid på ca 7 tim. Även från Oskarshamn, Hultsfred och Västervik är järnvägsförbindelserna från såväl restids- som turtäthetssynpunkt helt otillräckliga. Även vägnätets standard är på många sträckor otillfredsställande.

Flyget spelar av dessa skäl en ytterst väsentlig roll för länets förbindelser med andra delar av riket. För kvalificerad service åt länets befolkning måste i flera avseenden storstadscentra anlitas, vilket alstrar ett stort behov av kollektiva transporter. Flyget är därvid det enda kommunikationsmedel som utan orimlig tidsåtgång möjliggör endagsförrättningar i Stockholm. Ett väl fungerande inrikesflyg är en nödvändig förutsättning för

framtida etableringar av de organ med styrfunktioner inom näringsliv och samhälle som krävs för att ge Kalmar län en bättre strukturerad arbetsmarknad.

Med anledning av luftfartsverkets redovisning av den planerade upprustningen av Kalmar flygplats - vilken länsstyrelsen biträder - och de ekonomiska konsekvenserna härav framhålls med skärpa att Kalmar flygplats även i framtiden måste ha ett statligt huvudmannaskap.

Med hänvisning till vad som framförts i yttrande 1976-02-09 över departementspromemoria (Ds K 1975:10) Planering av de svenska flygplatserna framhåller länsstyrelsen vidare att flygplatsen i Hultsfred i samband med utbyggnad av en ny inflygningsljusanläggning under år 1975 förberetts för installation av ILS- och VASIS-anläggningar för att i framtiden kunna trafikeras med jetflygplan. Flygplatsen, som godkänts i banklass II, är därför enligt länsstyrelsens uppfattning väl utrustad för att kunna klara behovet av kvalificerade flygförbindelser för norra delen av Kalmar län liksom angränsande delar av Jönköpings län. Med hänsyn till Kalmar läns långsträckthet hävdar länsstyrelsen att det kan vara väl motiverat med två länsflygplatser i länet och föreslog därför i yttrandet 1976-02-09 att även Hultsfred skulle ingå som länsflygplats i det framtida flygplatssystemet.

Länsstyrelsen tillstyrkte att de tre flygplatserna Emmaboda, Oskarshamn och Västervik, som samtliga är kommunägda, skulle klassificeras som regionflygplatser. De fyller mycket viktiga funktioner för såväl näringsliv som allmänheten i de berörda regionerna. Oskarshamn och Västervik har idag reguljär trafik genom Syd Aero Be-Ge AB med Bromma.

I redovisningen 1979-12-10 över flygplatsplaneringen i Kalmar län framhåller länsstyrelsen också att länets

struktur motiverar två flygplatser av länsflygplatsstandard, en nordlig (Hultsfred) och en sydlig (Kalmar), medan Emmaboda, Oskarshamn, Västervik samt de två flygplatserna på Öland i övrigt tillgodoser länets behov.

Västerviks kommun anser enligt länsstyrelsen att en utökning av banlängden vid Västerviks flygplats är nödvändig. Vidare anges att Oskarshamns kommun planerar att förlänga banan vid Oskarshamns flygplats från 900 m till 1 200 m under år 1982. Ölanda flygplats skall förbättras genom att el och vatten skaffas och banan byggs ut med ca 200 m.

Två ledamöter framhåller i reservation att flygplatsplaneringen i norra Kalmar län bör inriktas så att den reguljära flygtrafiken begränsas till en flygplats (Hultsfred), vilken ges status av länsflygplats för norra länsdelen.

Stationsbyggnadens kapacitet vid Kalmar flygplats är enligt länsstyrelsen otillräcklig varför erforderliga förbättringar för bl.a. tullbehandling, pass- och säkerhetskontroll bör genomföras i en första etapp.

I 1980 års länsprogram föreslår länsstyrelsen att ytterligare 2 milj. kr. anvisas för en provisorisk upprustning av den nuvarande stationsbyggnaden vid Kalmar flygplats för att ge utrymme för tullbehandling samt pass- och säkerhetskontroll.

Luftfartsverket framhåller i yttrande till regeringen 1980-08-08 att en preliminär undersökning, som gjorts av SAS, visar att en ny flyglinje Kalmar-Ronneby-Köpenhamn v.v. skulle komma att medföra underskott. SAS har förklarat sig vara intresserade av att öppna nya interskandinaviska linjer, under förutsättning att detta är ekonomiskt försvarbart, och har härvid bl.a. hänvisat till den nyöppnade Mittnordenlinjen, där myndigheter och nä-

ringsliv kompenserar SAS för underskottet. Frågan om en eventuell underskottstäckning för den tänkta linjen skall, enligt SAS, diskuteras vidare.

Luftfartsverket framför vidare att verket inte känner till några andra planer på att etablera utrikes linjefart eller stadigvarande chartertrafik på Kalmar flygplats som skulle ställa krav på särskilda utrymmen. Förekommande tullbehandling och passkontroll bör även fortsättningsvis kunna utföras i befintliga lokaler.

8. GOTLANDS LÄN

Befintlig flygplats:

	Trafikflygplats	Banklass
Visby	ja	II

På Visby flygplats förutser luftfartsverket under 1980-talet behov av om- och tillbyggnadsåtgärder på befintlig passagerarterminal vars kapacitet f.n. bedöms otillräcklig. LIN har också påtalat behov att snarast möjligt uppföra ny ramptjänstbyggnad. Dessutom krävs vissa åtgärder i flygplatsens driftområde. Vidare kan behov av ny taxibana uppkomma under 1980-talet, varvid flygplatsens markområden behöver utökas. Luftfartsverket avser att i samråd med de lokala intressenterna utarbeta en dispositionsplan för flygplatsen innan större åtgärder genomförs.

Arbeten med ny brandövningsplats, nytt eldistributions-system samt vissa vägar inom flygplatsområdet pågår. Vidare planeras uppförande av sandsilo samt stängsel och belysning i hangarområdet. Under 1982/83 kommer vidare vissa åtgärder för flygtrafiktjänstens terminaltjänstfunktion att vidtas.

I sin redovisning av flygplatsplaneringen 1980-02-15 framhåller länsstyrelsen i Gotlands län att den snabba

trafikutvecklingen ställer ökade krav på flygplatsens terminalfunktioner. Nuvarande terminalbyggnad är inte tillräcklig och saknar utrymmen för tullbehandling och har otillräckliga och icke ändamålsenliga utrymmen för bl.a. godshantering. Det är därför angeläget att luftfartsverkets planerade tillbyggnad av terminalen under 1982/83 åsätts hög prioritet.

Länsstyrelsen bedömer att något behov av en kompletterande mindre flygplats hänförlig till någon av grupperna "regionflygplats" eller "lokalflygplats" inte föreligger.

Länsstyrelsen framhåller vidare att en arbetsgrupp f.n. studerar flygtrafikens miljöpåverkan då konflikter uppstått mellan flygplatsen och tätortens expansion. Tidigare förslag om att förlänga banan med 500 m norrut för att därigenom minska överflygningar över Visby behandlas av arbetsgruppen och kommer också att tas upp inom ramen för den fysiska riksplaneringen.

I 1980 års länsprogram föreslår länsstyrelsen att stationsbyggnaden vid Visby flygplats byggs ut under budgetåret 1982/83.

Luftfartsverket har i yttrande 1980-08-08 framhållit att verket är införstått med att stationsbyggnaden behöver byggas ut på grund av passagerarökningen i inrikestrafiken. Verket avser att under hösten 1980 påbörja dispositionsplanearbetet för Visby flygplats och där bl.a. behandla lokalbehovet. Länsstyrelse och kommun kommer då att ges tillfälle att delta i arbetet som beräknas vara slutfört vid årsskiftet 1981/82.

9. BLEKINGE LÄN

Befintlig flygplats:

	Trafikflygplats	Banklass
Ronneby	ja	II

Vid Ronneby flygplats har luftfartsverket under 1978/79 och 1979/80 genomfört en om- och tillbyggnad av passagerarterminalen samt utökning av stationsplattan m.m. Vidare har genom försvarets försorg under 1979/80 genomförts förbättringsåtgärder på banan. Sistnämnda åtgärder har delfinansierats av luftfartsverket. Verkets totala kostnader för de nyligen genomförda åtgärderna uppgår till ca 7,5 milj. kr.

Några större ytterligare investeringsbehov bedöms f.n. inte föreligga under 1980-talet.

I sitt yttrande till utredningen 1979-05-11 framhåller länsstyrelsen i Blekinge län att Blekinges läge i förhållande till storstadsområdena i Mellansverige medfört ett ökande behov av snabba resor varvid flyget kommit att spela en allt större roll.

Länsstyrelsen hänvisar i övrigt till uttalanden i förslag till regional trafikplanering av vilka bl.a. framgår att Ronneby flygplats enligt länsstyrelsen även framledes skall vara länets enda flygplats för civil linjefart. Motiven härför är bl.a. flygplatsens centrala läge i länet samt kraven på säkerhet och begränsning av investeringsresurserna.

I redovisningen av flygplatsplaneringen 1980-01-22 framhåller länsstyrelsen bl.a. att flygtrafiken mellan länet och Stockholm är tillräcklig med undantag av trafiken under helgerna. På lördagarna behövs en kvällstur och på söndagarna en morgontur. Möjligheterna att inrätta en förbindelse till Göteborg bör undersökas. Länets intres-

sen måste också bevakas vad gäller anslutningar från Bromma till olika delar av landet. En arbetsgrupp med representanter från Kalmar och Blekinge län överlägger med SAS om förutsättningarna för en förbindelse med Kastrup. Denna bör förläggas så att man dagligen kan nå större centra i Europa.

10. KRISTIANSTADS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Hässleholm/Vankiva	nej	
Hässleholm/Hörlinge	nej	
Knislinge	nej	
Kristianstad/Everöd	ja	II, IV
Ljungbyhed, F5	ja	II
Rinkaby	nej	IV
Vinslöv	nej	
Åhus/Ripa	nej	
Ängelholm, F10	ja	II, IV

Flygtrafiken vid Ängelholms flygplats har utvecklats kraftigt under slutet av 1970-talet. År 1978/79 genomförde luftfartsverket en tillbyggnad av passagerarterminalen. Nödvändig utbyggnad av bilparkeringsområdet har sedan ett flertal år hindrats som följd av pågående förhandlingar om nytt ramavtal mellan luftfartsverket och försvaret. Sedan överenskommelse om nytt avtal träffats under hösten 1980 torde förutsättningar för erforderliga utbyggnadsåtgärder föreligga.

LIN har vidare påtalat behov av ytterligare utrymmen för ramptjänst- och flygfraktverksamheterna.

I länsstyrelsens i Kristianstads län yttrande 1979-05-18 framförs till utredningen att de nu befintliga flygplat-

serna, nämligen Kristianstads och Ängelholm/Helsingborgs inom Kristianstads län samt Sturup i Malmöhus län, utgör ett lämpligt antal för regionens behov. I grova drag är dessa flygplatsers upptagningsområde NÖ Skåne, NV Skåne resp. övriga delar av Skåne. Länsstyrelsen förutsätter att den inrikes linjefarten byggs upp utifrån lokaliseringen av dessa flygplatser.

Av redovisningen 1980-02-04 över flygplatsplaneringen framgår att det inte anses föreligga något behov av regionflygplats i länet.

Om tillståndet för Hässleholm/Vankiva flygplats inte förlängs, måste ersättning ordnas. Genom enkla förbättringsåtgärder kan enligt länsstyrelsen användbarheten av Vankiva öka.

Länsstyrelsen framhåller vidare - liksom i redovisningen av flygplatsplaneringen och i 1980 års länsrapport - att en flygplats hör till den typ av service som ett primärt centrum bör ha tillgång till. Länsstyrelsen framhåller därför med skärpa att det bör vara statens uppgift att vara huvudman och därmed ha det ekonomiska ansvaret för denna kategori flygplatser. Staten har också påtagit sig ansvaret för flygplatserna vid övriga primära centra med undantag för Borlänge, Kristianstad och Växjö.

11. MALMÖHUS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Eslöv	nej	IV
Höganäs	nej	IV
Hörby/Sebbarp	nej	
Kågeröd/Simmelsberga	nej	
Landskrona	nej	
Lund/Hasslanda	nej	
Malmö/Bulltofta	nej	
Malmö/Sturup	ja	I, IV
Sjöbo/Björka	nej	
Sjöbo/Sövdeborg	nej	
Trelleborg/Maglarp	nej	

Under 1978/79 och 1979/80 har relativt omfattande utbyggnadsåtgärder vidtagits vid Sturups flygplats bland vilka kan nämnas uppförandet av byggnad för ny kontrollcentral samt en personalrestaurang och vissa konsekvensåtgärder i samband härmed. I bruktagandet av den nya kontrollcentralen beräknas ske under 1982/83. Under första hälften av 1980-talet bedömer verket att vissa kapacitetshöjande åtgärder kan behöva vidtas inom den nuvarande passagerarterminalen som följd av den kraftigt ökade chartertrafiken vid flygplatsen och SAS planerade introduktion av Airbus A300 på bl.a. inrikesnätet. Vidare har frågan om uppförande av en ny brandstation samt garage för ramptjänst- och fälthållningsfordon aktualiserats. Totalkostnaderna för påtalade behov under första hälften av 1980-talet torde inte överstiga ca 20 milj. kr. Förslag till avtal för budgetåret 1980/81 avseende investeringar om ca 10 milj. kr. har behandlats av Malmö kommun. Luftfartsverket genomför f.n. i samråd med berörda lokala intressenter en utredning om läge för och behov av en eventuell ytterligare bana (tvärbana) vid Sturup. Enligt verkets bedömning torde dock behov av en ytterligare bana av kapacitetsskäl inte föreligga under över-

skådlig tid, dvs. under de närmaste 10-15 åren.

