



Sammanfattning

Flygtrafiken ökar kraftigt och med nuvarande ökningstakt kommer svenskarnas flygresor att orsaka större utsläpp av växthusgaser än landets samlade biltrafik om ett tiotal år. Varken utsläppshandel, teknikutveckling eller satsningar som gröna inflygningar räcker för att hejda detta. Miljöpartiet vill skapa rättvisa spelregler och göra flygresor onödiga genom utbyggnad av höghastighetståg, bekväma nattåg och tågcharter i Europa. Det är inte rimligt att flyget ska slippa skatt och moms som andra trafikslag har och att så många flygplatser och flyglinjer subventioneras med skattemedel.

Det finns enbart en ifrågasatt rapport av Jonas Åkerman som stöder detta. Åkerman är forskare vid avdelningen för miljöstrategisk analys på KTH.

Till skillnad från övriga transportslag finansierar flyget sin egen infrastruktur.

80 % av flygets utsläpp kommer från resor över 150 mil där höghastighetståg inte är ett realistiskt alternativ. Tågcharter har inte lyckats locka kunder och researrangörer erbjuder knappt tjänsten längre.

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en miljöbeskattning av det kommersiella flyget är nödvändig!
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska vara pådrivande i EU och andra internationella forum för att begränsningar av flygets utsläpp ska föras in i ett globalt klimatavtal².
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att flygets handel med utsläppsrätter ska utgöra en egen ”bubbla”.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör verka inom EU för att avskaffa förbudet mot att beskatta bränsle för internationell sjöfart och internationellt flyg.¹

Det finns inget empiriskt stöd för att en skatt har positiva miljöeffekter.

Detta arbete är redan igång inom flygets FN-organ ICAO.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa en flygskatt som ska kompensera för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att låta utreda höjd moms på inrikes flygtrafik och även moms på utrikes flygresor¹.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga banor för höghastighetståg och Norrbotniabanan som ett led i ett minskat resande med flyg.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en satsning på bekväma nattåg på längre sträckor i Sverige för att minska behovet av flygresor.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om målsättningen att göra inrikesflyget söder om Sundsvall (undantaget Gotland) onödigt.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en avvecklingsplan för driftsstöd till icke-statliga flygplatser.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att minska flygbullret.
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 belägna 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 slot-tider enligt marknadsmässiga principer.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att arbeta för direkta tågförbindelser och enkel prisvärd bokning för tåg till de största destinationerna i Europa.

¹ Yrkandena 1 och 4–6 hänvisade till SkU.

² Yrkandena 2, 3 och 11 hänvisade till MJU.

Finns ingen koppling mellan skatt och klimatpåverkan - endast ett sätt att försöka få in mer pengar till statsbudgeten och motverka mobilitet och fri rörlighet för svenska medborgare och företag.

6% moms gäller för kollektivtransporter inrikes i Sverige, själuklart även för inrikesflyg.

Potentialen för detta under ett helt år motsvarar vad vägtrafiken släpper ut under ca 4 timmar.

Vem ska betala de gigantiska infrastruktursatsningar som skulle krävas? Vill miljöpartiet inte ha en besöksnäring, ett näringsliv och universitet söder om Sundsvall heller?

Utsläppen från enbart byggandet av höghastighetsbanor skulle generera utsläpp som skulle ta över 50 år att kompensera utifrån den flygtrafik de skulle kunna ersätta.

Detta börjar avvecklas 2012.

Bromma Stockholm Airport är utpekad som en strategiskt viktig flygplats och har ett nuvarande tillstånd fram till 2038.

Finns det några sidana?

Inledning

Flyget är en stor och växande utsläppskälla av växthusgaser. När alla växthusgaser räknas med står flyget i dagsläget för ca 5 procent av de globala utsläppen. För Sverige är siffran högre. Utsläppen från den svenska befolkningens flygresande, inrikes och utrikes, uppgick år 2006 till motsvarande ca 8 miljoner ton koldioxid, vilket är ca 10 procent av de totala svenska utsläppen!

