



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm 2005-05-31

Stockholms tingsrätt
Miljödomstolen
Box 8307
104 20 Stockholm

Synpunkter på ansökan från Luftfartsverket om ändrade villkor för Arlanda flygplats (mål nr M 31129-04)

Med anledning av Luftfartsverkets begäran om ändrade villkor för Arlanda flygplats vill Naturskyddsföreningen i Stockholms län lämna följande synpunkter, som utformats i samråd med Svenska Naturskyddsföreningen och med Naturskyddsföreningen i Sigtunabygden.

Sammanfattning

1. Beträffande koldioxidutsläppen bör Luftfartsverkets ansökan avslås. Nuvarande utsläppsvillkor bör behållas åtminstone tills dess ett fungerande system för handel med luftfartens klimatpåverkande utsläpp införts. Luftfartsverkets tes att man saknar rådighet över avgörande faktorer är orimlig. Domstolen bör komplettera gällande principvillkor med krav om definierade åtgärder.
2. Om domstolen tillmötesgår Luftfartsverkets begäran, skulle detta allvarligt skada respekten för den svenska miljölagstiftningen och rättsystemet i stort. Verkets ansträngningar för att respektera de villkor som gäller för verksamheten – t ex genom att motverka ökad vägtrafik till och från Arlanda - har varit utomordentligt blygsamma. Istället för att försöka uppfylla villkoren har man koncentrerat sig på att i efterhand, sedan bygget av tredje banan redan påbörjats och banan tagits i drift, försöka ändra de miljövillkor som var en förutsättning för att banan skulle tillåtas. Att i efterhand radikalt mildra villkoren skulle uppfattas som stötande.
3. Luftfartsverkets redovisning till domstolen är i några väsentliga avseenden vilseledande:
 - a. Den samhällsekonomiska analysen är felaktigt utförd. Det s k Nollalternativ B har bättre samhällsekonomisk lönsamhet än det s k Grundalternativet.
 - b. Oberoende analyser visar att utsläppstaket kan klaras även om flygtrafiken expanderar.
 - c. LFVs tes att utsläppstakets viktigaste konsekvens blir att flygverksamhet flyttar till andra flygplatser, dvs att nuvarande villkor inte minskar koldioxidutsläppen, är vilseledande. Den trafik som i första hand skulle påverkas är inrikesflyget till och från Stockholm, för vilken andra flygplatser (Bromma undantaget) inte är ett reellt alternativ. Valet av prognosår och -förutsättningar begränsar scenariernas relevans eller är missledande.
 - d. Luftfartsverkets hänvisning till internationellt arbete som alternativ till åtgärder vid Arlanda är inte trovärdigt. FN-organet ICAO har genomgående verkat snarast för att förhindra den typ av åtgärder – lagstiftning, skatter m m – som krävs för att reducera luftfartens klimatpåverkan. Regleringar inom EU, t ex utsläppshandel, är än så länge endast en idé.
4. Koldioxidutsläppen beräknas motsvara endast 25-40 procent av luftfartens samlade klimatpåverkan. I förhållande till utsläppta koldioxidmängder är flygets klimatpåverkan således mycket kraftig. Utsläppstaket över Arlanda är f n det enda styrmedel i bruk i landet för att begränsa flygets samlade klimatpåverkan.

Bakgrund

1991 lämnade regeringen tillstånd till Luftfartsverket att anlägga en tredje rullbana vid Arlanda flygplats. Beslutet föregicks av en intensiv debatt där Sigtuna kommun spelade en central roll. Den dåvarande lagstiftningen innebar att regeringen inte hade möjlighet att bevilja tillstånd såvida inte kommunen hade givit sitt klartecken. Resultatet av denna process blev att ett av de villkor som måste uppfyllas för att Sigtuna kommun inte skulle stoppa den tredje banan var att Luftfartsverket gavs tillstånd att bygga banan endast om man förband sig att bedriva verksamheten på ett sådant sätt att de samlade utsläppen av koldioxid från verksamheten vid flygplatsen samt från marktransporter till och från anläggningen senast 10 år efter banans idrifttagande inte överskred utsläppen 1990. Detta skrevs in i regeringens tillstånd. På basis av detta beslut och senare villkor från koncessionsnämnden genomförde Luftfartsverket byggandet av landningsbanan.

