

Motion till riksdagen 2013/14:T451

av **Gunnar Andrén (FP)**

Arlanda flygplats och miljön

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att en ny stor svensk järnvägsstation byggs i anslutning till Arlanda flygplats.

Motivering

Under de senaste åren har flygplatsen i Sveriges ledande flygkommun, Sigtuna, vuxit mycket kraftigt.

Riksdagen beslutade redan 1946 att bygga en ny flygplats vid Halmsjön.

1952 landade det första planet – ända från Bromma! – på det som kom att kallas ”puckelbanan”.

Den 26 juni 1960 lyfte första reguljära flygmaskinen som då döpts om till Arlanda efter en namntävling i tidskriften *Året Runt* – där juryn inte fann något förslag tillräckligt bra utan själv föreslog Arlanda.

Och i dag (siffrorna från 2012, jämförelsesiffror 2011) ser Arlanda ut på detta sätt:

Antal passagerare/år: 19,6 miljoner (19,0), varav utrikesresenärer 14,8 miljoner (14,3).

Fraktvolym: 195 000 ton (146 000).

Antal starter och landningar: 207 000 (211 000), varav 138 000 (137 000) till utrikesdestinationer.

Flygbolag: 86 flygbolag (82), varav 63 flyger endast utrikeslinjer (63).

Totala antalet destinationer: 163 (164), varav 136 (135) utrikes och 28 (28) i Sverige.

Flest resenärer till: Köpenhamn, London, Oslo, Luleå, Helsingfors, Göteborg, Malmö, Frankfurt, Umeå och Amsterdam.

Bankapacitet: Tre rullbanor om 3 300 meter, 2 500 meter och 2 500 meter.

Antal anställda: 16 000 (15 000).

Fel! Okänt namn på

Antal parkeringsplatser: 21 000 (22 000).

Antal butiker: 53 (50).

Antal restauranger etc: 42 (42).

Antal hotell: Sex (sex).

Dessa siffror visar tre ting:

A. Det vore katastrof att lägga över också trafiken på Bromma till Arlanda utan mycket kraftiga förstärkningar i trafik- och miljöhänsen på Arlanda.

B. Arlanda är inte bara en flygplats utan också ett trafik- och näringslivsnav.

C. De störningar som flygtrafiken åstadkommer vad gäller utsläpp och buller måste minskas,

? dels för kringboendes skull,

? dels för miljöns och klimatets egen skull.

Man kan tycka vad man vill om den saken, men resandet kommer att fortsätta att öka, även i luften.

Mark- och miljödomstolen prövar sedan den 2 maj 2011 villkoren för fortsatt tillstånd för flygverksamhet vid Arlanda; vid ett besök på Arlanda hösten 2012 och ett våren 2013 fick riksdagsledamöter (FP) en ingående beskrivning från olika parter om problemen och möjligheterna att minska ljudstörningar. Swedavia svarar sedan 1 april 2010 för driften av de statliga flygplatserna i Sverige.

Swedavia bygger sin miljötillståndsansökan från 2011 till mark- och miljödomstolen (i Nacka) på att upp till 350 000 starter och landningar kommer att behövas för att svara mot regionens och i grunden det svenska kommersiella in- och utrikesflygets behov under de närmaste årtiondena.

Eftersom lagstiftningen på miljöområdet ändrats flera gånger sedan början av 1990-talet, då nuvarande miljötillstånd godkändes av regeringen efter prövning av dåvarande Koncessionsnämnden för miljöskydd, kommer den nya tillståndsansökan att prövas mot 1999 års miljöbalk, en viktig förändring mot tidigare domstolsprövningar.

Det nuvarande tillståndet omfattar visserligen formellt 372 100 starter och landningar per år, men genom att ett av villkoren – kallas villkor sex – innebär förbud för inflygningar söderifrån över Upplands Väsby från 1 januari 2018, kommer Arlanda inte att kunna fungera som hittills från den dagen.

En möjlighet som består i att ha ett system som medger kurvade eller sneda inflygningar för att undvika överflygning av tätbefolkade delar av Upplands Väsby, kommer inte, enligt såväl Swedavia som de flygbolag som nu trafikerar Arlanda, att kunna vara i drift redan 2018 mer än vid enstaka inflygningar.

Det beror

? dels på att flygplansflottan inte har sådan utrustning,

? dels på att internationella regelverk förhindrar att krav på sådana inflygningar tvingas fram.

Fel! Okänt namn på

Av lätt insedda skäl är raka inflygningar – utöver av säkerhetsskäl – att föredra av bränsleekonomiska och därmed även miljökäl undantaget just bullerfrågan.

Hur mark- och miljödomstolen – och eventuella överklaganden – kommer att se på ansökan finns ännu ingen kunskap om.

Sigtunaflyget måste dock sättas in i en vidare miljö- och trafikram:

1) Viktigast i dag är att världens länder kan enas om att beskatta också flygbränsle.

Att göra det bara i Sverige, eller Europa, leder dessvärre bara till att flygbolagen tankar någon annanstans. Självfallet maximerar, eller minimerar, de sin nytta respektive kostnader.

Det skall kosta att smutsa ned luften.

Sverige bör vara pådrivande för att 1944 års Chicagokonvention, som nu är ett stöd för USA, Kina, Qatar, Singapore, Ryssland, Sydafrika och andra mindre miljöansvarstagande länder att inte tillåta bränslebeskattning, skrivs om på detta område.