I debatten uppges ibland att flyget globalt står för en andel på 2-3 procent. I denna uppskattning räknas dock bara koldioxid med. Det är viktigt att notera att flygets klimatpåverkan inte enbart orsakas av dess utsläpp av koldioxid. På de höjder, 10-12 km som flygets utsläpp i huvudsak sker på, så bidrar även utsläppen av kväveoxider och vattenånga till den globala klimatförändringen. Det idag bästa vetenskapliga underlaget pekar på att den totala klimatpåverkan från flyget är minst 1,8 gånger högre än den som orsakas enbart av koldioxiden².

Flyget står således idag för en icke obetydlig del av de totala utsläppen, speciellt i rika länder som Sverige. Vad som är mer allvarligt är trenden vad gäller utsläppsökningar. Sedan 1980 har det svenska internationella flygresandet fyrdubblats och globalt är utvecklingen likartad. Utsläppen från flyget har under samma period mer än fördubblats. Med nuvarande ökningstakt kommer svenskarnas flygresor att orsaka större utsläpp än landets samlade biltrafik om ett tiotal år.

Tekniska lösningar bra men otillräckliga

Genare flygvägar, grön inflygning och högre beläggning är åtgärder som bör stimuleras. De har dock en begränsad effekt som är av engångskaraktär. Fullt genomförda kan de tillsammans ge 10-20 procent minskning av utsläppen. Det finns också möjligheter att minska bränsleförbrukningen för den genomsnittliga flygplansflottan med ytterligare 35-45 procent fram till år 2050³.

Det bekymmersamma i situationen är emellertid att flygresandet, även med relativt försiktiga prognoser, beräknas mer än fyrdubblas under samma period.

¹ Åkerman, Jonas (2008). Klimatpåverkan från utrikes resor. TRITA-INFRA-FMS 2008:7. KTH

² Lee, D S, et al, Transport impacts on atmosphere and climate: Aviation, Atmospheric Environment (2009), doi: 10.1016/j.atmosenv.2009.06.005

³ Åkerman, Jonas (2011). Transport systems meeting climate targets. Diiktorsavhandling KTH

Tack vare vår "rena" energi-
produktion som gör att fossila
utsläpp får större andel av
utsläppen än i världen totalt.

Källa tack! Flygets
koldioxid motsvarar
ca 2% av de totala
koldioxidutsläppen

Flygtrafik som startar
från svenska flygplatser
genererar utsläpp på ca 2,5
miljoner ton koldioxid per
år. (Naturvårdsverket/Sveriges
Officiella Klimatrapportering).
År 2010 minskade utsläppen
från inrikesflyget med 10 %
trots att flygresandet inrikes
ökade med över 2 %.

Ännu en kommentar från
Åkerman, belegg finns inte i
forskning men vi välkomnar att
det tas ett helhetsgrepp om frä-
gan och efterlyser seriös forskning
kring utsläpp på hög höjd.

Änge källa!
Baserat på osannolika noll effektivitetsförbättring inom flyget. Samt att i prognosen jämför svenskars utrikesresor med flyg med inrikes biltrafik. Bygger
enbart på Jonas Åkermans egna beräkningar som baseras på bristfälligt faktaunderlag och antaganden som inte går att hitta stöd för någon annanstans.

Det innebär att även om de här nämnda potentialerna för lägre utsläpp per kilometer kan realiseras, så kommer de totala utsläppen av växthusgaser från flyget att mer än fördubblas, kanske tredubblas fram till 2050. Samtidigt krävs att de totala utsläppen i samhället under samma period minskar med 70-95 procent, om de värsta konsekvenserna av ett förändrat klimat ska kunna undvikas. Detta innebär att enbart flygets utsläpp, i synnerhet i industrialiserade länder, innan år 2050 riskerar att överstiga den totala målnivån för växthusgaser som världen **som helhet** behöver nå ner till⁴.

Baserat på att alla andra sektorer i hela världen lyckas med de utsläppsminskningar som krävs för målnivån medan flyget inte lyckas med några effektivitetsförbättringar alls under samma period.

Det förs ibland fram förslag på mer radikala tekniska lösningar vad gäller flygplansdesign. I sådana sammanhang är det nödvändigt att göra en vetenskapligt grundad bedömning, och att undvika önsketänkande som kan förefalla politiskt bekvämt i ett kortsiktigt perspektiv. En viktig faktor att ta hänsyn till är de stora trögheter som karakteriserar utvecklingen av nya flygplan. Från att en ny generation flygplan börjar utvecklas tills dess det sista flygplanet av denna generation pensioneras tar det ca 50 år.