Verksledningen torde då investeringsbesluten togs knappast ha varit ovetande om villkorens innebörd och konsekvenser för verksamheten. Tvärtom argumenterade verket redan från början för att villkoren borde ändras. 1998 begärde man att regeringen skulle fatta ett sådant beslut, en begäran som dock avslogs så sent som 2002.

Trots att Luftfartsverket således ansåg att miljövillkoren var oförenliga med en utbyggnad av den tredje rullbanan drev verksledningen projektet vidare och genomförde miljardinvesteringar i en bana som man själva ansåg inte gick att nyttja på ett rationellt sätt inom ramen för de villkor som var en förutsättning för att banan skulle tillåtas!

Luftfartsverket har, genom sitt agerande, försatt tillståndsmyndigheterna – inklusive miljödomstolen – i en utpressningssituation där man kan tvingas godta åtgärder som, om de redovisats vid den tidigare tillståndsgivningen, skulle ha lett att projektet helt stoppats. Att tredje rullbanan bedömdes acceptabel var villkorat till att de villkor som redovisades vid tillståndsgivningen kunde klaras. Utan att dessa villkor hade knutits till tillståndet skulle banan ha stoppats, dvs med de villkor Luftfartsverket nu begär ska gälla hade banan över huvudtaget inte kommit till stånd!

Luftfartsverket har, enligt föreningens uppfattning, agerat medvetet bedrägligt när man investerat på basis av villkor som man redan från början ansett omöjliga att klara. Genom mångmiljardinvesteringarna och en närmast total passivitet när det gäller att t ex påverka vägtrafikflödena till och från Arlanda har Luftfartsverket etablerat förutsättningar för den förnyade prövning som nu förestår och som verksledningen uppenbarligen hela tiden har kalkylerat med ska gå verkets krav till mötes.

Om man hade tagit miljövillkoren på allvar skulle verket rimligen bli ha engagerat sig starkt i vägnätets och kollektivtrafikens utveckling. Ett sådant engagemang skulle rimligen ha inneburit att Luftfartsverket skulle ha måst definiera om tredje banan-projektet till att också inkludera de kompletterande satsningar som man visste skulle krävas för att kunna begränsa koldioxidutsläppen. Detta skulle i sin tur ha lett till betydande kostnader för Luftfartsverket i form av krav om medfinansiering av järnvägsbyggen, bidrag till kollektivtrafik till flygplatsen m m varvid verkets samlade kostnader för såväl investering och drift av det totala tredje banan-projektet eventuellt skulle ha blivit så höga att man funnit för gott att avstått från att bygga banan.

Luftfartsverket har inte gjort det som de uppenbarligen skulle ha behövt göra för att klara de villkor som krävdes för att få starta bygget av landningsbanan. Verket har i stället medvetet kalkylerat med att man i efterhand skulle kunna riva upp villkoren i en förnyad prövning, nu med bättre kort på handen i form av en redan byggd, mycket påkostad tredje landningsbana.

Om man antar att verket *inte* skulle ha gjort en sådan kalkyl, dvs om man på allvar räknat med att verket i efterhand skulle åläggas att bära investeringar i t ex järnvägsspår och bättre kollektivtrafik, blir verksledningens beslut att driva den mycket dyrbara satsningen på tredje banan vidare på gränsen till ansvarslös.

Om rättsmyndigheterna faller undan för Luftverkets medvetna utpressningstaktik kommer detta givetvis att vara ytterst bekymmersamt inte bara för framtid tillämpning av miljölagstiftningen utan i

kanske ännu högre grad utifrån allmänna demokratiska och rättssäkerhetsmässiga synpunkter, bl a i form av en avtagande respekt för de beslut miljödomstolen, regeringen och andra instanser fattar.

Om Luftfartsverkets arbetsmetod sanktioneras innebär det dessutom att prövningsinstanserna i kommande miljömål, för att försäkra sig om att lagstiftningens intentioner blir verklighet, vid beslut om tillstånd och formulering av villkor för tillåtliga verksamheter enligt miljöbalken, generellt måste tolka lagen strängare än vad som i sak är motiverat i det aktuella läget, dvs skapa en marginal för kommande utpressningssituationer. Om miljödomstolen väljer att i efterhand sanktionera Luftfartsverkets arroganta agerande, kommer rimligen andra aktörer att ta efter verkets arbetsmetoder.

