SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1168

av Jesper Skalberg Karlsson (M)

Framtiden för Bromma flygplats

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa långsiktiga förutsättningar för fortsatt drift av Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva ett förstärkt skydd för Bromma flygplats utifrån kommunikationernas och totalförsvarets behov och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige är ett avlångt land där familjer och företag är beroende av goda kommunikationer, i såväl glesbygd som stad. Det är med robust infrastruktur och goda kommunikationer som vi skapar förutsättningar för uthållig och inkluderande tillväxt. Tillsammans med tåg- och biltrafiken är inrikesflyget en viktig komponent i mixen av transportmedel. Allra viktigast är flyget för regioner som Gotland, där ingen möjlighet till tåg finns för att ta sig till övriga delar av landet.

Ett möjligt nav för det svenska inrikesflyget är Bromma flygplats. Nyligen presenterades att Skåne Aviation blir nästa satsning på svenskt regionalflyg, med en direktlinje mellan Malmö och Bromma som premiärflög den 12 april. Det var ett glädjande besked: när fler flygbolag trafikerar Bromma flygplats stärks landets mellanregionala balans och lägger grunden för fler arbetstillfällen.

När Bromma fungerar skapas förutsättningar för konkurrens i inrikesflyget. För Gotland betyder det att två flygbolag kan flyga till de två flygplatserna i Region Stockholm, vilket pressar priserna och förbättrar utbudet. Vi vet mycket väl vad som sker när ett ensamt bolag trafikerar Gotlandslinjen – monopol höjer priserna till orimliga nivåer.

Det är välkommet att Bromma flygplats har klarat pandemin och nu utvecklas, trots politiska hot från partier till vänster. Nu är dock hög tid att sätta ned foten och fatta beslut om att Bromma flygplats ska finnas kvar långsiktigt. Inte bara för Gotlands skull, utan också för den civila beredskapen och för hela Sveriges tillgänglighet till huvudstaden och Region Stockholms arbetsmarknad.

På kort sikt behöver spelplanen jämnas ut. Swedavia har aviserat en ny avgiftsmodell från januari 2027, med rabatter för täta förbindelser mellan Arlanda och mindre flygplatser. Modellens effekter på konkurrensen mellan Bromma och Arlanda bör granskas, och rabatter som snedvrider konkurrensen bör tas bort. Bromma flygplats är utpekat som ett riksintresse för kommunikationer (preciserat i april 2023) och riksdagen har slagit fast (2021/22:TU4) att riksdagens godkännande bör hämtas in innan det nationella basutbudet förändras. Det ställningstagandet gäller förändringar av basutbudet, inte varje avgiftsbeslut, men regeringen bör ändå säkerställa att statliga bolags agerande inte i praktiken undergräver förutsättningarna för fortsatt drift av Bromma flygplats.

Därefter behövs en fördjupad bedömning av flygplatsens nyttor, särskild vad gäller reservkapacitet, sjuktransporter och andra samhällsviktiga funktioner. Det ska inte underskattas att Stockholm har alternativa landningsmöjligheter vid störningar och kriser. Försvarsmakten är en lämplig aktör att tillfråga. Vidare bör det slås fast, i enlighet med SOU 2026:60, att staten ska ha fortsatt rådighet över Bromma, att det beslutas om ett handlingsprogram för utveckling och inrättas en särskild finansiering av det underskott som finns här och nu.

Slutligen bör frågan om flygplatsens långsiktiga vidmakthållande förhandlas med Stockholms Stad. Bostäder och stadsutveckling är tvivelsutan legitima samhällsintressen som staden behöver bejaka. Men en ärlig diskussion om tidplanen och kostnaden för planprocess, sanering, infrastruktur och värdet av förlorad flygplatskapacitet behövs. Förmodligen skulle samma eller ett ännu större bestånd av bostäder, kunna tillskapas på andra platser – exempelvis Bogesund – utan samma påverkan på nationell tillgänglighet och konkurrenskraft.

Svårersättlig infrastruktur behöver långsiktiga beslut om både drift och skydd. Regeringen bör därför, som komplement till Ds 2023:3 och 2026:60, klargöra hur fortsatt markåtkomst, drift och finansiering kan säkras. I det arbetet bör även behovet av ett förstärkt skydd för flygplatsen utifrån kommunikationernas och totalförsvarets behov prövas. En förhandling med Stockholms Stad bör vara det första alternativet, men också andra rättsliga verktyg kan prövas på ett proportionerligt sätt för att säkra drift bortom 2038 – när också elflyg och andra tekniska landvinningar kan minska buller och andra olägenheter för närboende. Detta bör ges regeringen till känna.

Jesper Skalberg Karlsson (M)