Finns politisk vilja kan förändringen gå snabbt.

Konstig jämförelse. Man bör snarare se på tiden från utveckling till dess att de tas i bruk. Pensioneringen är irrelevant.

Konkurrens om mark

Hur är det då med möjligheterna att använda förnybara bränslen inom flyget? Tekniskt sett är det möjligt att producera biobränslebaserat flygbränsle som kan användas i befintliga flygplan. Det finns dock i detta sammanhang två hinder för en större användning. Det mindre hindret är produktionskostnaden, som riskerar att hamna betydligt över kostnaden för dagens flygbränsle. Det större hindret handlar om tillgång på råvara.

Så gott som alla sektorer i samhället siktar på att minska just sina utsläpp kraftigt med hjälp av biobränslen. Men den produktiva marken måste i första hand kunna försörja en växande världsbefolkning med mat, fibrer och byggnadsmaterial, och dessutom måste naturmark avsättas för trygghet av ekosystemtjänster (ren luft, rent vatten, klimatreglering (mm)). Man kan också konstatera att det ger en ungefär dubbelt så stor minskning av klimatpåverkan om man använder en viss mängd bioenergi till att ersätta kol i kraftverk istället för att producera drivmedel för flyget eller andra transportslag. Detta innebär att en mycket begränsad mängd kommer att vara tillgänglig för flyget och det till höga priser.

Flyget tittar bara på bio-bränslen som inte konkurrerar med produktiv mark och som i övrigt måste uppfylla mycket höga hållbarhetskrav.

⁴ Kevin Anderson, Alice Bows and Paul Upham (2006), Growth scenarios for EU & UK aviation: contradictions with climate policy. Tyndall Centre for Climate Change

Alger som flygbränsle?

För att minska konkurrensen om produktiv mark som skulle kunna användas för matproduktion har det på senare tid föreslagits att alger skulle kunna användas som råvara för bland annat flygbränsle. Detta forskningsområde befinner sig än så länge på ett tidigt stadium och det finns flera betydande frågetecken vad gäller bland annat utveckling av lämpliga alger, vattenåtgång, miljöpåverkan, energiåtgång för produktionen och inte minst kostnader. Det är också oklart hur stor utsläppsreduktionen verkligen blir om man tar hänsyn till alla utsläpp som sker i produktionsprocessen⁵. För alla biobränslebaserade flygbränslen gäller dessutom att de inte alls minskar utsläppen av kväveoxider och vattenånga, vilka står för nära hälften av flygets totala klimatpåverkan. *Här finns flera andra tekniska lösningar för att minska denna påverkan.*

80 % lägre klimatpåverkan över en livscykel, men om övrig industri och transportsektor lyckas minska sina utsläpp kommer bränslets totala klimatpåverkan minska ytterligare.

Det är fullt möjligt att flera flygbolag det närmaste decenniet kommer att introducera låginblandning av flygbränsle tillverkat av förnyelsebar råvara. Det kommer dock inte att handla om mer än några procent. Värdet i form av "goodwill" för flygbolagen kan bli högt men effekten på klimatet blir tyvärr

marginell. *Långsiktigt har detta potential att halvera flygets utsläpp i absoluta tal till 2050.*

Man måste givetvis börja någonstans och låginblandning är ett logiskt första steg.

Flyget kraftigt underbeskattat

Flygbränsle är idag helt befriat från koldioxidskatt och energiskatt. Detta innebär att flygbränsle är betydligt billigare än bensin och diesel. I stort sett hela denna skillnad utgörs av skatter. Momssatsen på biljetter är för internationella flygningar 0 procent och för inrikes flygningar 6 procent. Dessa nivåer kan jämföras med den generella svenska momssatsen som ligger på 25 procent och momsens på mat som är nedsatt till 12 procent. Detta innebär en kraftig subvention av flyget. Det är viktigt att spelplanen jämnas ut så transportslagen får lika villkor.

Ett internationellt beslut om en klimatrelaterad skatt på flygbränsle brådskar för att även flyget liksom andra transportslag ska vara med och betala för de miljökostnader man orsakar. FN:s Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) har tagit upp frågan, men har en policy som motarbetar en skatt eller avgift på internationellt flyg. Därför behöver frågan lyftas inom ramen för Rio+20-processen.