Mot denna bakgrund är det självfallet utomordentligt viktigt att miljödomstolen inte går Luftfartsverket till mötes.

Allvarliga brister i scenarier och samhällsekonomiska beräkningar

I det underlag som Luftfartsverket överlämnat till domstolen redovisar verket två olika scenarier, Nollalternativ A och B, bägge med målår 2030. Enligt bägge scenarierna skulle ett vidmakthållande av utsläppstaket leda till starkt negativa effekter, i vissa avseenden även beträffande utsläppen koldioxid. Valet av scenarier kan starkt ifrågasättas. Den samhällsekonomiska kalkylen för Nollalternativ B är direkt missledande – detta alternativ uppvisar i själva verket högre samhällsekonomisk lönsamhet än det s k grundalternativet, som innebär att nuvarande miljövillkor ändras enligt Luftfartsverkets krav

Enligt scenario A skulle effekten av utsläppstaket bli att flygtrafiken istället flyttar till andra flygplatser, i huvudsak Västerås eller Skavsta, varvid bilresandet skulle öka med negativa miljökonsekvenser. Detta scenario måste dock bedömas som synnerligen orealistiskt. Den trafik som i första hand skulle påverkas av ett utsläppstak är den där alternativen är mest näraliggande, dvs inrikesflyg på relativt måttliga avstånd, t ex till Göteborg eller Malmö. För bägge dessa destinationer dominerar resor till och från städernas centra, vilket betyder att flyget direkt konkurrerar med snabbtåg. Vid en prisökning för flyget, som blir den rimliga följd av en begränsning av den totala verksamheten vid Arlanda, kommer knappast flygresor till Skavsta och Västerås att vara de naturliga alternativen för inrikesresenärerna utan snarare snabbtågen. Detta förhållande skulle marginellt kunna ändras om t ex den planerade Ostlänken med anslutning till Skavsta byggs, men då blir nettoeffekten från koldioxidsynpunkt knappast negativ av en överflyttning, snarare tvärtom med tanke på att flygsträckorna från de tunga destinationerna Malmö och Göteborg skulle kortas.

Enligt **scenario B** skulle koldioxidtaket istället resultera i en kraftig tillbakagång för inrikesflyget. Slutresultatet skulle enligt Luftfartsverkets bedömning bli en betydande minskning av de samlade koldioxidutsläppen, dvs syftet med koldioxidtaket skulle uppnås. Denna samhällsekonomiska vinst skulle dock, enligt Luftfartsverkets utredning, inte uppväga de förluster samhället i övrigt gör. Jämfört med Grundalternativet skulle man få en samhällsekonomisk förlust på 2,2 miljarder kr per år. Denna beräkning bygger på de s k ASEK-värdena för bl a utsläpp av koldioxid. Misstaget i underlaget är att man rakt av tillämpat ASEK-värdena (som i första hand utvecklats för att bedöma samhällsekonomisk lönsamhet för landbundna transports på väg och järnväg) på flygtrafiken. En sådan rak överföring leder till grovt missvisande resultat vilket förklaras på Luftfartsverkets hemsida där nuvarande kunskapsläge kring luftfartens samlade klimatpåverkan sammanfattas på följande sätt:

En tredjedel härrör från utsläppen av koldioxid, medan återstoden orsakas av utsläpp av vattenånga och partiklar samt kväveoxider på hög höjd.

För att få en rättvisande bedömning av flygets klimatpåverkan bör man således multiplicera ASEK-värderingen av koldioxidutsläpp med 3. Gör man det, finner man att Nollalternativ B ger ett samhällsekonomiskt överskott på drygt 200 miljoner kr per år jämfört med Grundalternativet.

Att riva upp nuvarande miljövillkor skulle således, på basis av det underlag Luftfartsverket redovisat, innebära en samhällsekonomisk förlust.

Ett grundläggande problem som gäller bägge scenarierna är valet av 2030 som prognosår, kombinerad med utgångspunkten ”allt-annat-lik”. Det finns ingen anledning att tro att nuvarande ekonomiska värdering av växthusgasutsläpp kommer att bestå 2030. EUs miljöministrar enades i mars om att till

2020 minska växthusgasutsläppen med 15-30 procent och till 2050 med 60-80 procent. Unionen har också fastställt ett övergripande mål om att begränsa den antropogena globala temperaturhöjningen till 2°C. Mot denna bakgrund blir scenariestudier av den typ Luftfartsverket redovisat av begränsat intresse. Det är inte troligt att nuvarande ekonomiska värderingar av klimatpåverkande utsläpp längre är relevanta 2030, dvs den samhällsekonomiska vinsten med att behålla nuvarande utsläppsvillkor för Arlanda är med största sannolikhet betydligt större än de drygt 200 milj kr per år som Luftfartsverkets justerade analys visar.

