



Luftfartsfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlas 28 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014 om bl.a. Bromma flygplats, luftfartens förutsättningar och flygplatsfrågor.

Utskottet påpekar att alliansregeringen efter sommaren 2014 initierade ett arbete som syftade till att ta fram en strategi för att stärka flygets konkurrenskraft. Vidare uttalar utskottet en oro över att regeringen har aviserat förslag om flygskatter samt uttalat att man vill lägga ned Bromma flygplats. Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget ska tas fram inom en snar framtid. Utskottet tillstyrker därmed motioner om detta. Mot förslaget reserverar sig S, MP och V som framhåller att regeringen för närvarande arbetar för att ta fram en strategi med reviderade riktlinjer.

Utskottet framhåller också att Bromma flygplats är viktig för ett väl fungerande flygsystem och att den innebär en viktig lösning för goda flygförbindelser. Utskottet understryker att Bromma flygplats inte bara är en fråga för Stockholm utan en infrastrukturlösning som i allra högsta grad berör hela Sverige. Regeringens aviserade avsikt att verka för en nedläggning av Bromma flygplats är mycket olycklig, enligt utskottet. Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen tydligt ska ta ställning till och agera för att Bromma flygplats inte ska läggas ned. Detta innebär att utskottet tillstyrker eller delvis tillstyrker motionsförslag i frågan. Mot förslaget reserverar sig S, MP och V som anger att det är lämpligt att invänta den särskilde samordnarens utredning innan något beslut fattas om Bromma flygplats.

Utskottet betonar att vi måste upprätthålla den höga säkerhetsstandard vi har i Sverige och framhåller att det därför är viktigt att svenska flygbolag kan verka i Sverige även i fortsättningen. Kostnaderna för tillsyn är dock betungande för branschen. Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheterna att förbättra för flygbranschen att bära kostnaderna för tillsyn. Därmed tillstyrker utskottet delvis två motionsyrkanden i frågan.

Utskottet betonar att transportpolitiken ska präglas av ett trafikslagsövergripande perspektiv med ett stort regionalt och lokalt inflytande över trafikens infrastruktur. Det innebär att alla trafikslag nyttjas på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt och att luftfarten ingår som en viktig del i detta. Utskottet avstyrker samtliga övriga motioner.

I betänkandet finns fyra reservationer (S, MP och V).

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	4
Redogörelse för ärendet.....	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Bakgrund.....	6
Utskottets överväganden.....	12
En strategi för luftfarten.....	12
Vissa flygplatsfrågor.....	14
Avveckling av Bromma flygplats.....	18
Byte av namn på flygplatser.....	25
Transportstyrelsens avgifter för tillsyn.....	26
Alkotester för piloter.....	28
Reservationer.....	30
1. En strategi för luftfarten, punkt 1 (S, MP, V).....	30
2. Avveckling av Bromma flygplats, punkt 3 (S, MP, V).....	31
3. Transportstyrelsens avgifter för tillsyn, punkt 5 (V).....	33
4. Alkotester för piloter, punkt 6 (V).....	34
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	35
Motioner från allmänna motionstiden 2014/15.....	35

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. En strategi för luftfarten

Riksdagen tillkännager för regeringen vad utskottet anfört om att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2014/15:106 av Edward Riedl (M),

2014/15:1463 av Margareta Cederfelt och Saila Quicklund (M) och

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 16.

Reservation 1 (S, MP, V)

2. Vissa flygplatsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:200 av Roger Haddad (FP),

2014/15:371 av Lotta Finstorp och Ulf Kristersson (M),

2014/15:1596 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (M),

2014/15:1934 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (S) och

2014/15:2629 av Finn Bengtsson m.fl. (M) yrkande 1.

3. Avveckling av Bromma flygplats

Riksdagen tillkännager för regeringen vad utskottet anfört om att regeringen tydligt ska ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte bör läggas ned. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2014/15:185 av Jonas Jacobsson Gjörtlér m.fl. (M) yrkande 2,

2014/15:1461 av Hillevi Engström (M),

2014/15:1765 av Jessica Rosencrantz (M),

2014/15:1850 av Hans Rothenberg m.fl. (M) yrkande 4,

2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 12,

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 13 och

2014/15:2424 av Robert Halef och Désirée Pethrus (KD),

bifaller delvis motionerna

2014/15:185 av Jonas Jacobsson Gjörtlér m.fl. (M) yrkande 1,

2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrkande 3,

2014/15:2014 av Lars Püss (M) och

2014/15:2248 av Tina Ghasemi (M) samt

avslår motion

2014/15:348 av Mikael Cederbratt m.fl. (M) yrkandena 1, 2 och 4.

Reservation 2 (S, MP, V)

4. Byte av namn på flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:787 av Birgitta Ohlsson m.fl. (FP),

2014/15:1387 av Mikael Oscarsson och Magnus Oscarsson (KD) och

2014/15:1877 av Robert Hannah (FP).

5. Transportstyrelsens avgifter för tillsyn

Riksdagen tillkännager för regeringen vad utskottet anfört om att se över möjligheterna för flygbranschen att bära kostnaderna för tillsyn. Därmed bifaller riksdagen delvis motionerna

2014/15:840 av Edward Riedl (M) och

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 17.

Reservation 3 (V)

6. Alkotester för piloter

Riksdagen avslår motion

2014/15:2399 av Robert Halef (KD).

Reservation 4 (V)

Stockholm den 17 februari 2015

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Borianana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Said Abdu (FP), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S) och Rikard Larsson (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas 28 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014 om bl.a. Bromma flygplats, luftfartens förutsättningar och flygplatsfrågor.

Under beredningen av ärendet har utskottet vid sammanträden informerats av Swedavia, Svenska flygbranschen, SAS och samordningsmannen Anders Sundström.

Bakgrund

Utskottets rapport Framtidens flyg

Utskottet har under förra riksmötet, med hjälp av forsknings- och utvärderingssektariatet, låtit ta fram en studie om framtidens flyg, avgränsad till civilt flyg (2013/14:RFR16). Av rapporten framgår att det finns tekniska och operativa lösningar för ett framtida hållbart flyg. Det pågår effektiviseringar såväl inom ramen för etablerade tekniker och metoder som med hjälp av mer radikala lösningar. Rapporten visar att tekniska och flygoperativa åtgärder kan komplettera varandra. I rapporten framförs att hindren för att införa ny teknik är stora och att det tar tid att utveckla ny flygteknik. Höga säkerhetskrav gör att ny teknik måste prövas under en lång tid innan den kan certifieras. Flygplan, motorer och bränsle har utvecklats tillsammans och är beroende av varandra. Flygmarknaden är till sin natur en global marknad, och alla flygplan ska i princip kunna tanka och landa överallt, vilket skapar långa omställningstider. Stora investeringskostnader och hård konkurrens leder dessutom till en försiktighet hos aktörer som investerar i ny flygteknik. De praktiska och ekonomiska hindren är alltså omfattande och gör att många tror på förbättringar inom ramen för etablerad teknik snarare än en mer språngartad utveckling.

Det finns bättre möjligheter att åstadkomma mer omfattande miljöförbättringar genom teknisk utveckling av flygplan och motorer än genom flygoperativa åtgärder. Det innebär dock inte att man ska avstå från att genomföra effektiviseringar inom det flygoperativa området.

I rapporten framförs även att internationellt samarbete och långsiktighet är den bästa grunden för ett hållbart framtida flyg. Snabba förändringar bedöms vara ovälkomna i en sektor som redan karakteriseras av stor osäkerhet. Nationella regler bedöms inte ha någon mer betydande inverkan på det globala flyget.

Pax vid Svenska flygplatser 2013

Ägare	Flygplats	PAX
Swedavia	Arlanda	20 700 000
Swedavia	Göteborg	5 000 000
Swedavia	Bromma	2 279 000
Regional	Skavsta	2 165 000
Swedavia	Malmö	2 127 000
Swdavia	Luleå	1 106 000
Swedavia	Umeå	989 000
Regional	Göteborg City	863 000
Regional	Ängelholm	412 000
Swedavia	Åre-Östersund	408 000
Swedavia	Visby	352 000
Regional	Skellefteå	292 000
Regional	Sundsvall	272 000
Swedavia	Ronneby	213 000
Swedavia	Kiruna	226 000
Regional	Växjö	204 000
Regional	Kalmar	179 000
Regional	Västerås	163 000
Regional	Linköping	116 000
Regional	Norrköping	116 000
Regional	Karlstad	109 000
Regional	Örebro	109 000
Regional	Halmstad	101 000
Regional	Örnsköldsvik	93 000
Regional	Jönköping	80 000
Regional	Arvidsjaur	51 000
Regional	Trollhättan	42 000
Regional	Gällivare	40 000
Regional	Borlänge	38 000
Regional	Kristianstad	32 000
Regional	Lycksele	19 000
Regional	Höga kusten	16 000
Regional	Vilhelmina	13 000
Regional	Hemavan	11 000
Regional	Mora	7 900
Regional	Pajala	6 100
Regional	Sveg	4 700
Regional	Hagfors	2 800
Regional	Torsby	2 200

Nationella statliga aktörer

Nedan anges de mest centrala statliga aktörerna på luftfartsområdet.

Transportstyrelsen

Inom luftfartsområdet arbetar Transportstyrelsen med tillsyn, tillstånd och registerhållning, precis som för övriga trafikslag. Det innebär att myndigheten

- utfärdar tillstånd för flygbolag, piloter, utbildningsorganisationer, underhållsorganisationer, flygtrafiktjänster, flygplatser m.m.
- utövar tillsyn över tillståndshavare
- ansvarar för och förvaltar luftfartygsregistret och inskrivningsregistret.