I yttrande till utredningen 1979-05-21 framhåller länsstyrelsen att Sturup och Ängelholm är de två flygplatser som i framtiden kommer att ha störst betydelse för näringslivet och länets invånare när det gäller den inter-regionala trafiken.

Bl.a. behov av att öka kapaciteten i Sturups nuvarande passagerarterminal samt behovet att av regularitetsskäl anlägga en tvärbana vid Sturup påtalas av länsstyrelsen i redovisningen 1980-01-17 avseende flygplatsplaneringen. Länsstyrelsen betonar också vikten av att även i fortsättningen kunna utnyttja Ängelholms flygplats för linje-, charter- och allmänflyg. Vid behov bör avtal träffas mellan luftfartsverket och flygvapnet om åtgärder för ökad civil flygtrafik.

Beträffande de mindre flygplatserna framhåller länsstyrelsen att en allmänflygplats (klass IV) för nordvästra Skåne bör anläggas i Viarp.

Någon ny allmänflygplats i Arrie behövs enligt länsstyrelsen inte de närmaste 10-15 åren. Mark bör dock reserveras i Arrie. Kommunerna i sydöstra Skåne bör gemensamt undersöka möjligheterna att förlägga en ny allmänflygplats till regionen. Möjligheterna att utnyttja flygfältet i Sövdeborg eller det militära fältet i Sjöbo bör då undersökas. I Malmö föreligger behov av en helikopterlandningsplats. I särskilt yttrande av en ledamot framhålls att Viarpsflygfältet inte kan tjänstgöra som allmänflygplats för nordvästra Skåne och bör därför inte byggas. Markreservation för en ny flygplats i Arrie är inte heller motiverad.

Länsstyrelsen framhåller vidare att det med hänsyn till de korta avstånden i Skåne inte torde vara realistiskt att varje regionalt centrum skall ha egen regionflyg-

plats. Befintliga flygplatser anses täcka de nuvarande behoven.

Möjligheterna att förbättra pendeltrafiken mellan Sturup och Kastrup undersöks f.n. SAS bör enligt länsstyrelsen fortlöpande undersöka om direkt utrikestrafik kan startas från Sturup.

Det är angeläget att Sturup får direkt förbindelse med Göteborg. Möjligheten att flyga Sturup-Göteborg-Kalmar-Ronneby-Sturup bör diskuteras. Under alla förhållanden bör trafiken på linjen Sturup-Ronneby-Kalmar-Visby återupptas.

En ytterligare överföring av chartertrafiken till Sturup är motiverad. En linje Sturup-Göteborg-Oslo kan på sikt vara ett alternativ till nuvarande linjer Kastrup-Göteborg och Kastrup-Oslo.

En bättre samordning mellan Sturup och Kastrup vad gäller flygfrakten bör eftersträvas. Man bör utreda om en del av flygfrakten till och från Skandinavien kan föras över till Sturup.

I 1980 års länsrapport behandlar länsstyrelsen bl.a. frågan om Ängelholms flygplats. I yttrande till regeringen 1980-08-08 framhåller luftfartsverket bl.a. att "frågan om expansionsutrymmen för den civila flygtrafiken kommer att behandlas i samband med att nytt avtal träffas mellan luftfartsverket och flygvapnet under hösten 1980. Enligt verkets uppfattning kan inte en kapacitetsutbyggnad ekonomiskt motiveras av möjligheterna att öka chartertrafiken."

12. HALLANDS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Halmstad	ja	II
Getterön (Varbergs kommun)	nej	IV
Falkenberg	nej	
Våxtorp	nej	

Under 1978/79 påbörjade luftfartsverket utbyte av ILS-utrustningen m.m. vid Halmstads flygplats samt genomfördes vissa arbeten i det nyuppförda temporära kontrolltornet. Härutöver planeras ändringar och nyinstallation av vissa elanläggningar.

I avvaktan på resultaten av förestående utredningsarbete i anledning av aviserade förändringar av den militära organisationen vid Halmstads flygplats under år 1981 har luftfartsverket f.n. inga aktuella planer på ytterligare utbyggnadsåtgärder vid flygplatsen.

I sitt yttrande 1979-05-31 till utredningen och i redovisningen 1979-12-20 av flygplatsplaneringen framhåller länsstyrelsen i Hallands län den viktiga roll som Halmstads flygplats fyller i länets kommunikationssystem. Denna roll kan inte ersättas av någon annan flygplats varför förändringar till det sämre inte kan accepteras. I redovisningen 1979-12-20 framhålls dessutom att, oaktat flygplatsen f.n. är militär och upplåts för civil trafik, så måste statsmakterna ha ansvaret för flygplatsen. Ändrat framtida huvudmannaskap måste enligt länsstyrelsen innebära att luftfartsverket tar det fulla ansvaret för flygplatsen. Försök att hänföra länets invånare till annan flygplats upptagningsområde kommer med kraft att avvisas av länsstyrelsen. Behov av ytterligare flygplatser för interregional trafik anses inte föreligga.

I fråga om de mindre flygplatserna framhålls att banlängden vid Getteröns flygplats enligt planerna skall ökas från 600 m till 900 m. Behov av ytterligare flygplatser för länets allmänflyg bedöms inte föreligga f.n.

I 1980 års länsrapport tar länsstyrelsen upp frågan om kapacitetshöjande åtgärder vid Halmstads flygplats och framför att det är angeläget att medel snarast ställs till förfogande för en total utbyggnad av Halmstads flygstation. Enligt länsstyrelsen kan nuvarande trafik medföra att 170 passagerare samtidigt behöver vistas i stationen.

Luftfartsverket har i sitt yttrande över länsrapporten framfört att eftersom flygvapnet avser begränsa sin verksamhet vid Halmstad så kommer verket att utreda hur en fortsatt drift kan organiseras. En utbyggnadsplan skall så småningom tas fram som belyser utbyggnadsbehov m.m. Kommun och länsstyrelse kommer enligt luftfartsverket att erbjudas medverka i planarbetet.

13. GÖTEBORG OCH BOHUS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Göteborg/Landvetter	ja	I
Göteborg/Säve	ja	III
Backamo	nej	
Strömstad/Näsinge	nej	IV

Vid Göteborg/Landvetter flygplats har luftfartsverket nyligen genomfört en ombyggnad av passagerarterminalens inrikesdel med anledning av SAS planer på att trafikera flygplatsen med Airbus A300. Bortsett från vissa mindre återstående kompletteringsarbeten vid flygplatsen förutses f.n. inga ytterligare åtgärder under 1980-talet.

I yttrande till utredningen 1979-05-13 framhåller läns-

styrelsen den stora kapacitet som finns på Göteborg/Landvetter flygplats. Flygplatsen bör därför tillförsäkras sådant resandeunderlag att täta och differentierade flygkommunikationer kan upprätthållas med andra flygplatser i Sverige och i utlandet.

För norra och mellersta Bohuslän tillgodoser f.n. Malögefältet i Trollhättan resbehoven till/från Stockholm. Flera utredningar har visat på att Trestad har ett betydande trafikunderlag jämfört med vissa övriga primära centra.

Enligt länsstyrelsens mening kan förutsättningarna för flygtrafiken i Trestadsregionen förändras snabbt och behovet av en ny flygplats i området behöva tas upp till förnyad prövning, exempelvis vid ökad flygfrekvens samt vid användning av mer bullrande flygplan så att risker för oacceptabel bullerstörning uppkommer vid Malögefältet.

I sin redovisning 1980-01-28 av flygplatsplaneringen tar länsstyrelsen också upp frågan om att anpassa och utnyttja Säve flygplats som alternativflygplats för Landvetter. Investeringskostnaderna härför har beräknats till 10-15 milj. kr. Frågan om Säves användning som alternativflygplats för Landvetter bör enligt länsstyrelsen utredas närmare. Skiljaktig mening uttalas dock av naturvårdsdirektören som anser att redan nuvarande flygverksamhet vid Säve medför bullerstörningar som motiverar prövning av denna hos koncessionsnämnden för miljöskydd.

Länsstyrelsen framhåller vidare att det från regionalpolitiska utgångspunkter är angeläget att linjetaxitrafik kan etableras i relationerna Göteborg-västra Skåne och Göteborg-sydöstra Götaland.

På längre sikt kan Backamofältet i Uddevalla få ökad be-

tydelse som allmänflygfält för Stenungsundsregionen och för mellersta Bohuslän. Markreservationer för en ev. utbyggnad bör göras i den kommunala planeringen.

Länsstyrelsen bedömer matarflyg från Näsinga som orealistiskt. Flygplatsen, vars utbyggnadsmöjligheter bevakas av kommunen, kan emellertid få ökad betydelse för t.ex. taxiflyg.

14. ÄLVSBORGS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Trollhättan/Malöga	ja	IV
Vallen (Alingsås kommun)	nej	
Vårgårda	nej	IV
Ölanda (Herrljunga kommun)	nej	
Timmele (Ulricehamns kommun)	nej	
Ullasjö (Svenljunga kommun)	nej	
Horred (Marks kommun)	nej	
Viared (Borås kommun)	nej	

Länsstyrelsen i Älvsborgs län behandlar i sitt yttrande 1979-05-21 främst behovet av förbättrad anknytning av Trestadsregionen till det interregionala flyglinjenätet genom lokaliseringen av en länsflygplats till regionen. En ny länsflygplats bedöms ge väsentliga regionalpolitiska effekter och är med hänsyn till regionens befolkningsunderlag samt näringsliv och förvaltningsstruktur en väsentlig förutsättning för gynnsamma utvecklingsbetingelser.

De nuvarande flygplats- och flygtrafikförutsättningarna fyller inte föreliggande behov. Regionens flygtrafikförsörjning är så väsentlig att staten aktivt bör medverka till en lösning.

I redovisningen av flygplatsplaneringen 1980-03-18 fram-

för länsstyrelsen samma uppfattningar. Investeringar i Malöga flygplatsen anses av länsstyrelsen inte kunna ersätta byggandet av en länsflygplats. Därvid hänvisas också till pågående utredningsarbete som i särskild ordning redovisats för LTU under maj 1980.

I fråga om de mindre flygplatserna redovisar länsstyrelsen bl.a. att det i Borås kommun finns planer på att bygga en mindre flygplats under 1980-talet, men att läget ännu inte bestämts.

Trollhättans kommun planerar att förlänga rullbanan vid Malöga flygplats till 1 300 m år 1982. Investeringen innefattar ökade ban- och inflygningsljus, VASIS-anläggning och viss ändring av stationsbyggnaden.

Alingsås kommun kommer ev. att installera flygfältsbelysning vid Vallens flygfält.

I Marks kommun planeras ett flygfält med 700 m bana vid Öresten.

Länsstyrelsen anser att förutsättningar för ytterligare region- eller lokalflygplatser i länet saknas. Kommuner-
na bör dock ha planberedskap för ev. framtida flygplatser.

15. SKARABORGS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Såtenäs, F7	ja	II
Karlsborg, F6	ja	II
Hovby (Lidköpings kommun)	ja	III
Hasslösa (Lidköpings kommun)	nej	
Råda (Lidköpings kommun)	nej	
Flugebyn (Karlsborgs kommun)	nej	
Hasslum (Skövde kommun)	nej	IV
Brämmelshed (Tidaholms kommun)	nej	
Redberga (Falköpings kommun)	nej	
Brännebrona (Götene kommun)	nej	
Ålleberg (Falköpings kommun)	nej	
Torsö (Mariestads kommun)	nej	

Länsstyrelsen i Skaraborgs län hänvisade i sitt yttrande till utredningen 1979-05-14 till den redovisning av flygplatsplaneringen som inkom 1980-01-21. I denna redovisning framhåller länsstyrelsen att mark- och planberedskapen för en framtida länsflygplats vid Viglunda bör behållas. De regionala intressenterna kan f.n. inte själva finansiera utbyggnaden av en länsflygplats varför andra möjligheter bör prövas för att åstadkomma den regionalpolitiskt angelägna satsningen. Då tillkomsten av en länsflygplats bedöms ha stor betydelse för länets långsiktiga utveckling bör övervägas möjligheterna att genom statlig medverkan finansiera en länsflygplats.

Flygplatsen vid Lidköping/Hovby bedöms tills vidare kunna fungera som alternativ till en ny länsflygplats vid Viglunda. Byggande av taxibana sker f.n. och ban- och inflygningsbelysning beräknas bli installerad under år 1981. Det är dock angeläget att flygtrafiken vid Hovby påbörjas för att dels påvisa det verkliga behovet, dels med hänsyn till flygtrafikens regionalpolitiska betydelse.

16. VÄRMLANDS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Arvika/Västlanda	nej	IV
Brattforsheden	nej	IV
Ekshärad/Vingäng	nej	
Karlstad	ja	II
Munkfors	nej	
Höljes/N. Furuskogen	nej	
Sunne/Holmby	nej	
Säfte/Nolby	nej	IV
Torsby/Fryklanda	ja	IV
Backa	nej	
Årjäng/Vännacka	nej	

Flygplatsfrågan i Karlstad utreddes under åren 1973 och 1974 av en särskild flygplatskommitté med företrädare för bl.a. länsstyrelsen och landstinget i Värmlands län samt Karlstads kommun. I kommittén ingick också företrädare för näringslivet i Karlstadsregionen. Den huvudsakliga utgångspunkten för utredningen var att Karlstads flygplats kapacitet inte medgav trafik med jetflygplan. Kommittén, som föreslog att en ny flygplats anläggs på Jäverön 12 km öster om Karlstad, överlämnade i april 1974 sitt förslag till luftfartsverket för prövning.

Luftfartsverket konstaterade att kostnaderna - i 1974 års prisläge - för att anlägga en ny flygplats på Jäverön uppgår till 35 milj. kr. exkl. kostnader för anslutningsväg mellan Jäverön och E 18. Kostnader för erforderlig mark var inte heller medräknade. Flygplatskommitténs utredning visade, enligt luftfartsverket, att trafikens omfattning på en ny flygplats på Jäverön under översiktlig framtid torde bli begränsad och komma att medföra betydande driftunderskott. Luftfartsverket ansåg därför att en ny primärflygplats inte kan anläggas på Jäverön under de förutsättningar som f.n. gäller.