ICAO har sedan ett drygt år uppdraget att till 2013 ta fram förslag på ett globalt system för att hantera flygets utsläpp. Ingen annan bransch har enats om FN-stödda långsiktiga globala klimatmål på det sätt som flyget har. Enligt trafikanalys betalar flyget fullt ut för sina internaliserade kostnader i och med inträdet i EU-ETS.

Ärligen subventioneras svensk väg- och tågtrafik med över 35 miljarder kronor i form av att skatter bekostar infrastrukturen. Momsen är normalt 6 procent på persontransporter inom Sverige såsom tåg, flyg-, buss- och taxitransporter av människor. Även moms på böcker och konserter och andra föreställningar är 6 procent, är det också en subventionering som bör tas bort?

⁵ Vera-Morales, Maria & Schäfer, Andreas (2009), Final report: Fuel-Cycle Assessment of Alternative Aviation Fuels, University of Cambridge Institute for Aviation and the Environment.

Liten effekt av utsläppshandeln

Flygresor inom samt till och från EU omfattas från 2012 av handeln med utsläppsrätter. Flygbolagen får då köpa rätten att släppa ut koldioxid.

Utsläppsrätten för ett ton koldioxid kostar i dag cirka 150 kronor. Under 2012 tilldelas EU:s flygbolag utsläppsrätter motsvarande 97 procent av de flygutsläpp som skedde 2004–2006. 85 procent av dessa är gratis, resten säljs på marknaden.

Flyget och industrin inom EU ska in i samma ”bubbla” för handel med utsläppsrätter. Bubblan har ett tak och utöver det tillåts inga ytterligare utsläpp. I och med att flyget expanderar och bubblan samtidigt ska minskas med åren väntas priset på utsläppsrätter stiga.

SAS beräknar dock att utsläppsrätterna inledningsvis bara kommer att medföra ett påslag på mellan sex och tolv kronor per passagerare. EU-kommissionen spår att en biljett kommer att öka med mellan 40 och 400 kronor i pris. EU-kommissionen bedömer att höjda biljettpriser till följd av utsläppsrätterna väntas dämpa ökningstakten med cirka fem procent. Någon minskning av de totala utsläppen blir det alltså inte.

När flyget ska konkurrera om samma utsläppsrätter som den konkurrensutsatta industrin riskerar vi en situation där flyget köper upp industrins utsläppsrätter och fortsätter att expandera som förut medan industrin flyttar ut till länder utanför EU. För att inte riskera en sådan utveckling anser Miljöpartiet att flyget bör ges en egen utsläppsbubbla. I den bubblan bör taket sättas lägre med hänsyn till att flygets klimatpåverkan är större än dess koldioxidutsläpp. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Systemet heter Cap and Trade för att det finns ett utsläppstak som kan justeras ned. En del av minskningen kommer i andra verksamheter där förbättringar är samhällsekonomiskt mer effektiva att genomföra och dessutom går snabbare. Klimat bryr sig inte om varifrån koldioxiden släpps ut - det viktiga är att det sätts ett tak för de totala utsläppen.

Ekonomiska styrmedel skyndar på teknikutvecklingen

Det framställs ibland som att valet står mellan att införa ekonomiska styrmedel eller teknisk utveckling. I själva verket är rättvisande styrmedel en förutsättning för att ny, mindre klimatpåverkande teknik ska införas. Vad flygbränslet kostar är självklart av stor betydelse för vilka bränslebesparande lösningar som har möjlighet att bli lönsamma och därmed spridas på marknaden.

Flyget kommer även i framtiden att vara ett viktigt transportmedel, men det är nödvändigt att inse att den snabba ökningen av flygresandet som förutses för de närmaste decennierna inte är förenlig med det klimatmål som bland andra Sverige och EU ställt sig bakom; att begränsa jordens uppvärmning till maximalt 2 grader.

Ersätt flyget på korta sträckor

Svenskarnas flygande resulterar i ett ton växthusgaser utslaget per person och år. Ett ton per person är vad FN:s klimatpanel anser att våra samtliga utsläpp från mat, bostäder, transporter med mera måste ner till om inte klimatförändringarna ska bli ohanterliga. Miljöpartiet anser att det totala flygresandet orsakat av svenskar måste begränsas. En rimlig slutsats är då att flyget i första hand skall användas för de allra längsta resorna och för att ge människor möjlighet att mötas internationellt. Kortare resor kan ersättas med tåg, buss och andra miljövänligare färdmedel.