Transportstyrelsen arbetar också med regelgivning och regelutveckling inom luftfarten. I Transportstyrelsen föreskriftsserie (TSFS) finns föreskrifter som reglerar luftfarten i Sverige. Mycket av regelverket inom luftfarten är dock internationellt. Transportstyrelsen bistår regeringen med arbetet inom Internationella luftfartsorganisationen (ICAO), Europeiska Civila Luftfartskonferensen (ECAC), Europeiska organisationen för luftfartssäkerhet (Eurocontrol) och EU. Transportstyrelsen är av regeringen utpekad myndighet för en mängd EU-rättsakter och fullgör de åtaganden som dessa rättsakter lägger på medlemsländerna. Vidare utfärdar Transportstyrelsen tillstånd för att flyga (tekniska flygningar utan passagerare) och trafik tillstånd för flygföretag från länder utanför EES där inte EU har slutit avtal med landet. Transportstyrelsen hanterar också t.ex.

- händelserapporteringen inom luftfarten som syftar till att förbättra luftfartssäkerheten
- lagstiftning och ärenden om luftfartsskydd inklusive förvaltningen av finansieringen av säkerhetskontroller av passagerare
- tvister om flygplatsavgifter och andra ärenden inom ekonomisk reglering.

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet i vilken ingår luftfarten. Ansvaret gäller såväl nationell nivå som delaktighet på läns- och kommunal nivå. Trafikverket ansvarar för driftbidrag till icke statliga flygplatser. Vidare upphandlar Trafikverket flygtrafik vid vissa flygplatser och är också ansvarig myndighet för att peka ut riksintressen, t.ex. flygplatser.

Luftfartsverket

Luftfartsverket är ett affärsverk som driver flygtrafiktjänst för civila och militära kunder vid 25 torn och två kontrollcentraler i Sverige. Våren 2014 föreslog utskottet en lagändring med innebörden att rätten att ombesörja flygtrafikledningstjänst för luftrummet i anslutning till flygplatsen, eller att ge någon

annan ett sådant uppdrag, inte ska gälla flygplatser som ägs eller drivs av staten eller av bolag i vilka staten har ett bestämmande inflytande. Riksdagen antog förslaget och lagen trädde i kraft den 15 augusti 2014. I och med detta blev Luftfartsverket ensam leverantör av flygtrafikledningstjänst till bl.a. Swedavias flygplatser.

Luftfartsverket arbetar sedan många år tillsammans med Saab för att ta fram tekniska lösningar för fjärrstyrda torn. Fjärrstyrda torn innebär att ett flygledartorn manövreras från en annan plats, oavsett avstånd. Systemet använder ett antal kameror, ljud och andra sensorer för att ge en kontinuerlig, heltäckande bild av en flygplats. Den 31 oktober 2014 beslutade Transportstyrelsen att ge LFV tillstånd att fjärrstyra flygtrafiken på Örnköldsvik Airport från Sundsvall Airport.

Swedavia

Swedavia äger, driver och utvecklar tio flygplatser i hela Sverige och är helägt av svenska staten. Affären bedrivs i en flygplatsverksamhet och en fastighetsverksamhet. Swedavias flygplatser sammanfaller med det nationella basutbudet av flygplatser.

Internationella fora

Gemensamma Europeiska luftrummet

Det gemensamma europeiska luftrummet, även kallat Single European Sky (SES), syftar till att öka effektiviteten i flyglednings- och flygtrafiktjänsten genom att minska splittringen i det europeiska luftrummet. Arbetet inleddes i oktober 2001 med att kommissionen lämnade ett förslag till en förordning om ramen för skapandet av ett gemensamt europeiskt luftrum. Rådet och parlamentet godkände förslaget i mars 2004. Därefter trädde ett andra paket med SES-regler i kraft 2009 (SES II) och 2013 lämnade kommissionen ett tredje paket med förslag (SES II+) till Europaparlamentet och rådet i avsikt att påskynda genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet för att hjälpa användarna av luftrummet i en besvärlig global konkurrensutsatt miljö och främja ekonomisk utveckling.

Easa

EU:s flygsäkerhetsmyndighet, Easa, inrättades 2002 och hade inledningsvis uppdrag som rörde regelutveckling samt typ- och miljöcertifiering av luftfartyg. Under 2008 utvidgades Easas uppdrag till att även omfatta regelutveckling m.m. för pilotcertifikat, all slags flygverksamhet och säkerhet hos operatörer från länder utanför EU. Under 2009 har uppdraget ytterligare utökats med bl.a. regelutveckling för flygtrafiktjänst och flygplatser. Easa är baserad i Köln och har bland annat avdelningar för regelutveckling, certifiering, standardisering och godkännanden. Förutom de 28 EU-medlemsstaterna är även Norge, Island, Liechtenstein och Schweiz medlemmar i Easa.

ICAO

Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) är ett specialprogram inom FN som har till uppgift att underlätta flygning mellan världens länder och bidra till ökad flygsäkerhet. ICAO inrättades genom Chicagokonventionen, som kom till vid ett möte i Chicago i december 1944. USA hade tagit initiativ till detta möte och bjudit in ett antal stater, samtliga antingen USA:s allierade eller neutrala under andra världskriget, för att dra fram riktlinjerna för den framtida civila luftfarten. Konventionen undertecknades initialt av 52 stater som därmed blev medlemmar i ICAO. Sverige deltog i mötet och ratificerade konventionen 1946. Chicagokonventionen är skriven med utgångspunkten från att staterna samarbetar för att uppnå en säker och välordnad utveckling av den civila luftfarten.

Chicagokonventionen innehåller sammanlagt 96 artiklar som reglerar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter, regler för införande av internationella standardbestämmelser och rekommendationer av teknisk och flygoperativ natur, riktlinjer för lättnader i tull- och passfrågor samt luftfartspolitiska frågor. Redan i första artikeln fastslås att varje stat har absolut suveränitet över sitt eget luftrum. För reguljärtrafik krävs enligt konventionen ett särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av den främmande stat som är berörd av trafiken.

Enligt Chicagokonventionen fastställer ICAO normer och rekommendationer som vägleder medlemsstaterna vid utformningen av författningar. Syftet är att säkerställa en nödvändig likformighet mellan nationella bestämmelser och internationella normer. ICAO utfärdar sådana normer och rekommendationer som bilagor till Chicagokonventionen. Chicagokonventionen har för närvarande 191 medlemmar. Huvudkontoret ligger i Montreal och det finns dessutom sju regionala kontor, av vilka Europaregionens kontor ligger i Paris.

Ända sedan ICAO bildades har Norden lyckats få representanter invalda i ICAO:s råd och i ANC (Air Navigation Commission). Den gemensamma delegationen, Nordicao (the Nordic Delegation to ICAO), består av representanten i rådet, en ställföreträdare för denna, kommissionären i ANC och en administrativ handläggare. De tre förstnämnda kommer alltid från tre olika nordiska stater. Byte sker enligt ett fastställt roterande schema. Nordicao har ett nära samarbete med de nordiska luftfartsmyndigheterna.

ECAC

ECAC (Europeiska civila luftfartskonferensen) grundades 1955 av de europeiska länderna på initiativ av Europarådet och med aktivt stöd från ICAO. De europeiska stater som är medlemmar i ICAO kan ansöka om medlemskap i ECAC som för närvarande har 44 medlemmar. Sverige representeras i ECAC huvudsakligen av Transportstyrelsen. ECAC är ett samrådsorgan för europeiska luftfartsmyndigheter och har som målsättning att gynna utvecklingen av

ett säkert, effektivt och uthålligt europeiskt flygtransportsystem. ECAC utfärdar resolutioner och rekommendationer. Dessa är inte rättsligt bindande för medlemsstaterna utan måste införlivas i den nationella rättsordningen.

Eurocontrol

Samtidigt som det kommersiella jettflyget kom i gång under det sena 1950-talet skapades Eurocontrol. Organisationen bildades för att effektivisera den europeiska flygtrafikledningen med bibehållen flygsäkerhet. Målet var att få en organisation som skulle ansvara för flygtrafikledningen inom det övre luft- rummet i Europa. Eurocontrol är en mellanstatlig civil-militär organisation med 38 medlemsstater. Sverige blev medlem den 1 december 1995. Transportstyrelsen representerar Sverige i enlighet med regeringens instruktion.

Den ökande flygtrafiken, som enligt prognoser förväntas fördubblas till 2020, ställer krav på en ökning av kapaciteten inom flygledningstjänsten och på flygplatserna. Arbetet inriktas på arbetsprogrammet för Europas nya flygledningssystem (Sesar), som grundades av Eurocontrol tillsammans med europeiska kommissionen. Målet med Sesar är att säkerställa flygsäkerheten och kapaciteten för de kommande 30 åren, göra luftfarten mer miljövänlig och minska kostnaderna för flygtrafikledning.

Utskottets överväganden

En strategi för luftfarten

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om detta. Enligt utskottet är ett väl fungerande inrikes- och utrikesflyg nödvändigt för Sverige. Utskottet uttalar en oro över regeringens uttalanden om att lägga ned Bromma flygplats och över regeringens aviserade förslag om att införa en flygskatt.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Motionerna

I motion 2014/15:106 framhåller Edward Riedel (M) att flyget är ett viktigt transportslag för ett avlångt och handelsberoende land i Europas utkant. Goda flygförbindelser till rimliga kostnader för passagerarna är en förutsättning för fler jobb och ökad tillväxt och spelar dessutom roll för turistnäringen. Motionären påpekar att flyget har stor betydelse för svenskers möjlighet att resa utomlands. Därför yrkas i motionen att Sverige ska ta fram en luftfartsstrategi för att främja en positiv utveckling inom flygområdet.

