

Miljötaxi på Arlanda – nuläget och fortsättningen

PM Gröna Bilister, 31 januari 2006

Inledning

Den 1/12 invigdes en särskild taxikö för miljötaxi på Arlanda. Gröna Bilister är positiva till satsningen och föreslår dels förbättringar på Arlanda, dels en utvidgning till andra flygplatser, järnvägsstationer och färjeterminaler.

Varför görs det?

Luftfartsverkets drift av Arlanda omfattas av ett koldioxidtak, med maximalt tillåten mängd utsläpp av klimatpåverkande koldioxid. Taket gäller all verksamhet vid Arlanda, inklusive resorna till och flygplatsen. De ökande personbilstransporterna till och från flygplatsen innebär en begränsning för utökning av flyget på Arlanda.

Luftfartsverket har överklagat att koldioxidtaget även gäller den verksamhet som verket inte själva beslutar om, vilket Gröna Bilister beklagar – statliga aktörer bör inte ha en minimal definition på vari det egna ansvaret består. Parallellt med detta har man dock tagit åtskilliga berömvärda och delvis innovativa initiativ för att minska koldioxidutsläppen från Arlanda, i syfte att klara de restriktioner som ålagts flygplatsen. Häri ingår Luftfartsverkets ”Strategier för ökat resande med kollektivtrafik till och från LFV:s flygplatser” och satsningen på miljötaxi vid Arlanda.¹ Luftfartsverket ingår också i klimatnätverket BLICC, Business Leaders Initiative on Climate Change, som arbetar för en systematisk omställning för minskad klimatpåverkan.²

Vad händer?

Hösten 2004 beslutade Luftfartsverket att ”Det kommer även att bli gratis parkeringsplatser för miljöbilar och miljötaxi kommer att erbjudas fördelaktig placering vid terminal” (ur miljörapport 2004 för Stockholm-Arlanda Airport).

Arbetet med att gynna miljötaxi kom först igång efter sommaren 2005. Att man inte kommit igång tidigare beror delvis på att arbetet med separata taxiköer för olika typer av bolag dragit ut på tiden och haft juridiska komplikationer. Dessutom hänvisar Luftfartsverket till att det först nu finns en sådan tillgång till miljöbränsle och miljötaxi att det är rimligt att gå vidare med beslutet. Avgörande har varit Statoils etablering av biogasmack vid Arlanda samt Taxi 020:s och Taxi Kurirs beslut att satsa på miljötaxi.

Frågan om gynnande av miljötaxi har i huvudsak hanterats av Europarks platschef Owe Andersson och Luftfartsverkets verksamhetschef Anders Wide.

¹ http://www.lfv.se/upload/Information_om/miljo/kollektivtrafik.pdf.

² Se www.blicc.se.

Den 1 december 2005 invigdes den särskilda framkallningen av miljötaxi, innebärande att miljötaxi har förtur till körningar. ”Med hjälp av ett avancerat datasystem som bygger på ett slags billtullssystem skapas en organiserad turordning av taxibilar. Dagligen rullar cirka 2 000 – 3 000 taxibilar genom Taxi-remoten. Systemet går ut på att varje bil förses med en transponder som korresponderar med en dator. Systemet ger bilen ett s.k. könummer när bilen körs in och ut ur Taxi-remoten. Det aktiva könumret presenteras på en stor digital skärm varvid bilen kan köras fram till väntande taxikunder. På samma sätt som Arlanda Taxi-remote fungerar, skulle även färje- eller tågterminaler kunna skötas med hjälp av ett remote-system.”³

När volymen blir tillräckligt stor ska man troligen övergå till ett tvåkö-system, med en kö för miljöbilar och en för övriga. Tidpunkt för detta är ej bestämd. Förändringarna av köerna kräver nya målade fält, men ingen cementering eller liknande och kan därför göras snabbt.

Vilka är resultaten?

Bristen på miljötaxi har hittills inneburit att de miljötaxi som kommit till Arlanda nästan alltid omedelbart har fått körningar, till skillnad från fossilbränsle driven taxi som vanligen får vänta upp till 20 minuter på sina körningar.

Detta har dels en miljöeffekt i sig, då antalet körda mil med miljötaxi från Arlanda därmed maximeras, dels en indirekt miljöeffekt, då åkerier och taxibolag tydligt och konkret ser de ekonomiska vinsterna med att välja miljötaxi.

