



## Luftfart

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet luftfartsfrågor med utgångspunkt från 16 motionsförslag som väckts under den allmänna motionstiden 2011. Motionsförslagen rör bl.a. flygplatsfrågor, flygtrafikledning samt miljö- och säkerhetsfrågor inom luftfarten.

Utskottet framhåller 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 där ingår som en viktig del. För utvecklingen av ett miljöanpassat transportsystem är det enligt utskottets mening angeläget med fortsatta initiativ som minskar flygets miljöpåverkan. Utskottet ser därför positivt på det aktiva miljöarbete som bedrivs vid många flygplatser, såväl de som drivs av Swedavia som de som är under regionalt ansvar.

Utskottet föreslår att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen att eventuella ytterligare steg avseende konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten inte får tas förrän det pågående beredningsarbetet avseende den nyligen avlämnade statliga utredningen Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafikledning, SOU 2012:27, avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vad som vidtagits för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till försvarsmaktens behov.

I betänkandet finns fem reservationer och två särskilda yttranden.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning .....	5
Utskottets överväganden .....	6
Flygplatsfrågor .....	6
Miljöfrågor .....	9
Inrikesflyget i framtiden .....	11
Hindermarkering av höga byggnader .....	12
Avveckling av Bromma flygplats m.m. ....	13
Flygtrafikledningstjänst .....	14
Fördelning av slot-tider .....	16
Byte av namn på Arlanda flygplats .....	17
Reservationer .....	18
1. Flygplatsfrågor, punkt 1 (S) .....	18
2. Miljöfrågor, punkt 2 (S, MP, V) .....	19
3. Inrikesflyget i framtiden, punkt 3 (MP) .....	19
4. Avveckling av Bromma flygplats m.m., punkt 5 (MP) .....	20
5. Fördelning av slot-tider, punkt 7 (MP) .....	21
Särskilda yttranden .....	22
1. Miljöfrågor, punkt 2 (MP) .....	22
2. Avveckling av Bromma flygplats m.m., punkt 5 (V) .....	22
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	23
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011 .....	23

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Flygplatsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T238 av Margareta Cederfelt (M),

2011/12:T300 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S),

2011/12:T336 av Staffan Anger (M),

2011/12:T364 av Christer Adelsbo m.fl. (S) och

2011/12:T374 av Sven-Erik Bucht (S).

*Reservation 1 (S)*

## 2. Miljöfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T363 av Christer Adelsbo m.fl. (S),

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 29 och

2011/12:T457 av Jan Lindholm (MP).

*Reservation 2 (S, MP, V)*

## 3. Inrikesflyget i framtiden

Riksdagen avslår motion

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 9.

*Reservation 3 (MP)*

## 4. Hindermarkering av höga byggnader

Riksdagen avslår motionerna

2011/12:T253 av Hannah Bergstedt (S) och

2011/12:T311 av Anders Åkesson (C).

## 5. Avveckling av Bromma flygplats m.m.

Riksdagen avslår motion

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 12 och 13.

*Reservation 4 (MP)*

## 6. Flygtrafikledningstjänst

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten. Därmed bifaller riksdagen delvis motion

2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 28.

## 7. Fördelning av slot-tider

Riksdagen avslår motion

2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 14.

*Reservation 5 (MP)*

**8. Byte av namn på Arlanda flygplats**

Riksdagen avslår motion

2011/12:Kr296 av Gunnar Andrén m.fl. (FP) yrkande 3.

Stockholm den 22 maj 2012

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M), Roza Güclü Hedin (S), Annika Lillemets (MP) och Andreas Carlson (KD).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas 16 yrkanden från den allmänna motionstiden 2011. Motionsförslagen rör bl.a. flygplatsfrågor, flygtrafikledning samt miljö- och säkerhetsfrågor inom luftfartsområdet.

Utskottet träffade vid ett möte den 8 maj 2012 företrädare för Luftfartsverket (LFV) som informerade om aktuella verksamhetsfrågor och marknadsstrukturen för den lokala flygtrafikledningstjänsten. Vid mötet informerade även företrädare för Transportstyrelsens om regleringsfrågor som gäller den lokala flygtrafikledningstjänsten.

# Utskottets överväganden

## Flygplatsfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika flygplatsfrågor. Utskottet framhåller att transportpolitiken ska präglas av ett trafikslagsövergripande perspektiv med ett stort regionalt och lokalt inflytande över trafikens infrastruktur. Det innebär att regionala flygplatsfrågor inte bör beslutas av riksdagen.

Jämför reservation 1 (S).

### Motionerna

I motion 2011/12:T238 anger Margareta Cederfelt (M) att Sverige är ett av få EU-länder vars huvudstad saknar en flygplats för allmänflyget. I stora delar av landet är allmänflyget en viktig livsnerv för regionen, varför kommunerna ser till att allmänflygets behov tillgodoses. I Stockholmsregionen har, anger motionären, kommunerna inte bedömt att allmänflyget har samma positiva effekter för regionens utveckling. Motionären lyfter fram att en väl fungerande infrastruktur för allmänflyget bidrar till att skapa fler arbetstillfällen och utveckla Stockholmsregionen. Det yrkas i motionen att staten ska ta ett övergripande ansvar för att långsiktigt säkra flygplatskapaciteten för allmänflyget.