Hösten 1975 sammankallades en särskild arbetsgrupp för att under ledning av länsstyrelsen ytterligare överväga flygplatsfrågan i Karlstadsregionen. Arbetsgruppen skulle särskilt överväga möjligheterna att bygga ut den befintliga flygplatsen i Karlstad till en standard som medger trafik med jetflygplanet Fokker F-28. I arbetsgruppen ingick företrädare för länsstyrelsen och landstinget i Värmlands län, Karlstads kommun, luftfartsverket samt Linjeflyg AB.

Arbetsgruppen föreslog att den befintliga flygplatsen i Karlstad byggs ut, bl.a. genom att landningsbanan förlängs, för att möjliggöra trafik med jetflygplanet Fokker F-28. Kostnaderna - i prisläget den 1 januari 1976 - för utbyggnaden beräknades till 5,9 milj. kr. varav enligt gängse fördelningsnormer 3,5 milj. kr. faller på staten och således 2,2 milj. kr. på kommunen. Enligt arbetsgruppen borde utbyggnaden avse en begränsad tidsperiod.

I samband med statsmakternas beslut i december 1976 (prop. 1976/77:25, TU 1976/77:13) upprättade luftfartsverket en plan för etappvis anpassning av Karlstads flygplats till jetstandard. I maj 1977 tecknades avtal mellan luftfartsverket och Karlstads kommun om viss utbyggnad av Karlstads flygplats. I november 1978 avslutades etapp I av utbyggnadsplanen som bl.a. omfattade förlängning av banan till 1 580 m samt därav föranledda konsekvensåtgärder till en kostnad av totalt ca 10 milj. kr. i dåvarande prisnivå. Etapp II i utbyggnadsplanen som torde komma att aktualiseras under 1980-talet omfattar bl.a. en relativt omfattande upprustning av flygplatsens elförsörjningsanläggningar, ny driftbyggnad, ny ramptjänstbyggnad samt om- och tillbyggnad av passagerarterminal med tillhörande parkeringsutrymmen m.m. Arbetet med att uppföra en driftbyggnad vid flygplatsen har påbörjats under år 1980. De totala kostnaderna för åtgärder inom ramen för etapp II har uppskat-

tats till 20-25 milj. kr. i 1979 års prisläge.

I yttrande till utredningen 1979-05-15 framhåller länsstyrelsen att den ombyggda flygplatsen i Karlstad visat sig väl motsvara de krav som ställs på en flygplats av klass II-standard med linjefart på primärlinjenätet. Trafiken har hittills fungerat tillfredsställande. Enligt länsstyrelsens mening kommer genom den satsning som nu gjorts på den nuvarande flygplatsen ingen ny diskussion om alternativ flygplats att tas upp inom de närmaste åren.

I sin redovisning av flygplatsplaneringen 1980-02-21 framhåller länsstyrelsen att Karlstads flygplats bör kunna användas under överskådlig tid. Investeringar bör därför göras som garanterar säkerhet och komfort för resenärerna. Bl.a. bör en ny stationsbyggnad uppföras då den befintliga genom stora trafikökningar inte motsvarar kraven.

Beträffande de mindre flygplatserna framförs att en utbyggnad av Säffle flygplats är projekterad. Flygplatsen skall då förses med 800 m asfaltbana samt belysning och hållas öppen året om. I ett senare skede planeras en utbyggnad till klass IV.

I Hagfors kommun har mark reserverats i Råda samhälle för ett flygfält med banlängden 1 150 m.

Länsstyrelsen framhåller att en matarlinje från Lidköping till Karlstad med anslutning till Stockholmsflyget skulle ge bättre lönsamhet för trafiken vid Karlstads flygplats. Underlaget är däremot otillräckligt för matartrafik från orter inom länet till Karlstad.

Regionalflygplatser av klass III bör finnas i samtliga regionala centra med undantag för Kristinehamn. Hagfors och Säffle/Åmål bör därvid prioriteras.

17. ÖREBRO LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Örebro/Täby	ja	III
Karlskoga	ja	IV
Laxå	nej	
Hällefors	nej	
Gyttorp (Nora kommun; helikopterflygplats)		

Länsstyrelsen i Örebro län konstaterar i yttrande till utredningen 1979-06-05 att den hittillsvarande utbyggnaden av Örebro/Täby flygplats ligger i linje med de uttalanden som länsstyrelsen gjorde i anslutning till behandlingen av den regionala trafikplanen år 1974. Länsstyrelsen efterlyste i detta sammanhang också en samhällsekonomisk bedömning av en utbyggd inrikes flygtrafik.

Länets invånare kan nå Örebro med bil på ca 45 min. Något annat tillfredsställande flygalternativ för inrikes- trafik och charter finns inte inom rimligt restidsavstånd.

Ett ökat statligt ansvar för en framtida fungerande interregional flygtrafik bör därför enligt länsstyrelsen vara en av LTU:s huvudmålsättningar.

Länsstyrelsen förutsätter därför att LTU har hänsyn till att en region av Örebro läns storlek kan ha behov av anknötningar till det inrikes flyglinjenätet särskilt för längre resor.

I redovisningen 1980-01-18 av flygplatsplaneringen framhåller länsstyrelsen att om ytterligare satsningar i flygplatsprojekt skall göras inom länet under 1980-talet så bör detta ske på Örebro/Täby.

Länsstyrelsen anser vidare att flygtrafiken från Örebro resp. Karlskoga till Stockholm/Bromma bör samordnas. En ytterligare uppbyggnad av matarflyglinjer är f.n. inte ekonomiskt motiverad.

Då samordningen mellan länsstyrelsens flygplatsplanering och LTU förutsätts resultera i en samlad bedömning av landets flygplatser under år 1980 är det önskvärt att överväganden i frågan sammanställs i en samlad flygplatsplan som remitteras till berörda länsstyrelser. Därigenom skulle ett bättre bedömningsunderlag erhållas.

18. VÄSTMANLANDS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Västerås/Johannisberg	nej	IV
Köping/Gålby	nej	
Västerås/Hässlö, Fl	ja	II
Arboga	nej	II
Sala/Salanda	nej	
Norberg	nej	

I yttrande 1979-05-16 till utredningen redovisar länsstyrelsen bl.a. genomförda kommunala investeringar för den civila flygtrafiken vid Västerås/Hässlö flygplats samt dess utvecklingsmöjligheter i ett regionalpolitiskt perspektiv.

De kommunala investeringarna, som uppgått till ca 10 milj. kr. i löpande priser har bl.a. omfattat installation av civila inflygnings- och landningshjälpmedel. Flygplatsen är godkänd som trafikflygplats och hänförs till banklass II. F.n. finns uppställningsplatser för två till tre större civila transportflygplan. Kapaciteten på plattan kan dock ökas till 8-10 uppställningsplatser. Banans bärighet medger trafik med flygplansty-

per upp till Douglas DC-8. Servicen för den civila luftfarten ombesörjs av taxiflygföretaget BASAIR AB som ägs gemensamt av ett antal företag och Västerås kommun och sysselsätter totalt ca 40 personer.

Förutom frågor rörande flyglinjenätet framhåller länsstyrelsen att Hässlö flygplats har goda möjligheter att betjäna trafik med flygplan av typ Douglas DC-9 och Fokker F-28.

Tätortens expansionsområden har medvetet planerats så att konflikt mellan bebyggelse och flygtrafik genom t.ex. bullerstörningar inte uppstår. Bl.a. mot bakgrund härav och det serviceutbud som finns i Västerås bör flygplatsen ingå som primärflygplats i ett framtida flygplatssystem. Av särskild vikt är att då också beakta lämpligheten av att utnyttja Västerås/Hässlö som alternativflygplats för Arlanda och Bromma flygplatser.

I länsstyrelsens redovisning av flygplatsplaneringen 1980-01-16 framhålls bl.a. att Västerås/Hässlö f.n. täcker länets flygplatsbehov för tung linje- och charterflygverksamhet. Flygplatsen är en väsentlig resurs inte enbart för Västmanlands län utan för hela Mälardalen med ett strategiskt läge i Bergslagen-Mälardalen där näringslivet domineras av industri med omfattande utlandskontakter. Inom ca fem mils radie finns ett befolkningsunderlag på 250-300 000 personer. Inom tio mils radie finns även stora befolkningscentra som Eskilstuna, Katrineholm, Ludvika, Nyköping, Uppsala och Örebro. Flygplatsen har vidare ett miljömässigt bra läge, goda väderförhållanden samt närhet till service i form av hotell och marktransporter i Västerås tätort.

Några större ytterligare investeringar för ökad civil flygtrafik bedöms inte behöva tillkomma med undantag för vissa utbyggnader av platta och passagerarterminal om ca två till fyra milj. kr. Kostnadsökningar torde uppkomma

främst för flygplatsens driftfunktioner.

Länsstyrelsen föreslår dels utökad inrikes linjefart på sträckan Göteborg-Västerås-Sundsvall, dels att Västerås/Hässlö klassas som länsflygplats och som alternativflygplats för Arlanda och dels att luftfartsverket/LTU initierar utredning om investeringsbehov och driftfrågor för Hässlös funktion som alternativflygplats. Länsstyrelsen anser vidare att LTU bör specialstudera flygfraktfrågor och det eventuella behovet av ytterligare flygplatser i Stockholmsområdet varvid Västerås/Hässlö bör vara ett alternativ. I sammanhanget erinras om försvarets tillåtelse till LIN att under vissa förutsättningar använda Hässlö som alternativflygplats.

Vidare framhåller länsstyrelsen att Johannisbergsfältet t.v. måste accepteras även för fallskärmshoppning och segelflyg.

En flygplats vid Flyten kan bli aktuell tidigast i slutet av 1980-talet. Något behov av ett affärsflygfält i Östervåla finns inte f.n.

Härutöver föreslås att Arboga flygplats bör göras tillgänglig för allmänflyg genom att frågan om flygplatsens tillgänglighet för civil trafik behandlas mellan kommunen och de militära myndigheterna.

I 1980 års länsrapport har länsstyrelsen ånyo aktualiserat bl.a. de frågor som tagits upp i yttrandet till utredningen och i flygplatsplaneringen.

Luftfartsverket framför i yttrande till industridepartementet 1980-08-08 bl.a. att verket efter underhandskontakter med SAS och LIN har fått bekräftat att flygplatsen i Västerås är intressant som planeringsalternativ för flygningar till Arlanda och Bromma. Ett i förhållande till målflygplatsen närliggande planeringsalternativ

medger en större volym av betalande last i stället för en större mängd av "reservbränsle". För att klargöra om Västerås flygplats från vädersynpunkt är lämplig som alternativ till Arlanda och Bromma fordras dock enligt verket en närmare utredning avseende bl.a. väderstatistik.

Med anledning av den förestående nedläggningen av flygflottiljen (F 1) pågår f.n. inom luftfartsverkets trafikavdelning en utredning angående den framtida flygtrafiktjänsten på Västerås flygplats. Utredningen beräknas bli klar under senare delen av 1980. Verket framhåller dock att det redan nu kan anses klart att det även fortsättningsvis föreligger behov av flygtrafikledningstjänst i form av AFIS vid flygplatsen. För att flygplatsen skall kunna fungera som alternativflygplats fordras att det finns tillgång till - förutom flygtrafikledningstjänst - också flygplatsprognoser under aktuella tider. De översiktliga kostnaderna för detta kommer att redovisas i utredningen.

Luftfartsverket framhåller vidare att det också finns andra faktorer som påverkar möjligheterna att använda flygplatsen som alternativ. Således är uppställningsutrymmet för flygplan begränsat och begränsningar kan föreligga även för brand- och räddningstjänst samt terminaltjänst.

BASAIR har i ett yttrande till luftfartsverket förklarat sig berett att bygga ut sin organisation vid flygplatsen både vad avser flygtrafiktjänst och terminaltjänst om flygplatsen stadigvarande blir landningsalternativ vid flygföretagens färdplanering.

Det är enligt verket oklart hur de ökade öppethållningskostnaderna skall fördelas mellan de inblandade parterna. SAS och LIN har bl.a. angett det som krav att detta klaras ut innan de tar ställning till nyttan av Västerås

som alternativflygplats.

Luftfartsverket framhåller slutligen att verket inte har möjligheter att på eget initiativ ekonomiskt stödja länsstyrelsens förslag. I en skrivelse 1980-01-05 till lufttransportutredningen (LTU) har luftfartsverket framhållit önskvärdheten av att LTU så snart som möjligt uttalar sin åsikt om Västerås betydelse i det interregionala flygtransportsystemet.

19. KOPPARBERGS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Dala Airport	ja	II
Ludvika	ja	IV
Mora	ja	III
Orsa	nej	III, IV
Malung	nej	IV
Dala-Järna	nej	IV
Siljansnäs	nej	IV
Idre	nej	
Älvdalen	nej	
Rörbäcksnäs	nej	
Gagnef	nej	
Avesta	nej	

Länsstyrelsen i Kopparbergs län framhåller i sitt yttrande 1979-04-19 till LTU betydelsen av att för framtiden kunna utveckla flygverksamheten vid Dala Airport för att möta det ökade resande som genereras av bl.a. omlokaliseringen av statliga verk till Borlänge-Falunregionen samt att undanröja de hinder som kan föreligga för att förverkliga de kommunala idéerna att på olika sätt utveckla Dala Airport till en industriflygplats. I en av kommunen antagen generalplan har avsatts ett ca 3 500 ha stort markområde för industrietablering i anslutning till flygplatsen. Ett redan etablerat företag sysselsät-

ter ca 70 personer och ytterligare ca 800 arbetsplatser kan byggas upp på resterande markområden. För att förverkliga de kommunala intentionerna krävs att de nuvarande regler som hindrar s.k. split-charter undanröjs. Ett vid Dala Airport skisserat förslag till industri-flygplats bedöms ha riksintresse och skulle kunna ge impulser för motsvarande insatser vid andra länsflygplatser. Vidare framhåller länsstyrelsen de från regionalpolitisk synpunkt viktiga diskussioner som förts med holländska och engelska researrangörer om charterflyg till Dala Airport.

