

# Motion till riksdagen

1988/89:Jo899

av Eva Johansson m. fl. (s)

Miljön kring Arlanda flygplats

---

Flyget har under en rad år ökat kraftigt och har stor betydelse för landets kommunikationer. Det är i många avseenden värdefullt med snabba kommunikationer. Det spar pengar och tid och bidrar sannolikt positivt till en bättre regional balans när det gäller arbete, om man ser till landet som helhet.

Men det finns också avigsidor med verksamheten, som man inte får blunda för. Miljön runt en stor flygplats som Arlanda påverkas i flera avseenden negativt. En del verkningar är sådana som drabbar människor och natur omedelbart i den allra närmaste omgivningen, andra påverkar på längre sikt och i ett större område.

## Buller

Med flygverksamhetens ökning ökar också bullerstörningarna. Det gäller dels alla de 6 000–8 000 personer som i dag bor i bullerzonen, dels alla mångdubbelt fler som bor strax intill. De drabbas också både av det "tillåtna" bullret och av det som åstadkommes av flygplan som inte håller sig till de inflygningskorridorerna som är förutsättningen för beräkningarna av antalet störda. Det bör nämnas att mycket flyg går om nätterna när bullret upplevs som särskilt störande.

Bullret får inte tillåtas öka. Ambitionen måste tvärtom vara att minska det, även om verksamheten ökar. Därför måste åtgärder vidtas för att minska bullerstörningarna. Vi skall peka på några:

Redan i dag är de allra bullrigaste flygplanen förbjudna i Sverige liksom i många andra länder. (Kategori 1, enligt den indelning som görs i Chicago-konventionen.) De plan som nu används delas in i två kategorier. Kategori 2, som innehåller de nu vanligast förekommande maskiner i trafik, som Fokker och DC9. De är ur bullersynpunkt inte de bästa. I kategori 3 finns främst de nyare planen, där bullret minskats väsentligt.

- Vi anser att tiden är mogen för att skärpa gränserna för bullret och förbjuda flygplan i kategori 2. Eftersom flygbolagen behöver lång tid för omställning krävs beslut nu för tystare trafik kring sekelskiftet.
- Redan nu kan införas förbud för trafikering av de bullrigaste flygplanstyperna under vissa tider av dygnet. Skärpt övervakning av att trafiken håller sig inom de korridorerna som finns för start och inflygning kan också verksamt bidra till att minska bullret på kort sikt, särskilt nattetid. Det bör övervägas att införa någon form av "böter" för den som, utan att ha starka skäl, går utanför korridorerna.

Här bör särskilt uppmärksammas att planen inte lastas tyngre än att en korrekt start kan göras i detta avseende. Det gäller inte minst charter- och fraktflyg, som utöver att planen ofta lastas tungt och därför har svårt att snabbt komma in i rätt korridor, ofta startar på tider då bullret upplevs som mer störande.

- Man bör också pröva att differentiera landningsavgifterna och göra dem beroende av bl.a buller, men också av andra miljöfaktorer som t.ex. utsläpp i luften.

## Luften

Utsläpp från flyget bidrar till övergödning och försurning över stora områden. Dess verkningar är svåra att bedöma i sin helhet och det behövs bättre underlag för framtida beslut. De nya, bränslesnåla och tystare flygplanen medför paradoxalt nog ökade utsläpp av kväveoxider. Detta och den snabba ökningen av trafiken hotar att ytterligare försämra luften.

- Man bör nu överväga att dels höja avgiften för stora utsläpp, dels överväga hur den bör utformas för att bättre relateras till de totala utsläppen i luften.
- När nya flygplatser koncessionsprövas ur miljösynpunkt måste hänsyn tas inte bara till miljön i den omedelbara omgivningen. Det måste också bedömas hur nya och större flygplatser ute i landet påverkar antalet flygrörelser vid Arlanda.
- När Arlanda skall koncessionsprövas ur miljösynpunkt måste det sättas ett absolut tak för såväl utsläpp i luften som på marken, liksom för buller. Det måste relateras till vad människor och natur tål – inte till antal resande och flygrörelser eller andra relativa mått.
- Bil- och busstrafiken till och från Arlanda innebär i dag stora påfrestningar på miljön. För att ytterligare begränsa utsläpp i luften bör järnvägstrafiken prioriteras när de framtida transporterna till och från Arlanda planeras. En järnvägsförbindelse till Arlanda via en inkoppling till SJ:s stambanenät kan få betydelse för hela Mellansverige.

## Mark

Sedan länge har glykolanvändningen vid avisning av flygplan varit ett stort miljöproblem vid Arlanda. Glykolen har runnit ner i marken och vattendragen runt Arlanda. Det finns många tydliga tecken på miljöskador. Den nuvarande hanteringen är också ett arbetsmiljöproblem för många som arbetar på Arlanda.

- För framtiden behövs fasta avisningsplatser för allt flyg vid Arlanda, där man kan ta hand om överskottsglykolen på ett miljöriktigt sätt. Ingen glykol får komma ut i naturen.
- Det är viktigt att miljömyndigheterna noga följer verksamheten och agerar kraftfullt när de uppsatta målen inte uppfylls.
- Berörd myndighet bör åläggas att omedelbart upprätta en plan för sanering av hela Arlandas närområde och snarast påbörja genomförandet.

I dag används ureas för avisning av banorna. Det är ett gödningsmedel som används i jordbruket, där det inte är farligt. På en plats som Arlanda däremot bidrar det till övergödning och försurning av marken, eftersom det inte finns någon växtlighet som kan ta upp det.

- Det pågår forsknings- och utredningsarbete för att få fram andra miljövänliga metoder att hålla banorna fria från is och snö. Det är viktigt att detta arbete påskyndas och så snart som möjligt leder till konkreta resultat.
- I den mån kemikalier måste användas också i framtiden bör det göras i sådana former att överskottet samlas upp och förhindras att komma ut i naturen runt Arlanda.

Formerna för ureashantering på Arlanda får även större betydelse när den tredje banan byggs. Den skjuter in i en vattenförande rullstensås. Den, och andra åsar som har eller kan ha förbindelse med den, är dricksvattentäkt för tusentals människor.

## Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen har framförts om åtgärder för förbättrad miljö vid och omkring Arlanda flygplats.

Stockholm den 24 januari 1989

*Eva Johansson (s)*

*Sylvia Pettersson (s)*

*Gustav Persson (s)*

*Ingrid Andersson (s)*

*Ines Uusmann (s)*

Mot. 1988/89

Jo899



