



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm 2004-05-04

Luftfartsverket
Division Stockholm
190 45 Stockholm-Arlanda

Synpunkter på ansökan om ändrade villkor för Arlanda flygplats

Med anledning av Luftfartsverkets begäran om ändrade villkor vad gäller utsläppstak för Arlanda flygplats vill Naturskyddsföreningen i Stockholms län i samråd med Naturskyddsföreningen i Sigtunabygden lämna följande synpunkter på det utökade samrådet.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser att

1. Det fastlagda utsläppstaket måste behållas. Ökade utsläpp av landande och startande flygplan på Arlanda flygplats måste kompenseras med en minst lika stor minskning av utsläpp från flygplatsrelaterad trafik såsom personbilstrafik och transporttrafik.
2. I förhållande till utsläppta koldioxidmängder är flygets klimatpåverkan mycket kraftig. Utsläppstaket över Arlanda är den enda styrmedel mot flygets klimatpåverkan som finns tillgängligt.

Bakgrund

Så sent som våren 2002 avslog regeringen en begäran från luftfartsverket om att slopa utsläppstaket. Två år senare återkommer nu verket med samma begäran. Några ny sakskäl redovisas inte.

Luftfartsverket baserar sin ansökan på Stockholmsberedningens delbetänkande "Tillräcklig flygkapacitet i Stockholm - Mälardalsregionen" (SOU 2003:33), av vilket det sägs framgå att utsläppstaket måste slopas. Vad som inte framgår av ansökan är att Stockholmsberedningen, när man skulle tolka sitt uppdrag att föreslå "tillräcklig flygplatskapacitet", markerade att man bortsåg från det utsläppstak regeringen hade fastställt. Alla beredningens slutsatser, t ex att regeringen borde ge Luftfartsverket i uppdrag att påbörja planeringen av en fjärde rullbana, bygger således på förutsättningen att utsläppstaket slopas. Utan denna förutsättning gäller inte slutsatserna. Det enda beredningen visar är att om utsläppstaket slopas så kan man förvänta sig att flyg- och biltrafiken i anslutning till Arlanda blir så stor att utsläppen kommer att överstiga utsläppstaket.

Som en konsekvens av sitt val av utgångspunkt gjorde beredningen inte någon analys av hur flygplatsens verksamhet skulle utvecklas om man istället vidtog de åtgärder som krävs för att man så långt möjligt ska kunna förena efterfrågeutvecklingen på flygsidan med utsläppstaket. Inte heller Luftfartsverket har lyckats prestera en sådan analys.

Behåll utsläppstaket - ökade utsläpp från flyg måste kompenseras med mindre utsläpp från övrig trafik

Tredje rullbanan vid Arlanda kunde etableras tack vare villkoret att de samlade utsläppen av koldioxid från flygtrafiken, själva flygplatsen samt transporterna till och från anläggningen år 2010 inte skulle tillåtas vara högre än de var 1990. Utan detta villkor hade Sigtuna kommun sannolikt utnyttjat sitt veto och helt stoppat utbyggnaden.

Internationell flygtrafik är undantagen Kyotoprotokollet. Flygbränsle kan inte beläggas med koldioxidskatt. En begränsning av luftfartens utsläpp av klimatgaser är samtidigt mycket angelägen. Utöver den klimateffekt koldioxidutsläppen i sig ger, innebär utsläppen av vattenånga på hög höjd att den samlade effekten av flygets koldioxidutsläpp motsvarar 2,7-4 gånger klimatpåverkan från enbart koldioxiden. Insatser för att minska koldioxidutsläppen från flyget är därför betydligt mera effektiva från klimatsynpunkt än åtgärder inom andra samhällsområden.

Koldioxidtaket över Arlanda är det enda fungerande styrmedel som finns för att hålla tillbaka en ökning av koldioxidutsläppen från luftfarten i Sverige. Taket slår inte specifikt mot luftfarten, men genom att fungera som en utsläppsbulle där aktörerna själva har möjlighet att fördela utsläpps begränsningarna, blir ändå nettoeffekten positiv. En konsekvens av koldioxidtaket är att en expansion av flygtrafiken vid Arlanda förutsätter att man kan minska biltrafiken till och från flygplatsen.

I stället för att försöka uppfylla koncessionskravet och som ansvarig sektorsmyndighet bidra till att det transportpolitiska delmålet om minskad klimatpåverkan kan klaras, satsar Luftfartsverket tyvärr på att försöka bli av med villkoret. Några nya, sakliga skäl för att slopa utsläppstaket redovisas inte. Inte heller refereras de studier som gjorts om möjligheten att förena utsläppstaket med en expansion av flygtrafiken vid flygplatsen som andra aktörer utfört. I rapporten "Planering av storstädernas transportsystem" (SIKA rapport 2001:2, bilaga 1) konstateras att utsläppstaket under vissa förutsättningar går att förena med en ökad flygtrafik. Förutsättningen är att man genom någon form av styrande avgifter kan minska vägtrafiken till och från flygplatsen. I kombination med sänkta priser på kollektivtrafiken (= ökade subventioner), överföring av godstransporter till järnväg samt betydande men inte realistiska energieffektiviseringar på flygplanssidan, skulle det vara möjligt för Arlanda att respektera koldioxidtaket även med en kraftigt ökad flygtrafik. Redan i studien "Flygkapaciteten i Stockholmsregionen" pekade f ö Luftfartsverket själv på denna möjlighet.

Vägtrafiken till och från Arlanda innebär dessutom kraftiga lokala miljöstörningar, vilket är en ofta förbisedd huvudförklaring till det starka motstånd mot flygplatsens expansion som finns i bl a Sigtuna kommun. Hänsyn till den lokala miljöpåverkan skärper kraven om att bygga ut pendel- och regionaltågstrafiken och annan kollektivtrafik i Arlandas närregion.

Luftfartsverket tycks aldrig ha haft ambitionen att uppfylla villkoren för att få ta tredje rullbanan i drift. I samrådsunderlaget redovisas inga tänkbara åtgärder för att minska marktrafikens utsläpp. Vad gäller vägavgifter kan inte LFV på egen hand agera. Dock har LFV självfallet möjlighet att uppmärksamma regeringen på denna lösning. LFVs passivitet är anmärkningsvärd när man vet att en vägavgiftslösning sannolikt är det kraftfullaste medlet för att minska marktrafikens utsläpp. Att, som föreslås, minska utsläppen från den interna servicetrafiken, ta ut vissa avgifter på den egna infrastrukturen samt ge rabatter för gynnande av miljön är lovvärt, men kommer endast att ge marginella resultat. En ytterligare åtgärd som

skulle kunna ha viss effekt på utsläppen är ett systematiskt samarbete mellan LFV och Sigtuna kommun kring kollektivtrafiken. Sigtuna kommun motsätter sig, enligt samrådsredogörelsen för samrådet 28 augusti 2003, ”*principiellt ett borttagande eller en höjning av avgastaket så länge infrastrukturen avseende marktrafiken inte fått en rimlig lösning.*”

Mårten Wallberg
Ordförande

För kännedom:

Vägverket Region Stockholm
Banverket
Länsstyrelsen i Stockholms län
Sigtuna kommun