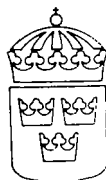


Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU5

Ändring i luftfartslagen (1957:297)



1988/89
TU5

Sammanfattning

Utskottet behandlar i betänkandet förslag – som har lagts fram i proposition 1988/89:36 – om att bestämmelserna i luftfartslagen (1957:297) om tillståndsprövningen av allmänna flygplatser skall kompletteras med bestämmelser om trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar. Förslaget gäller sådana allmänna flygplatser som är utrustade för att ta emot flygplan under s.k. instrumentväderförhållanden, trafikflygplatser. De nuvarande trafikflygplatserna är så gott som uteslutande statliga eller kommunala.

Den trafikpolitiska prövningen skall omfatta investeringens lönsamhet och inverkan på andra flygplatser i regionen.

Vidare föreslås i propositionen att bestämmelserna i luftfartslagen om tillståndsgivning av allmänna flygplatser skall avse även vissa ombyggnader och förändringar av driften.

Ändringarna i luftfartslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 1989.

Fyra motioner har väckts med anledning av propositionen.

I en m-motion och i en c-motion begärs avslag på propositionen. Motionärerna framhåller i huvudsak att man inte bör beskära landstingens och primärkommunernas kompetens när det gäller att besluta om att inrätta flygplatser m.m. och att en trafikpolitisk prövning av flygplatser därför inte bör införas.

I en vpk-motion och i en mp-motion begärs att den trafikpolitiska prövningen skall kompletteras med en prövning av flygplatsprojekt från miljösynpunkt och att syftet med den utökade prövningen skall vara att flygets expansion skall brytas till förmån för den miljövänliga järnvägstrafiken. I detta syfte bör enligt motionerna även befintliga flygplatser provas.

Utskottet tillstyrker propositionsförslagen och avstyrker motionerna. Utskottet framhåller i betänkandet det angelägna i att en förutskickad översyn av benämningarna m.m. på flygplatser snart genomförs.

Två reservationer mot utskottets beslut har avgetts.

M-, fp- och c-ledamöterna har tillsammans reserverat sig till förmån för m- och c-motionerna. Vpk- och mp-ledamöterna har tillsammans reserverat sig till förmån för vpk- och mp-motionerna.

I proposition 1988/89:36 om ändring i luftfartslagen (1957:297) föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) att riksdagen antar inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297).

Lagförslaget har tagits in som *bilaga* till detta betänkande.

Motionerna

1988/89:T4 av Roy Ottosson och Birger Schlaug (båda mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att den av regeringen föreslagna trafikpolitiska prövningen av flygplatsinvesteringar skall innefatta miljömässiga och samhällsekonomiska konsekvenser så att tillstånd ej beviljas om andra mer gynnsamma trafiklösningar kan utvecklas,

2. att riksdagen beslutar att prövning av redan befintliga flygplatser skall genomföras efter samma riktlinjer, nämligen att den miljö- och samhällsekonomiskt mest gynnsamma trafiklösningen gynnas.

1988/89:T5 av Anders Svärd m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen beslutar avslå proposition 1988/89:36.

1988/89:T6 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att stoppa flygets expansion,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring i luftfartslagen så att där även ställs krav på konsekvensbeskrivningar i enlighet med vad i motionen anförts, dvs. både befintliga och planerade flygplatser, samt att riksdagen begär att regeringen i samband med detta även utvecklar förslaget vad beträffar miljö- och s.k. trafikprövningar i enlighet med vad som anges i motionen.

1988/89:T7 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen avslår propositionen.

Bakgrund

Kategorier av flygplatser

Den centrala författningen på luftfartens område är luftfartslagen (1957:297, LL). Tillämpningsföreskrifter finns i luftfartsförordningen (1986:171, LF). Luftfartsverket (Lfv) har enligt förordningen (1988:78) med instruktion för verket hand om frågor som rör den civila luftfarten.

I 6 kap. LL finns bestämmelser om flygplatser och markorganisationen i övrigt.

Enligt 6 kap. 4 § LL får flygplatser för allmänt bruk (i LL kallade *allmänna flygplatser*) inte inrättas eller drivas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. I 53 § LF har Lfv bemyndigats att pröva frågor om tillstånd att inrätta och driva allmänna flygplatser samt fastställa villkor för tillståndet. Om sådant tillstånd har meddelats av

regeringen, får Lfv också fastställa villkor för tillståndet.