I motion 2014/15:1463 yrkar Margareta Cederfeldt och Saila Quicklund (båda M) att regeringen ska fortsätta det arbete för en samlad nationell flygpolitik som alliansregeringen påbörjade. De påpekar att de regionala flygplatserna i dag ofta ägs av kommuner och landsting trots att de är av betydande nationellt intresse. Motionärerna nämner omfattande skogsbränder och översvämningar som exempel då tillgången till regionala flygplatser är avgörande och betonar att regionala flygplatser även är en nödvändighet för ambulanstransporter och organdonationer. De ekonomiska underskotten gör det svårt för kommunerna att fortsätta att driva flygplatser. Enligt motionärerna har flygets utsläpp minskat kraftigt trots att flygandet ökat.

Lars Hjärmered m.fl. (M) framhåller i motion 2014/15:2318 att alliansregeringen initierade ett arbete med att ta fram en flygstrategi – en sammanhållen och långsiktig strategi för inrikes och utrikes flyg. Syftet med strategin var att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och att säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Strategin togs fram i samarbete med flygbranschens operatörer. Motionärerna anser att framtagandet av en flygstrategi bör fortsätta under dessa former. I yrkande 16 framförs därför att en sammanhållen och långsiktig flygstrategi bör utformas i samråd med flygbranschen för att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt.

Utskottets ställningstagande

Flyget spelar en viktig roll för Sverige. De stora avstånden i vårt land gör att ett fungerande inrikesflyg är nödvändigt. Sveriges avlägsna placering gör även att ett väl utbyggt flygnät till resten av världen är en förutsättning för såväl näringslivets tillväxt som privatpersoners möjlighet att resa. Det är viktigt att människor inom både näringslivet och den offentliga förvaltningen lätt kan ta sig till Stockholm eller ut i världen. Försvarsmaktens beredskap, sjuktransporter och insatser vid naturkatastrofer är också beroende av ett fungerande flyg och lättillgängliga flygplatser. En väl fungerande flygplatsinfrastruktur har stor betydelse för besöksnäringen och möjligheterna att ta emot ökad turism från den övriga världen.

Alliansregeringen initierade efter sommaren 2014 ett välkommet arbete som syftade till att ta fram en strategi för att stärka flygets konkurrenskraft. En workshop med flygbranschen ägde rum den 26 augusti där en mängd olika inspel gavs inför framtagande av en projektplan för det fortsatta arbetet.

Utskottet noterar även att den nuvarande infrastrukturministern har aviserat att regeringens ambition är att en flygstrategi ska tas fram och att denna ska beslutas under 2015. Utskottet ser detta som positivt. Regeringen har emellertid inte närmare förklarat på vilket sätt strategin ska stärka den svenska flygnäringen. Samtidigt oroas utskottet av tydliga signaler från regeringen som kommer att få synnerligen negativa konsekvenser för svensk flygnäring, tillgänglighet och tillväxt. Regeringen har aviserat förslag om flygskatter samt uttalat att man vill lägga ned Bromma flygplats. Enligt utskottets mening riskerar dessa förslag att leda till en försämrad tillgänglighet, främst i fråga om flygresor till och från de regionala flygplatserna. I längden leder förslagen också till en försämrad tillväxt, framför allt inom flygbranschen men även inom samtliga branscher som är beroende av goda kommunikationer inom landet och ut i världen. Enligt utskottets mening bör Bromma flygplats bevaras och utvecklas. Vidare är det synnerligen angeläget att en flygskatt inte genomförs.

Utskottet anser att en flygstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid. Sverige behöver en politiskt beslutad luftfartsstrategi som ger långsiktiga förutsättningar för att flygnäringen ska kunna utvecklas inom och utom landets gränser. Strategin bör innehålla en spelplan för långsiktiga förutsättningar för branschen och det bör i ett globalt perspektiv analyseras vilka förslag som kan stärka respektive skada flygnäringen.

Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att flygbranschen själv, genom sin intresseorganisation Svenskt Flyg, har tagit fram en agenda för svensk luftfart. Så lyfter vi Sverige – en framtidsagenda för flyget. Agendan innehåller avgörande utmaningar som flygnäringen står inför på kortare och längre sikt. Enligt branschen tar man ansvar för sin egen utveckling och för hållbarhetsfrågorna, men många frågor som handlar om konkurrenskraft, nationella lagar, regler och skatter konstateras ligga utanför branschens ansvarsområde. Det viktigaste

målet för agendaprocessen är att Sverige ska ha en politiskt beslutad luftfartsstrategi som ger långsiktiga förutsättningar för att flygnäringen ska kunna utvecklas inom och utom landets gränser.

Därför föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid. Detta innebär att utskottet tillstyrker motionerna 2014/15:106 av Edward Riedel (M), 2014/15:1463 av Margareta Cederfeldt och Saila Quicklund (båda M) och 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 16.

Vissa flygplatsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag rörande flygplatsfrågor och övrig infrastruktur. Utskottet påpekar att de regionala flygplatserna spelar en betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Samtidigt framhåller utskottet att transportpolitiken ska präglas av ett trafikslagsövergripande perspektiv med ett stort regionalt och lokalt inflytande över trafikens infrastruktur.

Bakgrund

Driftbidrag

Icke statliga flygplatser med upphandlad flygtrafik kan ansöka om ett årligt statligt driftbidrag för att täcka delar av underskott i flygplatsens drift. Syftet med driftbidraget är att bidra till att säkerställa en interregional flygtrafikförsörjning i hela landet. Driftbidraget beräknas enligt en fördelningsmodell som bygger på ett antal kostnads- och intäktsfaktorer som tilldelas schablonvärden för att avspegla flygplatsernas verkliga kostnader och intäkter. Bidraget kan aldrig bli högre än det verkliga underskottet. Tanken är att modellen ska vara transparent och enkel i sin utformning och samtidigt ge incitament till en effektivisering av flygplatsdriften.

Riksintresse för kommunikationer

Enligt miljöbalkens hushållningsförordning (1998:896) finns det tolv myndigheter som har till uppgift att peka ut och definiera riksintressen. Av dessa är Trafikverket respektive Post- och telestyrelsen ansvariga inom sina verksamhetsområden för anläggningar för kommunikationer. Trafikverket ska efter samråd med Boverket, länsstyrelsen, kommuner och andra berörda aktörer lämna uppgifter i skriftlig form till länsstyrelsen om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse enligt miljöbalken (1998:808 3 kap. 8§).

Riksintresseutpekanden enligt miljöbalkens tredje kapitel kan gälla både bevarande och exploatering. Enligt Riksintressen för trafikslagets anläggningar (TRV 2010/13990) ska flygplatser som uppfyller en eller flera av följande förutsättningar pekas ut som riksintresse för kommunikation:

- Flygplatser som betjänar befolkningscentra där flygplatskapaciteten kan äventyras (Mälardalen, Öresundsregionen och Göteborgsregionen).
- Flygplatser som har internationell reguljär trafik.
- Flygplatser som har fundamental nationell och/eller regional betydelse.

Vid utvärderingen av en flygplats tittar man bl.a. på följande: befolkningskoncentrationer och resvanor, fysiska och marknadsmässiga möjligheter att ansluta flygplatsen till spårtrafik, potentialen i en befintlig rullbana samt potentialen i att markanvändningen kring flygplatsen har anpassats till tidigare flygverksamhet.

Precisering av riksintressen för luftfart görs av Trafikverket och är helt frikopplad från alla typer av miljöprövningar. En flygplats anses vara en miljöfarlig verksamhet och verksamheten måste därför ansöka om miljötillstånd enligt miljöbalken.

Utpekande av riksintresse för kommunikationer handlar om att skapa förutsättningar för tillgänglighet. Systemet innebär att det inte enbart lämnas åt marknaden eller den enskilda kommunen att avgöra medborgarnas grad av tillgänglighet till infrastruktur som möjliggör resor över längre avstånd.

Utöver flygplatserna i basutbudet har Trafikverket identifierat ytterligare 21 flygplatser som bör skyddas för att kunna möta kapacitetsbehovet i dag och i framtiden. Tillsammans utgör dessa landets riksintresseflygplatser.

Följande flygplatser är utpekade som riksintresse:

Borlänge	Gällivare
Göteborg Landvetter	Göteborg Säve
Halmstad	Jönköping
Kalmar	Karlstad
Kiruna	Kramfors-Sollefteå
Kristianstad	Linköping SAAB
Luleå	Malmö
Norrköping	Ronneby
Skellefteå	Stockholm Arlanda
Stockholm Bromma	Stockholm Skavsta
Stockholm Västerås	Sundsvall-Härnösand
Trollhättan-Vänersborg	Umeå
Uppsala Arna	Visby
Växjö	Åre-Östersund
Ängelholm	Örebro
Örnsköldsvik	

Motionerna

I motion 2014/15:200 framhåller Roger Haddad (FP) att Västerås flygplats utpekats som riksintresse av Trafikverket. Enligt motionären kan Västerås flygplats utgöra ett alternativ till Arlanda och Bromma. Motionären påpekar att det innebär en betydande kostnad att driva en flygplats och yrkar att verksamheten vid Västerås flygplats ska upprätthållas även i framtiden.

I motion 2014/15:371 anger Lotta Finstorp och Ulf Kristersson (båda M) att svenska regioner arbetar med destinationsutveckling för att utveckla Sverige som ett attraktivt besöksland. Enligt motionärerna är Skavsta en viktig port för utländska besökare till Sörmland men det behövs fler flyglinjer och att fler besökare stannar i regionen. Det yrkas i motionen att Swedavias samverkansmodell (Route Development) även öppnas för andra flygplatser än de statligt drivna.

I motion 2014/15:1596 anför Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M) att Västerås är en flygplats med en omfattande civil flygverksamhet. Vid branden i Västmanland sommaren 2014 spelade Västerås flygplats en central roll i räddningsarbetet. För att säkra tillväxten i Mälardalsregionen behövs Västerås flygplats. Motionärerna yrkar därför att verksamheten vid Västerås flygplats och även andra regionala flygplatser ska säkras även i framtiden.