I motion 2011/12:T300 anger Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S) att turistbranschen i den svenska fjällvärlden ser en möjlighet att expandera. I Dalarna pågår ett projekt för en internationell charterflygplats. Flera parter är inblandade i projektet, uppger motionärerna och påpekar vidare att en charterflygplats i Sälen skulle innebära ökad turism i området. Motionärerna yrkar att förutsättningarna för en sådan charterflygplats ska utredas mer konkret.

I motion 2011/12:T336 framhåller Staffan Anger (M) att Västerås Flygplats AB i dag ägs helt av Västerås stad, efter att Luftfartsverket sålt sin andel om 40 procent för en 1 krona. Västerås flygplats är viktig för befolkningen och näringslivet i Västmanland och norra Södermanland. Det är mycket viktigt att Swedavia finns med som aktieägare i företaget och ger det stöd i styrelsen som behövs för att skapa en bättre verksamhet i Västerås Flygplats AB. Motionären begär mot denna bakgrund att Swedavia ska köpa tillbaka den tidigare andelen i Västerås Flygplats AB om 40 procent för 1 krona.

I motion 2011/12:T364 framhåller Christer Adelsbo m.fl. (S) att det statliga driftsbidraget på ett effektivt sätt har medverkat till att säkerställa ett flygplattssystem i hela landet. Huvuddelen av de icke-statliga flygplatserna

ägs och drivs av kommuner med svagt befolkningsunderlag, anger motionärerna. Det yrkas att staten ska ta ett betydande ansvar för att säkerställa infrastrukturen på de kommunala flygplatserna. Statens ekonomiska ansvar ska dock inte utgöra en total finansiering; även fortsättningsvis ska rörelseintäkter vara den huvudsakliga finansieringen för flygplatserna, anger motionärerna. Vidare vill motionärerna att stödet ska vara utformat så att de kommunala incitamenten att utveckla flygplatserna består.

I motion 2011/12:T374 av Sven-Erik Bucht (S) påpekas att goda kommunikationer är avgörande för näringslivets och samhällets utveckling. Trafikverket har som uppdrag, anger motionären, att åstadkomma grundläggande framkomlighet i hela landet. För kommunerna i södra Tornedalen håller tillgängligheten inte acceptabel standard, framhåller motionären som vidare anger att en lösning på problemet är att flygplatsen mellan Torneå och Kemi nyttjas för flygtrafik till och från Arlanda. Det yrkas därför i motionen att Trafikverket, inom stipulerade ramar, ska prioritera upphandling och ekonomisk ersättning för flygtrafik mellan Torneå/Kemi och Arlanda.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser 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 luftfarten ingår som en viktig del. Vidare vill utskottet klargöra att frågan om ett nationellt basutbud av flygplatser tidigare har behandlats av riksdagen. Basutbudet utgörs av följande flygplatser: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund.

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

Vidare hänvisar utskottet till den 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, trafikverkens, regionernas och länens långsiktiga planering med utgångspunkt i riksdagens beslut.

Rörande driftsbidrag betonar utskottet att riksdagen med anledning av regeringens proposition Framtidens resor och transporter har godkänt att användningen av bidrag till icke-statliga flygplatser ändrats på några väsentliga punkter (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Beslutet innebär att delar av driftsbidraget, ca 40 procent, från 2012 har överförs till de regionala planerna. Det är därmed upp till regionerna huruvida man, inom ramen för ett trafikslagsövergripande perspektiv, vill använda de överförda medlen till att prioritera antingen drift av flygplatser eller andra åtgärder i de regionala trafiksystemen. Regionerna har möjlighet att prioritera flygplatsinfrastruktur, vilket kan leda till att de faktiska bidragen till flygplatsinfrastruktur kan komma att öka. Det kvarvarande driftsbidraget betalas ut för att stödja transportpolitiskt motiverad flygtrafik som staten upphandlar och administreras som tidigare av Trafikverket.

Utskottet vill vidare, med anledning av motionsförslaget om allmänflyget, framhålla att det i avtalet mellan Stockholms stad (som upplåtare av marken för flygplatsen) och Luftfartsverket (vars rättigheter och åtaganden enligt avtalet Swedavia i egenskap av flygplatshållare tagit över) anges att flygplatshållarens huvuduppgifter ska vara att säkerställa reguljär flygtrafik och affärsflyg. Utskottet är medvetet om de svårigheter som mindre aktörer inom allmänflyget, t.ex. skolflyg och flygsport, upplever i fråga om att få tillgång till flygplatskapacitet. Tillgången minskas i takt med att användningsområdena för Bromma flygfält förändras, vilket enligt vad Swedavia uppger sker bl.a. på grund av att linjeflygens flygplan blivit mer miljövänliga och därför kräver en annan bankapacitet samt att högre säkerhetskrav minskar det kvarvarande utrymmet på Bromma flygfält. Enligt utskottet bör denna fråga, med de regionala och affärsmässiga avvägningar frågan innefattar, inte främst avgöras av riksdagen. Det ankommer på det statliga bolaget Swedavia att göra affärsmässiga bedömningar av hur tillgången till flygplatskapacitet ska fördelas, inom de ramar och avtal som lagts fast. I övrigt är det främst en regional och kommunal angelägenhet att avväga hur regionen bäst utvecklas. Utskottet kan konstatera att Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) har mottagit en utredning om allmänflyget och påbörjat undersökningar om hur en långsiktig lösning för allmänflyget ska kunna uppnås.