1988/89:TU5

Enligt 6 kap. 8 § LL får regeringen föreskriva att det krävs tillstånd för att inrätta och driva även andra anläggningar för luftfarten än allmänna flygplatser. Frågor om tillstånd och om villkoren för detta prövas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. I 60 § LF har regeringen föreskrivit att den som vill inrätta en flygplats som inte är avsedd för allmänt bruk (i LF kallad *enskild flygplats*) skall anmäla detta till Lfv senast 90 dagar innan anläggningsarbetena påbörjas. Vill någon driva en tidigare inrättad enskild flygplats, skall han anmäla detta senast 90 dagar innan han tar flygplatsen i bruk.

Allmänna flygplatser får enligt 6 kap. 9 § LL inte tas i bruk innan de har godkänts av den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen får föreskriva att detsamma skall gälla i fråga om andra anläggningar för luftfarten. I samband med godkännande skall fastställas de villkor som behövs.

Lfv har i 58 § LF bemyndigats att pröva frågor om godkännande av allmänna flygplatser.

Om en enskild flygplats uppfyller villkoren för en allmän flygplats kan Lfv enligt 61 § LF godkänna flygplatsen. En sålunda godkänd flygplats kallas i LF *godkänd enskild flygplats*.

Vid persontransporter i förvärvssyfte skall luftfartyg enligt 63 § LF använda allmänna flygplatser, godkända enskilda flygplatser eller militära flygplatser. På de villkor som Lfv bestämmer får även andra områden användas som flygplatser vid sådana transporter.

Om en *militär flygplats* helt eller delvis har upplåtits för civil luftfart, meddelar enligt 62 § LF chefen för flygvapnet bestämmelser om samordningen av den militära och den civila verksamheten. Samråd skall ske med Lfv. För den civila verksamheten på militära flygplatser gäller i övrigt bestämmelserna i LF och de föreskrifter som meddelas med stöd av LF.

I yttrande över det förslag till luftfartslag som låg till grund för LL i dess ursprungliga lydelse anförde lagrådet att med *begreppet flygplats till allmänt bruk* icke torde vara avsett att i detta begrepp skulle ingå flygplats som visst företag inrättade för egna flygmaskiner, även om företaget med dessa betjänade allmänheten. Enligt lagrådet menades sålunda med upplåtelse till allmänt bruk att flygplatsen ställts till allmänt förfogande för luftfartygs landning och avgång (prop. 1957:69 s. 250). Föredragande departementschefen hade inte något att erinra mot vad lagrådet hade anfört (prop. s. 275).

Lfv kan som *trafikflygplats* godkänna en godkänd enskild flygplats, en allmän flygplats eller en för civilt bruk upplåten militär flygplats. Bestämmelser härom finns i verkets Bestämmelser för civil luftfart (BCL-FI.1) som är intagna i verkets författningssamling (LFS 1982:7). För godkännande som trafikflygplats krävs att flygplatsen skall kunna användas under "instrumentväderförhållanden", dvs. den skall uppfylla vissa krav i fråga om flygtrafikledningstjänst, meteorologisk utrustning, radio- och belysningshjälpmedel samt räddningsutrustning.

Enligt publikationen "Sveriges officiella statistik, Luftfartsverket 1987" var antalet av Lfv registrerade flygplatser 212 den 31 december 1987. Dessa flygplatser redovisades på följande kategorier.

	Flygplatser som hade linjefart och			
	Antal	adm. av luftfarts- verket (Lfv)	adm./ägdes av kommun (k)	adm./ägdes av annan huvud- man (ah)
<i>Allmänna flygplatser</i>				
Trafikflygplatser	14	14		
Övriga flygplatser	8			
<i>Militära flygplatser</i>				
Trafikflygplatser	22	5	9	
Övriga flygplatser	29			
<i>Godkända enskilda flygplatser</i>				
Trafikflygplatser	20		11	1
Övriga flygplatser				
<i>Enskilda flygplatser</i>	106			
	212	19	20	1

Anm. 1. De "övriga allmänna flygplatserna" var Eslöv (Lfv), Dala-Järna (ah), Höganäs (ah), Orsa (k), Siljansnäs (k), Skå Edeby (k), Strömstad (k) och Varberg (k).
Anm. 2. Den godkända enskilda flygplatsen med linjefart som hade "annan huvudman" var Linköping-Saabs flygplats som ingår i Saab-Scania-koncernen.

