



Luftfartsfrågor

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet luftfartsfrågor med utgångspunkt från åtta motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2010. Motionsförslagen rör bl.a. flygplatser samt miljö- och säkerhetsfrågor inom luftfarten.

Med hänvisning bl.a. till den gällande planeringsprocess som riksdagen lagt fast för bl.a. flygplatser och det miljöarbete som bedrivs inom luftfartsområdet avstyrker utskottet motionsförslagen.

I betänkandet finns tre reservationer (S, MP, V) och två särskilda yttranden (MP, V).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Utskottets överväganden	5
Flygplatsfrågor	5
Miljöfrågor	7
Vätskeförbud på flyg	8
Bromma flygplats	9
Namn på en flygplats	10
Reservationer	12
1. Flygplatsfrågor, punkt 1 (S)	12
2. Miljöfrågor, punkt 2 (S, MP, V)	13
3. Bromma flygplats, punkt 4 (MP, V)	14
Särskilda yttranden	15
1. Bidrag till flygplatser (MP)	15
2. Driftsbidrag (V)	15
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	16
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010	16

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Flygplatsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2010/11:T387 av Christer Adelsbo m.fl. (S),

2010/11:T424 av Margareta Cederfelt (M),

2010/11:T429 av Maria Stenberg och Isak From (båda S) och

2010/11:T471 av Staffan Anger (M).

Reservation 1 (S)

2. Miljöfrågor

Riksdagen avslår motion

2010/11:T467 av Christer Adelsbo m.fl. (S).

Reservation 2 (S, MP, V)

3. Vätskeförbud på flyg

Riksdagen avslår motion

2010/11:T324 av Eliza Roszkowska Öberg (M).

4. Bromma flygplats

Riksdagen avslår motion

2010/11:T252 av Gustav Fridolin m.fl. (MP).

Reservation 3 (MP, V)

5. Namn på en flygplats

Riksdagen avslår motion

2010/11:Kr209 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda FP) yrkande 3.

Stockholm den 28 april 2011

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Pia Nilsson (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Désirée Liljevall (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas åtta yrkanden från den allmänna motionstiden 2010.

I ärendet har en skrivelse om allmänflygets situation inkommit från Kungliga Svenska Aeroklubben.

Utskottet avser att senare i år behandla den proposition som regeringen aviserat om genomförande av direktivet om flygplatsavgifter.

Utskottets överväganden

Flygplatsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionerna. Utskottet framhåller att transportpolitiken präglas av ett trafikslagsövergripande perspektiv med ett stort regionalt och lokalt inflytande över trafikens infrastruktur som regionala flygplatser. Jämför reservation 1 (S).

Motionerna

I motion 2010/11:T387 framhåller Christer Adelsbo m.fl. (S) att det statliga driftsbidraget på ett effektivt sätt har medverkat till att säkerställa ett flygplatssystem i hela landet. Huvuddelen av de icke-statliga flygplatserna ägs och drivs av kommuner med svagt befolkningsunderlag, anger motionärerna. Det yrkas att staten ska ta ett betydande ansvar för att säkerställa infrastrukturen på de kommunala flygplatserna. Statens ekonomiska ansvar ska dock inte utgöra en total finansiering; även fortsättningsvis ska rörelseintäkter vara den huvudsakliga finansieringen för flygplatserna. Stödet bör vidare vara utformat så att de kommunala incitamenten att utveckla flygplatserna består.

I motion 2010/11:T424 påpekar Margareta Cederfelt (M) att Sverige är ett av få EU-länder vars huvudstad saknar en flygplats för allmänflyget. Allmänflygets intresseorganisation (AOPA) varnar för att flygsäkerheten riskerar att försämrans genom att de start- och landningsmöjligheter som nu står till buds för allmänflyget är gräsbaserade. I stora delar av landet är allmänflyget en viktig livsnerv för regionen, varför kommunerna ser till att allmänflygets behov tillgodoses. I Stockholmsregionen har, anger motionären, kommunerna inte bedömt att allmänflyget har samma positiva effekter för regionens utveckling. Motionären lyfter fram att en väl fungerande infrastruktur för allmänflyget bidrar till att skapa fler arbetstillfällen och utveckla Stockholmsregionen. Utöver att vara en viktig länk inom infrastrukturen kan allmänflyget bidra till ny teknikutveckling. Det yrkas i motionen att staten ska ta ett övergripande ansvar för att långsiktigt säkra flygplatskapaciteten för allmänflyget.