Ingemar Nilson och Susanne Eberstein (båda S) anför i motion 2014/15:1934 att det vid tidpunkten för regeringens beslut om fördelningen av driftbidrag till icke-statliga flygplatser fanns två icke-statliga flygplatser i Västernorrland. Därefter har Sundsvall Timrå Airport i juni 2013 övergått till kommunalt ägande, vilket gör att denna flygplats inte ingår i regeringens beslut om driftsbidrag. Motionärerna betonar att såväl de boende som näringslivet i Västernorrland är beroende av samtliga tre flygplatser och att det därför är viktigt att Sundsvalls flygplats kan bedriva sin verksamhet med samma förutsättningar som andra icke-statliga flygplatser. Med anledning av detta yrkas i motionen att regeringen ska se över konsekvenserna för Sundsvall Timrå Airport av att flygplatsen inte ingår i underlaget för beräkningen av medelstillsdelningen i länstrafikplanerna.

I motion 2014/15:2629 framför Finn Bengtsson m.fl. (M) att det finns en oro för att regeringens tillsatta förhandlingsperson för utredning av avveckling av flygplatser även ska innebära att Linköpings flygplats läggs ner. Linköping är en växande stad och även flygplatsen växer. Motionärerna påminner om att miljöministern har pekat ut Linköpings flygplats som en lämplig plats att bygga bostäder på. Med anledning av detta framförs i yrkande 1 att staten inte bör vidta några åtgärder för att lägga ner Linköping City Airport.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att de regionala flygplatserna spelar en betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Med hänsyn till att Sverige är ett glesbefolkat land med stora avstånd är ett väl sammanhållet flygplatssystem

stem en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling. Näringslivet är beroende av fungerande transporter men även privatpersoner har behov av att kunna resa såväl inom landet som till andra länder. Även för offentliga åtaganden som sjuktransporter och beredskap är tillgången till flygplatser över hela landet avgörande.

Med detta sagt vill utskottet påminna om att transportpolitiken ska präglas av ett starkt trafikslagsövergripande perspektiv och ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Ett sådant synsätt främjar en utveckling mot ett hållbart transportsystem där bl.a. luftfarten ingår som en viktig del. Vidare hänvisar utskottet till den gällande planeringsprocess som riksdagen har 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 i första hand bör fattas inom ramen för åtgärdsplaneringen, dvs. regeringens, Trafikverkets, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut.

När det gäller yrkandet i motion 2014/15:371 om Route Development vill utskottet förtydliga att detta handlar om linjeutveckling, dvs. det arbete en flygplats bedriver för att få nya destinationer. Alla flygplatser kan göra detta, även om det naturligtvis är en resursfråga. Utskottet är medvetet om den ansträngda ekonomiska situationen för mindre flygplatser men anser inte att detta är en fråga som riksdagen bör besluta om.

Mot bakgrund av vad som anförs i motion 2014/15:1934 vill utskottet understryka att det är mycket viktigt att Sundsvalls flygplats inte särbehandlas negativt. Därför är det angeläget att det vid tilldelningen av medel till och fördelningen av medel från länsplanerna tas hänsyn till Sundsvalls flygplats. Utskottet påminner om att regeringen våren 2012 beslutade att länsramarna skulle utökas med ca 400 miljoner kronor under perioden 2012–2021, dvs. ca 40 miljoner kronor per år. Länsplanen för Västernorrland tillfördes därför 102,8 miljoner kronor under perioden 2012-2021 vilket kan användas för driften vid icke statliga flygplatser eller till andra åtgärder i de regionala trafiksystemen. De flygplatser som kan komma i fråga i Västernorrland är flygplatserna i Kramfors och Örnsköldsvik. Det pågår en process där Sundsvall flygplats genom notifiering ansökt hos kommissionen att flygplatsen ska utgöra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, SGEI (Service of General Economic Interest). Ärendet bereds för närvarande av kommissionen. Om Sundsvall får ett positivt besked möjliggör det att flygplatsen fortsättningsvis kan erhålla kommunal ersättning för att driva flygplatsen som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrks motionerna 2014/15:200 av Roger Haddad (FP), 2014/15:371 av Lotta Finstorp och Ulf Kristersson (båda M), 2014/15:1596 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (båda M),

2014/15:1934 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (båda S) och 2014/15:2629 av Finn Bengtsson m.fl. (M) yrkande 1.

Avveckling av Bromma flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den tydligt bör ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte ska läggas ned. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om detta. Utskottet framhåller att Bromma flygplats innebär en viktig lösning för goda flygförbindelser och understryker att Bromma flygplats inte bara är en fråga för Stockholm utan en infrastrukturlösning som i allra högsta grad berör hela Sverige.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

Bakgrund

Fakta om Bromma flygplats

I Sverige finns det tio flygplatser som utgör det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen har fastställt för att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Det rör sig om följande flygplatser: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund.

De vanligaste destinationerna från Bromma flygplats är Malmö, Göteborg och Umeå. Under 2013 reste ca 2,28 miljoner resenärer till eller från Bromma. En stor del av dessa var affärsresenärer. Den totala mängden start och landningar var 60 639 under 2013. Av dessa var 44 949 linjefart: 37 162 inrikes och 7 787 utrikes. Totalt har Bromma flygplats 17 destinationer varav 4 utrikes och 13 inrikes. Bromma flygplats har en rullbana. Bromma Stockholm Airport är klassad som riksintresse för kommunikationer.

Den politiska processen kring Bromma flygplats

Den 15 oktober 2014 enades den nya stadshusmajoriteten i Stockholms stad om en ny s.k. plattform för Stockholms stad. Enligt överenskommelsen ska staden, givet att förhandlingarna med den förhandlingsperson som regeringen utsett visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämrats, verka för att området där Bromma flygplats i dag ligger ställs om till ett stadsutvecklingsområde med bostäder senast 2022.

Riksdagen beslutade den 18 december 2014 att rikta ett tillkännagivande till regeringen med innebörden att det inte bör tillsättas någon förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:85 och 2014/15:86). Riksdagen biföll därmed motionsförslag om detta. I betänkandet angav utskottet att regeringens aviserade intention att utse en statlig förhandlingsperson för att samordna kontakterna med kommuner som kan bygga fler bostäder på citynära flygplatsmark är mycket olämplig och anförde att tillsättandet innebär en politisk signal som i sin tur skulle framkalla en osäkerhet om flygplatsens framtid som skulle kunna påverka framför allt näringslivet negativt men även ha återverkningar på t.ex. människors val av bostads- eller arbetsort.

Regeringen utsåg tidigare samma dag en särskild samordnare för att utreda framtiden för Bromma flygplats. Samordnarens uppdrag är att, efter en förväntad hemställan från Stockholms kommun, pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Samordnaren ska i dialog med Stockholms kommun, andra berörda kommuner, Swedavia, berörda myndigheter och näringslivet och övriga berörda parter i detta syfte pröva möjligheterna att föra över kapacitet från Bromma flygplats till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Om utredningen visar att detta, med beaktande av de krav som ställs i detta uppdrag, är möjligt ska samordnaren också presentera en finansieringslösning för en avveckling av Bromma flygplats och utbyggnad av alternativ flygkapacitet som både staten och Stockholms kommun kan acceptera, samt ta fram en tidsplan för det fortsatta arbetet. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 20 oktober 2016.

Om tillkännagivandens rättsliga status

En vanlig form av riksdagsuttalanden är s.k. tillkännagivanden till regeringen. Grundlagsutredningen (SOU 2008:125 s. 304 f.) framhöll att möjligheten att besluta om tillkännagivanden till regeringen utgör en viktig funktion för riksdagen. Detta kommer dock inte till uttryck i regeringsformen, där begreppet tillkännagivanden inte nämns. Inom Grundlagsutredningen hade det bl.a. mot denna bakgrund diskuterats om det fanns anledning att i någon form reglera användningen av tillkännagivanden.

Utredningen konstaterade att det inte finns någon konstitutionell skyldighet för regeringen att följa ett tillkännagivande. Om regeringen inte följer ett tillkännagivande har riksdagen möjlighet att utnyttja sin normgivningsmakt eller finansmakt för att åstadkomma det resultat som tillkännagivandet syftade till. Vidare anförde utredningen att den konstitutionella praxis som vuxit fram innebär att utgångspunkten bör vara att regeringen tillgodoser ett tillkännagivande, men om regeringen inte delar riksdagens mening i en fråga och inte har för avsikt att tillgodosätta riksdagens önskemål bör den underrätta riksdagen om detta inom den tidsgräns som anges i tillkännagivandet. Även skälen till varför regeringen inte har tillgodosett tillkännagivandet bör redovisas (se bet.

2007/08:KU21 s. 11 f.). Riksdagen har även ytterst möjlighet att avge en misstroendeförklaring mot regeringen.

Den särskilde samordnaren för Bromma flygplats

Anders Sundström, särskild samordnare för Bromma flygplats, besökte tillsammans med Bo Bylund som också arbetar med samordningsuppdraget, utskottet den 10 mars 2015 för att informera om samordningsuppdraget. Samordnaren ska analysera kapacitetsfrågor och tillgänglighetsfrågor med utgångspunkt från långsiktiga behov. Fokus ligger på hur Arlandas kapacitet skulle kunna stärkas och öka för att kunna ta emot flyget från Bromma flygplats och även öka konkurrenskraften internationellt. Såväl frågor om utökad kapacitet på själva Arlanda, frågor om fördelning av slot-tider samt frågor om kommunikationer till och från Arlanda kommer att aktualiseras. Om samordnaren finner att Arlanda kan ta emot flyget från Bromma utan negativa konsekvenser ska samordnaren granska möjligheterna att avsluta avtalet med Stockholms stad i förtid. Om detta är möjligt och lämpligt ska möjligheterna att bygga på Bromma flygplats studeras varvid bl.a. miljörelaterade åtgärder kommer att stå i fokus. Samordnarens uppdrag ska redovisas i oktober 2016.