Enligt underhandsuppgift från Lfv är antalet flygplatser och fördelningen av flygplatserna på olika kategorier densamma i dag.

Mot bakgrund av att antalet benämningar på flygplatser hade blivit omfattande m.m. förordade föredragande departementschefen i proposition 1981/82:98 om vissa luftfartspolitiska frågor (s. 57) att Lfv i verkets flygplatsplanering skulle göra en översyn av flygplatsers benämning för att skapa klarhet i rådande begreppsflora. Förslag med anledning av en sådan översyn har dock ännu inte framlagts.

Villkor för tillstånd att inrätta och driva flygplatser

Enligt 6 kap. 5 § LL får tillstånd att inrätta och driva allmänna flygplatser beviljas bara om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna. Vid prövningen skall hänsyn tas till bl.a. markförhållandena, till störningar som kan uppkomma för omgivningen och till totalförsvaret. Vidare skall hänsyn tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar att driva flygplatsen. När tillstånd meddelas, får enligt 6 kap. 6 § LL villkor föreskrivas för tillståndet.

Som redan nämnts får allmänna flygplatser enligt 6 kap. 9 § LL inte tas i bruk innan de har godkänts av den myndighet som regeringen bestämmer och regeringen får föreskriva att detsamma skall gälla i fråga om andra

anläggningar för luftfarten. I samband med godkännande skall fastställas de villkor som behövs.

1988/89:TU5

Som också redan nämnts fordras enligt 61 § LF för godkännande som godkänd enskild flygplats att flygplatsen uppfyller kraven för allmän flygplats.

Principbeslut om införande av en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar

På förslag i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet, bilaga 1, beslöt riksdagen under förra riksmötet att en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar skulle införas (TU 1987/88:22 s. 27–28, rskr. 249). Prövningen skulle avse både helt nya flygplatsprojekt och projekt som avsåg utbyggnad av en befintlig flygplats. Prövningen skulle ligga på Lfv. Investeringens lönsamhet skulle vara ett viktigt kriterium. Vidare skulle projekt bedömas utifrån det utbud av flygplatskapacitet i övrigt som fanns inom det aktuella området. Syftet med prövningen skulle vara att förhindra en överetablering inom flygsektorn och överkapacitet inom transportsystemet i stort. Det förutskickades att förslag till erforderliga lagändringar skulle presenteras senare.

Utskottet

1 Propositionsförslagen, m.m.

I proposition 1988/89:36 presenteras nu förslag till ändringar i luftfartslagen (1957:297, LL) för införande av en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar såvitt avser allmänna flygplatser som skall kunna användas under instrumentväderförhållanden, dvs. som trafikflygplatser. Vidare föreslås att tillståndsgivningen av allmänna flygplatser skall utsträckas till att omfatta även ombyggnader eller förändringar av driften som inte är av ringa betydelse.

Utökningen av kravet på tillståndsgivning när det gäller allmänna flygplatser föreslås ske på det sättet att 6 kap. 4 § LL kompletteras med en bestämmelse om att krav på tillstånd även gäller om en allmän flygplats byggs om eller driften ändras, såvida inte ombyggnaden eller driften är av ringa betydelse.

Införandet av en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar föreslås ske genom ett tillägg till 6 kap. 5 § LL, i vilken paragraf villkoren för tillstånd att inrätta och driva allmänna flygplatser anges. Enligt tillägget skall tillståndsprövningen – om den avser inrättandet av en flygplats som skall kunna användas under instrumentväderförhållanden (i tillägget kallad *trafikflygplats*), utbyggnad av en flygplats till trafikflygplats eller ombyggnad av en trafikflygplats – omfatta även investeringens lönsamhet och dess inverkan på andra flygplatser i regionen.

Ändringarna i LL föreslås träda i kraft den 1 januari 1989. Lagändringarna skall inte tillämpas i fråga om ombyggnader och driftsändringar som har påbörjats före ikraftträdandet.

Föredragande departementschefen anför att det senare får övervägas om motsvarande reglering som den nu föreslagna bör införas såvitt gäller enskilda flygplatser som är trafikflygplatser.

