



Stockholms Handelskammare

Stockholms Handelskammare Service AB
Box 16050, 103 21 Stockholm
Besöksadress: Västra Trädgårdsgatan 9
Telefon: 08-555 100 00 Telefax: 08-566 316 00
E-post: info@chamber.se www.chamber.se
Org. 556095-7952 Momsreg. SE556095795201

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

anette.nas@lfv.se

Stockholm 23 mars 2010

Ärendenr: LfV
Dokument: D-LfV 2010-040686
2010 -03- 30
Handl: Näs / samo
LFV Stockholm Arlanda Airport

Remissvar skriftligt samråd enligt 6 kap miljöbalken rörande nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm – Arlanda Airport, Sigtuna kommun.

Stockholms Handelskammare vill framhålla betydelsen av Stockholm-Arlanda Airport för regionens och landets näringsliv. Flygplatsens betydelse är fundamental, vilket bland annat återspeglas i de beslut om riksintresse enligt miljöbalken som i dag gäller för flygplatsen och omgivande områden (inklusive ett eventuellt framtida behov av en fjärde rullbana) inom en tidshorisont på ca 50 år.

Arlandas nationella strategiska betydelse slogs bland annat fast i *Flygplatsutredningen* (SOU 2007:70). Verksamheten vid flertalet svenska flygplatser är starkt beroende av tillgängligheten på Arlanda. Restriktioner för trafiken på Arlanda får omedelbart effekt för flygtrafiken från och till dessa flygplatser.

Miljövillkoren måste utformas så att flygplatsens framtida utveckling inte hotas. Nuvarande utformning av villkoren beträffande utsläpp till luft, det så kallade utsläppstaket, är utformade på ett sådant sätt att flygplatshållaren saknar möjligheter att påverka huvuddelen av utsläppen. Villkoren bör utformas så att de stimulerar flygplatshållaren och övriga intressenter att vidta åtgärder och utveckla system som minskar den totala miljöbelastningen. Villkoren för verksamheten på Arlanda bör inte skilja sig från villkoren för andra flygplatser. Restriktioner på Arlanda kan också medföra att flygtrafik i stället går till andra flygplatser som ligger sämre till vilket leder till en fragmentarisering av flygtrafiken och därmed längre marktransporter.



Stockholms Handelskammare

Handelskammaren har tidigare pekat på den potential som järnvägen under flygplatsen har. En ökad järnvägstrafik kommer att avsevärt kunna minska utsläppen till luft. På sikt kan även andra järnvägslösningar tillkomma (anslutningar från Roslagsbanan och Mäljarbanan). Järnvägen har tagit över och kommer även i framtiden att i ökad utsträckning ta över delar av inrikestrafiken – speciellt om förslaget om höghastighetsbanor realiseras, vilket minskar utsläppen totalt och samtidigt ökar utrymmet för den viktiga utrikestrafiken. I framtiden måste Arlanda utvecklas till en central nod i hela det svenska spårsystemet.

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE



Peter Egardt
VD



Lotta Andersson
Projektledare

30 Mars 2010

Till LfV
Anette Näs

Miljöbeslut för verksamheten på Arlanda

Svensk Pilotförening har de senaste två åren aktivt deltagit i av LfV organiserade samrådsmöten. Vi har även fört en dialog med flygledare och svenska operatörer och vi menar att det finns ett uttalat gemensamt intresse, att med flygsäkerheten i fokus verka för ett stärkt operativt perspektiv för verksamheten på Arlanda.

Flygsäkerheten

Alltsedan Arlandas tredje bana togs i bruk är tillgängligheten till den enda långa banan, bana 1, enligt gällande miljöbeslut begränsad. För varje given tid fastställer ATC vilken bana som ska användas för start och vilken bana som ska användas för landning, det så kallade "preferensbanvalet". Enligt Lokal drifhandbok ATS ESSA får undantag från preferensbanvalet endast göras av prestandaskäl, flygsäkerhetsskäl eller i fall av nöd. Denna skrivning innebär att framförallt starter regelbundet sker med begränsade marginaler från banorna 2 och 3. Detta problem gäller specifikt Arlanda då övriga jämförbara flygplatser i Europa har flera längre banor. (se 1. *Banlängdstabell Europa*)

Mot bakgrund av beskrivna operationella begränsningar ser vi att utformningen av dagens miljöbeslut ger piloter minskad marginal pga. bullerhänsyn. Detta kan vi inte acceptera i det nya miljöbeslutet.

