

Motion till riksdagen

1989/90:T718

av Lars Werner m.fl. (vpk)

Flygtrafikens energiförbrukning och miljöförstöring

Under 1980-talet har flygtrafiken utvecklats kraftigt. Antalet resande med flyg har fördubblats. Bara under 1988 ökade antalet resenärer med inrikesflyget med 10 %. Motsvarande siffror för utrikestrafiken är 9 % och för chartertrafiken 12 %.

I särskild vpk-motion behandlas civilflygets säkerhetsfrågor mot bakgrund av Oskarshamnsolyckan 1989, och flygets expansion.

I kommunikationsdepartementets bilaga till årets budgetproposition står att läsa att luftfartsverket under den närmsta treårsperioden kraftigt kommer att öka sina investeringar. Grunden för planen är att trafiktillväxten för inrikesflyget under åren fram till 2000 kommer att vara 5,4 % årligen, för utrikesflyget 7 % och för chartertrafiken från svenska flygplatser 2 %. För hela årtiondet innebär detta att inrikesflyget ökar med 70 % och att utrikesflyget kommer att fördubblas.

Vpk kräver en annan utveckling. Flyget är nämligen det ur energisynpunkt sämsta tänkbara transportmedlet och dessutom ger flygtrafiken upphov till svåra miljöförstöringar.

Flera jämförelser mellan olika transportmedels energiförbrukning har gjorts på senare tid. Vägtrafikinstitutet har visat att inrikesflyget kräver 10 gånger mer energi än ett eltåg räknat per personkilometer. Trafikforskaren Bo Persson har för Naturskyddsföreningens räkning jämfört en normal flygning mellan Stockholm och Göteborg med SJ:s planerade snabbtåg och funnit att flyget i det fallet förbrukar 6 gånger så mycket energi som snabbtåget! Även jämförelser med bil och buss utfaller klart till flygets nackdel.

Utsläppen till luften från flygtrafiken är stora. De allvarligaste utsläppen utgörs av kväveoxider, kolväten och koldioxid. Miljöeffekterna av dessa gaser är välkända och allvarliga.

För att börja med koldioxidutsläppen kan vi konstatera att dessa är proportionella mot energi- eller bränsleförbrukningen, vilket alltså innebär att flyget också här kommer på första plats om man räknar utsläpp per personkilometer.

Kolväteutsläppen från ett passagerarflygplan är mer än dubbelt så stora som från en bensindriven personbil utan katalysator och mer än tio gånger så stora som från personbil med katalytisk avgasrening. Förutom att kolväten ger direkta skador på växtligheten och tillsammans med kväveoxid bidrar till ozonbildningen utgör de ett allvarligt hälso- och olägenhetsproblem

i närheten av våra flygplatser. Bland de klagomål som förekommer i närheten av flygplatserna tillhör besvär med fotogenlukten de vanligaste. Dessa luktbesvär kan ge upphov till huvudvärk, illamående och allergiska reaktioner. Vid ett mycket stort antal flygplatser förekommer också klagomål som visar att frukt, bär och grönsaker blir förorenade av oförbränt flygbränsle. Man har också kunnat konstatera förhöjda halter av polyaromatiska kolväten i bär och grönsaker som vuxit i närheten av flygplatser (t.ex. Landvetter och Karlstad).

Både vad beträffar koldioxidutsläpp och kolväteutsläpp har flygmotorerna på senare år blivit bättre och bättre. Det har man åstadkommit bl.a. genom att göra motorerna bränslesnålare och genom att höja förbrännings-temperaturen. Detta har emellertid fört med sig att kväveoxidutsläppen ökat ett par tre gånger. Utvecklingen går alltså i detta avseende tvärtemot den som sker för övriga transportmedel.

Uppgifterna om flygtrafikens utsläpp av kväveoxider varierar mellan 8 500 och 20 000 ton per år. Oavsett vilken siffra som är den riktiga kommer flygets andel av de totala kväveoxidutsläppen från trafiken att öka i framtiden eftersom skärpta avgaskrav införs på andra fordonsslag och på grund av de ökade utsläppen från nyare flygplansmotorer.

Riksdagen har tidigare beslutat om en 30-procentig minskning av kväveoxidutsläppen till 1995 räknat från 1980. Med den minskningstakt vi har idag kommer vi inte att kunna nå detta mål. Flyget måste vara med och bidra till ytterligare minskning av kväveoxidutsläppen.

Också vattenföroreningarna från flyget är allvarliga. Märstaån vid Arlanda är ett välkänt exempel. Enligt uppgifter har mer än 20 djurarter slagits ut. Djur som druckit av vattnet har hittats döda. Vid Landvetter flygplats har flera sjöar drabbats hårt av vattenföroreningar som härrör från flygplatsen. Närmsta sjön, Stora Issjön, saknar liv helt och hållet till följd av utsläppen. Också Lilla Issjön, Västra Ingsjön, Kärrsjön och Kungsbackaån är påverkade av utsläppen. De ämnen som i första hand påverkar vattnen är urea, som används mot halka under vintern, glykol, som används för avising av flygplanen och brandbekämpningsmedel innehållande bl.a. fluortensider.

Öronbedövande flygbuller hör till vardagen för alla de människor som bor i närheten av våra större flygplatser. Naturvårdsverkets beräkningar visar att ca 50 000 personer störs av flygbuller dagligen i Sverige. Visserligen är talen för järnvägstrafik, 110 000, och för vägtrafik, 3 000 000, betydligt större, men flygbullret ligger betydligt högre i ljudnivå och närmar sig ofta smärtgränsen. Många effekter av buller är i dag välkända: stress, sömnsvårigheter, nedsatt koncentrationsförmåga m.m. Känt är också att buller kan framkalla konkreta symptom som högt blodtryck och så småningom nedsatt hörsel.

Det man i dag erbjuder de flygbullerstörda är förhoppningar om tystare plan i framtiden och att visuella inflygningar endast skall tillåtas under dagtid. Man talar också om att de mest bullrande flygplanen endast skall få starta och landa under dagen.

Mot bakgrund av ovanstående konstaterar vpk att en satsning på flygtrafik inte är förenlig med det Världskommissionen för miljö och utveckling kallar "en hållbar utveckling". Denna rapportens huvudprincip tillämpad på transportsektorn måste istället innebära att det är järnväg och sjöfart som måste

utvecklas på bilismens och flygets bekostnad. Vi accepterar inte prognoser som visar att flygtrafiken kommer att fördubblas fram till år 2000. Riksdagens uppgift är att styra utvecklingen, inte att styras av utvecklingen.

Mot. 1989/90
T718

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utvecklingen på transportområdet skall styras, så att järnvägs- och sjöfartstransporter gynnas framför flygtransporter,
2. att riksdagen beslutar att inga nya trafikflygplatser skall få byggas i Syd- och Mellansverige om de planerats för att underlätta ett ökat trafikutbud,
3. att riksdagen beslutar att inrikes flygtrafik på kortare sträckor än 400 km samt där snabbtåg finns som alternativ skall begränsas kraftigt,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att avgasregler för trafikflygplan snarast bör införas,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att bullernivån från flyget måste sänkas genom att speciellt bullrande flygplan tas ur drift.

Stockholm den 25 januari 1990

Lars Werner (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Ylva Johansson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Annika Åhnberg (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Jan Strömdahl (vpk)