

Utbyggt Arlanda oförenlig med stabilt klimat!

För att uppfylla Parisavtalet och hålla klimatet stabilt behöver vi reducera våra koldioxid-utsläpp dramatiskt. Flygindustrins möjligheter till teknologiska minskningar är små, varför antalet resor behöver minska. Utan fortsatt ökning av passagerare bortfaller behovet av att expandera Arlanda. Investeringarna kan då satsas på annat som minskar utsläppen och klimatsäkrar vår framtid.

För att möta ett prognostiserat växande antal passagerare på ca 6% per år ([SvT:1](#), [SvD:Kampen](#)), samarbetar Swedavia, värdkommunen Sigtuna och markägaren Arlanda Holding i syfte att kraftigt bygga ut Arlanda. Man planerar för cirka tre gånger så många passagerare samt vidareutveckla Arlandaområdet som regionalt affärscentrum med cirka 60 000 nya jobb ([Arlanda bygger ut – siktar på 70 miljoner resenärer](#), [Arlandarådet](#), [En svensk flygstrategi](#)).

Vanligtvis brukar tillväxt välkomnas. Men vi lever idag i en akut klimatkris ([IPCC 1.5](#), [Scientists' Warning](#), [ClimateEmergency](#)) och flygresor skadar klimatet. Utsläppet från en resa motsvarar vanligtvis mer än ett ton koldioxid. Samtidigt ska vi minska hela vårt utsläpp ned till ett ton per person och år (från dagens elva ton) ([Faktablad: Flygresor](#), [SMB:1](#)). Hur går detta ihop? Det gör det inte. Arlandaprojektet med prognoserna blir alltmer orimligt ([Klotet](#), [NF](#), [Aftonbladet](#), [Flyglarm Arlanda](#)).

Prognoserna antar att livet fortsätter som vanligt, men det gör det inte i klimatförändringens spår. [Flygskam](#) och skogsbränderna sommaren 2018 har fått många att tänka om ([Flygresandet minskar](#)).

Parisavtalet sätter ramarna: Flygtrafikens koldioxidutsläpp är idag större än svenskarnas biltrafik ([Naturvårdsverket](#), [Svt:2](#)). Utsläppen förstör vårt hittills stabila klimat. För att uppfylla Parisavtalet och hålla klimatet någorlunda stabilt måste vi minska koldioxidutsläppen dramatiskt i alla sektorer med ca 10% årligen dvs halveras till 2025 och vara noll 2030 ([Klimatrårelsens checklista](#), [Rockström](#), [Anderson](#), [Laestadius](#), [Mission2020](#)). Parisavtalet sätter ramarna för svenska samhällets, flygets och Arlandas framtida utveckling ([Arlandaplaner väcker oro](#), [Lägg ned Bromma](#), [Sälen](#)).

Flygindustrins möjligheter till **tekniska utsläppsminskningar** är små ([DN:1](#), [DN-4](#), [NF-2](#), [Peeters](#), [Ny Teknik](#), [TE](#)). Vidare konkurrerar sådana investeringar med investeringar i snabbtåg, elbil, vindkraft etc. Den nödvändiga ca 10% årliga utsläppsminskningen kan inte förväntas komma från teknisk effektivisering. Dessutom har tekniska framsteg historiskt helt ätits upp av att allt fler reser allt längre ([Formas](#), [Sanne:1](#)).

Biobränsle ej lösningen: 1) Hälften eller mera av flygets klimatpåverkan, höghöjdseffekten, kvarstår även med biobränsle ([DN:0](#), [DN:2](#)). 2) Användning av biobränsle medför utsläpp, ibland mer än fossila bränslen. 3) Biobränsle är dyrt och kräver stora subventioner ([Sten Nilsson](#)). 4) Idag är mark en bristvara i världen (jmf "landgrabbing") och det finns inget överskott till biobränsleodling i stor skala till konkurrerande behov för flyg/lastbilar/fartyg/bilar/energi m fl (se t ex [ETC: Bio](#), [Giampietro](#), [DN:1](#), [Monbiot:1](#), [TE-Paris](#), [Bodin](#) samt [Formas](#)). 5) Biobränsle tar i anspråk biomassa som för klimatets skull borde lagras i jordskorpan i jordbruksmark, skogen och våtmarker för att rätta till kolbalansen i atmosfären. Mer biomassa borde lagras och inte eldas upp ([IPCC forskare](#)). 6) Ett nyplanterat träd kan behöva årtal för att avlägsna utsläppen från en flygning idag. Under tiden blir jorden varmare och haven surare.