1988/89:TU5

2 Begreppet allmänna flygplatser m.m.

I propositionen påpekas att det i viss mån är oklart när en flygplats skall anses ha upplåtits till allmänt bruk. Med hänvisning till lagrådets ovannämnda uttalande över 6 kap. 4 § i förslaget till luftfartslag framhålls emellertid att under begreppet allmänna flygplatser faller i alla händelser flygplatser på vilka det bedrivs regelbunden luftfart av annan än flygplatsinnehavaren.

Från denna utgångspunkt och då regelbunden luftfart för närvarande inte bedrivs av någon flygplatsinnehavare – något som inte heller var fallet den 31 december 1987 – skulle begreppet allmänna flygplatser för närvarande avse alla flygplatser utom militära sådana som enligt luftfartsverkets (Lfv:s) statistiska redovisning (se s. 4 ovan) har linjefart, dvs. såväl de flygplatser som Lfv har karaktäriserat som allmänna flygplatser som dem som verket har karaktäriserat som godkända enskilda flygplatser. För närvarande finns det enligt Lfv inte någon "enskild flygplats" som är trafikflygplats.

Utskottet har från Lfv under hand inhämtat att uppgifterna i verkets statistiska redovisning om flygplatsernas karaktär som allmänna flygplatser och som godkända enskilda flygplatser grundar sig på hur flygplatserna har karaktäriserats i de beslut varigenom de har godkänts.

Den olika syn på karaktären hos vissa befintliga flygplatser som sålunda finns understryker det angelägna i att en snar översyn sker av benämningarna m.m. på flygplatserna i syfte att skapa klarhet i begreppen. En sådan översyn förordades, som nämnts ovan, i proposition 1981/82:98 (s. 57).

3 Motionerna och utskottets ställningstaganden

3.1 Fråga om avslag på propositionen

I motionerna T5 (c) och T7 (m) begärs att propositionen skall avslås. I båda motionerna framhålls att det är angeläget för utvecklingen lokalt och regionalt att man får inrätta och driva flygplatser där man vill ha sådana. Med hänsyn härtill och till att en trafikpolitisk prövning genom en statlig myndighet skulle innebära en inskränkning av den kommunala självstyrelsen – något som enligt motionärerna inte kan godtas – vill man att propositionen skall avslås.

I de båda andra motionerna i ärendet, T4 (mp) och T6 (vpk), anser man att en trafikpolitisk prövning behövs men att prövningen skall kompletteras med en prövning från miljösynpunkt och att syftet med den utökade prövningen skall vara att flygets expansion skall bromsas till förmån för järnvägstrafik. Motionärerna förordar krav på att även befintliga flygplatser skall prövas med samma syfte. Utskottet återkommer till dessa motioner i ett följande avsnitt i betänkandet.

Vid behandlingen av förslaget i den trafikpolitiska propositionen om att en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar skulle införas behandlade utskottet ett motionsförslag vari begärdes att propositionsförslaget skulle avslås. Motionsförslaget avstyrktes emellertid av utskottet. Utskottet framhöll – i likhet med föredragande departementschefen i propositionen – att flygplatsprojekt som uppenbarligen saknade förankring i realistiska antaganden om den framtida trafiktillväxten inte borde komma till stånd eller borde åtminstone begränsas till sin omfattning. En trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar borde därför enligt utskottet införas. Riksdagen följde utskottet.

Utskottet vidhåller sin uppfattning att en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar bör införas och avstyrker därmed motionerna T5 (c) och T7 (m).

3.2 Krav på tillstånd för vissa ombyggnader och driftsändringar (ändring av 6 kap. 4 § LL)

I 60 § luftfartsförordningen (1986:171, LF) finns som nämnts bestämmelser om enskilda flygplatser. Enligt tredje stycket i paragrafen gäller att om någon vill bygga om en enskild flygplats eller förändra driften på ett sätt som inte är av ringa betydelse, anmälan skall ske till Lfv – liksom, som nämnts ovan, anmälan skall ske till Lfv vid inrättande av en enskild flygplats.

Såsom framhålls i propositionen bör motsvarande bestämmelser gälla för allmänna flygplatser. Krav på tillstånd bör således införas för ombyggnad eller driftsändring på en allmän flygplats, såvida inte ombyggnaden eller driftsändringen är av ringa betydelse. Utskottet tillstyrker därmed den i propositionen föreslagna ändringen av 6 kap. 4 § LL samt den föreslagna ikraftträdandetidpunkten och övergångsbestämmelsen, såvitt avser ändring av denna paragraf.