Som framgår av ovanstående är det underlag Luftfartsverket lämnat till domstolen vilseledande. Ledningen för Luftfartsverket bör vara medveten om detta förhållande.

Från när gäller utsläppsvilkoren?

Luftfartsverket anger i sin ansökan att den tredje landningsbanan på Arlanda togs i drift 2001. Denna uppgift stämmer inte med den information verket lämnar på sin hemsida¹. På hemsidan uppges att banan invigdes den 29 maj 2002, men på grund av att Luftfartsverket under tiden hade begärt att delar av tillståndet skulle ändras var det vid denna tidpunkt inte tillåtet att nyttja banan. Det verkliga startdatumet för banan anges istället av Luftfartsverket till den 17 april 2003 efter att villkoren slutgiltigt godkänts av miljödomstolen den 17 januari samma år. I regeringens tillstånd kopplas reglerna för koldioxidutsläppet till den tidpunkt då banan "färdigställts". Med tanke på att all utrustning som var kopplad till banans nyttjande inte var tillståndsgiven vid den tidpunkt Luftfartsverket anger att banan var färdigställd, bör, enligt föreningen, den tidpunkt som tillståndet kopplas till sättas till den 17 januari 2003, dvs koldioxidtaket bör gälla från och med den 17 januari 2003, inte från 2011, som Luftfartsverket anger. Detta ökar utrymmet för Luftfartsverket att driva fram de åtgärder som krävs för att miljövillkoren ska kunna uppfyllas.

Bakgrunden till förseningarna var inte minst att Luftfartsverket vid upprepade tillfällen överklagade miljövillkoren för verksamheten. Till förseningen bidrog dock även den långsamma trafikutvecklingen under 90-talet och början av 2000-talet liksom att verket på eget initiativ begärde ändringar av tidigare givna tillstånd bl a beträffande inflygningslinjer.

Cirkelresonemang i underlagen

Luftfartsverket baserar sin ansökan bl a på slutsatserna i Stockholmsberedningens delbetänkande "Tillräcklig flygkapacitet i Stockholm - Mälardalsregionen" (SOU 2003:33), och en rapport från landstingets regionplane- och trafikkontor "Marktransporter till Arlanda", (RTK PM 2001:4), som beskriver behovet av bl a väganslutningar och framtida flygplatskapacitet. Vad som inte framgår av Luftfartsverkets ansökan är att bägge utredningarna när man bedömer behovet av framtida flygplatskapacitet och kapacitet i marktransportsystemen, förutsätter att gällande utsläppstak slopas. Utan denna förutsättning gäller inte slutsatserna. Det enda Stockholmsberedningen 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 i flygplatsens miljövillkor. I ingen av dessa rapporter analyseras hur den flygplatsanknutna verksamheten, t ex vägtrafiken i regionen, skulle utvecklas om man istället vidtog de åtgärder som krävs för att klara utsläppstaket.

Utsläppstaket och den internationella klimatpolitiken

Internationell flygtrafik är undantagen Kyotoprotokollet. De möjligheter att beskatta inhemsk luftfart som EUs nya energiskattedirektiv erbjuder, utnyttjas inte. Luftfartens klimatpåverkande utsläpp ingår inte i EUs utsläppshandel. En begränsning av luftfartens utsläpp av klimatgaser är samtidigt mycket angelägen. Utöver den klimateffekt koldioxidutsläppen i sig ger, innebär, som tidigare berörts,

¹ http://www.lfv.se/templates/LFV_InfoSida_70_30____33898.aspx

utsläppen av bl a vattenånga på hög höjd att den samlade effekten av flygets koldioxidutsläpp endast svarar för en mindre del av luftfartens samlade klimatpåverkan.

Insatser för att minska koldioxidutsläppen från flyget är därför betydligt mera effektiva från klimatsynpunkt än åtgärder inom andra samhällsområden.