Utskottet är därmed inte berett att ta något initiativ i ärendet och avstyrker därför motionsyrkandena 2011/12:T238 av Margareta Cederfelt (M), 2011/12:T300 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S), 2011/12:T336 av Staffan Anger (M), 2011/12:T364 av Christer Adelsbo m.fl. (S) och 2011/12:T374 av Sven-Erik Bucht (S).



## Miljöfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flygets klimatpåverkan och flygrestriktioner i nationalparker. Utskottet framhåller vikten av att flyget ingår som en del i ett miljöanpassat transportsystem. Gröna och raka flygvägar, gröna inflygningar och gröna avgångar är betydelsefulla för att minska utsläppen från luftfarten. Vidare konstaterar utskottet att ett aktivt miljöarbete bedrivs vid många flygplatser, såväl de som drivs av Swedavia som de som är under regionalt ansvar. I detta sammanhang betonar utskottet vikten av att miljöarbetet anpassas till skilda förutsättningar vid olika flygplatser.

Jämför reservation 2 (S, MP, V) och särskilt yttrande 1 (MP).

### Motionerna

I motion 2011/12:T363 av Christer Adelsbo m.fl. (S) framhålls det att Malmö Airport har kommit långt i arbetet med att använda sig av miljövänliga energikällor och att flygplatsen är koldioxidneutral. Även andra flygplatser borde driva miljöarbete i den form som Malmö Airport gör, anser motionärerna. Därför yrkas det att statliga flygplatser bör uppmanas till liknande insatser som gjorts av Malmö Airport och att staten bör följa upp och uppmärksamma de förbättringar som gjorts.

I motion 2011/12:T429 yrkande 29 framför Anders Ygeman m.fl. (S) att flyget numera är en del av EU:s utsläppshandelsystem. Det är positivt att Swedavia sedan länge arbetar med att minska den totala klimatpåverkan i flygplatsverksamheten, men det finns fortfarande områden att åtgärda. Flyget bör bära sina egna miljökostnader, anger motionärerna. Vidare framhålls i motionen att det inte är rimligt att flygbränsle är skattebefriat. Motionärerna yrkar att fler åtgärder än de som redan genomförts vidtas för att minska flygets klimatpåverkan.

I motion 2011/12:T457 lyfter Jan Lindholm (MP) fram att nationalparkerna erbjuder en möjlighet att uppleva den orörda naturen. Tystnad är en viktig del av upplevelsen, anger motionären. Emellertid stör buller från flygplan den fulla upplevelsen i t.ex. Fulufjällets nationalpark i Dalarna. Motionären yrkar därför att flygning över Fulufjällets nationalpark ska förbjudas.

### Utskottets ställningstagande

Flyget ingår som en del i ett miljöanpassat transportsystem. Gröna och raka flygvägar, gröna inflygningar och gröna avgångar är därför, enligt utskottets mening, betydelsefulla för att minska utsläppen från luftfarten. Utskottet anser också att ett aktivt miljöarbete vid flygplatser är ett av

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

Utskottet noterar, som framställts av några motionärer, att Malmö Airport kraftigt reducerat koldioxidutsläppen. Samtidigt vill utskottet framhålla att Swedavia, som driver flygplatserna i basutbudet samt Sundsvalls flygplats, bedriver ett framgångsrikt miljöarbete. Företaget är klimatneutralt. Swedavia arbetar för att minska utsläppen av växthusgaser och kompenserar för utsläppen genom internationella klimatprojekt, där motsvarande mängd koldioxid minskas. Utskottet vill också lyfta fram att särskilt Arlanda kommit långt i sitt miljöarbete. Arlanda är sedan tidigare klimatackrediterad enligt den högsta nivån i det europeiska klimatmärkningsprogrammet Airport Carbon Accreditation (ACA) tillsammans med Göteborg Landvetter Airport, Umeå Airport och Bromma Stockholm Airport.

Med hänvisning till de skilda förutsättningar som råder på olika flygplatser och det goda miljöarbete som genomförs på många flygplatser finner utskottet att det inte är lämpligt att särskilt lyfta fram åtgärder som vidtagits på Malmö Airport. Utskottet konstaterar i stället med tillfredsställelse att många svenska flygplatser ligger i framkant inom miljöarbetet.

Vidare vill utskottet betona vikten av att flygets miljöaspekter tas på största allvar. Samtidigt är flyget, i synnerhet i ett till ytan stort och glesbefolkat land som Sverige, viktigt för att uppnå fungerande kommunikationer. Det är utskottets övertygelse att det övergripande målet för transportpolitiken, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, kan uppnås genom två jämbördiga mål, ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).

Utskottet kan även konstatera att flyget numera, sedan 2012, har inkluderats i EU:s handel med utsläppsrätter. Syftet med systemet är att på ett kostnadseffektivt sätt nå de utsläppsminskningar som krävs för att EU ska klara sina åtaganden enligt Kyotoprotokollet. I och med detta ska miljökostnaden regleras i första hand inom systemet för de medverkande verksamheterna. Vidare är utskottet när det gäller frågan om skatt på flygbränsle av åsikten att flygets miljöpåverkan i första hand bör hanteras på internationell nivå för att undvika de konkurrensnackdelar som skulle uppstå om Sverige ensidigt skulle agera i frågan.