Motionerna

I motion 2014/15:185 anger Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) att den nya politiska ledningen i Stockholms stad vill lägga ned Bromma flygplats senast 2022. Motionärerna framhåller att Bromma flygplats har stor betydelse för hela landet. Via de regionala flygplatsernas förbindelse med Bromma kan människor i hela landet enkelt nå Stockholmsregionen. Förbindelserna är en grundförutsättning för möjligheterna att driva företag ute i landet. Därför yrkar motionärerna att Bromma flygplats även i fortsättningen ska utgöra ett nav för inrikesflyget (yrkande 1). Vidare yrkas att regeringen inte ska tillåtas att ingå någon överenskommelse som innebär att Bromma flygplats avvecklas innan det nuvarande avtal löper ut (yrkande 2)

I motion 2014/15:348 påpekar Mikael Cederbratt m.fl. (M) att frågan om en nedläggning av Bromma flygplats inte är en fråga som i huvudsak berör Stockholm. Motionärerna anger att en förutsättning för en växande ekonomi i hela landet är goda förbindelser mellan olika landsändar och huvudstaden. Arlanda kopplar ihop Sverige med omvärlden och Bromma knyter ihop Sverige. Motionärerna anför att Bromma är en utpräglad s.k. peakflygplats och att Arlanda har nått kapacitetstaket i högttrafik och således inte kan ta emot flygtrafiken från Bromma. Motionärerna framhåller vidare att en nedläggning av Bromma skulle få negativa konsekvenser för Sveriges beredskap. Det yrkas i motionen att regeringen ska garantera att flygförbindelserna till och från de regionala flygplatserna upprätthålls även i framtiden (yrkande 1). Vidare yrkas att regeringen ska presentera ett hållbart förslag på hur tillgängligheten till en flygplats i Stockholm kan garanteras även med den väntade ökningen av efterfrågan på flygtrafik (yrkande 2) och att regeringen ska presentera en plan

för hur hela landets infrastruktur skulle påverkas innan en eventuell nedläggning av Bromma flygplats kan genomföras (yrkande 4).

Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrkar i motion 2014/15:972 yrkande 3 att statens nationella basutbud fortsatt ska vara tio flygplatser, där Bromma är en av dessa. Motionären framhåller att Arlanda är ett viktigt nav för internationell trafik. Bromma är den flygplats som interregionalt spelar avgörande roll och har stor betydelse för att hela landet ska ha rimliga restider till viktiga funktioner. Motionären påpekar att regeringen 2009 beslutade att staten ska ha tio statliga flygplatser i ett nationellt basutbud. Därmed åtog sig staten att ta ett långsiktigt ansvar och trygga driften av dessa flygplatser. Enligt motionären är det rimligt att det åtagandet fortsätter varför en nedläggning av Bromma flygplats inte bör ske.

I motion 2014/15:1461 framför Hillevi Engström (M) att Sverige på grund av de stora avstånden är helt beroende av effektiva och snabba transporter för såväl gods som personer. Flyget spelar i detta sammanhang en viktig roll för alla Sveriges delar. Enligt motionären skulle en nedläggning av Bromma slå oerhört hårt mot jobben på grund av den höga andelen arbetsrelaterade resor till och från Bromma. Mindre flygbolag och regionala flygplatser riskerar att läggas ned om Bromma avvecklas. Motionären anger också att Arlanda inte har kapacitet att ta över flyget till och från Bromma. Det yrkas i motionen att Bromma flygplats ska bevaras och att överenskommelsen mellan Luftfartsverket och Stockholms stad från 2007 ska hållas.

I motion 2014/15:1765 framhåller Jessica Rosencrantz (M) att flyget är nödvändigt för snabba och långväga resor – inte minst för företag. Motionären betonar att det är viktigt såväl för Stockholms tillväxt som för arbeten och tillväxt i hela landet att Bromma finns kvar. Om Bromma flygplats läggs ned riskeras ett stort antal arbetstillfällen. Arlanda har inte kapacitet att ta emot trafiken från Bromma. Motionären framhåller dessutom att den övervägande delen av resorna till och från Bromma är affärsresor och att det därmed efterfrågas avgångar på tider i rusningstid. Motionären yrkar därför att Bromma flygplats inte ska läggas ned.

I motion 2014/15:1850 understryker Hans Rothenberg m.fl. (M) att företag ska kunna verka i hela Sverige och att Bromma flygplats trafikerar ett stort antal regionala flygplatser. Motionärerna yrkar därför att Bromma flygplats inte ska läggas ned (yrkande 4).

Lars Püss (M) framför i motion 2014/15:2014 att goda kommunikationer är en förutsättning för regional utveckling, för näringslivet och för offentlig verksamhet. Det är viktigt att kunna flyga från Halland till Stockholm, anger motionären som också påpekar att Halmstad har en omfattande försvarsverksamhet. En nedläggning av Bromma riskerar att innebära nedläggningar av ett flertal regionala flygplatser. Det yrkas därför i motionen att Bromma flygplats inte ska avvecklas och att frågan ska avgöras i riksdagen.

I motion 2014/15:2248 anger Tina Ghasemi (M) att det är viktigt att det finns flygplatser i hela landet. Människor måste kunna ta sig till sina arbeten, vänner och kunder. Om Bromma stängs riskerar flera flygplatser runt om i

landet att läggas ned. Därför yrkar motionären att regeringen ska se över möjligheten att behålla Bromma flygplats.

I motion 2014/15:2317 framför Lars Hjärmered m.fl. (M, C, FP, KD) att företag ska kunna verka i hela Sverige. Motionärerna betonar att Bromma flygplats trafikerar ett stort antal regionala flygplatser. De yrkar därför att Bromma flygplats inte ska läggas ned (yrkande 12.)

Även i motion 2014/15:2318 framhåller Lars Hjärmered m.fl. (båda M) betydelsen av Bromma flygplats. Motionärerna framhåller att flyg är en nödvändighet för att ta sig till Stockholm och ut i världen. Försvarsmaktens beredskap, sjuktransporter och insatser vid naturkatastrofer är också beroende av fungerande flyg och lättillgängliga flygplatser. Utan Bromma flygplats blir det svårt att uppnå det transportpolitiska målet med en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet, uppger motionärerna. I yrkande 13 anges därför att Bromma flygplats ska bevaras och utvecklas.

I motion 2014/15:2424 anger Robert Halef och Désirée Pethrus (båda KD) att Stockholm är ett ekonomiskt nav i Sverige som kräver snabba transporter. Enligt motionärerna skulle en nedläggning av Bromma påverka tillväxt, arbetstillfällen och företagande negativt i hela landet. Arlanda klarar inte av att ta över trafiken från Bromma flygplats. Motionärerna betonar att Stockholm växer men lyfter samtidigt att detta gör det än mer angeläget att ha kvar Bromma flygplats. Motionärerna anger också att det finns annan mark att bygga bostäder på i Stockholm. Det yrkas med anledning av detta att Bromma flygplats inte ska avvecklas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att regeringens aviserade avsikt att verka för en nedläggning av Bromma flygplats är ytterst olycklig. Enligt utskottets mening är Bromma flygplats mycket viktig för ett väl fungerande flygsystem och innebär en angelägen lösning för goda flygförbindelser. Bromma flygplats är genom sitt huvuduppdrag inom reguljärtrafik, statsflyg och affärsflyg unik i Sverige. Som cityflygplats i Nordens mest växande region är Bromma flygplats en nyckel för fortsatt god tillväxt i Stockholmsregionen. Utskottet vill samtidigt understryka att Bromma flygplats inte bara är en fråga för Stockholm utan även en infrastrukturlösning som i allra högsta grad berör hela Sverige. Flygplatsen är viktig för tillväxt och utveckling i hela landet. För näringslivet är tillgången till pålitliga och snabba transporter oerhört betydelsefull. Utskottet befarar att en nedläggning av Bromma flygplats skulle leda till att ett stort antal arbetstillfällen förloras såväl i Stockholmsregionen som i hela landet. Enligt utskottets mening innebär även den nuvarande osäkerheten kring framtiden för Bromma flygplats en olycklig politisk signal som kan påverka näringslivet negativt men även ha återverkningar på t.ex. människors val av bostads- och arbetsort.

I Sverige finns det tio flygplatser som vid sidan av ett stort antal framför allt kommunalt ägda flygplatser utgör det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen har fastställt för att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Bromma flygplats har givet en plats bland dessa.

Utskottet vill också påminna om att Trafikverket har utpekat Bromma flygplats som ett riksintresse. I och med utpekandet av en flygplats av riksintresse har Trafikverket konstaterat att platsen är väl lämpad för funktionen flygplats och att en flygplats på den platsen är av stor vikt för nuvarande eller kommande transportbehov. Det svenska flygplatssystemet är uppbyggt kring nav- och ekerprincipen där Stockholmsflygplatserna Arlanda och Bromma utgör principens nav. Över 90 procent av all flygtrafik går till eller från antingen Arlanda eller Bromma och därför blir avståndet till Stockholm av avgörande betydelse för de orter där den riksintresseutpekade flygplatsen finns. Det innebär att en flygplats i hög grad är en icke lokal angelägenhet på samma gång som den kan vara av avgörande betydelse för attraktiviteten hos en region.