I motion 2010/11:T429 anför Maria Stenberg och Isak From (båda S) att flygplatser i glest bebyggda områden, t.ex. i Norr- och Västerbottens inland, är väldigt viktiga för tillväxt och utveckling och för att utvidga arbetsmarknadsområdena. Små flygplatser där bara en aktör opererar är känsliga för störningar i flygtrafiken. Ingen av de flygplatser som ingår i SRF (Svenska Regionala Flygplatsförbundet) går med vinst, men flygplatserna är en viktig faktor för såväl arbetspendlingen som för turist- och

besöksnäringen, anger motionärerna. Vidare anges det i motionen att EU-kommissionens riktlinjer nu möjliggör nationella insatser för att hjälpa flygplatsbranschen. Det yrkas i motionen att en strategi för hur mindre flygplatser ska överleva lågkonjunkturer och andra problem ska tas fram samt att regionala flygplatser ska ges långsiktiga spelregler.

I motion 2010/11:T471 framhåller Staffan Anger (M) att Västerås Flygplats AB i dag ägs helt av Västerås stad, efter att Luftfartsverket sålde sin andel om 40 % för en 1 kr. Västerås flygplats är viktig för befolkningen och näringslivet i Västmanland och norra Södermanland. Det är mycket viktigt att Swedavia finns med som aktieägare i företaget och ger det stöd i styrelsen som behövs för att skapa en bättre verksamhet i Västerås Flygplats AB. Motionären begär mot denna bakgrund att Swedavia ska köpa tillbaka den tidigare andelen i Västerås Flygplats AB om 40 % för 1 kr.

Utskottets ställningstagande

I de väckta motionsförslagen berörs främst regionala flygplatsfrågor. Utskottet är av åsikten att transportpolitiken ska präglas av ett starkt trafikslagsövergripande perspektiv samt ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Ett sådant synsätt främjar en utveckling mot ett hållbart transportsystem där luftfarten ingår som en viktig del. Vidare vill utskottet klargöra att frågan om ett nationellt basutbud av flygplatser tidigare har behandlats av riksdagen. Basutbudet utgörs av följande flygplatser: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby, Åre/Östersund.

När det gäller det statliga ansvaret kan vi erinra om att riksdagen den 3 december 2009 beslutade i enlighet med regeringens förslag att dela LFV och bolagisera flygplatsverksamheten. Det nya flygplatsbolaget, Swedavia AB, bildades mot denna bakgrund den 1 april 2010. Delningen innebar att flygtrafiktjänsten skildes från driften av flygplatserna. Respektive ledningar och styrelser kan nu fokusera på sina kärnverksamheter. Swedavia äger, driver och utvecklar 11 flygplatser, vilka motsvarar det nationella basutbudet samt Sundsvall. Swedavia är ett statligt bolag med omkring 2 600 medarbetare och omsätter ca 5 miljarder kronor. LFV är ett affärsverk med 1 400 anställda som driver flygtrafiktjänst för civila och militära kunder.

I sammanhanget vill utskottet även hänvisa till den gällande planeringsprocess som riksdagen lagt fast. Av den följer att riksdagens roll i första hand bör vara att ange övergripande mål och riktlinjer för planeringen, fastställa finansiella ramar, säkerställa en god kontroll av statens finanser och skapa förutsättningar för en effektiv organisation för att förvalta avsatta resurser. Det betyder att beslut om olika åtgärder som ska genomföras i infrastrukturen, t.ex. på flygplatser, i första hand bör fattas inom ramen för åtgärdsplaneringen, dvs. regeringens, trafikverkens, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut.

Rörande driftsbidrag vill utskottet betona att riksdagen med anledning av regeringens proposition Framtidens resor och transporter har godkänt att användningen av bidrag till ickestatliga flygplatser ska ändras på några väsentliga punkter (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Beslutet innebär att driftsbidraget ges med samma villkor som i dag t.o.m. 2011. Med början 2012 överförs delar av bidraget till de regionala planerna. De på så sätt överförda medlen får användas för t.ex. driftsbidrag till regionala flygplatser inom ramen för de prioriteringar som regionen gör. Det kvarvarande driftsbidraget ska kunna ges till de flygplatser där Trafikverket upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. Utskottet bedömer att förändringarna av driftsbidraget är väl ägnade att utveckla framtidens flygplatsstruktur.

I övrigt kan utskottet hänvisa till möjligheten att få statlig delfinansiering av utbyggd flygplatsinfrastruktur. Detta förutsätter att den aktuella länstransportplanen prioriterar projektet. Därefter kan regionen hos Trafikverket ansöka om statlig delfinansiering som kan uppgå till maximalt 50 % av investeringskostnaden.