Nuvarande miljöbeslut har även förändrat flygledarens arbetsmodell och fokus. Med ett strikt och tidsstyrt regelverk för hur banor får användas, och där flygledaren riskerar att rapporteras vid avvikelser från preferensbanvalet, läggs en belastning på flygledaren som inte är överensstämmande med internationell fokus för flygtrafikledning.

Operationellt bör även in och utflygningsprocedurer efter det nya miljöbeslutet följa en enkel internationell standardstruktur. Detta för att säkerhetsnivån inte ska underskrivas pga. missförstånd, oavsett om piloten är stationerad på Arlanda eller flyger hit för första gången. (Ex. tidigare incidenter med höjdvikelser i gröna inflygningar.)



MEMBER OF INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR LINE PILOTS ASSOCIATIONS

1. Banlängdstabell Europa.

Arlanda	3301	2500	2500	Arlanda	2500
Köpenamn	3600	3300	2800	Köpenamn	3300
Oslo	3600	2950		Oslo	2950
Helsingfors	3440	3060	2901	Helsingfors	3060
Brussel	3638	3211	2987	Brussel	3211
Paris CDG	4215	4200	2700	Paris CDG	4200
Frankfurt	4000	4000	4000	Frankfurt	4000
Rom	3900	3900	3309	Rom	3900
Amsterdam	3800	3500	3453	Amsterdam	3500
Madrid	4350	4100	3500	Madrid	4100
Zurich	3700	3300	2500	Zurich	3300
London LHR	3901	3660		LondonLHR	3660
Manchester	3048	3047		Manchester	3047
Wien	3600	3500		Wien	3500
Prag	3715	3250		Prag	3250
Munchen	4000	4000		Munchen	4000
Hamburg	3666	3250		Hamburg	3250
Budapest	3707	3010		Budapest	3010
MilanoMXP	3920	3920		Milano MXP	3920
Warsawa	3690	2800		Warsawa	2800
Bukarest	3500	3500		Bukarest	3500
Moskva	3700	3550		Moskva	3550
St Peterburg	3780	3397		St Peterburg	3397

Banlängder jämförbara flygplatser
(2009)

Banlängder då längsta banan ej
är tillgänglig (2009)

Svensk Pilotförening
Christer Leijon
Tomas Gustafsson

Tomas Gustafsson
SPF/FSK
tomas.gustafsson@swealpa.se
Tel. 070-9972886

Christer Leijon
SPF/FSK
christer.leijon@swealpa.se
Tel. 070-8633375



MEMBER OF INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR LINE PILOTS ASSOCIATIONS

2010-03-12

Ärendenr: LFV 2009-058947
Besöksnr: 2008-006665
2010-03-12
Hand: Y
Stämman: Miljö och Arbet

LFV, Stockholm-Arlanda Airport
Anette Näs
190 45 Stockholm-Arlanda

Samråd angående nytt tillstånd för Arlanda flygplats

LFV:s nr 2009-058947, 2008-006665

LRF Mälardalen och LRF:s kommungrupper inom Arlandas influensområde vill lämna följande synpunkter i samrådet för miljöprövningen av Arlanda flygplats:

Synpunkter på samrådshandlingen

Det buller som flygplatsen bedöms orsaka innebär stora restriktioner för markägare i området. Inom influensområdet är det t.ex. nästan omöjligt att få bygglov, eller att avstycka fastigheter. Utbredningskurvorna för buller används ofta som en absolut gräns utan hänsyn till lokala förhållanden eller markägarens behov. När kommuner och myndigheter prövar bygglov och planer kan de bullerkartor som redovisas i miljöprövningen få stor betydelse. Det är därför viktigt att de bygger på riktiga data.

