

Motion till riksdagen

1988/89:T6

av Lars Werner m.fl. (vpk)

med anledning av prop. 1988/89:36 om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Inledning

Vpk anser att utvecklingen med flygets mycket snabba tillväxt måste brytas till förmån för miljövänligare trafikslag, främst järnväg.

Kommunikationsministern beskrev den explosionsartade utvecklingen inom luftfarten på följande sätt i propositionen:

Till grund för 1982 års luftfartspolitiska beslut "låg ett försiktigt antagande om flygets fortsatta tillväxt. Den verkliga utvecklingen avviker markant från antagandena i propositionen. Under 1980-talet har t ex inrikestrafiken närmast fördubblat sitt resandeantal till för närvarande nära 7 miljoner passagerare."

Ovanstående citat bekräftar vad som sker när verksamma styrmedel saknas eller är felaktigt utformade. Utan att analysera bakgrunden sprider nu etablerade tillväxtfanatiker budskapet att "det är inne med flyg och ute med järnväg".

Flygtrafikens ohämmade expansion har lett till stora problem både nationellt och internationellt. Nyligen har ett antal europeiska ministrar därför haft överläggningar om trängseln i luftrummet. Tidningen Statsanställd konstaterar i en ledare: "Med sin snabba expansion tycks flyget --- vara på väg att slå knock på sig självt."

Vpk har i partimotionen (1987/88:T66) till ovan nämnda proposition om den framtida trafikpolitiken argumenterat för och ställt krav på en massiv satsning på kollektivtrafik och järnvägsutbyggnad. *Vi anser att såväl flygets som landsvägstrafikens andel av Sveriges totala transporter måste minska.* Opinionen för en sådan förändring är mycket stark. Argumenten för en ekologiskt anpassad trafikutveckling är också välgrundade och har förstärkts genom den gångna sommarens miljökatastrofer.

I vår partimotion i anledning av regeringens proposition 1988/89:39 om miljöskatt på inrikes flygtrafik, upprepar vpk kravet från våren 1988 om att en flygbränsleskatt, motsvarande drivmedelsskatten på bil, skall införas. Motiveringen är att samhället behöver effektivare styrmedel för att komma till rätta med luftföroreningarna. Samtidigt måste samhället se till att det skapas ekonomiska förutsättningar för järnvägens och kollektivtrafikens utveckling.

Miljöpolitisk prövning

Mot. 1988/89
T6

Regeringen föreslog i prop. 1987/88:50 när det gäller prövningar av flygplatsinvesteringar att nuvarande tillståndsgivningar dels skall kompletteras med en trafikpolitisk prövning, dels att "nya flygplatsprojekt skall prövas av koncessionsnämnden för miljöskydd". Föredraganden anmälde att han skulle återkomma med förslag om lagändringar i dessa delar. Riksdagen godkände förslagen våren 1988. Inget nämns om detta i den nu aktuella propositionen 1988/89:36. Enligt uppgift fattade regeringen den 9 juni 1988 beslut om en förordning (SFS 1988:916) med innebörd enligt riksdagsbeslutet om prövning i koncessionsnämnden.

Energi- och miljöministern har gång på gång förklarat att miljöhänsyn skall styra trafikpolitiken. Detta ligger helt i linje med vpk:s uppfattning. Vpk anser därför att alla investeringar som planeras när det gäller luftfart också skall föregås av offentligt presenterade miljökonsekvensbeskrivningar.

Energi- och miljöministern har gång på gång förklarat att miljöhänsyn skall styra trafikpolitiken. Detta ligger helt i linje med vpk:s uppfattning. Tyvärr är frånvaron av en sådan ekologiskt inriktad strategi i regeringens propositioner mer regel än undantag.

Trafikpolitisk prövning

Risken för "överetableringar" kan inte ses som ett problem som i första hand enbart angår flygets förutsättningar i olika regioner. Dessutom menar vi att synen på "lönsamhet" måste omfatta ett större samhällsekonomiskt perspektiv.

Föredraganden säger i prop. 1988/89:36 i skälen till sitt förslag, bl.a. följande:

Den trafikpolitiska prövningen bör i enlighet med vad riksdagen uttalat avse investeringens lönsamhet och flygplatsens inverkan på andra flygplatser i regionen. --- Det innebär bl a att prövningen skall göras av luftfartsverket i nära samarbete med kommun- och landstingsförbunden och berörd länsstyrelse. I övrigt vill jag framhålla följande: Om en planerad investering bygger på antaganden om en framtida trafiktillväxt, som uppenbarligen inte är realistiska, får hänsyn till det allmänna anses kräva att den inte kommer till stånd --- Detsamma gäller om en planerad investering påverkar förutsättningarna för andra flygplatser i regionen på ett oacceptabelt sätt. Vid bedömningen härav kan även utbyggnadsplaner inom andra delar av transortsektorn få betydelse.

Med det ovan nämnda som utgångspunkt räcker det inte att garantera att "de lokala och regionala intressena blir väl företrädna" i samarbetet med luftfartsverket inför ev tillståndsgivning. Varje investering på transportområdet berör i en eller annan form övriga trafikgrenar – lokalt, regionalt och som ett riksintresse. Varje satsning berör dessutom mer direkt natur- och miljövärdensintressena på samtliga nivåer.

Vpk föreslår

- att flygets expansion skall stoppas. Omfattande investeringar måste i stället göras på andra och bättre trafikslag; järnvägstrafiken skall utgöra

stommen i transportförsörjningen och utvecklas liksom sjöfarten. Detta innebär att även befintliga flygplatser måste kunna prövas med hänvisning till miljöskydd och samhällsnytta,

- att varje investering som med hänvisning till samhällsnyttan måste ske på trafikområdet skall prövas med hänsyn till miljön, energiåtgången, sårbarheten, säkerheten samt social och regional rättvisa; att offentligt presenterade konsekvensbeskrivningar föregår beslut om investeringar på luftfartsområdet,
- att lagstiftningen anpassas till de förslag som framställs ovan.

Mot. 1988/89
T6

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att stoppa flygets expansion,
2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändring i luftfartslagen så att där även ställs krav på konsekvensbeskrivningar i enlighet med vad i motionen anförts, dvs. både befintliga och planerade flygplatser, samt att riksdagen begär att regeringen i samband med detta även utvecklar förslaget vad beträffar miljö- och s.k. trafikprövningar i enlighet med denna motion.

Stockholm den 14 november 1988

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Hans Petersson (vpk)