I motion 2011/12:T457 tas frågan om flygningar över nationalparker upp. Utskottet har förståelse för att en viktig del av medborgarnas upplevelser av orörd natur i de svenska nationalparkerna utgörs av en miljö utan störande ljud. Vidare kan utskottet konstatera att restriktionsområden kan meddelas för flygförbud över, eller landningsförbud i, en park. I förordning 2005:801 återfinns en lista med platser där restriktionsområden

förbjuder överflygning. Ett arbete med att komplettera listan med ytterligare områden pågår inom Regeringskansliet, och frågan om att inkludera Fulufjället som ett restriktionsområde innefattas i detta arbete.

Vad utskottet härmed har sagt om miljöfrågor leder till ställningstagandet att motionsyrkandena 2011/12:T363 av Christer Adelsbo m.fl. (S), 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 29 och 2011/12:T457 av Jan Lindholm (MP).

## Inrikesflyget i framtiden

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om att vidta åtgärder för att göra inrikesflyget onödigt. Utskottet betonar att ett väl utbyggt och fungerande inrikesflyg är en viktig förutsättning för att hela landet ska kunna utvecklas.

Jämför reservation 3 (MP).

### **Motionen**

I motion 2011/12:T471 yrkande 9 framhåller Annika Lillemets m.fl. (MP) att klimatförändringarna kräver att inrikesflyget görs onödigt och att all persontrafik längre än tre timmar bort från Stockholms central bör göras med tåg. Det yrkas i motionen att driftsbidrag till icke-statliga flygplatser bör avvecklas och att andra åtgärder ska vidtas för att göra inrikesflyget söder om Sundsvall, undantaget Gotland, onödigt.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet anser att ett väl utbyggt och fungerande inrikesflyg är en viktig förutsättning för att hela landet ska kunna utvecklas. Inrikesflyget har särskilt stor betydelse för medborgare och näringsliv i de delar av landet som saknar goda alternativa transportmöjligheter. För att uppnå och vidmakthålla regional utveckling är god tillgänglighet en grundförutsättning, framhåller utskottet. Vidare påminner utskottet om att driftsbidrag numera är en fråga för regionerna att planera och besluta om. Driftsbidrag utgår numera enbart för statligt upphandlad trafik.

Med hänvisning till detta avstyrker utskottet motion 2011/12:T471 yrkande 9 av Annika Lillemets m.fl. (MP).

## Hindermarkering av höga byggnader

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om en utredning av reglerna för hindermarkering av höga byggnader. Utskottet lyfter fram betydelsen av utbyggnaden av förnybara energikällor som vindkraftverk. Samtidigt betonar utskottet att syftet med nuvarande regelsystem är att med bibehållen flygsäkerhet minimera de olägenheter som varningsbelysningen av t.ex. vindkraftverk kan ge upphov till för omgivningen.

### Motionerna

I motion 2011/12:T253 framför Hannah Bergtedt (S) att uppbyggnaden av en mycket stor vindkraftspark med över tusen vindkraftverk pågår i Piteå. Transportstyrelsens regler om markering av höga byggnader riskerar att påverka boendemiljön negativt, anger motionären, eftersom vindkraftverk som är högre än 150 meter ska ha högintensivt vitt blinkande ljus i toppen. Även med ett transpondersystem där belysningen tänds när ett flygplan kommer i närheten av vindkraftverket innebär kravet på hinderbelysning negativa konsekvenser för närmiljön. Det yrkas i motionen att reglerna om hinderbelysning ska utredas.

I motion 2011/12:T311 påpekar Anders Åkesson (C) att det vita skenet från hinderbelysning ofta upplevs som störande av omgivningen. Kravet gör också att många byggnader, t.ex. vindkraftverk, byggs med en höjd strax under 150 meter, trots att det kanske vore produktionsmässigt mer effektivt med högre byggnader. Det vore bättre med en lösning för flygplan att varsebli byggnader över 150 meter utan att dessa behöver märkas ut med ett vitt sken. Motionären yrkar att regelverket och förutsättningarna för andra hindermarkeringar av höga byggnader ska utredas.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram betydelsen av utbyggnaden av förnybara energikällor. Det byggs allt fler vindkraftverk som är högre än 150 meter, och det starka vita skenet kan upplevas som störande av de personer som bor i närheten av vindkraftverken. Samtidigt är flygsäkerheten en mycket viktig fråga. Syftet med regelsystemet är att med bibehållen flygsäkerhet kunna minimera de olägenheter belysningen kan ge upphov till för omgivningen. Vidare gäller för vindkraftverksparker lindrigare bestämmelser för hindermarkering än för enstaka verk.

Utskottet vill också framhålla att Transportstyrelsen har möjligheter att medge undantag från reglerna och göra en avvägning mellan de olika intressena av dels god flygsäkerhet, dels att belysningskraven inte orsakar onödiga olägenheter för omgivningen.

Utskottet är därför inte berett att ta något initiativ i frågan och avstyrker därför motionerna 2011/12:T253 av Hannah Bergstedt (S) och 2011/12:T311 av Anders Åkesson (C).

## Avveckling av Bromma flygplats m.m.

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om avveckling av Bromma flygplats och av andra flygplatser i närheten av tätbebyggelse. Utskottet uttalar att Bromma flygplats även fortsättningsvis är viktig för ett väl fungerande flygsystem.

Jämför reservation 4 (MP) och särskilt yttrande 2 (V).

