

# Motion till riksdagen

1988/89:Jo955

av Karl Erik Olsson m. fl. (c)

Miljöproblem på grund av flygtrafiken

---

## Inledning

Flygets andel av luftföroreningarna är avsevärt större än dess andel av trafiken. Det är framför allt utsläppen av kväveoxider och kolväten som är betydande. Med ökad flygtrafik och nya flygplanstyper kommer utsläppen att öka snabbt. Större delen av utsläppen sker på hög höjd där effekterna är till stor del okända. Flyget medför också flera andra miljöproblem som buller och miljöproblem vid hantering av glykol och urea.

## Luftföroreningar

Vid de 210 000 starter och landningar som sker på Arlanda förbränns stora mängder flygbränsle. Detta ger upphov till betydande utsläpp av luftföroreningar. En DC9 släpper ut 8,5 kg NOx och en F28 5 kg NOx under LTO-cykel (start och landning upp till 3000 ft). Särskilt bör noteras att Boeing 737 som Linjeflyg tar i trafik under 90-talet, släpper ut hela 14,5 kg NOx per LTO. Också det nya flygplan SAS avser att införskaffa kommer att ge upphov till avsevärda NOx-utsläpp. Introduktionen av de nya flygplanstyperna kommer således att medföra kraftigt ökade utsläpp av kväveoxider. Däremot kommer utsläppen av kolväten att minska med de nya flygplanstyperna. En DC9 släpper ut 2,15 kg HC och en Fokker med modifierad brännkammare 1,2 kg HC under en LTO. Boeing 737 däremot kommer endast att släppa ut 0,4 kg HC under en sådan cykel. Även detta ger dock, med alla starter och landningar sammantagna, upphov till stora totalutsläpp.

Det är bra att miljöavgifter läggs på inrikesflyget. Internationella överenskommelser hindrar att avgift tas ut på internationell trafik. Sverige måste verka för att denna begränsning av möjligheterna snarast avskaffas.

Krav måste ställas på utsläpps begränsningar vid anskaffning av nya flygplan. Utsläppen måste kraftigt reduceras. Det är viktigt att befintliga flygplan får kompletterande reningsutrustning.

## Glykol

Ett annat problem vid flygplatserna är glykolanvändningen vid avisning. Under vintern 1987/88 sprutades t.ex. vid Arlanda inte mindre än 1 000 ton glykol på flygplanen för att förhindra nedisning. Luftfartsverket hade inför vintern 1987/88 utlovat att minst 75% av glykolen skulle sugas upp i speciella tankbilar. Detta mål har inte nåtts. Hittills har ca 55% tagits om hand. Hundratals ton har med andra ord runnit ut i omgivningarna. Glykol har

påträffats i grundvattnet vid Arlanda. Hur denna glykol transporteras i marken är okänt. Detta förhållande måste uppmärksammas vid prövningen av en tredje landningsbana, då denna kommer att beröra en grusås med flera vattentäcker. Nedbrytningen av denna glykolfmängd torde gå långsamt.

Under nedbrytningen bildas flera obehagliga substanser som t.ex. formaldehyd och koxoxylsyra. Redan vid låga koncentrationer är dessa ämnen ohälsosamma. Glykolen är således både en arbetsmiljöfråga och fråga om den yttre miljön. Ett system för omhändertagande av glykolen måste utarbetas. Problemen måste uppmärksammas såväl av naturvårdsverket som arbetarskyddsstyrelsen.

## Urea

För avisning av landningsbanorna används 150–250 ton urea per år. Detta motsvarar ungefär den kvävemängd som normalt läggs ut på ca 750–1 600 ha åkermark, med den skillnaden att det vid Arlanda endast finns obetydligt med vegetation som kan absorbera kvävet. Urea rinner därför ner i diken och i marken och vidare ut i Mälaren. I marken bildas nitrit och nitrat som sannolikt infiltrerar grundvattnet. Det är viktigt att utveckla alternativ till urea och att åtgärder vidtas för att samla upp den mängd som används vid avisning.

Den ökande flygtrafiken vid Arlanda har kraftigt ökat bullret över ett stort område. Tidigare var flygbullret uthärdligt genom att det alltid uppstod en stunds tystnad efter varje plan som startade och landade. Idag förekommer ingen sådan tystnad. Då det ena planet passerat följer nästa. Bullret har blivit kontinuerligt. Uthärdighetsgränsen har passerats för många människor.

Nya flygplanstyper kommer att alstra betydligt mindre buller. Risken är dock stor att denna bullerminskning äts upp av den ökande flygtrafiken.

Arlanda har aldrig koncessionsnämndsprövats, vilket är anmärkningsvärt. Naturvårdsverket har avvisat propåer om prövning från miljö- och hälsoskyddsnämnden i Sigtuna. Först nu då den tredje landningsbanan ska anläggas kommer en miljöprövning att ske. Det är då viktigt att miljökonsekvensbeskrivningar görs, med olika alternativa lösningar och att bullernormer framtas.

## Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

1. att riksdagen begär hos regeringen att den verkar för att miljöavgifter införs även på utrikesflyget.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om krav på utsläpps begränsningar vid anskaffning av nya flygplan.
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om krav på kompletterande reningsutrustning på befintliga flygplan.
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts angående omhändertagande av glykol,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om insamling och utvecklande av alternativ till urea som avisningsmedel på landningsbanor,

Mot. 1988/89  
Jo955

6. att riksdagen hos regeringen begär förslag till bullernormer för Arlanda flygplats.

Stockholm i januari 1989

*Karl Erik Olsson (c)*

*Lennart Brunander (c)*

*Stina Gustavsson (c)*

*Marianne Jönsson (c)*

*Birgitta Hambraeus (c)*

*Karin Starrin (c)*

*Sven-Olof Petersson (c)*

*Göran Engström (c)*