Ett sätt att uppmuntra detta är att priset för resan skall sättas efter miljönyttan.

En resa med X 2000 mellan Stockholm och Göteborg släpper ut 3 gram koldioxid.

Samma resa med flyg släpper ut 66 kilo. Man kan åka 22 000 gånger till Göteborg med tåg innan man når samma klimatpåverkan som en flygresor. Ändå är samma resa med tåg ofta dyrare än flyget. Det vill Miljöpartiet ändra på. Självklart ska det vara billigare att ta tåget än att flyga.

Utsläppen är 275 kg koldioxid per person utslaget på hela befolkningen.

Kostnaden för att flytta en närmast försvinnande liten del resenärer till andra transportslag går knappast att motivera varken samhällsekonomiskt eller miljömässigt.

Man bör räkna med utsläpp och miljöförstoring från byggandet av tågrälsen, dvs infrastrukturen.

Rättvis beskattning nödvändig

Ett viktigt steg för att få flygsektorns utsläpp i linje med de globala klimatmålen är att även i praktisk handling tillämpa den princip som alla politiska partier i tal och skrift ställt sig bakom, nämligen principen att förorenaren ska betala (polluter pays principle).

Rätt prissättning uppmuntrar människor att semestra på ett miljövänligt sätt. Den som flyger tur och retur till Thailand orsakar utsläpp av cirka 2,5 ton växthusgaser i atmosfären. Om de som flyger betalade lika mycket koldioxidskatt som bilisterna, runt en krona per kilo utsläpp, skulle en resa till Thailand bli ungefär 2 500 kronor dyrare. En del av resenärerna skulle då avstå från den långa resan och semestra i Europa istället.

Det bästa vore om flyget betalade skatt för bränslet precis som andra transportslag. EU:s energiskattedirektiv förbjuder medlemsländer att ta ut energiskatt för drivmedel för resor till länder utanför EU men godkänner sådan skatt för inrikes resor. Skrivningen i direktivet om att man får beskatta för inrikes resor om bränslet **köps** i det egna landet öppnar dock upp för att flygbolag kan köpa bränsle i skattebefriade länder. Sverige bör arbeta för att EU-lagstiftningen ändras så att medlemsländer kan beskatta bränsle **använt** på flygrutter som avgår från deras territorium.

I väntan på ny EU-lagstiftning bör regeringen införa en flygskatt på biljetterna (inte på bränslet). Det skulle inte vara unikt för Sverige. På 60 procent av alla flygresor i EU betalas redan biljettskatt, t ex i England, Tyskland, Frankrike och

Har man tänkt på hur detta påverkar levnadsstandarderna i Thailand och andra utvecklingsländer som är beroende av turism. Tråkigt att se att miljöpartiet förespråkar protektionism.

Detta är inte bara EU-regler utan en global bestämmelse. Flyget är en global bransch som behöver globala styrmedel och regleringar för att möta globala miljöutmaningar.

Det är ett politiskt internationellt beslut, Chicago-konventionen som ligger till grund för hur flyget ska beskattas och finansieras. Om flygets infrastruktur finansierades med skattemedel i samma utsträckning som de andra trafikslagen skulle flyget t.o.m. kunna tjäna på att betala skatt på bränslet istället.

Till stor samhällsekonomisk skada vilket gör att man avskaffat den skatt man hade i Nederländerna, sänkt skatten i Irland och valt att avstå från att införa en föreslagen skatt i Danmark.

Irland. Skatten skall kompensera för den del av flygets klimatpåverkan som inte täcks av utsläppshandeln. Den ska vara på ca 300 kronor för en enkel resa inom Sverige och Europa, samt 600 kronor per enkel resa utanför Europa. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Flygets momsats för utrikes flyg är noll, för inrikes flygning är sex procent. Regeringen bör utreda hur denna kan höjas till 25 procent som motsvarar momsen för bensin. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen tillkänna.

Det går inte att jämföra så länge finansieringen av de olika transportslagens infrastruktur ser helt olika ut.