### **Motionen**

I motion 2011/12:T471 yrkandena 12 och 13 anför Annika Lillemets m.fl. (MP) att flygtrafiken på Bromma är ett av Stockholms största miljöproblem. Vidare, framhåller motionärerna, är behovet av byggbar mark stort. När marken frigörs kan uppåt 4 000 bostäder byggas. Motionärerna lyfter också fram att även om den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är liten blir följderna oftast fruktansvärda om det osannolika inträffar. Slutligen påpekar motionärerna att Arlanda flygplats har tillräcklig kapacitet att omhänderta det flyg som i dag trafikerar Bromma. Motionärerna anser att samtliga centralt belägna flygplatser i svenska städer bör avvecklas eftersom de medför buller, utsläpp och säkerhetsrisker. Motionärerna yrkar mot denna bakgrund att Bromma flygplats snarast avvecklas och att en handlingsplan ska tas fram för att avveckla övriga centralt belägna flygplatser i Sverige.

### **Utskottets ställningstagande**

Frågan om Bromma flygplats har behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen. Genom det nya arrendeavtal som staten 2008 tecknade med Stockholms stad om Bromma och som gäller t.o.m. den 31 december 2038, torde olägenheterna för de kringboende minska. Utskottet anser att Bromma flygplats även fortsättningsvis är viktig för ett väl fungerande flygsystem och att Bromma flygplats är betydelsefull för goda flygförbindelser. När det gäller regionala flygplatser som ligger i nära anslutning till en stad anser utskottet att det bör vara upp till den berörda regionen att väga t.ex. betydelsen av tillgänglighet mot miljöhänsyn när man beslutar om flygplatsens framtid. Det anförda medför att utskottet avstyrker motion 2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 12 och 13.

## Flygtrafikledningstjänst

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen ger regeringen till känna att eventuella ytterligare steg avseende konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten inte ska tas förrän det pågående beredningsarbetet avseende den nyligen avlämnade statliga utredningen Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafikledning, SOU 2012:27, avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vad som vidtagits för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till försvarsmaktens behov. Riksdagen bifaller därmed delvis ett motionsförslag om regleringen av flygtrafikledningstjänsten.

### Motionen

I motion 2011/12:T429 yrkande 28 framför Anders Ygeman m.fl. (S) att privatiseringen av den lokala flygtrafikledningstjänsten genomförs av ideologiska skäl och att det är tveksamt om det kan utvecklas fungerande marknader för lokala flygtrafikledningstjänster. Motionärerna motsätter sig att myndighetsutövning inom flygsäkerhetsområdet läggs över på privata aktörer. Vidare anges i motionen att det kan vara svårt att skilja ut privat från militär flygtrafikledningstjänst då dessa är samordnade. Motionärerna yrkar att beslutet om att avreglera flygledartjänsterna ska omprövas.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill betona att flygsäkerheten alltid måste komma i första rummet när det gäller flygtrafikledningstjänsten och konstaterar med tillfredställelse att Sverige i dag är ett av de bästa länderna i världen vad gäller flygsäkerhet. Utskottet konstaterar vidare att marknaden för lokala flygtrafikledningstjänster är numera avreglerad och att en privat aktör, Aviation Capacity Resources AB (ACR), har etablerat sig på marknaden. I sammanhanget kan vidare nämnas att inom EU pågår arbetet med Single European Sky – det gemensamma europeiska luftrummet. Single European Sky är ett initiativ från EU som bygger på att utforma luftrummet på ett betydligt mer effektivt sätt än att styras av nationsgränser som tidigare varit den rådande principen. Utskottet noterar vidare att i de länder i Europa där marknaden, i varierande utsträckning, är konkurrensutsatt ser regleringarna olika ut.

Enligt utskottets bedömning bör, innan ytterligare åtgärder övervägs avseende flygtrafikledningens reglering, klargöras hur Sverige ska kunna behålla sin ledande ställning inom flygsäkerhet. Utskottet anser att det är viktigt att inte forcera fram en eventuell utökad konkurrensutsättning. Såväl flygtrafikledningstjänsten som kontrollmyndigheter och flygplatser

måste ges tid att anpassa sig till en avreglerad marknad. Särskilt viktigt är det, enligt utskottets mening, att det stränga svenska regelverket hålls intakt och att kontrollmyndigheten, Transportstyrelsen, ges långtgående och övergripande ansvar för kontroll av flygtrafikledningstjänsterna. Det är viktigt att alla situationer där säkerhetsrisker kan uppstå, t.ex. överlämningar, noggrant analyseras för att tillförsäkra fullgod flygsäkerhet och hög kapacitet.

Eftersom Sverige håller mycket hög kompetens inom flygtrafikledning är svenska tjänster eftertraktade i utlandet. En introduktion för Luftfartsverket på den internationella marknaden kan innebära utvecklingsmöjligheter för Luftfartsverket och eventuellt, i förlängningen, bidra till förbättrad flygsäkerhet utanför Sverige. Dock måste, enligt utskottets mening, åtgärder vidtas för att tillförsäkra att eventuella ytterligare åtgärder avseende avreglering inte leder till komplikationer för flygtrafikledningstjänsten i Sverige. Eftersom Sverige är en liten marknad ser situationen vid en avreglering delvis annorlunda ut än i andra länder, det kan vara svårt att begränsa avregleringen på samma sätt som kan göras på större marknader.