Koldioxidtaket över Arlanda är för närvarande 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 utsläppsbubbla där aktörerna själva har möjlighet att fördela utsläpps begränsningarna, kommer ändå nettoeffekten att bli positiv. Om bubblan slopas, finns inte längre någon som helst reglering av luftfartens klimatpåverkan.

Tomma hänvisningar till internationellt arbete

I sin ansökan refererar Luftfartsverket till de pågående diskussionerna kring luftfartens klimatpåverkan inom FNs luftfartsorgan ICAO. Av framställningen kan man få intryck av att man i detta organ förbereder effektiva åtgärder för att dämpa koldioxidutsläppen. I verkligheten präglas ICAOs arbete av ett inskränkt vaktslående om luftfartens frihet. Vid organisationens senaste kongress i oktober 2004 lyckades EU med stora ansträngningar förhindra ett beslut som skulle ha inneburit att alla medlemsländer i praktiken förbjöds att ta ut miljörelaterade avgifter på flyget. Att Luftfartsverket relaterar till ICAO antyder att man utgår från att miljödomstolen inte är insatt eller har för avsikt att sätta sig in i vad som präglar det internationella luftfartssamarbetet på miljöområdet.

Med genomtänkta åtgärder på vägsidan går utsläppstaket att klara

De oberoende studier som gjorts om möjligheten att förena utsläppstaket med en expansion av flygtrafiken vid flygplatsen visar på positiva resultat. I rapporten "Planering av storstädernas transportsystem" (SIKA rapport 2001:2, bilaga 1) konstateras att utsläppstaket under vissa förutsättningar väl kan förenas med en utökad flygtrafik. Förutsättningen är att man genom någon form av styrande avgifter begränsar vägtrafiken till och från flygplatsen. I kombination med sänkta priser på kollektivtrafiken (= ökade subventioner), överföring av godstransporter till järnväg samt betydande men inte orealistiska energieffektiviseringar på flygplanssidan, kan Arlanda klara koldioxidtaket även med en kraftigt ökad flygtrafik. Redan i studien "Flygkapaciteten i Stockholmsregionen" pekade fö Luftfartsverket själv på denna möjlighet.

Luftfartsverket har agerat mycket passivt när det gäller att förverkliga de tankar som finns i den refererade SIKA-studien. Banverket lät under 2002 och 2003 göra en förstudie för en ny järnvägsanslutning för godstrafik till Arlanda, men beslöt efter studien att inte gå vidare eftersom Banverket saknade finansiering för projektet före 2015.²

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 regionalstågtrafiken och annan kollektivtrafik i Arlandas närregion. 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."*

Luftfartsverket tycks emellertid aldrig ha haft ambitionen att uppfylla villkoren för att få ta tredje rullbanan i drift. Den kortfattade bilaga B5.2 som Luftfartsverket bifogar ansökan är såvitt vi känner till den mest avancerade handlingsplan verket har tagit fram sedan villkoret infördes 1991. I bilagan saknas t ex beräkningar av effekterna av en kvantitativ begränsning av biltrafiken på tillfarterna till Arlanda via ett avgiftssystem.

² http://www.banverket.se/templates/StandardTtH____3893.asp

”Luftfartsverket saknar rådighet”

Ett genomgående argument från Luftfartsverket i ansökan är att verket, som det heter ”saknar rådighet” över de åtgärder som krävs för att utsläppstaket ska kunna klaras. Stackars maktlösa Luftfartsverket...

Nedan redovisas 13 exempel på åtgärder/aktiviteter som Luftfartsverket skulle ha kunnat genomföra om man på allvar hade brytt sig om att försöka respektera givna miljövillkor:

1. Bestrid koldioxidutsläpp från järnvägstrafiken

Regeringen har beslutat att koldioxidutsläppen från järnvägstrafiken till och från Arlanda flygplats ska beräknas ”med utgångspunkt från de genomsnittliga utsläppen för produktion av el som förbrukas i Sverige”. Såväl Arlanda Express som SJ har avtal som innebär att företagen enbart köper in Bra Miljöval-märkt el producerad i anläggningar baserade på förnybara energislag: vattenkraft, vindkraft, biobränslen m m. Regeringens beslut bygger på uppfattningen att elektricitet inte låter sig ursprungsmärkas. I samband med notifieringen av de undantag från energibeskattnings beträffande förnybara drivmedel som regeringen har beslutat om, har dock regeringen visavi EU-kommissionen hävdade att den vätgas som för närvarande driver tre bränslecellsbusar i Stockholm produceras med el med förnybart ursprung. Luftfartsverket har, såvitt vi känner till, inte begärt att den uppfattning regeringen redovisar för EU-kommissionen även ska gälla beträffande elanvändningen för de tåg som trafikerar Arlanda.