Snabba tåg gör flyget onödigt

Minst lika viktigt som priset på flygresor är att höja kvaliteten och servicen på järnvägsförbindelser. De många tågförseningarna i Sverige gör att människor tar flyget även på sträckor som Stockholm-Malmö. Miljöpartiet har presenterat en plan för kraftigt bättre tågunderhåll och satsningar på att åtgärda flaskhalsar för att få slut på förseningarna.

Miljöpartiet föreslår dessutom att Sverige ska göra ett "tåglyft" med en utbyggnad av helt nya höghastighetsbanor. Många länder i Europa har redan byggt och bygger nya banor för höga hastigheter. På de sträckor där dessa byggs har flygresandet minskat kraftigt med stora miljövinster som följd.

Kostnaden för detta är mycket hög och till och med utredarna själva och andra miljöanalytiker konstaterar att höghastighetsbanor inte är ett miljöprojekt med koppling till flyg utan att det handlar om helt andra vinster.

De delar vi vill börja med att satsa på är:

Ostlänken, en ny bana för höghastighetståg Stockholm-Linköping. Byggstart 2015.

Götalandsbanan, en höghastighetsbana Göteborg-Linköping via Jönköping, som byggs ihop med Ostlänken. Vårt förslag avser första delen: Göteborg-Borås med byggstart 2015.

Detta skulle ge en restid på under två timmar mellan Stockholm och Göteborg och göra flygresor på denna sträcka helt onödiga. Nästa steg blir att ansluta i Jönköping med en höghastighetsbana till Malmö-Köpenhamn vilket gör även flygresor mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn överflödiga. Satsningarna är de första stegen mot ett system för höghastighetsbanor som knyter samman Stockholm, Göteborg och Malmö/Köpenhamn och senare även Hamburg och Oslo.

Sverige är ett avlångt land och därför behövs snabba tågresor mellan norr och söder. Miljöpartiet arbetar för Norrbottenbanan, en ny bana Umeå - Luleå för att klara godstrafiken men också för persontransporter till städerna längs

norrlandskusten, dit många flyger. Första etappen skulle kunna få en byggstart 2015.

Bekväma nattågsförbindelser

Ett sätt att minska behovet av flygresor är att skapa bekväma och prisvärda nattågsförbindelser. Lika väl som att stiga upp klockan fem på morgonen för att hinna med ett flyg från Arlanda till Luleå kan säkert många stockholmare tänka sig att kliva på ett nattåg på Centralstationen klockan 23 och komma fram, utvilad och nyduschat, klockan åtta nästa morgon i centrala **Luleå**. Men detta förutsätter att förseningarna minskas till ett minimum och att vagnarna skall vara i toppklass. Idag är det ingen operatör som köper in nya ligg- och sovvagnar i Sverige. Därför kör operatörerna med SJ:s gamla vagnar som beställdes under 1980-talet. Vagnarna har rustats men blir allt äldre och måste så småningom bytas ut. Det råder också brist på bra sov- och liggvagnar. I Finland där trafiken inte är avreglerad på samma sätt som i Sverige, har staten nyligen beställt en ny generation sovvagnar.

Detta är ej baserat på fakta om resemönster. Resenärsvolymerna på dessa linjer är begränsade och en hel del av resenärerna reser över dagen. Svenskar efterfrågar Boli-bompagaranti, att vara hemma med barn och familj prioriteras högre än att sova på ett tåg.

En satsning på nya sovvagnar skulle kunna kombineras med en rekommendation att **statliga och kommunala tjänsteresor över till exempel 70 mil** sker genom en kombination av flyg en väg och nattåg andra vägen. **Inga reseavdrag bör få göras för flyg på korta sträckor där det finns tågförbindelse.** Ett moderniserat SJ med ett tydligt samhällsuppdrag spelar en viktig roll för att uppnå detta.

Minska statliga bidrag till flygplatser

Bidraget på 100 Mkr per år är på väg att fasas ut och i stället gå som icke äronmärkta pengar till regionerna som får avgöra vilken sorts infrastruktur man vill stödja.

Miljöpartiet vill minska anslaget för driftbidrag till icke statliga flygplatser.

