

Motion till riksdagen 2011/12:T238

av **Margareta Cederfelt (M)**

Tillgången på flygplatskapacitet för allmänflyget

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa tillgången på flygplatskapacitet för allmänflyget.

Motivering

Stockholm är en av få av EU-ländernas huvudstäder som saknar flygplats för allmänflyget.

Tullinge och Barkarby, som i decennier fungerat utmärkt som flygplatser för affärs och privatflyget, har nu stängts. Samtidigt har affärs och privatflyget inte längre möjlighet att disponera Bromma flygplats.

Allmänflygets intresseorganisation (AOPA) varnar för att flygsäkerheten riskerar att försämrats genom att de start- och landningsmöjligheter som nu står till buds för allmänflyget är gräsbaserade. Bristen på flygplatskapacitet för allmänflyget har även uppmärksammats i SOU 2003:33.

År 2001 tecknades avtal mellan Luftfartsverket och Stockholms stad i vilket utfästelser gjordes om att skapa kapacitet för allmänflyget. Emellertid skedde inte detta och det senast tecknade avtalet innehåller tyvärr inga klausuler om allmänflyget.

De flygplatser som skall tillgodose allmänflygets behov är en kommunal angelägenhet, men det finns i många kommuner ett bristande intresse för att göra detta, varför ansvaret istället lämnas över till den kommun som kan ta tag i frågan. Detta är olyckligt då allmänflyget utgör en viktig livsnerv för många regioner runt om i Sverige.

I Stockholmsregionen är de 26 kommunerna inte särskilt positivt inställda till allmänflyget, trots att en väl fungerande infrastruktur för allmänflyget bidrar till att skapa fler arbetstillfällen. Utöver att vara en viktig länk inom infrastrukturen kan allmänflyget bidra till ny teknikutveckling. Ett tydligt

Fel! Okänt namn på

exempel på detta är Small Aircraft Transportation System där Luftfartsverket i USA och Nasa gemensamt i samarbete med näringslivet satsat på forskning och utveckling av ny teknik. Samarbetet har resulterat i en ny generation navigationshjälpmedel, nya motorer och utvecklandet av miljöprofiler. En aktiv satsning på allmänflyget kan således ge stora värden tillbaks.

Till detta kan också läggas att Sveriges perifera läge och vidsträckta geografi medför komparativa nackdelar för många verksamheter. Näringslivet och besöksnäringen kan delvis kompensera denna nackdel genom det lätta affärs och privatflyget. Att kunna nå Stockholm för dagsbesök kräver dock en citynära flygplats för lätt flyg, vilket saknas idag.

Affärsflyget växer i EU med ungefär dubbla reguljärflygets tillväxttakt. Antalet individer som använder affärsjet har ökat från några tiotal för 20 år sedan till kanske 25 gånger så många i dag. Antalet levererade flygmaskiner inom kategorin "General Aviation" har sedan 1994 ökat trendmässigt med drygt 7 procent per år. AOPA bedömer att ökningstakten kan förväntas tillta ytterligare då ett pågående generationsskifte av lätta flygmaskiner successivt ger bekvämare, säkrare och snabbare maskiner till väsentligt lägre kostnad per passagerarkilometer.

Mot bakgrund av ovanstående redogörelse är det ytterst viktigt att uppmärksamma allmänflygets situation och att staten tar ett övergripande ansvar för att också denna del av infrastrukturen fungerar på ett tillfredsställande sätt. Statens ansvar bör således utvecklas i syfte att säkerställa tillgången på flygplatskapacitet för allmänflyget.

Stockholm den 28 september 2011

Margareta Cederfelt (M)