3.3 Krav på en trafikpolitisk prövning (ändring av 6 kap. 5 § LL)

I motionerna T4 (mp) och T6 (vpk) vill man att den trafikpolitiska prövningen skall ha en vidare omfattning än enligt propositionen. Prövningen skall syfta till att bryta expansionen av flygtrafiken till förmån för järnvägstrafiken. I båda motionerna framhålls järnvägen som ett energisnållare och miljövänligare transportsätt än flyget, m.m.

I motion T4 (mp) anförs bl.a. att ett flygplatsprojekt ej bör beviljas om det miljömässigt och långsiktigt är sämre än t.ex. en motsvarande satsning på järnväg. Motionärerna begär *dels* att den trafikpolitiska prövningen skall innefatta hänsyn till miljömässiga och samhällsekonomiska konsekvenser av ett flygplatsprojekt så att tillstånd ej beviljas för projektet, om andra mer gynnsamma trafiklösningar kan utvecklas (yrkande 1), *dels* att befintliga flygplatser skall prövas efter de riktlinjer som i motionen förordas för prövningen av nya projekt, nämligen att den miljö- och samhällsekonomiskt mest gynnsamma trafiklösningen skall gynnas (yrkande 2).

I motion T6 (vpk) föreslås att riksdagen hos regeringen skall begära förslag i syfte att stoppa flygets expansion (yrkande 1). Järnvägstrafiken bör enligt motionärerna utgöra stommen i transportförsörjningen och bör utvecklas.

Detsamma bör enligt motionärerna gälla beträffande sjöfarten.

1988/89:TU5

Enligt motion T6 (vpk) bör varje investering, som med hänsyn till samhällsnyttan måste ske på trafikområdet, prövas med hänsyn till miljön, energiåtgången, sårbarheten, säkerheten samt social och regional rättvisa. Vidare bör enligt motionen offentligt presenterade beskrivningar av konsekvenserna av ett flygplatsprojekt i nämnda hänseenden föregå beslut om en flygplatsinvestering. Motionärerna begär därför att regeringen utvecklar idéer i motionen om miljö- och s.k trafikprovningar och återkommer till riksdagen med förslag om att i luftfartslagen skall införas krav på i motionen förordade konsekvensbeskrivningar avseende både flygplatsprojekt och befintliga flygplatser (yrkande 2).

Utskottet vill när det gäller *fördelningen av trafik mellan flyg och järnväg* erinra om det övergripande beslut om trafikpolitiken som fattades genom den av riksdagen under förra riksmötet godkända trafikpolitiska propositionen. Trafikpolitiken skall syfta till att medborgarna och näringslivet i landets olika delar skall erbjudas en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta skall ske bl.a. genom att transportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses. I syfte att detta skall uppnås fastlades riktlinjer för utvecklingen av olika delar av transportsystemet – såsom flyg-, järnvägs- och vägtrafik, och åtgärder beslutades som bl.a. stöder järnvägstrafiken. I anslutning till behandlingen av propositionen avslog riksdagen emellertid, på förslag av utskottet, ett motionsförslag om att massiva överföringar av passagerare från flyget till främst järnvägen skulle ske (TU 1987/88:13 s. 13). Utskottet kan inte heller nu biträda förslag som syftar till att utvecklingen av flyget skall stoppas.

När det gäller *miljöaspekten på flygplatsinvesteringar* vill utskottet erinra om att det i den trafikpolitiska propositionen förutskickades att nybyggnad eller ändring av Lfv:s flygplatser skulle prövas av koncessionsnämnden för miljöskydd och att det förordades att kommunala flygplatsprojekt skulle genomgå motsvarande prövning. När Lfv behandlar ärenden om kommunala flygplatsprojekt borde enligt propositionen ett villkor för godkännande vara att investeringen dessförinnan hade behandlats av koncessionsnämnden. Förslag till författningsändringar i enlighet härmed förutskickades.

