

## Motion till riksdagen 2012/13:T369

av **Margareta Cederfelt (M)**

# Utökad flygplatskapacitet i Stockholm

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utökad flygplatskapacitet för affärs- och privatflyg i Stockholm.

## Motivering

Efter det att Swedavia/Bromma (2001/2011), Järfälla (2009) och Botkyrka (2004) stängt i princip all flygkapacitet för affärs- och privatflyget finns det inte längre några möjligheter för tillräckligt trafiksäker verksamhet inom området.

Ansträngningar har gjorts för att finna lösningar för att tillgodose behovet av affärs- och privatflyg i Stockholmsregionen. Detta har pågått under flera år, tyvärr utan att uppnå ett för flyget tillfredsställande resultat.

Aircraft Owner and Pilot Associations (AOPA) har utarbetat förslag för hur flygplatser skall kunna finansieras och drivas med låg ekonomisk risk och med minimal offentlig finansiering. Genom att inkludera frivilliga insatser för driften skulle det vara möjligt att kunna tillgodose behovet av ett tillgängligt affärs- och privatflyg. Barkarby och Tullinge flygplatser fungerade just på detta sätt genom ideella insatser. De båda flygplatserna avvecklades inte på grund av att de inte nyttjades utan på grund av att kommunerna ansåg sig behöva marken för andra ändamål.

Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) föreslår i en rapport Strängnäs som ett alternativ för affärsflyget. Den ekonomiska nyttan med affärsflygets möjlighet till snabba och flexibla transporter går förlorad i det fall det lokaliseras till flygplatser med stort avstånd till Stockholm.

Affärs- och privatflyget är att betrakta som en del av infrastrukturen och kan rätt disponerat innebära stora fördelar för Stockholmsregionen. Tyvärr är frågor som rör flyget ofta kontroversiella. Det är vanligt att kommuner inser

**Fel! Okänt namn på**

vikten av ett tillgängligt affärs- och privatflyg, samtidigt som det helst inte skall lokaliseras inom den egna kommungränsen.

Beslut fattade på kommunalnivå stängde 2004 Tullinge och 2009 Barkarby som under många år fungerade utmärkt för allmänflyget och som sköttes helt utan kostnad för det allmänna. För Stockholmsregionens bästa bör frågan om tillgänglighet för affärs- och privatflyg beslutas på riksnivå, i samråd med berörda kommuner. I Sverige precis som i övriga världen bör huvudstadsregionen kunna erbjuda affärs- och privatflyget rimliga förutsättningar för att verka för hela landets bästa.

I KSL:s rapport (2012-03-12) görs en genomgång av Stockholmregionens historia genom ett tiotal utredningar och planer för flygplatser. Resultaten har uteblivit, vilket medfört att Stockholm nu är den enda huvudstaden i Europa som saknar flygplats för allmänflyget. För Sveriges och för Stockholmregionens bästa måste frågan om tillgänglighet för affärs- och privatflyg få en lösning, i samråd med berörda kommuner och regioner.

För att åter göra Stockholm tillgängligt för affärs- och privatflyg bör en arbetsgrupp bestående av berörda kommuner och regioner samt en statlig representant tillsättas med uppdrag att nå ett förslag till lösning för att skapa flygplatskapacitet i Stockholmregionen.

Stockholm den 26 september 2012

*Margareta Cederfelt (M)*