

Motion till riksdagen 2023/24:960

av **Daniel Helldén m.fl. (MP)**

Flyget i en ohållbar tid

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att förbjuda privatjetflygplan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla flyglinjer på sträckor där järnvägen är ett fullgott alternativ och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återta Arlanda express i nationell regi och avveckla extraavgifterna för spårbunden trafik till Arlanda och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återgå till det antal beredskapsflygplatser som fanns innan coronapandemin och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av flygets undervägsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda krav på fossilfritt flyg för företag och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det obligatoriskt för flygbolagen att blanda in biodrivmedel och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av ett prisgolv för inrikes flygresor och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sälja statens innehav i flygbolaget SAS och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på klimatupplysning vid annonsering och försäljning av flygbiljetter och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa behovsstyrd hinderbelysning som standard vid etablerande av vindkraftverk och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige och världen befinner sig i en klimatkris. Alla typer av koldioxidutsläpp måste reduceras och inom kort bort helt. Det är då viktigt att de transportslag som matchar en hållbar utveckling ges de resurser som krävs och att andra transportsätt såsom flyg reduceras till rimligt låga nivåer. Flygandet kommer dock inte att upphöra och det flyg som kommer finnas kvar behöver ställa om. Det är dock problematiskt att ställa om flyget. Det närs en dröm om elflyg som lösningen men det finns inget som tyder på att elflyget för dagens flyglinjer kommer finnas inom överskådlig framtid. Alternativa bränslen såsom vätgas och elektrobränslen kan kraftigt minska flygets utsläpp men kvar kommer vattenånga som sprids i atmosfären och som i sig har en negativ klimateffekt. Dessa bränslen är inte här idag i moderna flygplan. Det som i dagsläget återstår är att minska flygandet och att använda biodrivmedel om de fossila flygbränslena ska bort. Men biodrivmedel är en problematisk resurs ur många synvinklar. Därför är det primära att minska flygandet.

Förbjuda privatjet

I arbete med att komma bort från klimatutsläpp från flyget och optimera det flyg som kommer behövas framöver utgör den växande skaran privatjet något som inte hör hit. De senaste fem åren har flygningarna med privatjet ökat i Europa med över 50 procent. Stora utsläpp genereras av ett mycket begränsat antal resenärer och utsläppen per flygstol är orimligt höga. Tio minuter med privatjet genererar drygt ett ton koldioxid. Det är inte acceptabelt att denna typ av klimatskadlig verksamhet fortgår. Den bör därför förbjudas. Inom EU har Frankrike, Irland, Nederländerna och Österrike tagit ett initiativ om att se över reglerna och att upprätta klimatåtgärder kring privatjet-flygningarna i Europa. Detta bör Sverige ansluta sig till och även verka för att det på nationell basis sker en begränsning. Swedavia behöver inte släppa in privatjet på sina flygplatser i den utsträckning som görs idag.

Stopp för flyglinjer där järnväg är ett fullgott alternativ

Det finns ett antal flyglinjer som inte kan motiveras ur tillgänglighetsperspektiv. Framför allt är det de sträckor där motsvarande resa med tåg är så pass snabb att flyg borde avvecklas. Dit hör sträckan Stockholm–Göteborg som med tåg idag tar drygt tre timmar. Den exakta tiden för vilka sträckor som bör avvecklas behöver utredas men med tre timmar som är en rimlig början.

Återtagande av Arlanda express

För de resenärer som ska till Arlanda finns ett flertal möjligheter som är hållbara. Det finns både lokal, regional och fjärrtåg liksom Arlanda express. Men på grund av avtalskonstruktionen med Arlanda express har de monopol på sträckan. Detta gör att de som reser med sitt periodkort i kollektivtrafiken inte fritt får gå av vid Arlanda. Det krävs ett tillägg. För enkelbiljett rör det sig om en skillnad på 126 kronor, dvs från 35 kronor till 171 kronor. För att främja ett hållbart resande, även om flyget i slutändan inte

är hållbart, är detta kontraproduktivt. Avtalet med Arlanda express bör avvecklas eller omförhandlas.