Visserligen har också flygmotorerna av ekonomiska skäl utvecklats mycket under senare år – och förbrukningen per personkilometer är numera ofta lägre för stora passagerarplan än normalt förbrukande personbilar, men sanningen är också den att trots teknikframstegen ökar utsläppen dramatiskt från flyget beroende på att volymen vuxit så kraftigt.

Enligt EU:s miljöbyrå EEA ökade utsläppen av koldioxid från internationella flygtransporter med 86 procent 1990–2004 och därefter har flyget ökat kraftigt.

2) Start- och landningsavgifterna måste göras mer avhängiga hur mycket varje enskilt plan släpper ut vid start och landning. Låga utsläpp skall premieras.

3) En områdesavgift måste införas på Arlanda för att minska attraktiviteten i att köra privatbil till Arlanda och parkera på Benstocken, Måby och allt vad de jättelika P-platserna nu heter.

4) Det gäller även taxibilar och, i något mindre grad, bussar, måste omfattas av områdesavgiften.

5) Dessutom utgör dessa P-platser, där fordonen står i lika långa rader som tider, en brottsstimulerande möjlighet. Tjuvar tar reda på bilnumren och åker sedan hem till de resande villa- och lägenhetsinnehavarna. För att få parkera borde man kräva att alla nummerskyltar döljs!

6) Men den stora utmaningen är att förvandla Arlanda till ett järnvägsnav.

Det gäller från Stockholm, norrifrån, österifrån och västerifrån.

Debatten om bland annat Arlandabanan har helt gått snett när tre partier – Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet – vill använda miljarder av skattebetalarnas pengar för att bli ägare till Arlandabanan, Sveriges mest av resenärerna uppskattade järnväg, i stället för att göra Arlanda till en stor järnvägsknutpunkt.

2013 kommer 32 procent av Arlandaresenärerna via spårbunden trafik till Arlanda, 68 procent via bil eller buss. Målet bör vara att 90–95 procent reser till Arlanda via spårbunden trafik.

Frågan måste ställas sålunda:

Fel! Okänt namn på

- ? Hur minskar vi antalet bilresor till och från Arlanda?
- ? Och hur ökar vi antalet miljövänliga spårresor?

7) Dessbättre har under 2013 en förbättring inträffat – efter 20 års diskuterande men ingen handling: Nu går det att åka pendeltåg till Arlanda, bara man betalar extra. Sista ordet i denna fråga kan inte få vara sagt: Självfallet skall alla möjligheter att åka spårbundet till Arlanda premieras, inte bestraffas.

Vad göras skall, är ingalunda gjort ännu.

8) På Arlanda – eller snarare under – finns tre järnvägsstationer, två trafikeras av Arlandaexpress, en av SJ:s långväga tåg som stannar mitt under Sky City.

Genom avtalen från 1994 har en rationell järnvägstrafik omöjliggjorts för SJ:s men ända fram till 2013 även för pendeltågens del.

Uppsalatågen, och längre väster- och norrifrån, måste liksom pendeltåg från Älvsjö utan att behöva byta vid Stockholms C ha slutstation i Arlanda City; detta skulle i grunden vara bra också för Stockholmsmässan då internationella deltagare skulle kunna resa Arlanda–Älvsjö utan tågbyte.

Regeringen bör tillsätta en samordningsman genast så att vi inte riskerar att fastna vid att det är ett så kallat riskkapitalbolag som råkar ha koncession till Arlanda fram till 2040 och därmed, efter förluster under flera år efter öppnandet 1994, nu gör goda vinster.

Men allra viktigast är att besluta bygga ut järnvägsstationen mitt under Arlanda så att många fler resenärer kan nyttja denna station, gärna i form av en modern tågstation med galleria, affärer och vad som nu byggs kring Citybanan i Stockholm och som finns på massor av trafikknutpunkter världen runt.

9) Slutligen måste Roslagsbanan från Vallentuna, Lindholmen eller Molnby, knytas till den nya eller utbyggda stationen på Arlanda. Det är tekniskt inget problem – bara vem som skall betala investeringen.

Det bör emellertid ske bland annat genom höjda markvärden runt stationen. Det var en metod som brukades i den s.k. Cederschöldsöverenskommelsen före 2010 års val och som vunnit uppslutning över alla partigränser.

Att Storstockholms Lokaltrafik, som sorterar under Stockholms läns landsting, i sina utredningar kommer fram till att det inte är samhällsekonomiskt försvarligt, är inte överraskande.

Dess beräkningar bygger emellertid på att antalet resenärer inte skulle motivera de ostridigt höga kostnaderna.

Det gäller nästan alla stora trafiksatsningar. Inte heller Stockholms tunnelbana ansågs vid 1940-talets mitt ekonomiskt försvarlig – och kritikerna har ju fått rätt: Varje tunnelbaneresor därefter har av olika trafikföretag fått subventioner från skattebetalarna med ungefär 50 procent.

Ändå är det få som vågar säga:

- ? Det hade varit bättre om vi inte gjort något alls.

Genom höjda markvärden runt en ny tågstation på Arlanda ändras i grunden, precis som med tunnelbanan till Nacka eller, metoden brukades i den s.k. Cederschöldsöverenskommelsen, lönsamhetskalkylerna.

Fel! Okänt namn på

Varje resenär som underlåter att ta bil eller buss skapar också en miljö-
vinst.

Stockholm den 2 oktober 2013

Gunnar Andrén (FP)