Regeringen har sedermera den 9 juni 1988 (SFS 1988:916) beslutat om ändring i den till miljöskyddslagen (1969:387) knutna miljöskyddsförordningen (1981:574). Enligt ändringen, som träder i kraft den 1 juli 1989, skall vid anläggande och – under vissa förutsättningar – vid ändring av en flygplats med en nominell banlängd överstigande 1 200 meter tillstånd sökas hos koncessionsnämnden för miljöskydd. Vidare skall den som avser att ändra en sådan flygplats i god tid dessförinnan underrätta miljö- och hälsoskyddsnämnden i kommunen. Med hänsyn till att – enligt den trafikpolitiska propositionen (s. 323) – inrikes- och internordisk trafik kräver banor på mellan 1 200 och 1 800 meter och internationell trafik i övrigt med jetflygplan normalt kräver banor om minst 1 800 meter bör det i miljöskyddsförordningen införda kravet kunna tillgodose motionskraven på att miljöaspekten skall beaktas då flygplatser anläggs eller ändras.

De i proposition 1988/89:36 föreslagna bestämmelserna om en trafikpolitisk prövning överensstämmer med det principförslag i frågan som utskottet tillstyrkte under förra riksmötet. Någon omprövning från trafikpolitisk synpunkt av befintliga flygplatser kan utskottet inte förorda. Utskottet tillstyrker således den i propositionen föreslagna ändringen i 6 kap. 5 § LL samt den föreslagna ikraftträdandetidpunkten och övergångsbestämmelsen, såvitt avser ändring av denna paragraf. Därmed avstyrks motionerna T4 (mp) och T6 (vpk).

4 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *avslag på propositionen*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T5 och 1988/89:T7,
2. beträffande *tillstånd till vissa ombyggnader och driftsändringar*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:36 antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297), såvitt avser 6 kap. 4 §,
3. beträffande *den trafikpolitiska prövningen*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:36 samt med avslag på motionerna 1988/89:T4 och 1988/89:T6 antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) i den mån det inte omfattas av vad utskottet har hemställt ovan.

Stockholm den 29 november 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

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

Reservationer

1. Avslag på propositionen (mom. 1)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Görel Bohlin (m), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Vid behandlingen" och slutar med "och T7 (m)" bort ha följande lydelse:

I den mån en statlig trafikflygplats skall anläggas eller en befintlig skall ändras görs självfallet en trafikpolitisk prövning av investeringen inom luftfartsverket och – om ärendet underställs regeringen – av denna. En trafikpolitisk prövning av ett nytt trafikflygplatsprojekt eller av en ändring av en trafikflygplats som har landsting/primärkommun som huvudman torde landstinget/primärkommunen själv vara närmast att göra och har dessutom förutsättningar för detta. Att underställa projektet en statlig myndighet skulle vara att beskära den kommunala självstyrelsen och bör alltså inte komma i fråga. Självfallet bör det inte heller kunna komma i fråga att ett trafikflygplatsprojekt med annan huvudman skall behöva underkastas en trafikpolitisk prövning hos statlig myndighet. Utskottet avvisar således propositionsförslaget om ändring i 6 kap. 5 § luftfartslagen.

Även propositionsförslaget om införande i 6 kap. 4 § luftfartslagen av ett mera generellt krav på tillståndsgivning för vissa ombyggnader och förändringar av driften av flygplatser avvisas av utskottet, då ett sådant krav kan innebära en inskränkning av självstyrelsen hos landsting/primärkommun eller hos annan icke-statlig huvudman.

Propositionen bör således enligt utskottets mening avslås.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beräffande *avslag på propositionen*
att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T5 och 1988/89:T7
avslår proposition 1988/89:36,

2. Den trafikpolitiska prövningen (mom. 3)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet vill" och på s. 9 slutar med "och T6 (vpk)" bort ha följande lydelse:

Utskottet är ense med motionärerna om att en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar bör ha ett vidare syfte och en vidare omfattning än enligt propositionen. Utskottet kan därför inte biträda propositionsförslaget i vad det avser 6 kap. 5 § LL.

Som framhålls i motionerna måste prövningen syfta till att bryta expansionen av flygtrafiken till förmån för järnvägstrafiken som är ett energisnålt och miljövänligt transportsätt i jämförelse med flyget, m.m. Vidare bör även befintliga flygplatser omfattas av en trafikpolitisk prövning med nämnda syfte.