Med tanke på annalkande klimatförändringar är det hög tid att successivt göra inrikesflyget onödigt, så att all persontrafik söder om Sundsvall kan göras med tåg (undantaget Gotland). Miljöpartiet föreslår därför en ändring i Luftfartsstyrelsens föreskrifter för driftstöd till icke statliga flygplatser så att det krävs att flygplatsen ligger mer än tre timmar bort från Stockholms Central med alternativa kollektiva färdmedel, till skillnad från dagens föreskrift om två timmar, för att få statligt driftstöd.

6 § Icke statliga flygplatser som är belägna i regioner där alternativa kollektiva transportmöjligheter till flyget finns, och som medger en restid till centrala Stockholm på högst tre timmar, skall inte vara berättigade till driftbidrag.

Många kommuner äger och driver flygplatser runt om i Sverige, ska deras anställda inte få använda det mest tids-effektiva transportmedlet som finns att tillgå i Sverige idag på långa resor. Är inte förlorad arbetstid även ett viktigt mått på hur resande bör planeras för anställda.

Vi föreslår en avvecklingsplan för anslaget Driftbidrag till icke statliga flygplatser. Från 2012 föreslår vi att bidraget till Borlänge flygplats utgår. Redan idag har Borlänge tågförbindelser som är snabbare än tre timmar till Stockholm.

Från och med 2013 föreslår vi ytterligare avveckling av driftstödet till ett antal flygplatser som ligger nära någon annan statlig flygplats eller har goda förbindelser med tåg till annan närliggande flygplats. Resande från Torsby och Hagfors kan ta flyg från Karlstad, resande från Trollhättan och Halmstad kan ta flyg från Göteborg och resande från Kristianstad kan ta flyg från Malmö. Regeringen bör under kommande år utreda vilka av flygplatserna Växjö, Kalmar, Oskarshamn, Jönköping som är lämpliga som knutpunkter i Småland. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Minska flygbullet

Flygbuller påverkar människors hälsa och trivsel. Naturvårdsverket framhåller att det finns forskning som tyder på att en maximal ljudnivå som överstiger 45 dB(A) inomhus inte är godtagbar från hälsosynpunkt under någon del av dygnet. I Socialstyrelsens.

Allmänna råd (SOFS 2005:6) om buller inomhus anges 45 dB(A) som riktvärde för den maximala ljudnivån inomhus vid bedömningen av om det föreligger olägenheter för människors hälsa. I en studie uppskattades att minst 13 000 människor drabbades av flygbuller i mitten av 2000-talet⁶. Sedan dess har flygtrafiken ökat ytterligare.

225 000 människor drabbas av tågbuller enligt samma definition och 1 730 000 av vägbuller enligt samma definition.

Det är viktigt att hänsyn till miljö och hälsa väger tyngre än flygbolagens intressen. Flygtrafik under tider på dygnet då människor behöver slippa bli störda av buller, måste undvikas. På Sturup tillåts flygningar större del av dygnet än på Kastrup. Därmed utsätts många som bor i närheten för mer buller då flyget där ökat. Sådan konkurrens över gränserna sker på bekostnad av hälsa och trivsel och bör inte ske. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Bygg bostäder på Bromma

Idén med en flygplats mitt i en storstad är föråldrad. I Berlin har man avvecklat flygplatsen Tempelhof från 1920-talet. Därmed har ett stort centralt område frigjorts. Sedan 2010 finns där nu en stor park med alla möjligheter att utvecklas till en väldig tillgång för alla berlinare.

Detta drevs av helt andra orsaker och är en fullständigt irrelevant jämförelse. Efterfrågan på resor från Tempelhof minskade - på Bromma är förhållandet det motsatta med mycket stark efterfrågan.

¹ Uppskattning av antalet exponerade för väg, tåg och flygbuller, WSP nov 2009

Det finns all anledning att följa Berlins exempel för att göra Stockholm till en mer modern, miljövänlig och trivsamt stad. Bromma flygplats anlades på 1930-talet, men nu är det hög tid att utveckla staden för vår tid och för framtiden.

Stockholm är i skriande behov av nya bostäder. Bromma är ett av få områden där en större satsning på en ny bebyggelse är möjlig. I dagsläget betalar Luftfartsverket väldigt lite för användningen av marken i Bromma. När marken frigörs kan uppåt 4 000 bostäder byggas och utgöra ett välbehövligt tillskott till bostadsmarknaden i Stockholm enligt tidigare framlagda förslag samtidigt som stora ytor kan avsättas för rekreation.