Med anledning slutligen av motionsförslagen om allmänflyget vill utskottet uttrycka sin förståelse för de svårigheter som denna del av luftfarten, dvs. privatflyg som t.ex. affärsflyg och flygsport, upplever i fråga om att få tillgång till flygplatskapacitet. Samtidigt betonar utskottet att frågan inte bör regleras av riksdagen. När det gäller allmänflygets tillgång till Bromma eller Arlanda flygplats faller det på det statliga bolaget Swedavia att göra affärsmässiga bedömningar av hur tillgången till flygplatskapacitet ska fördelas. I övrigt är det främst en regional och kommunal angelägenhet. Utskottet kan i detta sammanhang även konstatera att arbete med att se över allmänflygets situation pågår i Stockholmsområdet på kommunal nivå.

Utskottet är därmed inte berett att ta något initiativ i ärendet och avstyrker därför motionsyrkandena 2010/11:T387 av Christer Adelsbo m.fl. (S), 2010/11:T424 av Margareta Cederfelt (M), 2010/11:T429 av Maria Stenberg och Isak From (båda S) och 2010/11:T471 av Staffan Anger (M).

Miljöfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet konstaterar att ett aktivt miljöarbete bedrivs vid många flygplatser, såväl de som drivs av Swedavia som de som är under regionalt ansvar. I detta sammanhang betonar utskottet vikten av att miljöarbetet anpassas till skilda förutsättningar vid olika flygplatser.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

Motionen

I motion 2010/11:T467 av Christer Adelsbo m.fl. (S) framhålls det att Malmö Airport har kommit långt i arbetet med att använda sig av miljövänliga energikällor och att flygplatsen är koldioxidneutral. Även andra flygplatser borde driva miljöarbete i den form som Malmö Airport gör, anser motionärerna. Därför yrkas det att statliga flygplatser bör uppmanas till liknande insatser som gjorts av Malmö Airport samt att staten bör följa upp och uppmärksamma gjorda förbättringar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att ett aktivt miljöarbete vid flygplatser är ett av många viktiga områden för att transportsektorn ska kunna bidra till att uppnå uppställda miljökvalitetsmål. Utskottet konstaterar att ett aktivt miljöarbete bedrivs vid många flygplatser, såväl de som drivs av Swedavia som de som är under regionalt ansvar. Det är viktigt att miljöarbetet anpassas till skilda förutsättningar, exempelvis vid olika flygplatser.

Utskottet noterar att Malmö Airport kraftigt reducerat koldioxidutsläppen. Vakuümör ger solvärmeenergi utan att störa flygtrafiken. Därutöver används även pellets och bioolja som värmeproducenter. Genom att ta emot olika finansieringsstöd om ca 10 miljoner kronor har flygplatsen åtagit sig att lära ut sina erfarenheter till landets övriga flygplatser, vilket utskottet bedömer kan vara ett bra initiativ. Samtidigt vill utskottet lyfta fram att även andra flygplatser, t.ex. Arlanda flygplats, nått mycket långt i sitt miljöarbete. Arlanda flygplats arbetar med bl.a. minskad energianvändning, gröna inflygningar och klimatvänliga transporter till och från flygplatsen.

Med hänvisning till de skilda förutsättningar som råder på olika flygplatser finner utskottet ingen anledning att särskilt lyfta fram de åtgärder som föreslås i motionen där Malmö Airport framhålls som ett gott exempel. Utskottet förutsätter således att ett fortsatt aktivt miljöarbete sker vid landets flygplatser och avstyrker därför motion 2010/11:T467 av Christer Adelsbo m.fl. (S).

Vätskeförbud på flyg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet påpekar att luftfartsskyddet till stora delar är reglerat på EU-nivå samt konstaterar att EU-kommissionen i april 2010 fattade beslut om att avveckla förbudet mot att ta med vätskor på flyg.