Mot bakgrund av bl.a. uppfyllandet av ortsklassificeringens målsättningar, utlokaliseringen av statliga verk, industricentrumsatsningen i Borlänge samt möjligheterna att påbörja chartertrafik till Dalarna är tillgången till en flygplats med god teknisk standard en grundläggande förutsättning.

Länsstyrelsen pekar avslutningsvis på det omfattande marktransportsystem (linjebil) som etablerats till/från Dala Airport vilket utnyttjas av ca 10 % av flygplatsens samtliga passagerare.

I redovisningen 1980-01-21 av flygplatsplaneringen i Kopparbergs län framlägger länsstyrelsen ett omfattande material rörande befintliga flygplatser i länet, bedömningar av framtida trafikunderlag, förutsättningar för matarflyg i länet, allmänflygets flygplatsbehov samt förslag till flygplatsuppbyggnad.

Den prognosmetodik som länsstyrelsen använt för att göra en bedömning av trafikunderlaget* delar upp flygresenärerna i tjänstresenärer och enskilda resenärer. Antalet tjänsteresor totalt beräknas med hjälp av uppgifter om antalet sysselsatta inom olika näringsgrenar, andelen kontaktberoende befattningshavare inom respektive näringsgren samt antalet resor per befattningshavare. För

* Trafikplaneringsutredningen, PM ang. prognosmetodik vid flygplatsplanering, Stockholm dec. 1973.

1975 har antalet tjänsteresor beräknats till 173 000, varav ca 14,3 % utgjordes av flygresor. För 1982 har antalet tjänsteresor beräknats till 176 000. Flygbenägenheten för tjänsteresor bedöms öka vilket får till följd att antalet tjänsteresor med flyg beräknas bli ca 37 000 år 1982.

De enskilda kontaktbehoven uppkommer huvudsakligen i samband med arbetspendling, sjukvård, utbildning, kommersiell service, besök och fritid. Dessa resor företas till största delen med bil och övriga kollektiva transportmedel. Efter det att täta turer med Twin Otterplan infördes och lågprisflygningar startade har emellertid passagerarantalet ökat med ca 70 %. Flertalet av de nya passagerarna kan enligt länsstyrelsen antas vara enskilda resenärer. SJ:s lågpriser kommer förmodligen att innebära en lägre ökningstakt utslaget över hela året. År 1982 bedöms antalet enskilda resenärer till ca 20 000. Antalet är enligt länsstyrelsen osäkert vilket beror på att valet av färdmedel i så hög grad beror på biljettpriset, vilket i sin tur i hög grad är beroende av politiska beslut.

Totalt skulle antalet passagerare år 1982 enligt bedömningen uppgå till 57 000. Fram till 1990 bedöms antalet passagerare öka med mellan 3 och 4,5 % per år. Med en sådan utveckling skulle antalet passagerare år 1990 ligga någonstans i intervallet 72 000 - 81 000 eller uppgå till ca 76 000.

Enligt länsstyrelsens beräkningar skulle - om flertalet länsinvånare år 1990 har tillgång till flygförbindelse inom 30 min. bilreseavstånd - tre nya flygplatser med linjetrafik - i Mora, Ludvika och Malung-Vansbro - ge upphov till ca 7 000 enkelresor utöver de som beräknats för Dala Airport samma år. Dala Airport skulle däremot minska sitt passagerarunderlag med ca 14 000 passagerare.

Beräknat antal flygresor med en och flera flygplatser i länet.

Flygplats	Flygresor 1982		Flygresor 1990 + %	
	Totalt	därav tj.- resor	+ 3 %	- 4,5 %
Dala Airport	46 580	30 257	59 006	66 241
Mora	5 252	4 366	6 653	7 469
Ludvika	8 050	5 373	10 198	11 448
Malung-Vansbro	2 292	2 178	2 903	3 259
TOTALT	62 174	42 174	78 760	88 417
En flygplats				
Dala Airport	56 973	36 973	72 171	81 021
Nya flygplatser genererar ny trafik	5 201	5 201	6 589	7 396

Länsstyrelsen redovisade vidare vissa studier rörande förutsättningarna för matarflyg för flygplatserna i Ludvika, Malung och Mora kommuner. Nedanstående tablåer illustrerar tidsåtgång resp. kostnader för flyg, linjebil och privatbil från de tre kommunerna till Dala Airport.

	Matarflyg	Linjebil	Privatbil
Ludvika	0,29	1,04	0,53
Malung	0,40	-	2,23
Mora	0,36	2,14	1,47

Källor: Linjebil enligt turlista.
Privatbil Vägverkets planeringsdatabas.
Matarflyg enligt följande: 1. 10 min. incheckning, 2. starta motorer etc. 5 min., 3. flygtid i luften, 4. intaxning Dala Airport 2 min., 5. flygplansbyte 2 min.

Kostnader för matarflyg, linjebil och privatbil per enkelresa (kr.)

	Matarflyg	Linjebil	Privatbil
Ludvika	157-194	106	36
Malung	330-415	-	106
Mora	213-330	200	81

Källor: Swedair, Dala Airport, Konsumentverket, Ludvika och Mora kommuner.

De kostnader som redovisats för matarflyget har förutsett att Ludvika, Malung och Mora har direkttrafik till Dala Airport. Ur trafikekonomiska och trafiktekniska aspekter är detta enligt länsstyrelsen inget bra sätt att lägga upp trafiken eftersom det antingen förutsätter att matarlinjerna trafikeras med tre olika plan eller att de olika matarlinjerna får tidspassas med olika avgångar från Dala Airport. I praktiken försöker man lägga upp trafiken i en slinga för att på så sätt minska kostnaderna. I gengäld blir tidsvinsten mindre.

Om matartrafik med flyg till Dala Airport skulle komma till stånd skulle den enligt länsstyrelsen högst kunna omfatta två dubbelturer per dag. Eftersom trafiken på Dala Airport bedrivs med lätta flygplan med täta avgångar får detta som konsekvens att behovet av linjebilar skulle kvarstå. Dessutom skulle linjebilstrafiken för övriga kommuner fördyras.

Mot bakgrund av de beräknade trafikunderlagen samt redovisade tids- och kostnadsberäkningar drar länsstyrelsen slutsatsen att det f.n. saknas förutsättningar för matarflyg i Kopparbergs län.

På grundval av redovisade utredningsresultat framlägger länsstyrelsen förslag till flygplatsutbyggnad som bl.a.

innebär att Dala Airport även fortsättningsvis är länsflygplats. Flygplatsen bedöms även i framtiden vara länets enda flygplats med inrikestrafik och har relativt goda utvecklingsmöjligheter. Flygplatsen kan enligt länsstyrelsen komma att ha chartertrafik både till och från utlandet inom några år.

Flygplatsen är väl rustad för att klara den prognostiserade passagerarökningen. Både landningsbana, ankomst- och avgångshall samt hangarutrymmen kan väntas vara tillräckliga under 1980-talet. De investeringar som är aktuella inom de närmaste åren är byggande av en sand-silo, inköp av sopmaskin samt anläggandet av en ny brandövningsplats.

En stor investering som enligt länsstyrelsen troligen inte behöver göras men som kan bli aktuell någon gång under 1980-talet är en breddning av banan från nuvarande 40 m till den internationella standarden 45 m. Luftfartsverket har gett Dala Airport en icke tidsbegränsad dispens för 40-metersbanan. Att bredda banan 5 m innebär en kostnad på 10-15 milj. kr.

Ludvika flygplats är f.n. länets näst största flygplats. Bedömningen av trafikunderlaget visar att Ludvika flygplats är den flygplats som har de bästa förutsättningarna för att utveckla affärs- och taxifyget. Banan skulle dock behöva förlängas 300-400 m. Genom en sådan förlängning möjliggörs start och landningar för ordinärt affärsflyg med tvåmotoriga plan. En sådan åtgärd bedöms av länsstyrelsen som mycket angelägen.

Mora flygplats kommer när den står färdig att utgöra en fullgod flygplats för affärs- och taxifyget. Enligt den bedömning av trafikunderlaget som redovisats saknar Mora enligt länsstyrelsens uppfattning förutsättningar för annan trafik. Det finns därför ingen anledning att dimensionera flygplatsen för annan trafik än affärs- och

taxiflyg. Utbyggnaden av start- och landningsbanan till 45 x 1 650 m, som kommunen fattat beslut om, innebär att banan kan utnyttjas av affärsjetflygplan.

Beträffande övriga flygplatser redovisar länsstyrelsen att man i Vansbro kommun beslutat att rullbanan på flygplatsen i Dala-Järna skall dräneras och asfalteras samt förses med taxibana. Flygplatsen kommer även att utrustas med banljus.

Södra Dalarnas Flygklubb har planer på att bygga ytterligare en hangar på Avesta flygplats. Slutligen anges att man i Ludvika planerar en förlängning av rullbanan till 1 200 m.

Länsstyrelsen anser för egen del att flygplatserna i Malung, Dala-Järna och Orsa bör kunna fungera som lokalflygplatser som också kan ta emot taxi- och affärsflyg.

Om landningsbanan vid Rörbäcksnäs flygplats beläggs med asfalt, kan flygplatsen i ökad utsträckning utnyttjas av privatflygare, flygklubbar och turister.

Kommunerna bör enligt länsstyrelsen överväga att införa bebyggelserestriktioner vid en ev. upprustning av en lokal flygplats.

Mot länsstyrelsens redovisning av flygplatsplaneringen anmälde fyra ledamöter skiljaktig mening. Ledamöterna framhåller bl.a. att de regionalpolitiska aspekterna i trafikpolitiken bort framhållas starkare och att länsstyrelsen bl.a. mot bakgrund av Mora regionkommittés yttrande inte bör motverka tillkomsten av en ny regionflygplats i Mora som också innebär att en effektiv lokaliserings- och sysselsättningspolitik motverkas.

Turismen är för kommunerna i Moraregionen också av avgörande betydelse och bör ingå som en väsentlig del i sy-

nen på regionens transportbehov.

Mora flygplats bör därför i flygplatsplaneringen anges som regionflygplats, klass III, med framtida möjligheter att till Dala Airport anslutas på flyglinjenätet enligt LTU:s förslag om de framtida utvecklingsmöjligheterna motiverar detta.

20. GÄVLEBORGS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Gävle/Sandviken	ja	II
Söderhamn/F15	ja	II
Hudiksvall	ja	IV
Gävle/Avan	nej	
Storvik	nej	
Mohed/Söderhamn	nej	IV
Bollnäs	nej	
Arbrå	nej	
Edsbyn	nej	
Ljusdal	nej	

I yttrande till utredningen 1979-05-15 har länsstyrelsen kort redovisat nuläget beträffande länets flygtrafik jämte diskussioner rörande bl.a. civilt utnyttjande av flygflottiljen i Söderhamn (F 15) men i övrigt hänvisat till den kommande redovisningen av flygplatsplaneringen.

I länsstyrelsens rapport 1980-01-14 av flygplatsplaneringen framhålls att Gävle/Sandvikens flygplats bör fungera som länsflygplats varför det är väsentligt att flygplatsen inlemmas i ett interregionalt trafiknät. Det är på kort sikt i första hand väsentligt att den nuvarande trafiken på Arlanda och Bromma kan upprätthållas på ett tillfredsställande sätt. Det är emellertid också viktigt för länets näringsliv och invånare att man får

del av den utveckling som sker inom trafikflyget så att man kan erbjudas direkta förbindelser till andra för länet viktiga platser utanför Stockholm, framför allt till de södra delarna av landet. På längre sikt är det med hänsyn till sammansättningen av länets näringsliv önskvärt med direkta kontakter med det internationella flyget från Köpenhamn.

Den flygtrafik som bedrivs från Hudiksvall täcker enligt länsstyrelsen ett angeläget resebehov. Avståndet till Stockholm gör att flyget har visat sig konkurrenskraftigt jämfört med andra kommunikationsmedel. Man har också funnit en organisatorisk form som har möjliggjort en flexibel anpassning till det resebehov som föreligger och som även i övrigt har varit framgångsrikt. Det är angeläget att verksamheten får fortsätta och utvecklas. Hudiksvalls flygplats bör därför fungera som en regionflygplats för norra Hälsingland.

Söderhamns kommun förhandlar med chefen för flygvapnet beträffande möjligheter och kostnader för att etablera regelbunden civiltrafik från F 15 med inriktning på Bromma och Arlanda. Ett alternativ är att AMA-flyg förlänger vissa linjer som nu trafikerar Gävle/Sandvikens flygplats. Söderhamn bör framöver fungera som en regionflygplats för södra Hälsingland.

Beträffande övriga flygplatser framhåller länsstyrelsen att Ovanåkers och Ljusdals kommuner behöver anslutningsflyg till reguljära flygförbindelser med Stockholm. Matartrafik från Ovanåker bör anslutas till en ev. flygförbindelse Söderhamn-Stockholm. Från Ljusdal kan matartrafik anslutas till linjen Hudiksvall-Stockholm.

21. VÄSTERNORRLANDS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Härnösand/Myran	nej	
Junsele	nej	
Kramfors	ja	II
Njurunda/Maj	nej	
Ramsele/Sel	nej	
Sollefteå	ja	IV
Stöde	nej	
Sundsvall/Härnösand	ja	II
Ånge/Brattvältan	nej	
Ånge/Tälje	nej	
Örnsköldsvik	ja	II
Mellansel/Flärke	nej	

Vid Örnsköldsviks flygplats har luftfartsverket genomfört banförlängning med 300 m samt breddning av taxibana m.m. under 1976/77. Inför 1980-talet har aktualiserats behov av att bl.a. byta ut förslitna elanläggningar samt utöka utrymmena i passagerarterminalen och driftbyggnaden.