Utskottet är övertygat om att kapaciteten vid Bromma behövs för att kunna tillgodose resebehovet i den snabbt växande Stockholmsregionen. Fram till 2020 väntas befolkningen i Stockholms stad växa med 17 procent jämfört med 2012. Att lägga ned Bromma skulle få mycket allvarliga konsekvenser för svenska resenärers förmåga att resa inrikes. Sett över hela dygnet finns det visserligen fortfarande ledig kapacitet på Arlanda. Eftersom Arlanda är en s.k. peakflygplats uppstår emellertid flaskhalsar under vissa tider på dygnet. För att Arlanda skulle kunna hantera trafiken även från Bromma skulle det krävas omfattande utbyggnader av såväl uppställningsplatser för flygplan, terminalkapacitet som övrig infrastruktur. Om Arlanda ska attrahera fler internationella flyglinjer är det dessutom viktigt att flygplatsen kan erbjuda flygbolagen attraktiva slottider, vilket Swedavia inte kommer att klara av utan Bromma.

Utskottet vill också framhålla att i egenskap av cityflygplats är flygplatsens villkor anpassade till detta genom ett flertal åtgärder; flygplanens ljudnivå får t.ex. inte överstiga 89 dB(A) och flygplatsens öppettider är anpassade till det samhälls- och bostadsnära läget. Det nya avtalet löper t.o.m. den 31 december 2038.

I sammanhanget vill utskottet även peka på att Försvarmakten har tydliggjort att det svenska luftförsvaret har behov av samtliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Utskottet anser att det även ur den synvinkeln skulle vara ytterst olämpligt att avveckla Bromma flygplats.

Utskottet vill även påminna om att riksdagen vid ett tidigare tillfälle detta riksmöte har behandlat frågan om Bromma flygplats. Då gällde det frågan om att tillsätta en förhandlingsperson. Utskottet föreslog i betänkande 2014/15:TU1 (rskr. 2014/15:85 och 2014/15:86) ett tillkännagivande med innebörden att det inte borde tillsättas någon förhandlingsperson rörande avveckling av citynära flygplatser. Utskottet framhöll Bromma flygplats stora betydelse för hela landet och påpekade att tillsättandet av en förhandlingsperson skulle innebära en politisk signal som i sin tur skulle framkalla osäkerhet

om flygplatsens framtid, vilket skulle få negativa återverkningar för näringsliv och privatpersoner. Betänkandet justerades den 10 december 2014 och datum för debatt och beslut i kammaren hade sedan tidigare satts till den 18 december. På morgonen den 18 december beslutade regeringen att tillsätta en samordnare med syftet att utreda en avveckling av Bromma flygplats, helt i strid med vad som torde vara riksdagens uttalade vilja. Betänkandet med utskottets förslag till tillkännagivande hade vid detta tillfälle varit offentligt i över en vecka. Det torde också ha varit uppenbart att en riksdagsmajoritet, under eftermiddagen samma dag, avsåg att stödja utskottets förslag till tillkännagivande om att inte tillsätta en förhandlingsperson. Den 18 december på eftermiddagen röstade riksdagen för utskottets förslag till tillkännagivande. Utskottet anser att det är anmärkningsvärt och synnerligen beklagligt att en regering på detta flagranta vis bortser från riksdagsmajoriteten – och därmed svenska folkets – vilja.

Utskottet föreslår även i detta betänkande ett tillkännagivande om Bromma flygplats och är mycket tydligt med att Bromma flygplats inte bör avvecklas. Utskottet förväntar sig att regeringen i fortsättningen kommer att beakta att den representerar en minoritet av Sveriges befolkning och förutsätter att den kommer att följa riksdagens uttalade viljeförklaringar och därmed respektera grundläggande demokratiska principer.

Med hänsyn till de tungt vägande argumenten mot en avveckling av Bromma flygplats föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den tydligt bör ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte ska läggas ned. Utskottet tillstyrker därmed motionerna 2014/15:185 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 2, 2014/15:1461 av Hillevi Engström (M), 2014/15:1765 av Jessica Rosencrantz (M), 2014/15:1850 av Hans Rothenberg m.fl. (M) yrkande 4, 2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 12, 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 13 och 2014/15:2424 av Robert Halef och Désirée Pethrus (båda KD). Vidare tillstyrker utskottet delvis motionerna 2014/15:185 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkande 1, 2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrkande 3, 2014/15:2014 av Lars Püss (M) och 2014/15:2248 av Tina Ghasemi (M). Utskottet avstyrker motion 2014/15:348 av Mikael Cederbratt m.fl. (M) yrkandena 1, 2 och 4.

Byte av namn på flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om byte av namn på flygplatser. Utskottet anser att det är upp till Swedavia, som ägare till de aktuella flygplatserna, att besluta i namnfrågorna.

Motionerna

I motion 2014/15:787 av Birgitta Ohlsson m.fl. (FP) och i motion 2014/15:1387 av Mikael Oscarsson och Magnus Oscarsson (båda KD) anförs att Sverige bör uppmärksamma Raoul Wallenberg genom att uppkalla Arlanda flygplats efter honom. Motionärerna betonar att Raoul Wallenberg räddade livet på tiotusentals judar under andra världskrigets slutskede och att han i dag är en hjälte som är välkänd över hela världen. Enligt motionärerna är det angeläget att göra mer i Sverige för att påminna om de stordåd som Raoul Wallenberg utförde. Det konstateras också i sammanhanget att många länder har hedrat sina mest förtjänstfulla medborgare genom att namnge viktiga flygplatser efter dem. Motionärerna betonar att ett namnbyte skulle vara en global symbol för en av de största hjältarna i svensk historia.

I motion 2014/15:1877 framför Robert Hannah (FP) att Torgny Segerstedt, som levde i Göteborg, bedrev en kamp mot nazismen och var en av sin tids mest beundrade och fruktade skribenter. Motionären anser att mer behöver göras för att lyfta fram denne mans inspirerande mod och gärningar i en tid då främlingsfientlighet vinner terräng. Därför yrkas i motionen att Landvetter flygplats ska döpas om till Torgny Segerstedts flygplats (Airport).

Utskottets ställningstagande

Frågan om att byta namn på Arlanda flygplats har behandlats av utskottet vid ett antal tillfällen varvid utskottet har avstyrkt motsvarande yrkanden. Utskottet står fast vid att det är en fråga för Swedavia, som ägare till flygplatsen, att göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till verkets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. En flygplats namn är ofta ett starkt varumärke kopplat till destinationen. Att byta namn på ett känt och inarbetat varumärke måste vara väl genomtänkt och affärsmässigt.

Utskottet vill också peka på att flygresenärer inte reser till en flygplats utan till en destination. Människor i världen har generellt en begränsad geografisk kunskap som sträcker sig till att eventuellt känna till världens länder och eventuellt de huvudstäderna och de andra viktiga städerna. Ur ett globalt perspektiv ligger Sverige och Stockholm i periferin. Namnet på en flygplats bör beskriva var flygplatsen ligger både för människor i andra länder (Stockholm/Göteborg), för svenskar (Arlanda/Landvetter) och vad det är för verksamhet/funktion, både i Sverige och utomlands (Airport). Risken finns att Stockholm och

Göteborg inte är tillräckligt internationellt välkända för att de flygplatserna ska klara av att bära ett personnamn och ändå vara välkända som destinationernas flygplats.

Enligt vad utskottet har erfarit skulle det vidare innebära omfattande kostnader att byta ut namnet i datasystem, material, skyltar m.m. Kostnaderna skulle även drabba utomstående parter, t.ex. lokaltrafiken, SJ och Trafikverket. Det skulle också krävas omfattande resurser att marknadsföra ett nytt namn. Namnbyte riskerar alltså att innebära ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärkena Arlanda och Landvetter under många år. Därtill kommer att internationell luftfartsstandard har bestämt att orienteringen för flygplatser i världen ska ske utifrån Ortsnamn. Utskottet avstyrker därför motionerna 2014/15:787 av Birgitta Ohlsson m.fl. (FP), 2014/15:1387 av Mikael Oscarsson och Magnus Oscarsson (båda KD) och 2014/15:1877 av Robert Hannah (FP).

Transportstyrelsens avgifter för tillsyn

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillstyrker delvis motioner som rör Transportstyrelsens avgifter för tillsyn. Utskottet föreslår att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheterna för flygbranschen att bära kostnaderna för tillsyn. Utskottet betonar vikten av att svenska företag även fortsatt ges möjlighet att verka i Sverige och påpekar att kostnaden för tillsyn är betungande för de svenska flygföretagen.

Jämför reservation 3 (V).

Bakgrund

Den verksamhet hos Transportstyrelsen som rör tillstånd, tillsyn och registerhållning finansieras fr.o.m. den 1 januari 2011 i huvudsak med avgifter. Avgifterna är beräknade på den tid som går åt för handläggningen av respektive produkt eller tjänst. Den 1 januari 2012 infördes stora förändringar i fråga om avgifter för luftfarten.

Den 1 januari 2015 införde Transportstyrelsen nya och ändrade avgifter. Inom luftfarten sänktes ett flertal avgifter. Det möjliggjordes genom de effektiviseringar som myndigheten har gjort. Alliansregeringen ansåg också att Transportstyrelsen kunde behålla den så kallade myndighetsavgiften tills vidare, vilket bidrar till att hålla nere övriga avgifter. Den myndighetsavgiften på 6 kronor som tas ut per avresande passagerare på svenska flygplatser skulle enligt tidigare beslut successivt tas bort.

Motionerna

I motion 2014/15:840 påminner Edward Riedel (M) om att Sverige har sänkt myndighetsavgiften för flyget och att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att i högre utsträckning se till att den som får tillsyn av verksamheten också ska betala hela kostnaden för detta. Situationen är dock fortfarande orimlig för mindre aktörer och riskerar att leda till utflaggning. Många länder går i motsatt riktning och har infört myndighetsavgifter. Motionären yrkar att myndighetsavgiften ska höjas till 10 kronor per flygbiljett.

I motion 2014/15:2318 anför Lars Hjalmered m.fl. (M) att utformningen av Transportstyrelsens avgifter bör ändras något för att värna allmänflyget. Detta skulle minska avgiftsuttaget till rimliga och hållbara nivåer för många företag och organisationer som fyller viktiga samhällsfunktioner, t.ex. brandspaning. Därför framförs i yrkande 17 att regeringen bör införa passageraravgifter för flyget.