2. Förändrad organisation och ägande av Arlandabanan

Arlanda Express drivs som ett privat företag utan att infrastrukturen är integrerad med det övriga järnvägsnätet i landet. Konsekvensen är bl a att pendeltågstrafiken i regionen hittills inte har trafikerat Arlanda och att det för andra järnvägsoperatörer än Arlanda Express är förenat med extrakostnader att utnyttja Arlandabanan jämfört med andra delar av järnvägsnätet. Denna organisatoriska lösning försvårar således för Luftfartsverket att klara miljövillkoren för Arlandas tredje bana. Luftfartsverket har, såvitt SNF känner till, inte på något vis ansträngt sig för att ändra på detta förhållande. En möjlighet yppade sig för ett par år sedan då företaget A-train var till salu. Om Luftfartsverket då hade agerat och t ex köpt banan hade det varit möjligt att styra verksamheten så att tågresandet till och från Arlanda skulle ha kunnat bli betydligt mera attraktivt än det för närvarande är. En möjlighet hade varit att helt enkelt låta Banverket överta driften. Luftfartsverket har, såvitt vi känner till, varit helt passiv i denna fråga.

3. Subventioner till Arlanda Express, SJ, Connex och lokaltrafikbolagen

Genom att ta över ägandet av Arlandabanan hade Luftfartsverket enkelt kunnat subventionera den Arlandaanknutna persontågstrafik i regionen som f n drivs av Arlanda Express, SJ, Connex och länstrafikbolagen i syfte att dämpa bil- och busstrafiken till och från Arlanda och klara utsläppstaket. Det är självfallet möjligt med liknande subventioner även med nuvarande ägande- och ansvarsförhållanden.

4. Nya spår för kollektivtrafiken

För att ytterligare stimulera kollektivtrafikresandet med tåg till och från Arlanda har en ny direktanslutning mellan flygplatsen och Märsta diskuterats. Luftfartsverket skulle naturligtvis ha möjlighet att på eget initiativ driva fram och bekosta en sådan lösning.

5. Nytt spår för godstrafiken

I den fallstudie Statens Institut för KommunikationsAnalys genomförde föreslogs investeringar i ett nytt spår för godstrafiken. Även i detta fall skulle Luftfartsverket ha kunnat agera genom att initiera fortsatta utredningar och eventuellt genomföra ett projekt i egen regi eller genom att bidra med finansieringen.

6. Villkora hyresavtalen för företag verksamma vid flygplatsen

Luftfartsverket hyr ut lokaler till en lång rad företag för butiksförsäljning, restauranger, kiosker m m. Verket skulle via sina hyresavtal med dessa hyresgäster ha kunnat påverka varustransporternas koldioxidutsläpp. Verket har, såvitt vi känner till, inte utnyttjat denna möjlighet.

7. Driva på för trängselavgifter i Stockholm

För att komma till rätta med de svåra köproblemen i vägsystemet i och kring Stockholm krävs att man inför någon form av trängselavgifter. Ett sådant avgiftssystem skulle samtidigt dämpa vägtrafiken i regionen i stort, och även ge effekter på marktransporterna till och från Arlanda i form av minskad biltrafik och ökat kollektivtrafikresande. Luftfartsverket har, såvitt vi känner till, inte aktivt agerat för att få till stånd träffsäkra trängselavgifter i Stockholm.

8. Kräva vägavgifter till Arlanda

Det mest effektiva sättet att begränsa vägtransporterna till och från Arlanda vore att införa en särskild avgift eller skatt för de fordon som önskar köra till flygplatsen. Avgiften/skatten skulle kunna fastställas på en sådan nivå att flygplatsens miljövillkor kan klaras. Luftfartsverket har medverkat i diskussioner kring ett sådant system, men har, såvitt SNF känner till, inte t ex begärt att regeringen tar initiativ till de lagändringar som fordras för att ett sådant system ska kunna införas. En obligatorisk vägavgift skulle kunna kombineras med ett rabattsystem för förnybara drivmedel, dvs vägavgiften skulle kunna återbetalas för fordon som tankar en viss minsta mängd förnybart drivmedel på flygplatsområdet innanför ”tullmuren”. Därmed skulle inte bara de flygplatsrelaterade koldioxidutsläppen minska utan flygplatsens verksamhet skulle dessutom bidra till att stärka marknaden för förnybara drivmedel och ny fordonsteknik anpassad till förnybara drivmedel.