Som begärs i motion T4 (mp) bör ett flygplatsprojekt ej beviljas om det miljömässigt och långsiktigt är sämre än t.ex. en motsvarande satsning på t.ex. järnväg. Den trafikpolitiska prövningen skall därför innefatta hänsyn till miljömässiga och samhällsekonomiska konsekvenser av ett flygplatsprojekt så att tillstånd ej beviljas för ett projekt om andra mer gynnsamma trafiklösningar kan utvecklas. Även befintliga flygplatser bör prövas efter de riktlinjer som sålunda förordas för prövningen av nya projekt, dvs. den miljö- och samhällsekonomiskt mest gynnsamma trafiklösningen skall gynnas.

Som föreslås i motion T6 (vpk) bör riksdagen begära förslag i syfte att

stoppa flygets expansion. Järnvägstrafiken bör utgöra stommen i transportförsörjningen och bör utvecklas. Detsamma bör gälla beträffande sjöfarten. Som också föreslås i motionen bör varje investering, som med hänsyn till samhällsnyttan måste ske på trafikområdet, prövas med hänsyn till miljön, energiåtgången, sårbarheten, säkerheten samt social och regional rättvisa. Vidare bör offentligt presenterade beskrivningar av konsekvenserna av ett flygplatsprojekt i nämnda hänseenden föregå beslut om en flygplatsinvestering. Regeringen bör utveckla idéerna i motionen om miljö- och s.k trafikprövningar. I luftfartslagen bör införas krav på i motionen förordade konsekvensbeskrivningar avseende både flygplatsprojekt och befintliga flygplatser.

Regeringen bör således återkomma till riksdagen med förslag till bestämmelser om en luftfartspolitisk prövning av flygplatsprojekt och befintliga flygplatser i enlighet med vad som förordas i motionerna.

Vad utskottet sålunda anför om den trafikpolitiska prövningen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande den trafikpolitiska prövningen

att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1988/89:36 och med bifall till motionerna 1988/89:T4 och 1988/89:T6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför.

Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 4 och 5 §§ luftfartslagen (1957:297)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

4 §

Flygplatser för allmänt bruk (*allmänna flygplatser*) får inte inrättas eller drivas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Flygplatser för allmänt bruk (*allmänna flygplatser*) får inte inrättas eller drivas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. *Detsamma gäller om en allmän flygplats byggs om eller driften ändras, såvida inte ombyggnaden eller driftsändringen är av ringa betydelse.*

5 §²

Tillstånd får beviljas bara om hinder inte möter av hänsyn till det allmänna. Vid prövningen skall hänsyn, förutom till annat, tas till markförhållandena, till störningar som kan uppkomma för omgivningen och till totalförsvaret. Vidare skall hänsyn tas till sökandens tekniska och ekonomiska förutsättningar att driva flygplatsen.

Avser prövningen inrättandet av en flygplats som skall kunna användas under instrumentväderförhållanden (trafikflygplats), utbyggnad av en flygplats till trafikflygplats eller ombyggnad av en trafikflygplats, skall prövningen omfatta även investeringens lönsamhet och dess inverkan på andra flygplatser i regionen.

Vid tillståndsprövning skall lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m. m. tillämpas.

Tillstånd får inte meddelas i strid mot en detaljplan eller områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1989. Den skall dock inte tillämpas i fråga om ombyggnader och driftsändringar som påbörjats före ikraftträdandet.

¹ Lagen omtryckt 1986:166.

² Senaste lydelse 1987:151.

<i>Sammanfattning</i>	1
<i>Propositionen</i>	2
<i>Motionerna</i>	2
<i>Bakgrund</i>	2
Kategorier av flygplatser	2
Antalet flygplatser	4
Villkor för tillstånd att inrätta och driva flygplatser	4
Principbeslut om införande av en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar	5
<i>Utskottet</i>	5
1 Propositionsförslagen, m.m.	5
2 Begreppet allmänna flygplatser m.m.	6
3 Motionerna och utskottets ställningstaganden	6
3.1 Fråga om avslag på propositionen	6
3.2 Krav på tillstånd för vissa ombyggnader och driftsänd- ringar (ändring av 6 kap. 4 § LL)	7
3.3 Krav på en trafikpolitisk prövning (ändring av 6 kap. 5 § LL)	7
4 Hemställan	9
<i>Reservationer</i>	9
Förslag till Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)	12