Luftfartsverkets andra flygplats i länet, Sundsvall/Härnösands flygplats, upprustades och byggdes ut under första hälften av 1970-talet varvid bl.a. banförlängning och utbyggnad av passagerarterminalen genomfördes. Vidare har luftfartsverket under 1979/80 påbörjat installation av en ny ILS-anläggning för bana 16. De åtgärder som aktualiserats inför 1980-talet har huvudsakligen karaktär av ersättnings- och underhållsåtgärder samt komplettering och utbyggnad av vissa tidigare icke tillgodosedda lokalbehov för flygplatsens driftfunktioner. Vidare har LIN påtalat behov av ny ramptjänstbyggnad vid flygplatsen.

I yttrande 1979-05-18 till utredningen framhåller läns-

styrelsen att ett väl fungerande flyg bör bygga på näringslivets, förvaltningens och det allmänna resandets behov vilket är föränderligt. Länets behov är f.n. tre flygplatser med reguljär trafik.

Sundsvalls betydelse betecknas med dess karaktär som landsdelsflyglats vilket kan väntas ytterligare öka genom flygplatsens läge mitt i Norden.

Örnsköldsviks flygplats kan bl.a. genom dess störningsfria läge ta emot ytterligare flygtrafik.

Det är vidare enligt länsstyrelsen angeläget att förutsättningar skapas så att trafiken på Kramfors flygplats kan utvecklas på ett sådant sätt att reguljär flygtrafik med Stockholm kan upprätthållas i minst nuvarande omfattning.

Flygservice är enligt länsstyrelsen en mycket betydelsefull komponent i de regionalpolitiska strävandena och i samhällets trafikpolitik. 1963 års beslut att varje trafikgren skall bära sina kostnader motverkar möjligheterna att förverkliga regionalpolitikens mål. En utveckling av Norrlandslänen kan bromsas om inte goda flygförbindelser finns tillgängliga. Möjligheter till stöd för att vidmakthålla flygtrafik i Västernorrlands län bör ingå som en del i regionalpolitiken. Det är länsstyrelsens bestämda uppfattning att både Sundsvalls och Örnsköldsviks flygplatser skall vara statliga reguljärflygplatser. Vidare påtalas behov av ytterligare flygförbindelser med övriga Norrlandsorter.

I länsstyrelsens redovisning av flygplatsplaneringen 1980-01-29 hänvisas beträffande flygplatserna Kramfors, Sundsvall/Härnösand och Örnsköldsvik bl.a. att länsstyrelsen i yttrande 1976-02-13 över departementspromemorian Ds K 1975:10 att en flygplatsindelning byggd på ortsklassificeringen torde vara olämplig. I stället bor-

de flygplatsens funktion vara avgörande oavsett var flygplatsen är lokaliserad. Med hänsyn härtill ansåg länsstyrelsen att även Örnsköldsviks flygplats var att betrakta som länsflygplats.

Beträffande den övergripande planeringen ansåg länsstyrelsen att denna i framtiden skall skötas av kommunikationsdepartementet och inte, som sadet i promemorian, av luftfartsverket. Utredningens uppfattning att restiden till flygplats i Götaland och Svealand maximalt skall vara 45 min., och för flygplats i Norrland 120 min. ansåg länsstyrelsen vara felaktigt. Samma maximala restid borde eftersträvas oavsett geografisk belägenhet.

Länsstyrelsen framhåller vidare att en funktionsindelning av flygplatser knappast kan grundas på vilka flygplanstyper som flygföretagen använder sig av vid en viss tidpunkt. Förändringar av flygföretagens flottor sker med vissa mellanrum.

Flygplatserna bör trafikeras med de plantyper som är möjliga med hänsyn till tillgång, lämplighet och efterfrågan från trafikanterna.

I övrigt framhåller länsstyrelsen i sin redovisning 1980-01-29 att länets flygplatser med reguljär trafik är väl utspridda. Möjligen behövs en flygplats för reguljär trafik i Ångemrådet. Ånge skulle då behöva bidrag från det allmänna dels för att driva matartrafik, dels för att täcka driftkostnaderna för flygplatsen, varför frågan f.n. inte bör aktualiseras.

Kapaciteten vid länets flygplatser är tillräcklig fram till 1990 för allmänflygets behov.

22. JÄMTLANDS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Strömsund/Hallviken	nej	
Hede	nej	IV
Idre	nej	
Östersund/Optand	nej	IV
Ramsele	nej	
Sveg	ja	IV
Östersund, F4	ja	II

Luftfartsverket redovisade år 1976 en utbyggnadsplan för Östersunds flygplats enligt vilken en omlokalisering av det nuvarande civila stationsområdet till ett område norr om bana 12/30 skisserades. Kostnaderna för samtliga i utbyggnadsplanen angivna åtgärder torde i nuvarande prisläge uppgå till storleksordningen 70-80 milj. kr.

Bl.a. mot bakgrund av de kostnadskonsekvenser som en flyttning av det civila stationsområde skulle medföra bedömde luftfartsverket utifrån den ekonomiska situationen för luftfarten i allmänhet och luftfartsverket i synnerhet, att förutsättningarna för att förverkliga utbyggnadsplanens intentioner inte torde föreligga inom överskådlig tid.

I skrivelse 1977-02-02 begärde Åreprojektets Planering AB hos kommunikationsministern att snara beslut fattas dels om den nya vägsträckningens genomförande och finansiering, dels att planerings- och projekteringsarbetet för ett nytt civilt stationsområde på Frösön skulle fortsätta.

Regeringen beslutade 1977-06-09 att överlämna skrivelsen till luftfartsverket för övervägande i lämpligt sammanhang.

I skrivelser 1978-02-02 från Jämtlands läns landsting

resp. 1978-05-03 från länsstyrelsen i Jämtlands län har frågan om en eventuell framtida utbyggnad av den civila flygverksamhetens anläggningar vid Östersund/Frösön tagits upp, varvid begärts yttrande från luftfartsverket i fråga om verkets planer i detta hänseende.

Luftfartsverket meddelade i skrivelse till länsstyrelsen och landstinget i Jämtlands län 1978-06-16 bl.a. följande:

"Det bör emellertid understrykas att inget av de alternativ som redovisats av ifrågavarande utredning uppfyller de ekonomiska kriterier som enligt 1963 års luftfartsutredning (SOU 1966:34) bör tillämpas vid bedömningen av ett statligt engagemang i nya flygplatser och som även föreslogs gälla i fråga om större investeringar i befintliga flygplatser. Riksdagen antog luftfartsutredningens förslag år 1967.

Mot ovanstående bakgrund och nuvarande ekonomiska förhållanden finns det inga förutsättningar att inom överskådlig tid genomföra så omfattande investeringar för den civila luftfarten vid Östersund/Frösön som en flyttning av stationsområdet medför.

Vissa åtgärder kommer dock sannolikt att erfordras i kapacitetshöjande syfte såsom viss utbyggnad av flygstationens passagerar- och personaldel samt utökning av antalet flygplansuppställningsplatser. Dessutom kan vissa regularitetshöjande och säkerhetsåtgärder bli nödvändiga. Enligt verkets mening kan dessa åtgärder vidtagas i nuvarande stationsområde."

Länsstyrelsen i Jämtlands län har därefter i skrivelse 1979-03-13 till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet bl.a. hemställt att regeringen vidtar åtgärder för att en utbyggnad av de civila anläggningarna vid Östersund/Frösön snarast genomförs.

Med anledning härav uppdrog regeringen 1979-03-29 åt luftfartsverket att i samråd med chefen för flygvapnet, AMS, länsstyrelsen i Jämtlands län, beredningen för turism och rekreation, Östersunds kommun och Linjeflyg AB behandla frågan om en eventuell utbyggnad av de civila anläggningarna vid Östersund/Frösön.

Luftfartsverket överväger f.n. i samråd med berörda intressenter den regionala utveckling som är att förvänta och vilka möjligheter som därigenom kan föreligga i fråga om att tillgodose påtalade behov. I sammanhanget studeras också möjliga etappvisa utbyggnadsåtgärder för att söka minimera kostnaderna för att tillgodose de framtida kapacitetsbehoven. En flyttning av stationsområdet till det område som redovisats i utbyggnadsplanen från år 1976 innebär också behov av en ny allmän väg mellan Vagle och flygstationsområdet.

I länsstyrelsens yttrande till utredningen 1979-06-21 hänvisas till vad som framförts i yttrande över departementspromemorian Ds K 1975:10 samt till skrivelse 1979-03-13 till kommunikationsministern angående utbyggnad av Östersunds flygplats.

I sin redovisning av flygplatsplaneringen åberopar länsstyrelsen också dessa uttalanden samt till vad som framförts vid LTU:s besök i Östersund under januari 1980.

I 1980 års länsrapport föreslår länsstyrelsen att en ny terminalanläggning vid Östersunds flygplats bör vara klar senast i mitten av 1980-talet.

Luftfartsverket framhåller i yttrande 1980-08-08 att verket f.n. bedriver ett arbete med revidering och komplettering av 1976 års utbyggnadsplan för den civila flygstationen i Östersund. Arbetet beräknas vara färdigt under första halvåret 1981. Dessförinnan kan verket inte uttala sig om när nybyggnaden kan bli aktuell.

23. VÄSTERBOTTENS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Umeå	ja	II
Skellefteå	ja	II
Lycksele	ja	IV
Vilhelmina	nej	IV
Gunnarn/Storuman	nej	III
Fällfors/Skellefteå	nej	
Vindeln	nej	
Ersmark/Skellefteå	nej	
Gangnäs/Sorsele	nej	
Hemavan/Storuman	nej	
Hällnäs/Vindeln	nej	
Hörnefors/Umeå	nej	
Malå/Norsjö	nej	
Åsele	nej	

(Dessa flygplatser har en banlängd på 500 m eller mer. Dessutom finns mindre privata flygfält och ett flertal stråk som används för bl.a. skogsbesprutning och malmprospektering. Sjöflygplatser med vissa anläggningar - åtminstone tankningsmöjligheter - finns i Tärnaby, Ammarnäs och Åsele.)

Vid Skellefteå flygplats har luftfartsverket genomfört banförlängning med 300 m samt utökning av stationsplattan m.m. under 1977/78. Vidare har länsarbetsnämnden - under förutsättning av regeringens godkännande - den 22 januari 1980 godkänt att om- och tillbyggnadsarbeten utförs som beredskapsarbete intill en kostnad av ca 7,5 milj. kr. Genom beslut den 24 januari 1980 har regeringen medgett att aktualiserade om- och tillbyggnadsarbeten utförs förutsatt att länsarbetsnämnden i Västerbottens län ger tillstånd till att ifrågavarande åtgärder utförs som statliga beredskapsarbeten. Utöver genomförda och påbörjade arbeten förutses inga större investeringsbehov

vid Skellefteå flygplats under 1980-talet med undantag för utbyte av vissa elanläggningar.

Vid Umeå flygplats föreligger enligt luftfartsverket behov av att under 1980-talet genomföra utbyte av föråldrade elanläggningar till en uppskattad kostnad av ca 8,6 milj. kr. Därutöver kan en utökning av stationsplattan samt vissa ytterligare utrymmen för flygplatsdriften komma att behöva tillgodoses under 1980-talet.

Utöver behoven av utökade och förbättrade flygförbindelser inom samt till/från Västerbotten tar länsstyrelsen i yttrande 1979-05-18 till utredningen upp frågan om att rusta upp den militära flygplatsen Gunnarn för civil charterflygverksamhet. Gunnarn skulle enligt länsstyrelsen möjliggöra charterturism till det av statsmakterna angivna primära rekreationsområdet i Tärna-Graddisområdet. En upprustning av Gunnarn, som bl.a. skulle omfatta breddning av stråk, installation av landnings- och inflygningshjälpmedel samt terminalbyggnad, anses också vara av stort intresse för försvars- och katastrofberedskapen i Västerbottens inland.

Beträffande Umeå flygplats påtalas ett framtida behov av taxibana och för Skellefteå flygplats angelägenheten av att passagerarterminalen byggs ut för att motsvara kapacitetsbehoven.

I sin redovisning av flygplatsplaneringen 1979-12-18 framför länsstyrelsen krav av motsvarande innebörd vad avser flygplatssystemet. Till redovisningen har fogats en utredning rörande omfattningen av samt kostnader för en upprustning av Gunnarns flygplats till civil standard jämte en kartläggning av förutsättningarna för charterflyg till Västerbottens inland m.m. En upprustning av flygplatsen bedöms som mycket angelägen.

Hemavans flygklubb har ansökt om beredskapsmedel för att

bygga om Hemavans flygplats (förlängning av banan till 850 m, asfaltering, uppförande av stationsbyggnad). En ombyggnad av Åsele flygfält pågår. För Malå flygfält finns planer på att bredda asfaltbanan så att fältet kan klassas som godkänd enskild flygplats. Dessa utbyggnader är enligt länsstyrelsen av betydelse och därför angelägna.

Planer finns enligt länsstyrelsen också på att anlägga en godkänd helikopterlandningsplats på Morkan väster om Tärnaby samhälle. Även i Ammarnäs planeras en helikopterlandningsplats.

De viktigaste förbättringarna av flygtrafiken i Västerbottens län är enligt länsstyrelsen bl.a. att Skellefteå på nytt får anknötning till Sundsvall och Göteborg, att förbindelsen Umeå-Östersund förbättras till minst två dagliga dubbelturer samt att Lycksele och Vilhelmina genom matarlinjer får anknötning till inrikesflygnätet. Till sådana förbättringar hör också att de dagliga förbindelserna över Kvarken kan bibehållas och helst utökas till två dubbelturer, att chartertrafik för turister till Västerbottensfjällen kan inledas på Gunnarns flygplats, att statligt stöd införs för angelägna matarlinjer och tvärförbindelser samt att det statliga stödet till fjällflygverksamheten i det väglösa området mellan Umeälven och Vindelälven förbättras.

