

Motion till riksdagen 2012/13:T442

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 av miljöskäl göra Arlanda flygplats till ett järnvägsnav.

Motivering

Under 2011 reste 19,0 miljoner resenärer till eller från Arlanda, varav 14,3 miljoner utrikes. På de tre rullbanorna, 3 300 meter, 2 500 och 2 500) gjordes 211 000 start och landningar, flest utrikes, 138 000 (över 375/dygn eller 16/timme). Totalt fraktades via luften 195 000 ton gods och post.

På Arlanda arbetar 16 000 människor dagligen. Flygplatsen har (2012) 22 000 parkeringsplatser.

Den 2 maj 2011 ansökte Arlanda flygplats om ett nytt miljötillstånd som utgår från 350 000 flygrörelser.

Målet för utsläpp från marktransporterna måste mot denna bakgrund dramatiskt höjas, dvs. utsläppen minska. Också på bullersidan måste helt nya och högre ambitioner finnas.

Nya vägar – främst järnvägar – måste anvisas för att minska utsläppen av CO₂, flygfotogen och annat.

Arlanda ligger i Sveriges flyghuvudkommun Sigtuna men är ju hela Sveriges storflygplats. För dagen kommer endast cirka 32 procent – kanske någon procent till – med spår till Arlanda. Det bör öka till 90–95 procent.

Vi behöver en radikal handlingsplan för att minska utsläppen på Arlanda, detta i vetskap om att flygandet, främst internationellt, kommer att öka mycket kraftigt framöver.

Förbud löser inga problem, inte heller isolerade eller enbart symboliska åtgärder.

- 1) Viktigast är att världens länder kan enas om att beskatta flygbränsle. Att göra det bara i Sverige, eller Europa, leder dessvärre bara till att flygbo-

Fel! Okänt namn på

lagen tankar någon annanstans. Självfallet maximerar eller minimerar varje flygbolag sin nytta respektive kostnader. Men det skall kosta att smutsa ned luften. Sverige bör vara pådrivande för att Chicagokonventionen från 1944, då undertecknad av 52 nationer, ratificerad 1946 av Sverige – nu ett stöd för USA, Kina, Singapore, Ryssland och många andra mindre miljöansvarstagande länder – som inte tillåter bränslebeskattnings, skrivs om så att handelssystemet med utsläppskostnader (ibland missvisande kallade utsläppsrätter) eller motsvarande, omfattas av alla flygbolag.

- 2) Start- och landningsavgifterna måste göras avhängiga dels hur mycket varje enskilt plan släpper ut vid start och landning så att låga utsläpp premieras, dels att bränslesnåla flygplanstyper får låga avgifter.
- 3) En områdesavgift måste införas på Arlanda för att minska attraktiviteten i att parkera på Benstocken, Måby och andra stora p-platser.
- 4) Det gäller även taxibilar och, i något mindre grad, bussar. Elbilar bör ej omfattas av områdesavgiften.
- 5) Den stora utmaningen är att förvandla Arlanda till ett järnvägsnav, från söder-, norr-, öster- och västerifrån. Hur minskar vi antalet bilresor till och från Arlanda och ökar antalet spårbundna resor?

På Arlanda flygplats – eller snarare under – finns (2012) tre järnvägsstationer, två trafikeras av Arlanda Express, en av SJ som stannar mitt under Sky City. SL:s pendeltåg kommer att trafikera samma station.

Genom nyttjandeavtalen från 1994 har hittills en rationell järnvägstrafik omöjliggjorts för SJ:s men även pendeltågens del. Det håller dessbättre på att ändras. Fler aktörer måste tillåtas trafikera Arlanda.

Viktigast är dock att besluta bygga ut järnvägsstationen mitt under Arlanda så att många fler resenärer kan nyttja denna station. Det kan ske ekonomiskt genom att en modern tågstation kombineras med galleria, affärer och vad som nu byggs kring Citybanan i Stockholm och som finns på massor av trafikknutar världen runt.

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.

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 bl.a 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.

Frågan är också brännande hur Arlanda Express koncession skall se ut efter 2040.

Dit är det bara 28 år, lika lång tid som tillbaka till 1984.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 3 oktober 2012

Gunnar Andrén (FP)