LRF anser att de kartor som redovisar område med maximal ljudnivå ska utgå från Boverkets allmänna råd. Detta innebär att området för maxnivån ska vara det område där nivån 70 dB(A) får överträdas max 30 ggr per dag/kväll och max 3 ggr per medelnatt. I samrådshandlingen redovisas området där maxnivån 70 dB(A) överträds max 3 ggr per årsmedeldygn, vilket när det tillämpas i bygglovprövningar får orimligt stora konsekvenser för markägarna.

Vidare anser LRF att de gränser som anges på karta i större omfattning ska bygga på faktiska mätningar än de nuvarande som bygger på beräkningar.

Övriga synpunkter

LRF är medvetet om att frågan om var bebyggelse ska tillåtas inte behandlas i miljöprövningen. Vi anser ändå att det är viktigt att lyfta frågan i detta sammanhang. LRF anser att det är ologiskt att endast befintliga bostäder som påverkas av en ekvivalent ljudnivå på mer än 60 dB(A) erbjuds ljudisolering, medan nya byggnader med god ljudisolering inte accepteras i området mellan 55 och 60 dB(A). Det är inkonsekvent att inte acceptera bebyggelse inom FBN 55 dB-kurvan med hänvisning till människors hälsa, samtidigt som boende i äldre ofta oisolerade hus inom samma område lämnas utan ersättning eller åtgärder. LRF förespråkar inte i första hand att dessa äldre hus ska ljudisoleras, men vill ha en mer generös inställning till ny bebyggelse.

GUNNAR LINDÉN gunnar.linden@lrf.se

h:\dokument\ fysisk planering\ arlanda\ yttrande miljöprövning arlanda.doc

Regionförbundet i Mälardalen
Box 23
745 21 Enköping

Besöksadress
Kungsgatan 21-23

Tfn 0171-41 76 37
Växel 0171-41 76 30
Fax 0171-41 76 31

2010-03-12

En generösare inställning till ny bebyggelse bör gälla generellt inom influensområdet, men särskild hänsyn bör tas till specifika förhållanden som t.ex. bostäder för tillfällig uthyrning, generationsboende för drift av lantbruk och avstyckningar för att finansiera ett generationsskifte. Det är viktigt för markägare att ibland kunna finansiera generationsväxlingar med att stycka av tomter, vi vill därför peka på att det kan vara lika viktigt som att kunna få bygga för generationsväxling.

LRF Mälardalen och LRF:s kommungrupper i Sigtuna, Knivsta, Vallentuna, Upplands Bro, Uppsala och Norrtälje kommuner.

Sture Johansson
Ordförande LRF Mälardalen

Mona Nordberg
Regionchef LRF Mälardalen

Kontaktpersoner

Gunnar Lindén, ansvarig tjänsteman LRF Mälardalen, 0171-41 76 37

Lars-Åke Ossmark, Sigtuna kommungrupp, 070-536 09 20

Håkan Svanäng, Knivsta kommungrupp, 070-658 09 86

Karl Johan Lindgren, Vallentuna kommungrupp, 08-512 354 24

Krister Sjögård, Upplands Bro kommungrupp, 070-535 06 84

Agneta Rexed, Uppsala kommungrupp, 070-720 90 17

Marianne Lindqvist, Norrtälje kommungrupp, 070-519 34 19

Kopia till

Sigtuna kommun

Knivsta kommun

Vallentuna kommun

Upplands Bro kommun

Uppsala kommun

Norrtälje kommun

2009-01-08

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
Anette Näs
190 45 Stockholm-Arlanda

Ärendenr: L.F.V.
Dokument: D-L.F.V.
2009 -01- 12
Handl:
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Miljötilstånd för verksamheten vid Arlanda

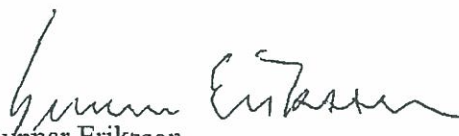
Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen lämnar här några synpunkter på Luftfartsverkets arbete med en ansökan om nytt miljötilstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport.