Bromma flygplats avvecklande

Ett flertal utredningar har de senaste åren har visat att Bromma flygplats kan läggas ned utan att det menligt påverkar behovet av flygtrafik i landet. Sveriges största flygplats Arlanda ligger kollektivtrafikmässigt på samma avstånd från stadens centrum och kan på ett bra sätt ta över den trafik som idag återstår på Bromma. Enligt de utredningar som gjorts om Bromma flygplats finns på Arlanda huvudsakligen ett behov av att justera terminalerna för att kunna samla trafiken på Arlanda och då framför allt i form av vad en utredning kallar brommafiering av Arlandas terminaler. Det betyder att göra terminalerna logistiskt smidiga så som på Bromma. Det är en förändring som det statliga bolaget Swedavia ansvarar för att genomföra.

Flygandet har bytt skepnad och framför allt affärs- och tjänsteflygandet har minskat kraftigt på grund av det kunskaps- och beteendesprång som corona innebar för arbetslivets behov av fysiska möten. Det är en strukturell förändring utan dess like. När flygandet så sakta ökat efter att corona släppt greppet om befolkningen ligger inrikesflyget, det flyg som helt dominerar Brommas utbud, på en nivå som är i det närmaste halverat. Alla bedömningar och prognoser visar att inrikesflyget är permanent förändrat. För att få en någorlunda fungerande inrikesmarknad krävs en konsolidering av inrikesflyget och därmed ett slut på uppsplittrande av flyget och ett samlande av linjerna på Arlanda.

Det stora område där Bromma flygplats ligger har sedan snart nästan ett decennium varit utpekad som stadsutvecklingsområde och utgör en viktig del av Stockholms stads bostadspotential. Genom marken på Bromma flygplats, som ägs av staden, kan mellan 30 000 och 50 000 bostäder byggas och upp till 100 000 personer få en ny bostad.

Kommunerna har ett bostadsförsörjningsansvar och för Stockholms del finns en enorm efterfrågan på bostäder. I staden har det därför länge byggts stora mängder bostäder, flest i landet, samtidigt som behovet fortsatt är enormt. Staden har ett omfattande planarbete för att få fram byggbar mark och det finns idag få större platser som staden råder över där ett bostadsprojekt inte redan är inplanerat. Den största markreserv som staden äger är just Bromma flygplats. Den utgör en utmärkt centralt placerad mark som kan omvandlas till exploateringsområde för bostäder och ges utökad infrastruktur. Det är en markreserv som bedömts ha ett värde för staden på runt 40 miljarder kronor. Det finns ingen anledning att vänta med att avveckla Bromma flygplats.

Beredskapsflygplatser

Under coronapandemin och ett nedstängt Sverige ökades tillfälligt antalet beredskapsflygplatser från 10 till 27. När pandemin var över lät man de 17 temporära beredskapsflygplatserna bli kvar. I den statliga utredningen *Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet* (Ds 2023:3) föreslås antalet ligga permanent högt och det ekonomiska stödet ökas kraftigt. Stöd ska dessutom ges under vissa förutsättningar som inte har med beredskapshänsyn att göra. Totalt vill man lägga antalet på 33 stycken.

Vi kan inte se att det finns ett motiverat behov av alla dessa beredskapsflygplatser. Flygvapnet behöver dem inte och innan corona fungerade det utmärkt med ett litet antal

flygplatser för ambulansflyget. Dessutom finns idag ambulanshelikoptrar som är avsevärt mer effektiva utan behov av flygplatser. De landar på rätt plats på en gång och kan operera i princip i hela landet. Flygvapnet sköter för egen del det som är av nationellt intresse. Nyligen köpte de in Storumans flygplats där de såg att behov finns. Det stora antalet beredskapsflygplatser har snarare blivit ett förtäckt statsstöd till flyg än en rationellt bedömd verksamhet.

Undervägsavgifter

Undervägsavgifter är avgifter som flygplan som trafikerar luftrummet men nödvändigtvis inte landar betalar. Avgift under väg. Pengarna som kommer in bekostar bland annat Luftfartsverkets flygtrafikledningstjänster men går även ut till ett stort antal beredskapsflygplatser. Systemet hanterar ca 2 miljarder per år. Ordningen med undervägsavgifter är reglerat på EU-nivå. Det bör ske en utredning om huruvida de pengar som går till enskilda flygplatser uppfyller EU:s regelverk.