Taxibolag vi varit i kontakt med rapporterar att Luftfartsverkets och Arlandas beslut inneburit en klar stimulans att påskynda omställningen till miljötaxi, och dessutom gjort det enklare för taxibolagen att motivera bytet för sina förare. Flaskhalsen är nu framför allt biltillverkningen, där väntetiden är två-tre månader för de flesta varianter av miljötaxi.

Statoil, som säljer biogas vid Arlanda, rapporterar om att en betydande och ökande del av biogasen säljs till taxi.

Vad mer bör göras – på Arlanda?

Gröna Bilister föreslår fem förbättringar relaterade till driften på Arlanda:

1. **Förbättra informationen om miljötaxi.** T.ex. finns det alltför lite information för kunderna, som vanligen inte ens är medvetna om att de bidrar till miljövänligare transporter. Luftfartsverket har ingen information alls om miljötaxi på taxidelen av sin Arlandasajt (www.arlanda.se) och mycket bristfällig information på sin generella sajt (www.lfv.se).
2. **Möjliggör ett aktivt val.** Kunder måste aktivt kunna välja att gå till miljötaxikön när denna etableras, vilket i sin tur förutsätter att det blir allmänt känt att man kan göra så.

³ Information från Europark, som ansvarar för taxihållplatserna på Arlanda, http://www.europark.se/foretag_tjanster02.php.

3. **Säkerställ gynnandet på alla terminaler.** Luftfartsverket och Europark bör också se över utformningen på de mindre terminalerna 2-3 så att miljötaxi systematiskt gynnas även där.
4. **Ställ bränslekrav.** En etanol- eller biogastaxi som körs på bensin är en missriktad subvention. Därför bör Luftfartsverket i samverkan med Europark informera om att förtur endast ges åt taxibilar som faktiskt körs på miljöbränslet, och utföra stickprover på taxibilarna.
5. **Garantera fortsättning.** Luftfartsverket vill undvika att ta ansvar för koldioxidutsläppen från trafiken till och från Arlanda. Myndigheten bör i första hand klargöra att man framgent tänker ta detta ansvar, i andra hand garantera att satsningen på miljötaxi fortsätter oavsett beslut om Luftfartsverkets ansvar för trafiken till och från flygplatser.

Vad mer bör göras – på annat håll?

Gröna Bilister föreslår fem relaterade förändringar på annat håll:

1. **Andra flygplatser bör ingå.** Luftfartsverket bör införa gynnandet av miljötaxi åtminstone på landets tre övriga storstadsflygplatser, Bromma (Stockholm), Landvetter (Göteborg) och Sturup (Malmö). En diskussion om att ta efter Arlandas initiativ bör t.ex. omedelbart inledas med Brommas platschef Yvonne Boström.
2. **Tåget och färjan bör ingå.** Den statliga myndigheten Jernhusen, som ansvarar för taxis villkor vid många av landets järnvägsstationer, bör ta efter Arlandas arbete för miljötaxi, i vart fall vid centralstationerna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Taxis angoringsplats till landets större färjeterminaler är vanligen kommunalt ägd (i hamnbolag eller liknande), och de berörda kommunerna bör systematiskt gynna miljötaxi.
3. **Ställ om Flygtaxi.** De större flygbolagen har avtal med Flygtaxi om körningar till och från landets större flygplatser. Flygtaxi, som köper resor från flera av de större taxibolagen, anger att ”Vi ska miljöanpassa våra inköp av taxitransporter”, men de kräver inte miljötaxi när sådan finns och har inte ens någon systematik för att gynna miljötaxi. Luftfartsverket, flygbolagen och Europark bör driva på en miljötaxiutveckling på detta område.⁴
4. **Involvera flygbolagen.** SAS, Malmö Aviation och Skyways står för en stor del av flygarbetet vid Arlanda och alla tre har ett uttalat miljöarbete. De bör aktivt styra sina taxiburna resenärer mot miljötaxi och efterfråga möjligheten
5. **Prioritera kollektivtrafiken.** Tåg och vanligen buss är fortsatt miljömässigt bättre än taxi, även om taxin drivs med förnybara drivmedel. Luftfartsverket och Europark bör därför tillse att miljöatsningen inte lockar resenärer från kollektivtrafiken – miljötaxi ska väljas istället för annan taxi och som anslutning till kollektivtrafiken.

För ytterligare information: Kontakta Mattias Goldmann, mattias.goldmann@gronabilister.se.

⁴ <http://www.flygtaxi.se/home.do>.