Utskottet vill vidare betona vikten av att försvarsmaktens intressen tas i beaktande inför fortsatta åtgärder. Eftersom Sverige har en unik situation med en integrerad civil och militär flygtrafikledning måste denna situation återspeglas i de åtgärder som vidtas.

För närvarande pågår beredningsarbete rörande flygtrafiktjänsten med anledning av den nyligen avlämnade statliga utredningen Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst, SOU 2012:27. Utredningen tillsattes för att med hänsyn till konkurrensöppningen av den europeiska marknaden, de EU-förordningar som reglerar flygtrafiktjänsten samt den civilmilitärt integrerade flygtrafiktjänsten, analysera Luftfartsverkets verksamhetsform, organisation och befogenheter samt vid behov föreslå förändringar. I utredningen slås fast att flygtrafiktjänsten är ett offentligt åtagande. Det föreslås att Luftfartsverkets konkurrensutsatta delar särredovisas och bolagiseras under verkets egen förvaltning senast 1 januari 2015. Vidare föreslås att Luftfartsverket får möjlighet att bilda bolag utomlands och att Luftfartsverkets instruktion ändras så att verket ska tillhandahålla flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen samt att Luftfartsverkets ansvar enligt krisberedskapsförordningen utvidgas. Enligt vad utskottet erfarit pågår remissförfarande och remisstiden löper ut i juni i år.

Med anledning av vad som nu anförts tillstyrker utskottet delvis motion 2011/12:T429 yrkande 28 av Anders Ygeman m.f. (S). Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen att eventuella ytterligare steg avseende konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten inte får tas förrän det pågående beredningsarbetet avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vad som vidtagits för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till försvarsmaktens behov.

## Fördelning av slot-tider

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om marknadsmässig fördelning av start- och landningstider, s.k. slot-tider. Utskottet konstaterar att frågan om fördelning av slot-tider regleras på EU-nivå. Utskottet förutsätter att regeringen verkar för att de transportpolitiska utgångspunkter som är viktiga för Sverige beaktas i samband med att regleringen på området ses över.

Jämför reservation 5 (MP).

### Motionen

I motion 2011/12:T471 yrkande 14 belyser Annika Lillemets m.fl. (MP) att systemet med fördelning av slot-tider, s.k. grandfather rights, ger de flygbolag som har de mest fördelaktiga tiderna rätt att behålla dem. Tillgång till attraktiva slot-tider är en konkurrensfördel för flygbolagen, påpekar motionärerna. Systemet innebär, anges det i motionen, att SAS behåller sitt företräde på Arlanda, medan andra bolag hänvisas till att flyga från Bromma flygplats. Det yrkas i motionen att slot-tiderna, med undantag för de som behövs för regionalpolitiskt viktiga linjer, ska auktioneras ut enligt marknadsmässiga principer.

### Utskottets ställningstagande

Slot-tider är ett system som fördelar ankomst- och avgångstider till flygplatser. Reglerna om slot-tider styrs av förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 545/2009. På de flesta flygplatser i Sverige är fördelningen av slot-tider inte något problem, men på Arlanda flygplats vill under vissa tider fler flyg ankomma och avgå än vad det finns kapacitet för.

Fördelningen av slot-tider är en internationellt system där s.k. grandfather rights gäller, dvs. det flygbolag som har fått sig tilldelat en viss slot-tid och som använder den kommer även fortsättningsvis att tilldelas den tiden. Varje flygplats har en samordnare som är behörig att dela ut slot-tider. Slot-tiderna fördelas enligt vissa principer, t.ex. att de flygbolag som har en viss tid och som har investerat i en tidtabell ska få behålla den. Samtidigt ska en viss del av slot-tiderna främst ska vara tillgängliga för nytillträdande lufttrafikföretag.

Flygbolagen måste utnyttja de tilldelade slot-tiderna till en viss grad; i annat fall blir de tillgängliga för utdelning till andra flygbolag. Staten kan också reservera slot-tider för regionalpolitiskt viktig trafik.



EU-kommissionen har nyligen lämnat över ett förslag till ministerrådet och Europaparlamentet om en revidering av förordningen om slot-tider. De viktigaste förslagen gäller att flygbolagen ges möjlighet att köpa och sälja tilldelade slot-tider, att större krav ställs på flygbolagen att utnyttja tilldelade slot-tider och att tiden som nyetablerade företag har på sig att tränga in på marknaden utökas.

Utskottet kan således konstatera att frågan om fördelning av slot-tider regleras på EU-nivå. Utskottet förutsätter att regeringen kommer att verka för att svenska transportpolitiska utgångspunkter, bl.a. vikten av att främja regional balans, kommer att beaktas i samband med att reglerna ses över.

Utskottet avstyrker därför motion 2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 14.

## Byte av namn på Arlanda flygplats

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om namnbyte på Arlanda flygplats. Utskottet uttalar att det är upp till Swedavia, som ägare till den aktuella flygplatsen, att besluta i namnfrågan. Vidare noterar utskottet att Nobelstiftelsens styrelse, som ägare till namnet Alfred Nobel, avstyrkt förslaget om en namnändring.

### Motionen

I motion 2011/12:Kr296 yrkande 3 anför Gunnar Andrén och Barbro Westerholm (båda FP) att Alfred Nobel i många avseenden är vår tids mest kända svensk. I många andra länder har flygplatser döpts efter kända personer. Det yrkas att Arlanda flygplats kompletteras med namnet Alfred Nobel International Airport.