Utskottets ställningstagande

För att vi ska kunna behålla våra svenska flygbolag och upprätthålla den höga säkerhetsstandard vi har i Sverige är det angeläget att svenska flygföretag ges möjlighet att fortsätta att verka i Sverige. Utskottet är väl medvetet om den ansträngda situationen för den svenska flygbranschen. Enligt utskottet är det därför bl.a. lämpligt att se över frågor om flygbranschens kostnader för tillsyn.

Riksdagen har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter inom samtliga trafikslag (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:58 och rskr. 2010/11:59). Syftet var att konkurrensvillkoren skulle göras mer jämförbara mellan de fyra trafikslagen och att det trafikslagsövergripande synsättet skulle främjas i enlighet med gällande transportpolitiska principer. Som en följd av detta har Transportstyrelsen arbetat för att helt fasa ut subventionen av de direkta avgifterna genom myndighetsavgiften. Det som återstår av myndighetsavgiften finansierar framför allt regelgivningen, dvs. verksamhet som enligt principerna ska finansieras av skattekollektivet.

Regeringen uttalade i den ovannämnda propositionen att den bedömde att luftfartssektorn i en större utsträckning än tidigare skulle komma att finansieras via skattekollektivet. Vidare uttalade regeringen att för luftfartsområdet skulle endast marginella justeringar ske då Transportstyrelsen bedömde att ytterligare överväganden behövdes och då hänsyn måste tas till den mycket ansträngda situationen för branschen.

Utskottet anser att det är viktigt att allmänflyget inte drabbas av alltför stora kostnader. För att åstadkomma detta är det mycket viktigt att Transportstyrelsens avgiftsuttag är på en rimlig och hållbar nivå. Transportstyrelsens beslut att sänka myndighetsavgiften som följd av ovannämnda proposition har fått orimliga konsekvenser inom flygbranschen. Mindre aktörer som t.ex. brandspaning, helikopterföretag och flygskolor har drabbats av rejält höjda kostnader. Detta riskerar att leda till utflaggning av våra företag i luftfartsbranschen.

Utskottet delar den syn som kommer till uttryck i motionerna och anser att regeringen bör titta brett på problemet och möjliga lösningar och utifrån detta vidta möjliga åtgärder. Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att se över möjligheterna att förbättra för flygbranschen att bära kostnaderna för tillsyn.

Med hänsyn till det ovan anförda tillstyrker utskottet delvis motionerna 2014/15:840 av Edward Riedl (M) och 2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M) yrkande 17.

Alkotester för piloter

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om alkoholtester av piloter. Utskottet betonar vikten av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard och påpekar att införande av nationella krav måste vägas mot det lämpliga att inom EU säkerställa en harmoniserad lagstiftning.

Jämför reservation 4 (V)

Motionen

Robert Halef (KD) pekar i motion 2014/15:2399 på att piloter ibland ertappas med att vara alkoholpåverkade i tjänsten. Detta innebär att många passagerares liv utsätts för fara. För att förhindra flygplanstragedier anser motionären att Sverige bör införa nolltolerans vad gäller alkohol och flygning. För att säkerställa passagerares trygghet och säkerhet efterfrågar motionären att det införs obligatoriska alkoholtester för alla piloter som flyger i Sverige, både vid påstigning och avstigning.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis åter betona vikten av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard. Enligt utskottet är det självklart oacceptabelt att piloter dricker alkohol i samband med en flygning. Det nuvarande regelverket för alkohol och piloter innebär att yrkespiloter kontrolleras genom att de före, under och efter en flygning träffar ett stort antal personer med flygsäkerhetsmedvetande och kunskap om vikten av nykterhet vid flygning. Den första kontrollen sker när piloten anmäler sig till tjänstgöring på besättningskontoret och träffar besättningssamordnaren. Samtliga medlemmar i besättningen, såväl piloter som kabinbesättningsmedlemmar, är skyldiga att rapportera om de misstänker att någon är onykt. Det gäller även sådan teknisk personal som flygmekaniker, tankpersonal och lastmästare. Om det finns misstankar om att någon i besättningen är onykt ska en nykterhetskontroll genomföras av polis.

En betydelsefull faktor i sammanhanget är att den största delen av luftfartssäkerheten regleras genom EU-rätten. Därtill kommer rekommendationer från ICAO. Att införa nationella krav måste vägas mot det lämpliga att inom EU säkerställa en harmoniserad lagstiftning. Tekniska krav (som alkoholås) kräver en gemensam reglering inom EU och internationellt genom ICAO, varför Sverige inte kan ha några nationella särregler. Vidare går lagstiftning och regelverk när det gäller luftfartssäkerhet mer och mer mot målstyrda regler. Myndigheter och företag jobbar aktivt med luftfartssäkerhet i allmänhet, inklusive frågan om alkoholpåverkad besättning. Inom ramen för kraven på säkerhetsledningssystem är det flygföretagens skyldighet att ha ett ledningssystem som säkerställer en säker verksamhet. Obligatoriska kontroller skulle kunna innebära en detaljreglering av verksamheten och i längden strida mot den ambition om målstyrda och teknikneutrala regler som finns i Sverige, EU och internationellt. EU:s luftfartssäkerhetsbyrå EASA har 2009 och 2012 gjort sammanställningar åt EU-kommissionen med anledning av diskussioner på EU-nivå om hur reglering och testning eventuellt kan harmoniseras i framtiden. EASA följer också det arbete som bedrivs i USA.

Utskottet utgår från att regeringen även i fortsättningen aktivt driver frågor om flygsäkerhet, däribland säkerställande av att piloter inte är onyktra, inom EU och att Sverige även inom ICAO är pådrivande för en ständigt förbättrad flygsäkerhet. Utskottet avstyrker därför motion 2014/15:2399 av Robert Halef (KD).

Reservationer

1. En strategi för luftfarten, punkt 1 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V), Johan Andersson (S) och Rikard Larsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:106 av Edward Riedl (M),

2014/15:1463 av Margareta Cederfelt och Saila Quicklund (M) och

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 16.

Ställningstagande

Sverige är ett glest befolkat och till ytan stort land, vilket ställer särskilda krav på goda transportlösningar. Flyget är en del av de trafiklösningar som behövs för att upprätthålla god tillgänglighet över hela landet. Samtliga transportslag har i detta sammanhang en betydelsefull roll för att de transportpolitiska målen om tillgänglighet ska kunna nås. Om vi ska nå målet om att ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020, är goda kommunikationer inom landet och ut i resten av världen en nödvändighet. Vi anser att en luftfartsstrategi är viktig för Sverige och därför välkomnar vi att regeringen aktivt arbetar för att ta fram en sådan. Utgångspunkten för strategin, som ska beslutas under 2015, är hur flyget som en del i hela transportsystemet ska bidra till förbättrade långsiktiga förutsättningar för jobb och utveckling i hela landet. En av de bärande delarna ska vara ett arbete i Sverige, EU och globalt för bättre arbetsvillkor för anställda inom flyget. Tillsammans med en fortsatt god tillgänglighet i hela landet och en minskad klimatpåverkan är detta regeringens prioriteringar på flygområdet. Enligt vår mening är det angeläget att regeringen ges tid för att kunna ta fram en grundlig och hållbar strategi som innefattar tillväxt av arbete, arbetsvillkor, god tillgänglighet i hela landet samt en minskad klimatpåverkan.

Vi vill påminna om att för tillfället håller ett projektupplägg på att utarbetas inom Regeringskansliet utifrån regeringens prioriteringar. Vi ställer oss frågande till utskottsmajoritetens förslag till tillkännagivande med hänsyn till det pågående regeringsarbetet i frågan.

Vi anser att Sveriges tillgänglighet och internationella attraktionskraft behöver stärkas. Internationella flygförbindelser spelar en stor roll för svenska företags möjligheter att växa och utvecklas. För att skapa fler jobb i Sverige behövs snabba och effektiva kommunikationer med omvärlden. Vi vill också lyfta fram att transportsektorn i större utsträckning än hittills måste bidra till

att klimat- och miljömålen kan nås. Flyget spelar en nyckelroll när det gäller att nå ett miljöanpassat och långsiktigt hållbart transportsystem.

Med hänsyn till det pågående regeringsarbetet samt behovet av att ge regeringen tid att utforma strategin till att omfatta samtliga utmaningar för luftfarten avstyrker vi utskottsmajoritetens förslag och motionerna i frågan.

2. Avveckling av Bromma flygplats, punkt 3 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V), Johan Andersson (S) och Rikard Larsson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:185 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,

2014/15:348 av Mikael Cederbratt m.fl. (M) yrkandena 1, 2 och 4,

2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrkande 3,

2014/15:1461 av Hillevi Engström (M),

2014/15:1765 av Jessica Rosencrantz (M),

2014/15:1850 av Hans Rothenberg m.fl. (M) yrkande 4,

2014/15:2014 av Lars Püss (M),

2014/15:2248 av Tina Ghasemi (M),

2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 12,

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 13 och

2014/15:2424 av Robert Halef och Désirée Pethrus (KD).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av välfungerande och hållbara transporter i hela vårt land. Sverige är ett avlångt och glest befolkat land, vilket ställer särskilda krav på goda transportlösningar. Vi vill även betona att en annan betydelsefull fråga för en ökad och hållbar tillväxt är att tillgången till bostäder säkras. Särskilt storstadsregionerna lider i dag av en akut brist på bostäder och byggbar mark. Detta måste tas på största allvar. Sverige har behov av bra flygförbindelser. Men det finns också ett stort behov av bättre och mer pålitliga tågförbindelser. Vi anser inte att de behoven ska ställas mot varandra, utan vi ser dem som delar och komplement i ett sammanhållet trafiksystem. Därför anser vi att det är viktigt att diskussionen om Bromma flygplats har som utgångspunkt hur bättre förbindelser till Stockholm ska kunna garanteras när det gäller samtliga trafikslag.