9. Höjda p-avgifter

Luftfartsverket har själv kontroll över avgiftssättningen vid verkets flygplatser. Genom att begränsa antalet parkeringsplatser och höja avgifterna skulle resenärerna ges starkare incitament att avstå från bilkörning till flygplatsen. Såvitt vi känner till har Luftfartsverket inte utformat sin parkeringspolitik med sikte på att minska bilåkandet till Arlanda.

10. Koldioxidrelatera landningsavgifterna

Den avgas- och bullerrelaterade landningsavgifterna som Luftfartsverket sedan några år tillämpar har påverkat flygplansflottans sammansättning och dämpat utsläppsutvecklingen. Luftfartsverket skulle på motsvarande sätt kunna relatera sina avgifter till flygplanstypernas utsläppsprestanda, t ex bränsleförbrukningen per stol i planen.

11. Klimatskatt på inrikes flygtrafik

Sedan EUs nya energiskattedirektiv trädde i kraft har medlemsländerna rätt att på eget initiativ beskatta den inhemska luftfarten. I ansökan avvisar Luftfartsverket denna möjlighet med hänvisning till att flygplanen då ges incitament att tanka i något grannland. Skatten behöver emellertid inte knytas till bränsleinköpen utan bör snarare baseras på den reella, registrerade bränsleförbrukningen. Sedan lång tid tillbaka bokförs noggrant bränsleinhållet i flygplanens tankar både före start och efter landning, varför det mycket precist går att beskatta utsläppen. Luftfartsverket har inte verkat för en sådan lagstiftning utan har tvärtom på olika sätt argumenterat emot. EU-direktivet öppnar dessutom för flernationella system. Luftfartsverket har, såvitt vi känner till, inte försökt övertyga de ansvariga i grannländerna för luftfart och miljövård om en sådan lösning.

12. Slothandel

Riksdagens trafikutskott har vid flera tillfällen begärt att regeringen ser över fördelningen av sk slotter vid de svenska flygplatserna, senast i utskottets betänkande 2004/05:TU10. En rimlig konsekvens av en marknadsmässig fördelning av slottider är att flygningar på destinationer där flyget har direkt konkurrens från t ex snabbtåg för försämrade konkurrenskraft och minskar i omfattning. Detta skulle beträffande Arlanda betyda att flygförbindelserna till t ex Göteborg minskar.

13. Reklamkampanjer för minskat flygresande

Under den tid som gått sedan regeringens villkor för Arlanda fastställdes har Luftfartsverket bedrivit uppmärksammade kampanjer för ökat flygresande. Verket är dessutom en aktiv aktör inom lobbyingorganisationen Svenskt Flyg, som verkar för att stärka flygets ställning gentemot andra transportslag. Dessa kampanjer har rimligen bidragit till att försämrade verkets möjligheter att uppfylla miljövillkoren för Arlanda. Om Luftfartsverket uppmanade allmänheten att så långt möjligt välja andra transportmedel än flyg, skulle det bli lättare för verket att klara villkoren för Arlanda.

Med en fungerande utsläppsbubbla minskar motiven för koldioxidtaget

Inom EU pågår en diskussion om att på något sätt anknyta luftfarten inom unionen till den handel med utsläppsrätter som pågått sedan början av 2005. Diskussionerna är fortfarande på ett förberedande stadium. De tekniska och politiska svårigheterna är betydande.

Om man lyckas skapa ett handelssystem som på ett rättvist och effektivt sätt för in flygtrafiken i en utsläppsbubbla, kan det vara motiverat att överväga att ändra i miljövillkoren för Arlanda. Med tanke på behovet av att begränsa den lokala miljöpåverkan från flygplatsen kommer det dock fortsatt att finnas ett stort behov av att begränsa vägtrafiken så att den lokala miljöpåverkan begränsas. Detta kan ske antingen genom direkta åtgärder mot vägtrafiken eller indirekt, genom att begränsa verksamheten vid Arlanda.

Mårten Wallberg

ordförande