Subventioner: Nöjesflygets stadiga ökning beror på att flyg (och sjöfart) idag får stora subventioner genom bidrag och undantag från skatter ([SvD:1](#), [DN-3](#), [ETC](#), [TE:Paris](#), [Monbiot:2](#)). Tar man bort dessa subventioner så att flyget betalar sina klimatkostnader kan detta medföra en fördubbling av energipriser med kraftiga höjningar på flygresor och minskad efterfrågan som resultat ([Laestadius:2](#), [Sanne:1](#), [Sanne:2](#), [Beskatta flyget som bilen för att nå klimatmålen](#)). Arlandas expansion är baserad på en historisk trend som inte bör och inte får fortsätta ([Vi måste byta livsstil](#), [Faktablad: Flygresor](#)).

Omfattande resurser: Arlandas planerade utveckling omfattar förutom en ny landningsbana nya passagerarterminaler, ny bagagehall, ny fraktterminal, nytt driftområde, flera kontorshus, flera parkeringshus och nya hotell ([Swedavia](#), [Airport City Stockholm](#), [Masterplan Arlanda](#)). Investeringen är stor och medför i sig själv ett stort växthusgasutsläpp som inte ger någon klimatvinst längre fram såsom t ex ett vindkraftverk eller en tågbanan gör.

Exempel: P-hus: Nya parkeringshus ska byggas för ökad biltrafik, i strid med både klimat- och hälsomål. Bättre investering vore att i stället satsa på snabb och smidig **kollektivtrafik** för både passagerare och Arlandapersonal. Då får man en klimat- och hälsovinst varje dag.

Motorväg och tåg: Arlandaexpansionen erfordrar en fördubbling av marktransporten till och från Arlanda söderifrån, motsvarande två nya motorvägsfiler i vardera riktning och dubblerade spår på både regionaltåg och Arlanda Express (fyra nya spår totalt, se [Kurs MKB Arlanda, natgeo.su.se](#)). Detta ger kraftigt ökade utsläpp längs motorvägen samt kräver inlösen av villatomter, framförallt i Helenelund.

Utsläppen från flygplatsens infrastruktur är storleksordningen **30%** utöver själva flygningen ([Chester:1](#)). Resenärens marktransport och hotell tillkommer ([Chester:2](#)). Allt inräknat svarar internationell turism för ca **8% av världens växthusgasutsläpp** ([DN:3](#), [Nature](#)). För svenskar som flyger är siffran oftast mycket högre.

Hälsa: Flygplansbullret påverkar betydande delar av kommunerna Sigtuna och [Upplands-Väsby](#) och begränsar möjligheter att bygga bostäder ([Kurs MKB Arlanda, natgeo.su.se](#)). Också bullret från motorvägen hindrar bostadsbyggande.

Biodiversitet: Utbyggd Arlandainfrastruktur samt biomassa/biobränsle från skogen tar bort ytterligare orörd natur. Ekosystemens funktion och stabilitet är starkt nedsatt och hotad ([DN:biodiv](#), [IPBES](#)). Den framstående biologen E O Wilson ([Half Earth](#)) säger att vi bör avsätta hälften av naturen till reservat.