Motionen

I motion 2010/11:T324 anför Eliza Roszkowska Öberg (M) att förbudet att ta med vätskor som omfattar mer än 100 ml genom säkerhetskontrollen på flygplatser är irrationellt och att det fortfarande finns en risk att en person tar med ett antal småflaskor fyllda med farliga substanser. Motionären belyser att många anställda på flygplatser runt om i världen genomgår mindre stränga kontroller än passagerare, trots att även de skulle kunna ta med farliga vätskor, vassa föremål eller explosiva material in på en flygplats. Dessutom, påpekas det i motionen, förekommer ofta metallföremål, som knivar och gafflar, både i flygplatsrestauranger och ombord på flygplanen. Motionären begär därför att man ska se över Sveriges möjligheter inom EU-samarbetet att verka för att vätskeförbudet ombord på flygplan i EU avskaffas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att luftfartsskyddet till stora delar är reglerat på EU-nivå. I april 2010 fattade EU-kommissionen beslut om att avveckla förbudet mot att ta med vätskor på flyg. Första steget tas den 29 april i år, och senast den 29 april 2013 ska vätskeförbudet vara helt avvecklat. Beslutet gäller alla flygplatser inom EU. Medlemsländerna är skyldiga att följa beslutet.

Utskottet ser med tillförsikt på kommissionens beslut då en anledning till att beslutet togs var att länderna inom EU numera bedöms ha utrustning som klarar av att spåra sprängämnen i vätskor. Utskottet konstaterar att Sverige kommer att ha lämplig utrustning för uppgiften och beslutet innebär därför inga svårigheter för svensk del. Utskottet noterar därmed att syftet med motionen synes bli tillgodosett av de nya EU-rättsliga reglerna och är inte berett att ta något initiativ i ärendet. Motion 2010/11:T324 av Eliza Roszkowska Öberg (M) avstyrks följaktligen.

Bromma flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet anser att Bromma flygplats även fortsättningsvis är viktig för ett väl fungerande flygsystem.

Jämför reservation 3 (MP, V).

Motionen

I motion 2010/11:T252 anför Gustav Fridolin m.fl. (MP) att det finns en rad nackdelar med Bromma flygplats. Flygtrafiken på Bromma är ett av stadens största miljöproblem. Brommaflyget genererar buller och utsläpp av kväveoxider och en mängd andra föroreningar i ett område som redan

är hårt ansträngt av andra trafikleder. Vidare, framhåller motionärerna, är behovet av byggbar mark stort. Bromma är ett av få områden där en större satsning på en ny bebyggelse är möjlig. I dagsläget betalar LfV väldigt lite för användningen av marken i Bromma, anger motionärerna. När marken frigörs kan uppåt 4 000 bostäder byggas. Motionärerna lyfter också fram att även om den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är liten blir följderna oftast fruktansvärda om det osannolika inträffar. Placeringen av flygplatser mitt i stora städer utsätter många människor för stora risker. Slutligen påpekar motionärerna att Arlanda flygplats har tillräcklig kapacitet att omhänderta det flyg som i dag trafikerar Bromma. Motionärerna yrkar mot denna bakgrund att Bromma flygplats snarast avvecklas.

Utskottets ställningstagande

Frågan om Bromma flygplats har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen. I betänkande 2009/10:TU7 avstyrkte utskottet yrkanden om avveckling av Bromma flygplats och anförde att Bromma flygplats är en viktig lösning för goda flygförbindelser. Genom det nya arrendeavtal som staten 2008 tecknade med Stockholms stad om Bromma flygplats torde olägenheterna för de boende minska samtidigt som markområden öppnas för bebyggelse i form av såväl bostäder som arbetsplatser. Det nya avtalet löper t.o.m. den 31 december 2038. Utskottet anser därmed att Bromma flygplats även fortsättningsvis är viktig för ett väl fungerande flygsystem. Det anförda medför att utskottet avstyrker motion 2010/11:T252 av Gustav Fridolin m.fl. (MP).

Namn på en flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionen. Utskottet uttalar att det är en fråga för Swedavia, såsom ägare till den aktuella flygplatsen, att besluta i namnfrågan. Vidare noterar utskottet att Nobelstiftelsens styrelse, såsom ägare till namnet Alfred Nobel, vid ett möte i april 2005 avstyrkte förslaget om en namnändring.

