

Motion till riksdagen 2008/09:T438

av **Tommy Waidelich och Björn von Sydow (s)**

Arlandabanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att ta bort monopolet på Arlandabanan.

Motivering

LFV redovisar i sin årsrapport till länsstyrelsen att Arlanda gick över utsläppstaket förra året. Arlanda har även tidigare varit nära utsläppstaket och har på olika sätt arbetat med att minska de utsläpp som man själv har ansvar för. Flygtrafiken står själv för 45 procent medan marktransporterna står för 50 procent. För Arlanda och Stockholmsregionen är detta en allvarlig situation. Enligt LFV riskerar det att få konsekvenser för direktflyg och långflygningar. Om Arlanda förlorar sin status som en modern flygplats och en av motorerna i regionens utveckling kommer det att ha en negativ inverkan på utvecklingen i hela regionen.

Det är främst resorna till och från Arlanda som är det stora hotet mot utsläppstaket. Därför är den enskilt viktigaste åtgärden att minska utsläppen från vägtrafiken. Arlanda är en av landets största arbetsplatser med över 15 000 anställda. Dagligen rör sig nära 80 000 människor till och från flygplatsen. Av dessa åker nära 60 procent bil till och från Arlanda. Även om kollektivtrafiken ökat något under de senaste åren är det bara 40 procent som åker kollektivt. Tågtrafiken står för endast 20 procent av resenärerna, vilket är långt ifrån kapaciteten som finns på Arlandabanan.

Att Arlandabanan inte används fullt ut är ett problem som bottnar i det avtal som den då varande kommunikationsministern Mats Odell förhandlade fram, det så kallade Arlandabaneavtalet. Enligt LFV är det ett av de sämsta tänkbara avtal som Arlanda kan ha. Det ger konsortiet som driver Arlandabanan fri prissättning och monopol på trafiken, vilket är de sämsta egenskap-

Fel! Okänt namn på

erna i marknadsekonomi. Avtalet har lett till kraftigt ökade biljettpriser för fjärrtåg som ansluter på Arlanda.

LFV lyfter också fram bristen på fungerande tvärförbindelser mellan västra Stockholm och Arlanda. De flygbussar som idag finns räcker inte för att klara utvecklingen. Ett Stockholm som växer på bredden kräver också bra spårbundna tvärförbindelser.

Om Tullverkets omorganisation genomförs, med en nedläggning av tullen i Kapellskär, innebär det att Arlanda belastas med ytterligare 10 000–20 000 långtradare vilket förvärrar Arlandas situation ännu mer. De 50 miljoner kronor som regeringen förslår räcker inte till att klara tullens verksamhet utan nedskärningar. Det är fortfarande oklart vad som händer med tullverksamheten i Kapellskär och på Arlanda.

Situationen på Arlanda är så pass allvarlig att regeringen snabbt måste agera för att få fram förändringar i avtalet innan det går ut 2011. Om det inte går bör nästa steg vara att utnyttja den option som föreligger om möjligheter att avbryta avtalet.

Stockholm den 2 oktober 2008

Tommy Waidelich (s)

Björn von Sydow (s)