Klimatsäkra Sverige vårt viktigaste mål: Stora resurser krävs för att ställa om samhället till fossilfri energi och transporter, säkra livsmedelsförsörjning och öka beredskapen mot stormar, skogsbränder, högvattenstånd, elavbrott, krig, avbrott i den globala handeln och katastrofer såsom Fukushima. Exempel: utökning och underhåll av stambanorna, snabbare tåg på befintliga banor (t ex [Oslo-Stockholm 2:55](#)), lågenergibostäder, elbilsinfrastruktur, kollektivtrafik, lastbilsinfrastruktur mm. Därtill har Sverige ett stort behov av nya bostäder, skolor och vård- och omvårdningsplatser till en ökande och åldrande befolkning. Begränsade offentliga medel bör idag satsas på klimatsäkring, inte klimatskadlig verksamhet ([Bygg inte fler motorvägar eller flygplatser](#)).

Arlandautbyggnaden går på tvärs mot flera av Sveriges mål, exempelvis [Sveriges Miljökvalitetsmål](#) (1999), [Fossilfritt Sverige](#) (2015)), [Sverige nollnettutsläpp 2045](#) (2018), [FNs Agenda 2030 SDGs](#) och [Parisavtalet](#) (2015). Se [SMB:2](#) och [Interpellation 2017/18:338 Arlandas expansionsplaner](#).

Den hittills växande fossilberoende flygindustrin är oförenlig med ett stabilt klimat ([DN: 0](#), [WWF:2](#)) och måste bromsas. Flygplatsutbyggnad ifrågasätts världen över ([SvD:2](#), [Stern](#), [Monbiot:3](#)).

Klimatkrisen ställer inte bara Arlanda utan hela samhällsutvecklingen med den ekonomiska planeringen i ett nytt läge. Gamla sanningar gäller inte längre, bl a att all tillväxt är önskvärd, även den som försämrar klimatet. Tillväxt måste nu inriktas på människors basbehov, hälsa – fysiskt och psykiskt – och anpassning till en varmare värld: havshöjning, vattenbrist, torka, migration, konflikter mm.

Arlanda fortsätter som viktigt nav: Även med en kraftig inbromsning av svenskarnas nöjesflyg fortsätter Arlanda självklart vara viktigt för bl a svenskt affärsresande, utländska resenärer och ett minskande antal svenskar ([DN-Arlanda](#)). Arlanda förblir en betydande flygplats i överskådlig tid särskilt om man lägger ner Bromma.

Avgörande frågor: 1) Hur minska flygets samlade klimatpåverkan i den takt som behövs, ca 10% per år från och med nu? 2) Hur minska marktransporternas klimat- och hälsopåverkan i samma takt? 3) Vilka investeringar ger i dagens läge mest samhällsnytta: Arlandas utbyggnad eller exempelvis tågtrafikens upprustning?

Sammanfattning: Med dagens växande klimathot måste varje sektor i samhället ta ansvar för minskningar av utsläppen på ca 10% per år. Enda möjlighet att idag nå årlig tioprocents målet inom flygsektorn är minskning av flygandet samt stopp för utbyggda flygplatser och motorvägar. Privatresande får stå för den största delen. Dessa drastiska åtgärder inkräktar på vårt nöjesliv men inte på vår hälsa. Vi väljer därmed en säker, trygg och medmänsklig framtid för alla – våra barn, vi själva, kommande generationer och andra i världen. Ju tidigare vi slutar flyga desto bättre.

Läs vidare: **Flygets omställning:** [Flygresor eller stabilt klimat?](#) (faktablad), [Wikipedia](#), [DN:0](#), [Peeters](#), [Flyingless](#), [ICSA](#), [TE](#), [Corsia](#): [EU ETS](#), [Carbon offsets](#), [Färdplan: flygbranschen](#) **Samhällets omställning:** [Hållbarhet, hälsa, tillväxt, Klimatet och omställning](#) (Laestdius), [Fossilfritt Sverige](#), [Climate Change and Economic Growth](#), [När vinden vänder](#) (Bodin), [Drawdown](#), [Sustainable Energy](#) (MacKay), [Systemskiss](#), [Tankemodeller](#), [Exergiakademin](#), [SEI](#), [SRC](#), [Club of Rome](#), [Earth Policy Institute](#), [Potsdam Institute](#) **Beräkna fotavtryck:** [Naturvårdsverket](#), [Global Footprint Network](#), [Air Calculator Comparison](#).