Det är också mycket angeläget att inrikesflygets prispolitik inte missgynnar Norrland, där flyget saknar konkurrens med andra transportmedel.

I skrivelse 1980-01-01 till kommunikationsdepartementet angående en eventuell ny flygplats vid Arvidsjaur tillstyrker länsstyrelsen i Västerbottens län en utbyggnad av Arvidsjaurfältet endast under förutsättning att aktualiserad utbyggnad av den militära flygplatsen vid Gunnarn för civil flygtrafik därigenom inte hindras el-

ler försvåras och hemställer i konsekvens härmed att medel utan dröjsmål ställs till förfogande för de betydligt blygsammare investeringar som krävs för att möjliggöra chartertrafik för turister till Gunnarns flygplats.

Länsstyrelsen hänvisar därvid till en nyligen presenterad utredning, genomförd på uppdrag av landstingets näringslivsnämnd i samråd med Storumans kommun och länsstyrelsen, enligt vilken investeringskostnaderna för Gunnarns flygfält i en första etapp beräknats till 14 milj. kr. i 1979 års prisnivå. Vid en permanent charterverksamhet bör ytterligare investeringar om ca 11 milj. kr. göras. Driftunderskottet för flygplatsen beräknas under första året till ca 1,9 milj. kr. inkl. kapitalkostnader.

24. NORRBOTTENS LÄN

Befintliga flygplatser:

	Trafikflygplats	Banklass
Arjeplog/Voulda	nej	
Arvidsjaur/Storby	nej	
Boden	nej	IV
Gällivare	ja	III
Heden	nej	II
Kalixfors	nej	IV
Kiruna	ja	II
Luleå/Kallax, F21	ja	II
Unbyn	nej	
Vidsel	ja	III
Voullerim	nej	
Älvsbyn	nej	
Jokknokk	nej	IV
Piteå	nej	IV

Vid Kiruna flygplats har luftfartsverket under slutet av 1970-talet genomfört relativt omfattande utbyggnads-,

kompletterings- och underhållsinsatser. Dessa har delfinansierats genom AMS. Härutöver förutses under 1980-talet behov av smärre kompletterings- och utbyggnadsåtgärder avseende bl.a. bilparkeringsutrymmen samt vägar och asfaltytor i anslutning till terminalbyggnad och i flygplatsens driftområde m.m. På sikt kan vissa utbyggnadsåtgärder i passagerarterminalen aktualiseras samt utbyte av vissa förslitna elanläggningar.

Genom beslut den 7 juni 1979 uppdrog regeringen åt luftfartsverket att planera och projektera ett nytt stationsområde vid Luleå flygplats i anledning av att riksdagen godkänt (TU 1978/79:16, rskr 1978/79:274) regeringens förslag i prop. 1978/79:127 om åtgärder för att främja sysselsättningen i Norrbotten.

I beslut 1980-01-31 har regeringen medgett att luftfartsverket tar i anspråk högst 10 milj. kr. för planering och projektering av ett nytt stationsområde vid Luleå flygplats samt att 100 % av dessa kostnader får skrivas av mot fonden för oreglerade kapitalmedelsförluster.

En utbyggnad av Gällivare flygplats har aktualiserats genom ansökan från Gällivare kommun till AMS om särskilda medel för anläggande av ny bana av klass II vid flygplatsen.

Med skrivelse den 12 januari 1978 har AMS jämte yttrandet av luftfartsverket, länsstyrelsen och länsarbetsnämnden i Norrbottens län till regeringen överlämnat en ansökan från Gällivare kommun att som beredskapsarbete få utföra utbyggnad av flygplats i Gällivare för en beräknad kostnad av ca 31 milj. kr.

Regeringen beslutade genom skrivelse till AMS i juli 1980 att lämna ansökan utan bifall.

Frågan om ny flygplats i Arvidsjaur har aktualiserats genom försvarets fredsorganisationsutredning (FFU) som i fyra delbetänkanden (Fö stencil 1967:4, 1967:16, 1968:5 och 1969:5) föreslog ett antal organisationsförändringar inom flygvapnet grundade på direktiv den 3 februari 1967 samt tilläggsdirektiv den 31 oktober 1968.

Den 27 juni 1969 erhöll FFU ytterligare tilläggsdirektiv innebärande att utredningen som ett led i lokaliserings- och arbetsmarknadspolitiken skyndsamt skulle utreda förutsättningarna för att förlägga ett nytt fredsförband till ort i det inre av övre Norrland. Bakgrunden till detta utgjordes av en skrivelse från länsstyrelsen den 18 juni 1969. I denna skrivelse begärde länsstyrelsen att försvarsdepartementet skulle undersöka möjligheterna att förlägga någon verksamhet till Norrbottens läns inland.

Resultatet av den första etappen redovisade utredningen 1970 i delbetänkandet "Förutsättningar för att förlägga ett nytt förband i norr, del 1" (Ds Fö 1970:61). Efter denna redovisning erhöll utredningen nya direktiv. Dessa har följande lydelse.

"Kungl. Maj:t föreskriver att det fortsatta utredningsarbetet enligt tilläggsdirektiven till försvarets fredsorganisationsutredning den 27 juni 1969 skall inriktas på Arvidsjaursalternativet.

Under etapp 2 skall läggas särskild vikt vid att studera och kostnadsberäkna behovet av åtgärder för att skapa en god arbets- och fritidsmiljö för fast anställda och värnpliktiga."

Resultatet av den andra etappen redovisade utredningen våren 1971 i delbetänkandet "Förutsättningar för att förlägga ett nytt förband i norr, del 2" (Ds Fö 1971:1).

Redan under den första etappen av utredningsarbetet kom utredningen fram till att förbandet skulle byggas upp för en utbildningskapacitet av omkring 500 värnpliktiga under grundutbildning. Utredningen anser emellertid att även ett förband med 650 värnpliktiga kan godtas. Med en utbildningskontingent av denna storlek kommer det nya förbandet att omfatta de nuvarande grundutbildningskontingenterna för fältjägar- och jägarförband vid I 5 i Östersund och K 4 i Umeå. Det nya förbandet bör överta benämning och förbandstraditioner från Norrlands Dragoner (K 4).

Enligt utredningens mening borde också en flygplats anläggas i närheten av Arvidsjaur, även om investeringskostnaderna blir höga. En preliminär utredning visar att en flygplats med 2 000 m banlängd kan byggas nordost om Arvidsjaur på ett reseavstånd av ca 15 km. Frågan om flygplatsens läge liksom flygoperativa och andra därmed sammanhängande frågor måste emellertid utredas ytterligare.

Med utgångspunkt från att de värnpliktiga vid förbandet med jämna mellanrum skall ges tillfälle att besöka sina hemorter bedöms ca 300 värnpliktiga jämte visst befäl komma att utnyttja flygplatsen för resor till och från Mellansverige varannan helg (fredag-söndag). Resorna beräknas i huvudsak ske med chartrade flygplan av typ DC-9 eller motsvarande flygplan.

I proposition 1973:135 angående vissa organisationsfrågor rörande armén lades fram förslag om att förlägga ett fredsförband till Arvidsjaur. Propositionen behandlades i riksdagen den 13 december 1973 varvid riksdagen beslutade att ett nytt förband skulle etableras i Arvidsjaur. Beträffande frågan om anläggande av flygfält i Arvidsjaur anmälde departementschefen i propositionen att han inte vara beredd att ta ställning.

Riksdagen fattade inte heller något beslut om byggandet av ett flygfält i Arvidsjaur men förutsatte emellertid att utredningen om ett flygfält i Arvidsjaur fortsätter.

Kungl. Maj:t förordnade i mars 1974 att för samordning av militära och civila intressen i samband med etableringen av det nya fredsförbandet i Arvidsjaur skall finnas inrättad en särskild samarbetsdelegation.

Samarbetsdelegationen hemställde i skrivelse den 11 juni 1975 att länsstyrelsen i Västerbottens resp. Norrbottens län, landstingen i dessa län och Norsjö, Sorsele, Arjeplogs och Arvidsjaur kommuner skulle redovisa sin inställning till frågan om ett flygfält i eller nära Arvidsjaur.

Redovisningen för de olika instansernas uppfattning lämnades inför delegationen vid ett gemensamt sammanträde i Arvidsjaur den 9 september 1975.

Ett flertal lokaliseringsutredningar har genomförts. Den första utfördes år 1970 på uppdrag av Arvidsjaur kommun av AB Bergendahl & Höckert, AB LFP Lokalflygplatser.

I den utredning som redovisades av fortifikationsförvaltningen 1975-11-27 utfördes också vissa studier, angående en i Arvidsjaurområdet planerad flygplats lokalisering.

Efter det att fortifikationsförvaltningen genomfört nämnda investerings- och driftkostnadsutredning 1975-11-27 uppdrog länsstyrelsen i Norrbottens län åt konsult att översiktlig utreda förutsättningarna för att anlägga en flygplats av klass II inom ett avstånd av 25 km väster om Arvidsjaur tätort.

I hemställan till statsrådet och chefen för kommunika-

tionsdepartementet 1977-11-07 framförde länsstyrelsen i Norrbottens län i en sammanfattande promemoria bl.a. förslag om hur ett flygfält i Arvidsjaurregionen skulle kunna byggas samt hur driftansvaret borde fördelas mellan berörda parter.

Vidare hemställdes att kommunikationsdepartementet skulle inhämta berörda parters synpunkter samt meddela Samarbetsdelegationen Arvidsjaur direktiv att med berörda parter behandla huvudmannaskapsfrågan. Länsstrelsens PM remissbehandlades varefter regeringen 1979-02-22 uppdrog åt länsstyrelsen i Norrbottens län att närmare utreda förutsättningarna för anläggande av en flygplats i Arvidsjaurregionen. Enligt direktiven skulle därvid, med beaktande av främst försvars- och sysselsättnings-synpunkter samt regionalpolitiska bedömningar, lokaliserings-, huvudmannaskaps- och driftansvarsfrågor behandlas. Vidare skulle ett konkret byggnadsprogram utarbetas.

1979-04-18 tillsatte länsstyrelsen en särskild flygplatskommitté vars uppgift skulle vara att ansvara för utredningsarbetet i enlighet med av regeringen givna direktiv. Flygplatskommittén överlämnade 1979-11-01 sin utredningsrapport till länsstyrelsen.

Länsstyrelsen överlämnade utredningsmaterialet till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet och hemställde i tillhörande skrivelse 1979-11-09 att regeringen måtte fatta beslut om byggande av den föreslagna flygplatsen. Investeringskostnaderna beräknas till ca 85 milj. kr. och det årliga driftunderskottet till ca 1,15 milj. kr. Utredningsmaterialet har därefter remissbehandlats och bereds f.n. inom regeringens kansli.

ÖB, AMS och länsarbetsnämnden i Norrbottens län har i princip tillstyrkt förslaget.

Luftfartsverket framhåller beträffande flygplatsprojektets ekonomi två förhållanden. För det första är det på redovisade grunder sannolikt att det årliga driftunderskottet blir större än vad kommittén och länsstyrelsen räknar med. För det andra lämnar utredningsrapporten kapitalkostnaderna helt utan beaktande. Också om Arvidsjauras kommun vid förutsedd finansiering genom arbetsmarknadsstyrelsen inte belastas med kapitalkostnader utgör de en reell kostnad för samhället, eftersom man i en samhällsekonomisk kalkyl för projektet inte kan utgå från att alla insatta resurser saknar alternativanvändningsvärde.

Luftfartsverket anförde vidare att lufttransportutredningen kan väntas ta ställning till frågan om hur 1979 års trafikpolitiska beslut skall tillämpas inom luftfarten. Redan innan så skett förefaller det emellertid helt klart att beslut om investeringar i infrastrukturanläggningar bör föregås av samhällsekonomiska bedömningar. ("När det gäller användningen av det värdefulla trafikpolitiska medel som de offentliga investeringarna i trafikapparaten utgör, leder den beskrivna inriktningen av trafikpolitiken till att det vid planeringen av det allmännas investeringar bör ställas större krav på avvägningar såväl mellan de olika trafikgrenarna inom trafiksektorn som mellan trafiksektorn totalt och andra samhällssektorer." Prop. 1978/79:99, sid. 17.)

Luftfartsverkets slutsats härav blev att den fortsatta handläggningen av Arvidsjauras flygplatsfråga bör innehålla en komplettering av den remitterade utredningen med en samhällsekonomisk beräkning av konsekvenserna av den föreslagna investeringen. I denna bedömning bör hänsyn tas till möjligheten att avveckla permittenttrafiken över flygplatserna i Skellefteå och Luleå, som härigenom skulle få ett högre utnyttjande av existerande kapacitet.

I länsstyrelsens i Norrbottens län yttrande 1979-05-18 till utredningen framläggs en skiss till strukturplan för länet under hänvisning till det tidigare framlagda förslaget till regional trafikplan för trafikåret 1977/78. För att möjliggöra den skisserade framtida flygplatsstrukturen för Norrbotten krävs enligt länsstyrelsen att ny- och ombyggnader av flygplatser genomförs i följande ordning:

- a) Undanröja befintliga kapacitetsproblem vid Kallax flygplats i Luleå.
- b) Utbyggnad av klass III-flygplatsen i Gällivare till klass II-standard.
- c) Nybyggnad av flygplats av klass II-standard i Arvidsjaursområdet.
- d) Ombyggnad av den militära flygplatsen vid Jokkmokk till klass IV för både militärt och civilt flyg.

I redovisningen av flygplatsplaneringen 1980-02-01 framlägger länsstyrelsen förslag med i princip motsvarande innehåll.

BILAGA 4

REGLERING AV LUFTFARTEN I ETT INTERNATIONELLT OCH NATIONELLT PERSPEKTIV

1. Chicagokonventionen

Av grundläggande betydelse för den internationella luftfartens reglering är den konvention som antogs av ett stort antal av världens stater i december 1944 i Chicago, the Convention on International Civil Aviation, vanligen kallad Chicagokonventionen.