Motionen

I motion 2010/11:Kr209 anför Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda FP) att Alfred Nobel i många avseenden är vår tids mest kända svensk. Nobelnamnet skulle gynnas av att förekomma internationellt. I många andra länder har flygplatser döpts efter kända personer. Det yrkas att Arlanda flygplats kompletteras med namnet Alfred Nobel International Airport (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Frågan om byte av namnet på Arlanda flygplats har behandlats av utskottet vid ett antal tillfällen. Senast togs frågan upp i betänkande 2009/10: TU7 där utskottet avstyrkte ett motsvarande yrkande. Utskottet vidhåller bedömningen att det är en fråga för Swedavia, såsom ägare till flygplatsen, att göra nödvändiga avvägningar med avseende på verkets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. I sammanhanget kan utskottet vidare nämna att Nobelstiftelsens styrelse, såsom ägare till namnet Alfred Nobel, vid ett möte i april 2005 avstyrkte förslaget om en namnändring. Utskottet avstyrker därför motion 2010/11:Kr209 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda FP) yrkande 3.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Flygplatsfrågor, punkt 1 (S)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S) och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:T387 av Christer Adelsbo m.fl. (S) och

2010/11:T429 av Maria Stenberg och Isak From (båda S) samt avslår motionerna

2010/11:T424 av Margareta Cederfelt (M) och

2010/11:T471 av Staffan Anger (M).

Ställningstagande

Vi vill lyfta fram att flygplatser i glest bebyggda områden, t.ex. i Norr- och Västerbottens inland, är väldigt viktiga för tillväxt och utveckling och för att utvidga arbetsmarknadsområdena. Många använder flygplatserna för att arbetspendla, men de är också viktiga för turist- och besöksnäringen. Små flygplatser där bara en aktör opererar är känsliga för störningar i flygtrafiken. I sammanhanget kan det nämnas att trafikstörningar från vulkanaska tidigare i år har tillsammans med lågkonjunkturen orsakat betydande förluster för Sveriges regionala flygplatser. Vi vill betona att det tidigare statliga driftsbidraget på ett effektivt sätt har medverkat till att säkerställa ett flygplatssystem i hela landet. Det är viktigt att beakta att många av de icke-statliga flygplatserna ägs och drivs av kommuner med svagt befolkningsunderlag.

Med anledning av detta vill vi att staten ska ta ett betydande ansvar för att säkerställa infrastrukturen på de kommunala flygplatserna. Statens ekonomiska ansvar ska dock inte utgöra en total finansiering; även fortsättningsvis ska rörelseintäkter vara den huvudsakliga finansieringen för flygplatserna. Vi anser vidare att stödet bör vara utformat så att de kommunala incitamenten att utveckla flygplatserna består. Därutöver vill vi också

att en strategi tas fram för hur mindre flygplatser ska överleva lågkonjunkturer och andra problem samt att regionala flygplatser ges långsiktiga spelregler.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

2. Miljöfrågor, punkt 2 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Pia Nilsson (S), Lars Mejern Larsson (S), Désirée Liljevall (S), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T467 av Christer Adelsbo m.fl. (S).

Ställningstagande

Miljöarbetet på landets flygplatser är en viktig del av flygsektorns ansvar för miljöfrågor. Vi vill här uppmärksamma att Malmö Airport bör vara föregångare för andra flygplatser. Flygplatsen har installerat solfångare som minskar koldioxidförbrukningen och värmer upp vattnet på flygplatsen på ett grönare sätt. Detta i kombination med en pelletsanläggning gör flygplatsen koldioxidneutral. På ett område som omfattar 2 000 kvadratmeter har 5 600 runda rör satts upp som fångar solstrålar och använder dem för att värma vattnet på anläggningen. Solcellerna däremot ska omvandla solenergin till elektricitet. Genom dessa nya solfångare kan flygplatsen utvinna en halv megawattimme energi som täcker hela behovet av varmvatten under sommaren. På vintern räknar Malmö Airport också med att ersätta pellets med 20 % i varmvattenanläggningen, vilket också minskar koldioxidutsläppen.

Vi anser att denna form av miljöarbete borde ske på fler flygplatser. Därför vill vi att staten ska följa upp och uppmärksamma de genomförda satsningarna.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

3. Bromma flygplats, punkt 4 (MP, V)
av Siv Holma (V) och Annika Lillemets (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:T252 av Gustav Fridolin m.fl. (MP).

Ställningstagande

Vi anser att Bromma flygplats snarast bör avvecklas. Arlanda flygplats har tillräcklig kapacitet att ta om hand det flyg som i dag trafikerar Bromma. Det finns en rad nackdelar med Bromma flygplats, de viktigaste rör miljön och säkerheten samt att flygplatsen hindrar bostadsbyggande.

Flygtrafiken på Bromma är ett av stadens största miljöproblem. Brommaflyget genererar buller och utsläpp av kväveoxider och en mängd andra föroreningar i ett område som redan är hårt ansträngt av andra trafikleder. Därtill kommer att flyget är det transportmedel som använder mest energi och ökar klimathotet och förorenar miljön mest per passagerarkilometer.