### Utskottets ställningstagande

Frågan om byte av namnet på Arlanda flygplats har behandlats av utskottet vid ett antal tillfällen. Senast togs frågan upp i betänkande 2010/11:TU24 där utskottet avstyrkte ett motsvarande yrkande. Utskottet vidhåller bedömningen 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.

I sammanhanget kan utskottet vidare nämna att Nobelstiftelsens styrelse, som ägare till namnet Alfred Nobel, vid ett möte i april 2005 avstyrkte förslaget om en namnändring. Utskottet har därefter, i mars 2012, underrättats om att styrelsens inställning är oförändrad.

Utskottet avstyrker därför motion 2011/12:Kr296 yrkande 3 av Gunnar Andrén m.fl. (FP).

## Reservationer

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

### 1. Flygplatsfrågor, punkt 1 (S)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

2011/12:T300 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S) och

2011/12:T364 av Christer Adelsbo m.fl. (S) samt

avslår motionerna

2011/12:T238 av Margareta Cederfelt (M),

2011/12:T336 av Staffan Anger (M) och

2011/12:T374 av Sven-Erik Bucht (S).

#### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att det statliga driftsbidraget på ett effektivt sätt har medverkat till att säkerställa ett flygplatssystem i hela landet. Huvuddelen av de icke-statliga flygplatserna ägs och drivs av kommuner med ett svagt befolkningsunderlag. Utan det statliga driftsbidraget skulle flertalet av dessa flygplatser inte ha möjlighet att fortsätta sin verksamhet, vilket skulle innebära att landets förhållandevis goda täckning av flygplatser kraftigt skulle försämrats. Vi tycker det är viktigt att erbjuda väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner med en god servicenivå i alla delar av landet.

Det är vår mening att staten bör ta ett betydande ansvar för att säkerställa infrastrukturen på de kommunala flygplatserna. Vi anser dock inte att staten ska ansvara för den totala finansieringen. Även fortsättningsvis ska rörelseintäkter vara den huvudsakliga finansieringen för flygplatserna. Stödet bör vara utformat så att de kommunala incitamenten att utveckla flygplatserna består.

Vi vill också lyfta fram vikten av att främja lokal tillväxt i samtliga regioner i Sverige. Ett exempel på en bransch där man andas framtidstro och ser nya möjligheter att expandera är turistnäringen, inte minst inom den svenska fjällvärlden. I Dalarna är ett projekt för en internationell char-

terflygplats i anslutning till Sälenfjällen påbörjat. Vi ser mycket positivt på detta projekt och anser att förutsättningarna att inkludera denna charterflygplats i infrastrukturplaneringen bör utredas.

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

## **2. Miljöfrågor, punkt 2 (S, MP, V)**

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Johansson (S), Siv Holma (V), Roza Güclü Hedin (S) och Annika Lillemets (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 29 och avslår motionerna 2011/12:T363 av Christer Adelsbo m.fl. (S) och 2011/12:T457 av Jan Lindholm (MP).

### *Ställningstagande*

Från 2012 är flyget en del av EU:s utsläppshandelssystem för växthusgas. Enligt vår mening är det orimligt att flygbränsle är skattebefriat. Det är inte tillräckligt att hänvisa skattebefrielsen till att miljökostnaderna ska regleras av utsläppshandelssystemet. Flygets miljöpåverkan är så stor att fler kraftfulla åtgärder måste sättas in för att begränsa klimatpåverkan. Vi tycker att flyget ska bära sina egna miljökostnader.

Vi anser att det är mycket positivt att statliga Swedavia länge har arbetat med att minska den totala klimatpåverkan i flygplatsverksamheten. Emellertid finns det fortfarande många områden som kan förbättras. Såväl flygplatsdrift som optimering av inflygningar och framtagandet av nya mer energieffektiva flygplanstyper har förbättringspotential.

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

## **3. Inrikesflyget i framtiden, punkt 3 (MP)**

av Annika Lillemets (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 9.

### *Ställningstagande*

Med tanke på de annalkande klimatförändringarna anser jag att det är hög tid att successivt göra inrikesflyget onödigt, så att all persontrafik med mindre än tre timmars restid till Stockholms central kan ske med tåg (undantaget Gotland). Jag föreslår därför att icke-statliga flygplatser ska kunna få driftsbidrag endast om flygplatsen ligger längre bort från Stockholms central än tre timmars restid. Från och med 2013 anser jag att en ytterligare nedskärning av driftsbidraget bör göras genom att det tas bort för ett antal flygplatser som ligger nära någon annan statlig flygplats eller har goda förbindelser med tåg till någon annan närliggande flygplats.

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

#### **4. Avveckling av Bromma flygplats m.m., punkt 5 (MP)**

av Annika Lillemets (MP).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkandena 12 och 13.

### *Ställningstagande*

Jag anser att Bromma flygplats snarast ska avvecklas. Det är, enligt min mening, en föråldrad idé att ha en flygplats inne i en stad. I Berlin har t.ex. flygplatsen Tempelhof avvecklats, och där ligger i stället en stor park. Stockholm är i stort behov av nya bostäder. Bromma är ett av få områden där en större satsning på en ny bebyggelse är möjlig. När marken frigörs kan uppåt 4 000 bostäder byggas samtidigt som stora ytor kan avsättas för rekreation.