Konventionen består av fyra huvudavdelningar. Den första innehåller de egentliga bestämmelserna rörande luftfart, såsom rätt för en stats luftfartyg att flyga över annan stats område, luftfartygs nationalitet, villkor som måste uppfyllas beträffande luftvärdighet, besättningens behörighet m.m. Den andra avdelningen innehåller bestämmelser om upprättande av en internationell organisation, International Civil Aviation Organization (ICAO) som senare anknutits som ett specialorgan till FN. Den tredje huvudavdelningen innehåller särskilda bestämmelser om internationell lufttrafik och den fjärde föreskrifter bl.a. om ratifikation och vissa definitioner.

2. International Civil Aviation Organization (ICAO)

F.n. är över 140 stater medlemmar i ICAO. Medlemsstaterna är representerade i generalförsamlingen, Assembly, som är ICAO:s högsta beslutande organ. ICAO:s ändamål är enligt Chicagokonventionen att garantera en trygg och säker tillväxt för den internationella luftfarten, uppmuntra utvecklandet av flygförbindelser, flygplatser och hjälpmedel för navigation samt uppfylla människors behov av säker, regelbunden, effektiv och ekonomisk flygtransport.

ICAO har sin största betydelse på det renodlat tekniska

området. Här har organisationen kunnat agera relativt ostörd av politiska komplikationer mellan medlemsländerna och gjort stor nytta i sin normgivande verksamhet. Sålunda har man lyckats uppnå en relativt hög och jämn kvalitet på den tekniska standarden inom luftfarten. Detta har skett bl.a. genom antagande av 17 bilagor, Annex, som innehåller bindande standardbestämmelser, samt s.k. SARP:s (International Standards and Recommended Practices), dvs. rekommendationer till medlemsstaterna, som emellertid inte är bindande för dem.

Chicagokonventionens trafikpolitiska reglering av den civila luftfarten inskränker sig till att deklarerera varje stats suveränitet när det gäller rättigheter till regelbunden luftfart och en principiell liberalisering av den icke-regelbundna luftfarten.

Samtidigt som Chicagokonventionen undertecknades år 1944 framlades två dokument som definierar "luftens fem friheter". Det ena av dokumenten, den s.k. transit-överenskommelsen, har undertecknats av ett 90-tal stater och har fått stor internationell betydelse. Transit-överenskommelsen innebär att

- första friheten ger rätt att flyga över ett land till ett annat utan landning i det överflugna landet,
- andra friheten ger rätt till landningar av tekniska eller operativa skäl.

Det andra dokumentet, transport-överenskommelsen, som accepterats av ett dussintal stater, definierar de övriga "friheterna" enligt följande:

- tredje friheten ger rätt att frakta passagerare, gods och post från flygplanets hemland till annat land,
- fjärde friheten ger rätt att frakta passagerare, gods och post från annat land till flygplanets hemland,

- femte friheten ger rätt att frakta passagerare, gods och post från en främmande stat till annan främmande stat på flygningar som påbörjats i eller är destinerade till flygplanets hemland.

Genom kombination av dessa rättigheter kan en "sjätte frihet" etableras som innebär rättighet att frakta passagerare, gods och post från en främmande stat till en annan via flygplanets hemland.

På grund av svårigheterna att kontrollera den trafik som skulle komma att bedrivas på grundval av tredje, fjärde, femte och sjätte friheterna har emellertid den internationella luftfarten efter andra världskriget i stället kommit att i ökande grad regleras genom bilaterala avtal. Ofta ingår då även bestämmelser som behandlar trafik enligt den "första och andra friheten". De skandinaviska ländernas luftfartsavtal är generellt sett identiskt lika. Varje land har f.n. luftfartsavtal med 65 andra stater.

Då det gäller linjefart mellan Sverige och utlandet har sedan 1920-talet endast ett svenskt företag (ABA) haft sådant tillstånd. Denna praxis befästes genom ett regeringsbeslut 1947, då ett annat svenskt företag vägrades tillstånd till linjefart på sträckan Göteborg-London, som då beflögs av ABA.

Utländska flygföretag bedriver linjefart på Sverige med stöd av bilaterala luftfartsavtal eller särskilt tillstånd av regeringen. Tillträdet till dessa linjer är också begränsat så att i allmänhet endast ett utländskt flygföretag beflyger linjerna mellan Sverige och resp. flygföretags hemland. Det förekommer emellertid också linjefart av tredje länders flygföretag på sådana linjer i form av s.k. femte frihetstrafik.

3. Privaträttsliga konventioner

På det privaträttsliga området har tillkommit flera internationella konventioner som avser luftfarten och dess villkor. Exempel på sådana områden är regler om internationell luftbefordring (Warszawakonventionen), internationellt erkännande av panträtt i luftfartyg (Genèvekonventionen), brott och vissa andra handlingar ombord på luftfartyg (Tokiokonventionen).

4. Bermudaavtalen

Inom Chicagokonventionens ram har inte reglerats sådana trafikpolitiska frågor som linjesträckningar, kapacitet och pris. De försök som gjordes att också uppnå en multilateral kommersiell reglering av luftfarten misslyckades. I stället kom de kommersiella och ekonomiska aspekterna att behandlas på bilateral basis, första gången mellan USA och Storbritannien. Dessa stater träffade 1946 ett avtal, det s.k. Bermudaavtalet, som kom att bli normgivande för bilaterala luftfartsavtal världen över under lång tid och som fortfarande är den oftast använda modellen för bilaterala luftfartsavtal.

Utarbetandet av priser för flygtransporter mellan de båda staterna skulle i princip ske inom den redan existerande International Air Transport Association (IATA).

År 1976 beslutade emellertid Storbritannien att inte förlänga den 30 år tidigare träffade Bermudaöverenskommelsen mot bakgrund av USA:s dominerande ställning i de båda ländernas ömsesidiga luftfart.

En ny överenskommelse - det s.k. Bermuda II-avtalet - träffades år 1977. Avtalet innehåller bl.a. bestämmelser om vilken kapacitet och det antal flygföretag som tillåts operera på viss flyglinje, bestämmelser om flyg-

företagens prissättning samt reglering av chartertrafik m.m. Avtalet anses påtagligt reducera USA-företagens trafik enligt den s.k. femte friheten.

5. International Air Transport Association (IATA)

IATA är en sammanslutning av flygbolag, som bedriver reguljär trafik med tillstånd av sitt lands myndigheter. Den är närmast jämförlig med en ekonomisk intresseorganisation.

Organisationen har stor betydelse som service- och samordningsorgan för den internationella luftfarten, t.ex. för användning av genomgångsbiljetter, clearing av betalningar mellan flygföretagen, reglering av transportvillkor och andra kommersiella frågor. Inte minst genom sin i stort sett internationellt accepterade prissättningsfunktion har IATA kunnat utöva ett starkt inflytande på världens luftfart. Detta har dock inte skett utan invändningar och en förändring av IATA:s status och struktur har därför beslutats under senare år.

6. Kursändring i den internationella regleringen av luftfarten

Som tidigare nämnts grundar sig en stor del av världens internationella luftfart på bilaterala luftfartsavtal, som kommit att utformas enligt ett visst mönster, den s.k. Bermudamodellen. Genom USA:s dominerande ställning inom världsluftfarten och på grund av att USA sedan 1978 slagit in på en ny linje när det gäller luftfartspolitik håller emellertid förutsättningarna för och regleringen av den internationella luftfarten på att förändras.

Nya element i denna politik är bl.a. friare prissättning, vilket rubbat IATA:s hittillsvarande dominans på detta område, friare etableringsrätt för flygbolag på

viss linje, liberaliserade villkor för charterflyg, upphävande av luftfartspolitiska restriktioner.

Denna kursändring och verkningarna härav på världens luftfart kan ännu inte bedömas med någon säkerhet. Med största sannolikhet torde utvecklingen under 80-talet på den internationella luftfartens område få betydande konsekvenser för luftfartens utveckling genom inverkan på flygföretagens konkurrensförhållanden, prissättning och ekonomi. Därmed kommer också flygbolagens inrikestrafik direkt eller indirekt att påverkas i någon mån.

7. Den svenska regleringen av inrikes och utrikes luftfart i trafikpolitiskt hänseende

Grundläggande för Sveriges reglering av in- och utrikes luftfart är luftfartslagen (LL; 1957:297) och luftfartskungörelsen (LK; 1961:558). I dessa författningar regleras tillståndsgivning och övriga villkor för luftfarten. Dessa författningar skall i sin tur ses mot bakgrund av att Sverige anslutit sig till Chicagokonventionen.

Inrikes reguljär luftfart får enligt luftfartslagen inte bedrivas utan tillstånd av regeringen. Sådant tillstånd har genom regeringskoncessioner lämnats AB Aerotransport (ABA) och Linjeflyg AB (LIN) samt ett antal mindre flygföretag. I ABA:s tillstånd ingår rättigheten att låta utföra trafiken genom konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS).

Endast svenskt rättssubjekt kan få tillträde till det inrikes linjenätet. Det råder generellt förbud för utländska rättssubjekt att bedriva sådan verksamhet, s.k. cabotage. Syftet med denna reglering torde främst vara att skydda den inrikes linjefarten mot utländsk konkurrens och att på varje särskild linje begränsa konkurrensen så att i princip endast ett företag får driva linjefart där. Det finns emellertid flera svenska flygföre-

tag som har regeringens tillstånd till inrikes linjefart på olika sträckor i Sverige. Undantagsvis kan två företag få tillstånd till linjefart på samma sträcka, men detta är då motiverat av särskilda omständigheter (SAS och LIN på sträckan Stockholm-Luleå).

Annan inrikes luftfart får bedrivas efter tillstånd av luftfartsverket eller i vissa fall utan tillstånd, enligt bestämmelser i luftfartskungörelsen.

Enligt koncessionsvillkoren för flygbolagen skall de inrikes flygpriserna och tidtabeller m.m. godkännas av luftfartsverket.

Utrikes reguljär luftfart får bedrivas endast efter tillstånd av regeringen. Enligt luftfartslagen behövs emellertid inget sådant tillstånd om regeringen i avtal med främmande stat medgivit sådan luftfart och avtalet inte förutsätter att tillstånd ändå skall ges. Sådana s.k. luftfartsavtal har överenskommit med f.n. ett 60-tal andra länder. I dessa bilaterala överenskommelser regleras de villkor (bl.a. beträffande flyglinjer, kapacitet och taxor) som skall gälla för flygtrafiken mellan Sverige och det andra landet, således både för SAS och det andra landets flygbolag.

Tillträdet till internationell linjefart är jämfört med inrikes reguljär trafik betydligt friare och förutsättningar för konkurrens föreligger därför. Denna begränsas emellertid av pris- och kapacitetsöverenskommelser mellan flygföretagen på praktiskt taget alla linjer till och från Sverige med undantag för trafiken på Nordatlanten.

Genom beslut av regeringen eller till följd av föreskrifter i luftfartsavtal skall luftfartsverket utöva viss kontroll över att flygföretagens prissättning är skälig och motsvarar den standard som erbjuds samt över-

vaka att eventuella övriga villkor uppfylls. Kontrollen är av naturliga skäl mera ingående då det gäller inrikes linjefart än utrikes linjefart.

För både inrikes och utrikes linjefart gäller att flygbolagens trafikprogram och tidtabeller skall godkännas av luftfartsverket.

För utrikes chartertrafik krävs också tillstånd av luftfartsverket. Chartertrafiken har av historiska skäl fallit utanför den bilaterala regleringen av internationell trafik genom luftfartsavtal och regleras för svenskt vidkommande unilateralt, dvs. genom krav på särskilda tillstånd för antingen en serie av flygningar eller enstaka flygningar.

Generella förutsättningar för tillstånd till charterflygning finns till stora delar i form av bestämmelser utfärdade av luftfartsverket. Dessa bestämmelser gäller huvudsakligen chartertrafik för personbefordran.

SAS konstruktion och status har medfört behov av ett fortlöpande och nära samarbete inom Skandinavien på den internationella luftfartens område. Detta samarbete äger rum både på regerings- och myndighetsnivå och har institutionaliserats genom regelbundna möten mellan representanter för de tre ländernas regeringar och luftfartsmyndigheter.

VISSA UPPGIFTER RÖRANDE LUFTFARTEN I SVERIGE

- Tabell 1 Den civila flygtrafikens utveckling vid svenska statliga flygplatser med linjefart under budgetåren 1978/79-1979/80
- Tabell 2 Antalet flygplansrörelser och passagerare (1 000-tal) under kalenderåren 1977-1979 på ett antal svenska flygplatser
- Tabell 3 Flygverksamheten med svenskregistrerade motor-drivna luftfartyg 1977-1979
- Tabell 4 Svenska flygföretags transportarbete 1977-1979 fördelat på trafikslag
- Tabell 5 Svenskregistrerade motordrivna luftfartyg fördelade på viktklasser per den 31 december 1977, 1978 och 1979
- Tabell 6 Antal anställda vid svenska flygföretag per den 31 december 1977, 1978 och 1979
- Tabell 7 Linjetaxi och matarflygtrafik i Sverige 1971-1980

Tabell 1. Den civila flygtrafikens utveckling vid svenska statliga flygplatser med linjefart budgetåren 1978/79-1979/80

	Antal 1978/79 (1000- tal)	Föränd- ring från 1977/78 (%)	Antal 1979/80 (1000- tal)	Föränd- ring från 1978/79 (%)	Genomsnitt- lig föränd- ring 1974/75 -1979/80 (%)
PASSAGERARE*					
Linjefart					
- Utrikes	2 819	8	2 840	1	5
- Inrikes	2 777	30	2 879	4	9
Charter					
- Utrikes	2 396	2	2 003	-16	-19
- Inrikes	14	18	8	-47	6
Summa passagerare	8 006	13	7 730	-4	6
FRAKTGODS					
Linjefart					
- Utrikes	61	27	67,8	11	9
- Inrikes	8	-1	8,6	11	-4
Summa fraktgods	69	23	76,4	11	7
POST (ton)	15	-4	15,3	4	-1
LANDNINGAR					
Linjefart					
- Utrikes	32	5	31,7	0	2
- Inrikes	72	3	78,7	9	4
Charter					
- Utrikes	11	-5	9,1	-14	-1
- Inrikes	2	-18	2,2	-2	-7
Summa land- ningar linje- fart + charter	117	2	121,7	4	2
Taxiflyg och aerial work**	30	-3	26,4	-13	-7
Övrigt (pri- vat och skolflyg)	137	1	119,7	-13	-2
Summa land- ningar totalt	284	1	267,8	-6	-1

* Ankommande och avresande/avgående i utrikes trafik samt avresande/avgående i inrikes trafik.