Vi vill också påpeka att även om den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är liten blir följderna fruktansvärda om det osannolika inträffar. Placeringen av flygplatser mitt i stora städer utsätter många människor för stora risker.

Vi anser vidare att behovet av byggbar mark är ett starkt argument för att lägga ner Bromma flygplats. Bromma är ett av få områden där en större satsning på en ny bebyggelse är möjlig. Om marken frigörs kan uppåt 4 000 bostäder byggas och utgöra ett välbehövligt tillskott till bostadsmarknaden i Stockholm enligt tidigare framlagda förslag samtidigt som stora ytor kan avsättas för rekreation.

Det ovan sagda leder fram till ställningstagandet att Bromma flygplats snarast bör avvecklas och att staten därför bör ta initiativ att påbörja en sådan process.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

Särskilda yttranden

1. Bidrag till flygplatser (MP)

Annika Lillemets (MP) anför:

Jag anser att det ekonomiska stödet till flyget bör minska. Flyget är ett av de transportslag som har störst klimatpåverkan. Dessutom orsakar flyget andra typer av miljöpåverkan. Det är dags att göra inrikesflyget onödigt. Om man prioriterar satsningar på tågtrafik kan all persontrafik söder om Sundsvall ske utan flyg senast år 2020.

Staten bör enligt min mening, inte ge bidrag till flygplatser som är belägna i regioner där alternativa kollektiva transportmöjligheter till flyget finns, och som medger en restid till centrala Stockholm på högst tre timmar.

Jag vill vidare att det ska göras en översyn av driftbidrag till flygplatser i Norrland med syfte att undersöka möjligheten att samordna flygresor till ett antal större flygplatser och på så sätt koncentrera bidraget till de mest angelägna flygplatserna.

2. Driftsbidrag (V)

Siv Holma (V) anför:

Regeringen vill att nuvarande driftbidrag till flygplatser ska förändras från och med 2012. Regeringens förslag innebär en minskning av anslaget och att det som finns kvar övergår i de regionala planerna.

Jag delar bedömningen om att fasa ut detta driftsbidrag, men ser inte heller något behov att medel ska ingå i de regionala planerna. Det är inte rimligt att på detta sätt ge ett statligt stöd till bara ett trafikslag. Däremot vill jag understryka att flygtrafiken är viktig till en rad platser i Sverige. Det är den trafik som sker inom ramen för Rikstrafiken och denna del vill jag fortsätta stödja.

Jag vill att det finns ett statligt ansvar för strategiskt viktiga flygplatser. Därför bör följande 9 flygplatser utses till strategiska: Stockholm, Malmö, Göteborg, Visby, Umeå, Luleå, Östersund, Arvidsjaur och Kiruna. Jag anser även att det går att diskutera om Stockholmsområdet bör få ytterligare en flygplats i den södra delen av regionen. Det skulle då t.ex. kunna vara Skavsta. Följaktligen innebär det att de flygplatser som inte är strategiska ska staten inte äga och inte heller betala ut driftstöd till.

Det är däremot viktigt med ett statligt stöd till flyglinjer. Detta stöd sker genom att Trafikverket upphandlar trafikavtal till orter där det finns ett samhällspolitiskt behov av flygresor, men som inte kan bära sig rent kommersiellt. Vänsterpartiets förslag om att införa klimatskatt på inrikes flygtrafik, kan staten kompensera genom att de flyglinjer som upphandlas med trafikavtal får täckning för detta ekonomiska bortfall.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2010

2010/11:Kr209 av Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda FP):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Sveriges marknadsföring av Nobelpriset vid ankomsten till Sverige

2010/11:T252 av Gustav Fridolin m.fl. (MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygfält.

2010/11:T324 av Eliza Roszkowska Öberg (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vätskeförbudet på flyg.

2010/11:T387 av Christer Adelsbo m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om det statliga driftsstödet till icke-statliga flygplatser.

2010/11:T424 av Margareta Cederfelt (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om statens ansvar när det gäller tillgången på flygplatskapacitet för allmänflyget.

2010/11:T429 av Maria Stenberg och Isak From (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om goda flygkommunikationer från Norrbottens och Västerbottens inland.

2010/11:T467 av Christer Adelsbo m.fl. (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statliga flygplatser bör uppmanas till insatser som minskar koldioxidutsläppen och att staten sedan följer upp och uppmärksammar de gjorda klimatförbättringarna.

2010/11:T471 av Staffan Anger (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Luftfartsverkets aktieandel i Västerås Flygplats.