Vi vill understryka att transportsektorn i större utsträckning än hittills måste bidra till att klimat- och miljömålen kan nås. Planeringen av transportinfrastrukturen ska baseras på bl.a. behovet av energieffektiva och hållbara transporter. Regeringen har tillsatt en samordnare som ska utreda framtiden för Bromma flygplats. En förutsättning i samordnarens uppdrag är att varken jobb eller utvecklingsmöjligheter i Stockholmsregionen ska påverkas negativt.

I uppdraget ingår att tillsammans med Stockholms kommun möjliggöra förutsättningarna för en aktiv stadsutveckling med ett stort antal nya bostäder. Det kan exempelvis handla om planering för kollektivtrafik, skolor, arbetsplatser och grönområden. Effekterna av ett ökat bostadsbyggande på tillväxten och näringslivsutvecklingen ska särskilt belysas.

Den statliga samordnaren ska med bistånd av och i nära dialog med Regeringskansliet (Näringsdepartementet), Försvarmakten, Luftfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, Swedavia, Stockholms kommun, andra berörda kommuner, näringslivet och andra berörda parter pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten i Stockholmsregionen och att säkra både den flygkapacitet som Bromma flygplats i dag står för och förväntas stå för under tiden fram till 2038 genom främst en utbyggnad av Arlanda flygplats och i andra hand en utvidgning av flyget från och till andra Stockholm näraliggande flygplatser. Effekterna för tillgängligheten i hela landet ska särskilt beaktas. Bedömningen av flygtrafikens utveckling ska ske utifrån underlag från Trafikanalys och utgå från framtida övrig trafikutveckling, utbyggnad av höghastighetståg m.m.

De legala, ekonomiska och praktiska förutsättningarna för att avveckla Bromma flygplats och i stället överföra kapacitet till Arlanda flygplats eller andra närliggande flygplatser ska redovisas. Samordnaren ska pröva behovet av en utbyggnad av Arlanda, men också juridiska eller administrativa förändringar för att klara en överflyttning av flygplatskapacitet. Vid val mellan olika alternativ ska stor vikt läggas vid kostnadseffektivitet.

Vi konstaterar att den politiska majoriteten i Stockholms stad har enats om en långsiktig lösning för bostadsbyggande, minskad miljöpåverkan och infrastruktur för Stockholm. Överenskommelsen innebär bl.a. att om förhandlingarna visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämras ska staden verka för att det område där Bromma flygplats i dag ligger ställs om till stadsutvecklingsområde med bostäder senast 2022.

Vi anser att det i allra högsta grad är rimligt att staten ser till att olika intressen utreds och vägs mot varandra när det finns en intressekonflikt mellan legitima intressen som gäller tillgänglighet, miljö- och klimatmål, utveckling och bostadsbyggande. Vi har för avsikt att se till att Sverige och Stockholm ges förutsättningar för en god tillväxt och erbjuds goda transportmöjligheter samtidigt som behovet av bostäder tillgodoses och miljö- och klimatmålen tas på allvar.

Vi anser sammanfattningsvis att det är lämpligt att invänta samordnarens utredning innan något beslut fattas om Bromma flygplats och avstyrker därmed utskottsmajoritetens förslag och samtliga motioner i frågan.

3. Transportstyrelsens avgifter för tillsyn, punkt 5 (V)

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:840 av Edward Riedl (M) och

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 17.

Ställningstagande

För att vi ska kunna behålla våra svenska flygbolag och upprätthålla den höga säkerhetsstandard vi har i Sverige är det angeläget att svenska flygföretag ges möjlighet att fortsätta verka i Sverige. Detta är även aktuellt när det gäller arbetsmiljöfrågor.

Riksdagen har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter inom samtliga trafikslag (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:58 och 2010/11:59). Syftet var att konkurrensvillkoren skulle göras mer jämförbara mellan de fyra trafikslagen och att det trafikslagsövergripande synsättet skulle främjas i enlighet med gällande transportpolitiska principer. Som en följd av detta har Transportstyrelsen arbetat för att helt fasa ut subventionen av de direkta avgifterna genom myndighetsavgiften. Det som återstår av myndighetsavgiften finansierar framför allt regelgivningen, dvs. verksamhet som enligt principerna ska finansieras av skattekollektivet.

Regeringen uttalade i ovannämnda proposition att man bedömde att luftfartssektorn i en större utsträckning än tidigare skulle komma att finansieras via skattekollektivet. Vidare uttalade regeringen att för luftfartsområdet skulle endast marginella justeringar ske då Transportstyrelsen bedömde att ytterligare överväganden behövdes och då hänsyn måste tas till den mycket ansträngda situationen för branschen.

Enligt min mening är det viktigt att i alla sammanhang ta hänsyn till den stora negativa effekt flyget har på miljön och klimatet. Därför avstyrker jag utskottsmajoritetens förslag och båda motionerna i frågan.

4. **Alkotester för piloter, punkt 6 (V)**

av Emma Wallrup (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motion
2014/15:2399 av Robert Halef (KD).

Ställningstagande

Jag är mycket oroad över att det vid ett antal tillfällen har förekommit att piloter i trafikflygplan har varit berusade i olika grad – även bland piloter ver samma i Skandinavien. Detta innebär att många passagerares liv utsätts för fara.

För att förhindra flygplanstragedier anser jag att Sverige bör införa nolltolerans vad gäller alkohol och flygning. Enligt min mening är det angeläget att flygbranschen inför obligatoriska alkoholtester av sina piloter eftersom de stickprovskontroller som genomförs av polisen inte är tillräckliga. Jag vill se obligatoriska alkoholtester av piloter före varje flygning. I sammanhanget vill jag peka på att alkohol har installerats på skolbussar och flera större bussbolag.

För att säkerställa passagerares trygghet och säkerhet vill jag att det införs obligatoriska alkoholtester för alla piloter som flyger i Sverige, både vid påstigning och avstigning. Hur alkoholtesterna ska utföras bör branschen och ansvariga myndigheter utarbeta i samråd och samförstånd.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen tillkänna för regeringen som sin mening.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2014/15

2014/15:106 av Edward Riedl (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att ta fram en svensk luftfartsstrategi.

2014/15:185 av Jonas Jacobsson Gjörtler m.fl. (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av Bromma flygplats som ett nav för inrikesflyget.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inte får ingå någon överenskommelse som innebär att Bromma flygplats avvecklas innan nuvarande avtal löper ut.

2014/15:200 av Roger Haddad (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Västerås flygplats – ett riksintresse.

2014/15:348 av Mikael Cederbratt m.fl. (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen måste garantera att flygförbindelserna till och från de regionala flygplatserna upprätthålls även i framtiden.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen måste presentera ett genomförbart förslag på hur tillgängligheten till en flygplats i Stockholm kan garanteras även med den väntade ökningen av efterfrågan på flygtrafik.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen måste presentera en plan för hur hela landets infrastruktur skulle påverkas innan en eventuell nedläggning av Bromma flygplats kan genomföras.

2014/15:371 av Lotta Finstorp och Ulf Kristersson (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om samverkansmodeller för fler flygplatser.

2014/15:787 av Birgitta Ohlsson m.fl. (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ändra namnet Arlanda Airport till Raoul Wallenberg Airport.

2014/15:840 av Edward Riedl (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta fram ett förslag på högre myndighetsavgifter för att finansiera mer av Transportstyrelsens verksamhet.

2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att statens nationella basutbud fortsatt ska vara tio flygplatser, där Bromma är en av dessa.

2014/15:1387 av Mikael Oscarsson och Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ändra namnet på Arlanda Airport till Raoul Wallenberg Airport.

2014/15:1461 av Hillevi Engström (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Bromma flygplats ska bevaras och att överenskommelsen mellan Luftfartsverket och Stockholms stad från 2007 ska hållas.

2014/15:1463 av Margareta Cederfelt och Sailsa Quicklund (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fortsätta det arbete för en samlad nationell flygpolitik som alliansregeringen inledde.

2014/15:1596 av Åsa Coenraads och Jessica Polfjärd (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkra och trygga tillgången till Västerås flygplats och andra regionala flygplatser.

2014/15:1765 av Jessica Rosencrantz (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bevara Bromma flygplats.

2014/15:1850 av Hans Rothenberg m.fl. (M):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inte lägga ned Bromma flygplats.

2014/15:1877 av Robert Hannah (FP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Göteborg Landvetter Airport bör döpas om till Torgny Segerstedts flygplats (airport).

2014/15:1934 av Ingemar Nilsson och Susanne Eberstein (S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en översyn av driftsbidrag till icke-statliga flygplatser.

2014/15:2014 av Lars Püss (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Bromma flygplats är ett riksintresse och att dess framtid ska avgöras av riksdagen.

2014/15:2248 av Tina Ghasemi (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att behålla Bromma flygplats.

2014/15:2317 av Lars Hjulmered m.fl. (M, C, FP, KD):

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Bromma flygplats inte ska läggas ned.

2014/15:2318 av Lars Hjulmered m.fl. (M):

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Bromma flygplats bör bevaras och utvecklas.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en sammanhållen och långsiktig flygstrategi bör utformas i samråd med flygbranschen för att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om passageraravgifter för flyget.

2014/15:2399 av Robert Halef (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa obligatoriska alkoholtester för alla piloter som flyger i Sverige, både vid påstigning och avstigning.

2014/15:2424 av Robert Halef och Désirée Pethrus (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen inte ska stänga Bromma flygplats.

2014/15:2629 av Finn Bengtsson m.fl. (M):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att staten inte bör vidta några åtgärder för att lägga ner Linköping City Airport.