** Jordbruksflyg, flygning för ambulans- eller räddningstjänst, skogsbrandbevakning m.m.

Tabell 2. Antalet flygplansrörelser och passagerare (1 000-tal) under kalenderåren 1977-1979 på ett antal svenska flygplatser

Flygplats	Passagerare/år			Flygplansrörelser/år		
	1977	1978	1979	1977	1978	1979
Arlanda	4006	4373	4667	88	90	94
Göteborg	1306*	1468**	1548**	82*	44**	42**
Bromma	996	1242	1764	104	104	112
Sturup	581	720	748	52	50	52
Luleå	318	380	545	14	14	16
Sundsvall/ Härnösand	239	245	315	20	22	20
Visby	231	262	301	26	28	26
Jönköping	187	189	214	26	24	26
Umeå	175	256	301	24	24	22
Norrköping/ Kungsängen	83	99	98	36	36	30
Ängelholm	80	101	152	6	12	18
Östersund/Frösön	77	95	123	4	4	4
Kiruna	66	78	91	12	14	14
Skellefteå	65	78	111	8	8	6
Karlstad	53	63	103	14	14	14
Växjö/Kronoberg	49	53	77	10	10	12
Kalmar	48	57	86	18	18	18
Ronneby	47	66	86	4	8	8
Halmstad	46	53	77	24	28	24
Örnsköldsvik	43	47	67	12	10	8
Borlänge	31	38	58	10	8	14
Västerås/Hässlö	30	39	46	4	4	4
Kramfors/Ådalen	17	24	42	2	2	4
Kristianstad	16	22	39	4	4	4
Gällivare	14	15	23	8	8	8
Trollhättan	8	10	12	12	16	14
Oskarshamn	5	7	8	2	2	2
Gävle/Sandviken	5	3	7	6	6	6
Hultsfred	4	4	4	4	4	4
Västervik	2	3	4	2	2	2
Hudiksvall	1	6	6	2	2	2
Anderstorp	1	1	-	2	2	-
Lycksele	1	0,5	-	6	2	-
Feringe	0,7	0,7	-	6	8	-
Vilhelmina	0,7	0,4	-	4	2	-
Linköping/SAAB	-	-	2	-	-	40
Örebro***	-	-	1	-	-	8
Summa 37 flyg- platser****	8832	10099	11635	658	634	678

* Torslanda och Landvetter.

** Allmänflyget ej flyttat till Landvetter.

*** Flygplatsen öppnad under 1978/79.

**** Inrikestrafiken dubbelräknad i summan.

Tabell 3. Flygverksamheten med svenskregistrerade motordrivna luftfartyg 1977, 1978 och 1979

	Flygtim. (1000-tal)		1979	Föränd- ring 1978-1979 (%)	Flygkm (milj.)		1979	Föränd- ring 1978-1979 (%)
	1977	1978			1977	1978		
<u>Linjefart</u>								
Utrikes	65,8	68,0	68,8	1	41,0	43,2	43,1	0
Inrikes	57,7	63,7	62,4	-2	23,4	23,6	27,6	17
Summa linjefart	123,5	131,7	131,2	0	64,4	66,8	70,7	6
<u>Charter</u>								
Utrikes	14,7	16,6	16,6	0	11,0	11,3	13,0	15
Inrikes	0,8	0,6	0,9	48	0,4	0,3	0,4	36
Summa charter	15,5	17,2	17,5	2	11,4	11,6	13,4	16
Taxiflyg samt aerial work	103,1	92,6	92,4	0	21,3	17,7	19,2	8
Skolflyg	40,2	45,1	40,7	-10	7,2	7,7	7,5	-3
Privatflyg (delvis upp- skattade uppgifter)	111,9	124,5	123,9	0	22,4	25,3	24,7	-2
Totalt	394,2	411,1	405,7	-1	126,7	129,0	135,5	5

Tabell 4. Svenska flygföretags transportarbete 1977, 1978 och 1979 fördelat på trafikslag

Passagerarkm (milj.)	1977	1978	Förändring 1977-1978 (%)	1979	Förändring 1978-1979 (%)
Utrikes linjefart	3 325*	3 697*	11	3 966*	7
Inrikes linjefart	866	1 043	20	1 346	29
Utrikes charter- trafik	1 087	1 075	-1	1 317	23
Inrikes charter- trafik	8	5	-33	6	20
Utrikes taxiflyg	8	6	-27	5	-17
Inrikes taxiflyg	21	13	-36	13	0
Summa	5 315	5 839	10	6 653	14

Frakt, tonkm (1000-tal)	1977	1978	Förändring 1977-1978 (%)	1979	Förändring 1978-1979 (%)
Utrikes linjefart	165 493*	182 640*	10	175 573*	-4
Inrikes linjefart	5 286	5 506	4	6 767	23
Utrikes charter- trafik	4 843	6 457	33	620	-90
Inrikes charter- trafik	20	2	-90	-	-
Utrikes taxiflyg	9	11	22	22	100
Inrikes taxiflyg	39	71	82	52	-27
Summa	175 690	194 687	11	183 034	-6

* 3/7 av SAS totala utrikes linjefart.

Tabell 5. Svenskregistrerade motordrivna luftfartyg fördelade på viktklasser per den 31 december 1977, 1978 och 1979

Högsta tillåten startvikt (kg)	Antal			Förändring 1978-1979	
	1977	1978	1979	Antal	%
- 2 000	1 054	1 094	1 148	54	5
2 001 - 10 000	178	188	191	3	2
10 001 - 25 000	21	11	6	-5	-45
25 001 - 100 000	39	40	43	3	8
100 001 -	8	8	9	1	12
Summa	1 300	1 341	1 397	56	4

Tabell 6. Antal anställda vid svenska flygföretag per den 31 december 1977, 1978 och 1979

Företag	Antal anställda			Förändring 1978-1979	
	1977	1978	1979	Antal	%
SAS (inom Sverige)	4 914	5 388	5 514	126	2
Linjeflyg AB	1 115	1 174	1 270	96	8
Swedair AB	385	377	401	24	6
Transair Sweden AB	264	251	285	34	14
Basair AB	33	41	55	14	34
Sterner Aero AB	47	61	37	-24	-39
Övriga (ca 70 företag)	483	369	401	32	9
Summa	7 241	7 661	7 963	302	4

Tabell 7. Linjetaxi- och matarflygtrafik i Sverige 1971-1980

Linjesträckning	Koncession 1)	Operatör	Startade år	Upphörde år	Turtäthet ²⁾	Flygplanstyp	Antal passagerare per år ³⁾
Bromma-Ermaboda		BFS	1975	1976	10	Cessna 402	-
" -Anderstorp-Feringe		Syd-Aero	-1971	1975	10	Twin Otter	5 600
" -Anderstorp-Feringe		AMA-Flyg	1975	1978	10	Cessna 402	2 300
" -Sveg		Crownair	-1971	1975	3	Piper Pa-31	800
" -Lidköping		Syd-Aero	1974	1976	5	Twin Otter	2 400
" -Lidköping		Lidair	1974	1976	3	Aero Comm 680FP	800
" -Trollhättan		Syd-Aero	1974	-	15	Twin Otter	11 600
" -Västervik-Oskarshamn		"	-1971	-	10	"	7 300
" -Hultsfred-Oskarshamn		"	1977	1978	10	"	7 400
" -Hultsfred-Väckjö	LIN	Swedair	1973	1975	11	"	13 600
" -Norrköping	"	"	1975	1978	11	"	18 800
" -Norrköping-Hultsfred-Oskarshamn		Syd-Aero	1979	-	10	"	16 500
Norrköping-Visby-Kalmar-Malmö	"	Swedair	1977	1978	5	"	17 700
" -Visby-Kalmar-Malmö	"	"	1979	1979	12 ⁶⁾	"	-
" -Visby	"	"	1979	-	23 ⁷⁾	"	-
Visby-Kalmar	"	"	1979	-	12 ⁷⁾	"	-
Bromma-Örebro		"	1979	-	10	Cessna 404	-

(forts)

Tabell 7. Linjetaxi- och matarflygtrafik i Sverige 1971-1980

Linjesträckning	Koncession I)	Operatör	Startade år	Upphörde år	Turtäthet ²⁾	Flygplanstyp	Antal passagerare per år ³⁾
Bromma-Karlskoga		Golden Air	1979	-	10	Cessna 402	- 4)
" -Gävle	LIN	Crownair	1973	1977	16	"	5 500
" -Arlanda-Gävle		AMA-Flyg	1977	-	11	Skyvan	6 800
" -Arlanda-Hudiksvall		Flygbol. i Hudiksvall	1977	-	10	Cessna 404, 421	] 6 400
" -Hudiksvall		"	1977	-	5	"	
" -Arlanda-Borlänge LIN		Swedair	1979	-	13	Twin Otter	] 36 700
" -Borlänge	"	"	1979	-	46	"	
Arlanda-Borlänge	"	"	1979	1979	6	"] ..
Eskilstuna-Arlanda-Bromma-Eskilstuna		AB Nord-Flyg	1980	-	10	..	
Stockholm-Linköping ⁸⁾		Saab-Scania	1980	-	..	..	..
Borlänge-Mora		Swedair AB	1980	-	..	Twin Otter	..
Gävle-Mora		Aero-Marketing AB	1980	-	..	Skyvan	..
Göteborg-Ronneby-Kalmar		BFS	1975	1976	10	Cessna 402	-
" -Malmö		Baron Air	1975	1977	10	"	4 000
" -Karlstad-Borlänge	LIN	Swedair	1976	1978	17	Twin Otter	14 400
" -Karlstad-Borlänge		Sterner Aero	1978	1979	25	Cessna 404	] 10 700
" -Karlstad-Borlänge		Swedair	1979	-	25	"	

(forts)

Linjesträckning	Koncession ¹⁾	Operatör	Startade	Upphörde	Turtäthet ²⁾	Flygplanstyp	Antal passagerare per år
Göteborg-Örebro- Borlänge		Swedair	1979	-	15	Cessna 404	1 500 5)
Göteborg-Örebro		"	1979	-	5	"	
" -Linköping		AMA-Flyg i Göteborg	1979	-	10	Cessna 402	2 200
" -Linköping- Norrköping		"	1979	-	21	"	
" -Växjö-Kalmar ⁹⁾		"	1980	-	..	"	..
" -Växjö-Ronneby ⁹⁾		"	1980	-	..	"	..
" -Växjö-Kalmar- ⁹⁾ Ronneby		"	1980	-	..	"	..
" -Växjö-Ronneby- ⁹⁾ Kalmar		"	1980	-	..	"	..
Umeå-Lycksele-Vilhelmina		LapAir	1974	1978	6	Beech 80	1 900
Luleå-Gällivare	LIN	Swedair	1972	-	25	Twin Otter	23 000
Sundsvall-Kramfors	"	"	1978	-	43	"	34 000

1) Om annan än operatör

2) Antal turer per vecka i vardera riktningen senaste år med trafik

3) Antal befordrade passagerare i båda riktningar senaste hela år med trafik

4) Trafiken startade i dec. 1979

5) April-dec. 1979

6) Jan.-sept. 1979

7) Okt.-dec. 1979

8) Trafiken ej påbörjad

9) Trafiktillståndet senare ändrat varvid Växjö t.v. inte trafikeras.

Kronologisk förteckning

1. Hälsorisker. S.
2. Ohälsa och vårdutnyttjande. S.
3. Hälsa- och sjukvård i internationellt perspektiv. S.
4. Utgångspunkter och riktlinjer för det fortsatta arbetet. S.
5. Ny arbetstidslag. A.
6. Översyn av lagen om församlingsstyrelse. Kn.
7. Lag om vård av missbrukare i vissa fall. S.
8. Översyn av sjölagen 1. Ju.
9. Enhetligt huvudmannaskap för högskolan. U.
10. Datateknik i verkstadsindustrin. I.
11. Datateknik i processindustrin. I.
12. Inrikesflyget under 1980-talet. K.

KUNGL. BIBL.

1981-03- 1 /

STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1981

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Översyn av sjölagen 1. [8]

Socialdepartementet

Hälsa- och sjukvård inför 90-talet. 1. Hälsorisker. [1] 2. Ohälsa och vårdutnyttjande. [2] 3. Hälsa- och sjukvård i internationellt perspektiv. [3] 4. Utgångspunkter och riktlinjer för det fortsatta arbetet. [4]

Lag om vård av missbrukare i vissa fall. [7]

Kommunikationsdepartementet

Inrikesflyget under 1980-talet. [12]

Utbildningsdepartementet

Enhetligt huvudmannaskap för högskolan. [9]

Arbetsmarknadsdepartementet

Ny arbetstidslag. [5]

Industridepartementet

Data- och elektronikkommittén. 1. Datateknik i verkstadsindustrin. [10] 2. Datateknik i processindustrin. [11]

Kommundepartementet

Översyn av lagen om församlingsstyrelse. [6]



LiberFörlag
Allmänna Förlaget

ISBN 91-38 06101-5

ISSN 0375-250X