Luftfartsverket har ingenting med det här att göra sedan omorganisationen 2010.

Den statistiska risken för olyckor i samband med reguljärflyg är små. Men om det osannolika händer, blir följderna oftast fruktansvärda.

Flygtrafiken på Bromma är, enligt uppgifter från Miljöförvaltningen i Stockholm, ett av stadens största ^{Källa tack!} miljöproblem. Brommaflyget genererar buller, utsläpp av kväveoxider och en mängd andra föroreningar i ett område som redan är hårt ansträngt av trafikleder. Avtalet för Bromma är skrivet till 2030, samtidigt som det svenska ansvaret för klimatet är sådant att vi till dess kraftigt borde minska de inrikes flygresorna. _{Fel - 2038.}

Av ovan nämnda skäl bör Bromma flygfält snarast avvecklas. Såsom avtalen är skrivna är det rimligt att regeringen/staten tar initiativ till att ^{Källa tack!} påbörja en sådan process. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Bromma flygplats nyttjas till stor del av affärsresenärer. Stockholms näringsliv skulle ta mycket stor skada utan en modern cityflygplats som finns i de flesta storstäder runt om i världen.

Inga flygplatser inne i städerna

Placeringen av flygplatser inne i städer utsätter många människor för stora risker. På samma sätt som Stockholmarna utsätts för buller och utsläpp från flyg drabbas boende i flera andra städer med centralt belägna flygplatser. ^{Källa tack!}

Arlanda har ej kapacitet för att ta emot den flygtrafik som bedrivs på Bromma.

Miljöpartiet anser därför att centralt belägna flygplatser i svenska städer på sikt ska avvecklas. Även om dessa inte är statliga, bör regeringen ta initiativ till att i samråd med berörda parter, kommuner och företag, stödja och underlätta en sådan omställning, inom de ramar 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. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Marknadslösning för tilldelning av flygtider

Sverige har, i likhet med flera andra länder, vidhållit ett föråldrat system för fördelning av ankomst- och avgångstider (slot-tider) på flygplatser. Denna princip om hävdvunna rättigheter, den så kallade grandfathers rights, ger de flygbolag som har de bästa tiderna för start och landning rätt att behålla dem

*Fel - det krävs att man nyttjar dem,
vilket regleras i lagstiftning.*

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

Det är andra orsaker som gör att ett antal mindre regionalbolag hellre vill trafikera Bromma. Närheten till affärslivet i Stockholm är det viktigaste samt att det är en tidseffektiv flygplats att flyga från.

Bromma

Miljöpartiet anser att det vore bättre att slot-tiderna istället auktioneras ut, med undantag för de 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 idag finns på Bromma att flytta till Arlanda, vid en nedläggning av Bromma. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Tågcharter till Medelhavet

Många människor i alla åldrar gillar att resa till andra länder och bygger vänskap med människor från andra kulturer. Detta är mycket positivt. Även om vi minskar vårt flygresande behöver det inte innebära att vi slutar resa till andra länder.

Flygresor bör i första hand prioriteras för utbyte med andra världsdelar medan vi i ökad utsträckning kan ta tåget för resor inom Europa.

Att resa i Europa med tåg är idag ofta väldigt dyrt och krångligt. I Sverige finns bara tidtabeller till några enstaka destinationer i andra EU-länder. De försök som har gjorts med tågcharter till Medelhavet har dock varit framgångsrika och bör byggas ut. Direkttåg och enkel prisvärd bokning till de 20-30 största destinationerna i Europa skulle kunna göra semesterresor med tåg mer attraktiva. En sådan samordning bör Sverige verka för inom EU. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

En utopisk bild som försöker måla upp att tåg på allvar kan ersätta flyg inom Europa. Tvärtom kommer man att kunna flyga på långsiktigt hållbara bränslen långt innan något storskaligt europeiskt höghastighetstågsprojekt är på plats.

Tågcharter blev en fullständig flopp. Samtliga aktörer har lagt ned sina försök då ingen ville resa.

Stockholm den 5 oktober 2011

Annika Lillemets (MP)

Stina Bergström (MP)

Jan Lindholm (MP)

Lise Nordin (MP)