Prisgolv för inrikesflyg

I syfte att säkerställa att priserna för flygstolar inte dumpas till nivåer som är orimliga i förhållande till flygets klimatutsläpp och andra mer hållbara resesätt bör ett prisgolv utredas. Under golvet får inte en flygbiljett säljas.

SAS

SAS är delägt av svenska staten. Under de senaste 14 åren har staten pumpat in drygt 12 miljarder i direkt stöd till bolaget. Det finns inget skäl till att staten ska äga ett flygbolag och än mindre stötta denna typ av verksamhet med mångmiljardbelopp. Det flyg som kommer behövas kan skötas av andra bolag och utan statsstöd. Därför bör statens innehav i SAS säljas.

Fossilfritt flyg för företag

Flygets utsläpp av växthusgaser måste drastiskt minska. Flyget utgjorde 5,3 procent av landets totala utsläpp 2019 och med höghöjdseffekter blir det ekvivalent avsevärt mer. Flyg kommer sannolikt att behövas under överskådlig framtid och det är många destinationer som inte på ett rimligt sätt kan försörjas med tåg eller båt idag. För att skapa en hållbar omställning som också är rättvis föreslår vi att det utarbetas ett system där flygbiljetter köpta av företag prissätts i paritet med full inblandning av fossilfria drivmedel. Intäkterna ska gå till fossilfria drivmedel och ligga utöver den beslutade reduktionsplikten. En kvot av intäkterna ska gå till utveckling av elektrobränslen i syfte att helt avveckla koldioxidutsläppen från flyget i flygskedet och målet att få till denna typ av flyg. Riksdagen föreslår därför att det utreds hur ett krav på fossilfritt flyg för företag kan utformas och skapas.

Tvingande inblandning av biodrivmedel

Enligt nationellt regelverk ska flygbolagen/drivmedelsbolagen blanda in en viss procentandel biodrivmedel i flygbränslet för att minska flygets skadliga klimatutsläpp. Idag ligger andelen på försumbara 2,6 procent men till 2030 ska den ligga på 27 procent. För lågt men en början. Det har nu visat sig att flygbolagen låter bli att blanda in den stipulerade mängden biodrivmedel genom att betala sig fria. Lite som avlatsbrev. Detta går att göra enligt dagens regelverk. Detta betyder att resenärerna tror att det finns en inblandningsprocent som de är med och betalar för men i själva verket sker det under falsk förespegling. Utöver den falska marknadsföringen innebär detta förfarande att produktionen av biobränsle inte kommer igång. Utan marknad ingen produktion. Omställningen till ett fossilfritt samhälle hämmas betänkligt. Därför måste rätten att köpa sig fri tas bort. Vi behöver som första åtgärd radikalt minska flygandet, men samtidigt som det sker måste det som återstår minska sin klimatpåverkan.

Klimatupplysning vid flygreklam

Likt reklam för tobak, alkohol eller bilar bör flygresor klimatdeklareras. Det bör på ett enkelt sätt framgå vid reklam och försäljning hur mycket koldioxid som en resa släpper ut plus höghöjdseffekten.

Behovsstyrd hinderbelysning

Idag krävs i Sverige att höga objekt som master och vindkraftverk ska ha hinderbelysning. Det kan antingen vara blinkande rött sken eller vitt beroende på höjd. Skälet är att flygplan ska kunna upptäcka objekten. För vindkraft innebär det att kraftverken utmärker sig vid skymning och på natten. Detta får till följd att motståndet mot vindkraft ökar, och det helt i onödan. Det är fullt möjligt att installera behovsstyrd hinderbelysning. De tänds när ett flygplan närmar sig. Övrig tid är de mörka. Detta system finns i bland annat Danmark och fungerar där i samspel med flyget och flygvapnet. I Sverige har det blivit stopp för denna typ av lösningar. I syfte att skapa större acceptans för vindkraft och minska störningarna bör behovsstyrd hinderbelysning tillåtas i Sverige.

Daniel Helldén (MP)

Katarina Luhr (MP)

Elin Söderberg (MP)

Jacob Risberg (MP)