Flygtrafiken på Bromma är ett av stadens största miljöproblem. Brommaflyget genererar buller och föroreningar i ett område som redan är hårt ansträngt av trafikleder. Även om den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är små, vill jag påpeka att följderna blir fruktansvärda om en olycka trots allt inträffar. Jag anser därför att staten bör ta initiativ till en avveckling av Bromma flygplats. Givetvis måste denna process ta de avtal som är skrivna i beaktande.

Jag vill vidare lyfta fram att även boende i flera andra städer med centralt belägna flygplatser drabbas av buller och utsläpp. Det är därför min åsikt att centralt belägna flygplatser i svenska städer på sikt ska avvecklas. Regeringen bör därför ta initiativ till att i samråd med berörda parter, kommuner och företag, stödja och underlätta en sådan omställning, inom de

ramar där staten har möjlighet att agera. Därför bör riksdagen ta initiativ till att låta ta fram en handlingsplan för avveckling av centralt belägna flygplatser i svenska städer.

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

## **5. Fördelning av slot-tider, punkt 7 (MP)**

av Annika Lillemets (MP).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP) yrkande 14.

### *Ställningstagande*

Sverige har, i likhet med flera andra länder, vidhållit ett föråldrat system för slot-tider. Principen om hävdvunna rättigheter, s.k. grandfathers rights, ger de flygbolag som har de bästa tiderna för start och landning rätt att behålla dem så länge de vill. Tillgång till attraktiva slot-tider är en konkurrensfördel för flygbolagen. I praktiken innebär detta att SAS behåller företräde till de bästa avgångstiderna på Arlanda, medan många andra bolag hänvisas till att flyga på Bromma.

Jag anser att det vore bättre att slot-tiderna i stället auktioneras ut, med undantag för dem som behövs för regionalpolitiskt viktiga linjer. Det blir en marknadslösning inom ramen för det utrymme som finns på Arlanda och gör det möjligt för flygbolag som i dag finns på Bromma att flytta till Arlanda, vid en nedläggning av Bromma.

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

## Särskilda yttranden

### **1. Miljöfrågor, punkt 2 (MP)**

Annika Lillemets (MP) anför:

Sveriges nationalparker fyller många funktioner. En viktig del är möjligheten för människor att uppleva den orörda naturen. Jag vill framhålla att tystnaden kan vara en av de stora behållningarna med att vandra i en nationalpark. En nationalpark där tystnaden störs av ljud från flygplan är Fulufjällets nationalpark i Dalarna som regelbundet överflygs av trafikflyg mellan Arlanda och Gardemoen. Jag inväntar därför regeringens pågående utredningsarbete om flygförbud över nationalparker och förutsätter att ett flygförbud inom en snar framtid kommer att råda över Fulufjällets nationalpark.

### **2. Avveckling av Bromma flygplats m.m., punkt 5 (V)**

Siv Holma (V) anför:

Det finns en rad nackdelar med Bromma flygplats. De viktigaste rör miljö, säkerhetsfrågor och att flygplatsen hindrar bostadsbyggande. Jag är kritisk mot att avtalet som tecknades mellan Stockholms stad och flygplats-hållaren har en mycket lång löptid, 30 år. Den långa avtalsperioden som nu löper gör avvecklingen komplicerad och mycket kostsam att genomföra. Flygtrafiken på Bromma är ett av stadens största miljöproblem. Flyget genererar buller, utsläpp och föroreningar i ett område som redan är hårt ansatt av andra trafikleder. Därtill kommer att flyget är det transportmedel som använder mest energi och ökar klimathotet mest per passagerarkilometer. Detta borde ha medfört grundligare och mer långtgående miljökrav i det nya avtalet. I stället prioriterades miljökraven ned i det nya avtalet, vilket jag finner anmärkningsvärt och allvarligt. Jag anser därför att staten bör ta initiativ till en avveckling av Bromma flygplats.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2011

*2011/12:Kr296 av Gunnar Andrén m.fl. (FP):*

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

*2011/12:T238 av Margareta Cederfelt (M):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkerställa tillgången på flygplatskapacitet för allmänflyget.

*2011/12:T253 av Hannah Bergstedt (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av lagstiftningen som berör hinderbelysning.

*2011/12:T300 av Kurt Kvarnström och Peter Hultqvist (båda S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen utreda förutsättningarna för en charterflygplats i Dalafjällen.

*2011/12:T311 av Anders Åkesson (C):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett nytt varseblivningssystem för höga byggnader, master, vindkraftstorn etc.

*2011/12:T336 av Staffan Anger (M):*

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

*2011/12:T363 av Christer Adelsbo m.fl. (S):*

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

*2011/12:T364 av Christer Adelsbo m.fl. (S):*

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

*2011/12:T374 av Sven-Erik Bucht (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för flygtrafik mellan Kemi–Torneå och Arlanda.

*2011/12:T429 av Anders Ygeman m.fl. (S):*

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om avreglering av flygledartjänster.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygets klimatpåverkan.

*2011/12:T457 av Jan Lindholm (MP):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om flygning över Fulufjällets nationalpark.

*2011/12:T471 av Annika Lillemets m.fl. (MP):*

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om målsättningen att göra inrikesflyget söder om Sundsvall (undantaget Gotland) onödigt.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygfält.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för avveckling av andra flygplatser som ligger centralt i svenska städer.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta utreda ett system för att fördela slottider enligt marknadsmässiga principer.