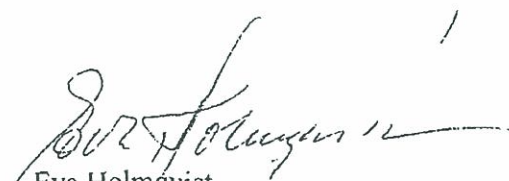
Att flygplatsen omfattas av hårda men rimliga miljötilstånd har varit mycket framgångsrikt för miljön. Luftfartsverket med flera aktörer på flygplatsen har fram till nu hittat flera bra lösningar som minimerar olika utsläpp, buller m.m. Stockholmskretsen är därför mycket positiv till att Arlanda även fortsättningsvis har en press på sig utifrån med ett miljötilstånd för att kunna fortsätta att förbättra miljön kring Arlanda. Det finns mycket att åtgärda!

Några åtgärder som LFV själva eller i samverkan med andra aktörer kan jobba vidare med är till exempel:

- Att låta SLs pendeltåg trafikera Arlanda. Att fortsätta med ULs pendeltåg till Arlanda.
- Att tillsammans med Banverket m.fl. parter lösa ut A-train från ägande av järnvägsspåren.
- Att få till väg/tullavgifter för personbilstrafiken till Arlanda.
- Att få till en parkering för bussar nära terminaler för reseföretag som kan och vill ha egen trafik med resenärer i grupp till och från Arlanda.
- Att få researrangörer att i priset även inkludera tåg, pendeltåg och flygbuss till/från Arlanda.
- Att få flygbussarna att gå från fler orter.
- Att få taxibolag att ha "maxitaxi" som går regelbundet från platser med flera passagerare.
- Att fortsätta sätta press på flygföretagen att ha ännu bättre beläggning i flygplanen. Startavgifter och samverkan mellan bolag om samma flygplan som ska till samma resmål m.m.
- Att äntligen få till "gröna inflygningar."
- Att förbättra möjligheter för de som jobbar på flygplatsen att åka kollektivt.
- Att möjliggöra att viss flygfrakt transporteras med tåg till och från Arlanda.
- Att, om det inte är infört, samverka med Märsta tätort om fjärrvärme, fjärrkyla, m.m.

För Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen


Gunnar Eriksson
styrelsen/omvärldsbevakning


Eva Holmquist
ordförande



Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
Anette Näs
190 45 Stockholm-Arlanda

Ärendenummer: EV
2010-03-09
Handl: EV Stockholm - Arlanda Airport

Miljö tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda flygplats


Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen lämnar några synpunkter på Luftfartsverkets arbete med en ansökan om nytt miljö tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport. Vi yttrade oss tidigare januari 2009.

Att flygplatsen omfattas av hårda men rimliga miljö tillstånd har varit mycket framgångsrikt för miljön. Luftfartsverket med flera aktörer på flygplatsen har fram till nu hittat flera bra lösningar som minimerar olika utsläpp, buller m.m. Stockholmskretsen är därför mycket positiv till att Arlanda även fortsättningsvis har en press på sig utifrån med ett miljö tillstånd som innebär en fortsatt förbättring av miljön kring Arlanda. Det finns mycket kvar att åtgärda, speciellt vad gäller fordonstrafiken. Några åtgärder som vi tycker ett miljö tillstånd bör kunna innehålla är:

- Att få till infartsavgifter för biltrafiken till Arlanda. Intäkterna bör främja kollektivtrafiken.
- Att höja parkeringsavgifterna. Ev även med hänsyn tas till hur många som finns i ett fordon.
- Att ev få till hållplats och parkering för reseföretag som vill ha busstrafik med egna semesterresenärer.
- Att få researrangörer att i priset även inkludera tåg, pendeltåg och flygbuss till från Arlanda.
- Att få flygbussarna att gå från fler orter.
- Att få till organiserad maxitaxi/minibuss som går enligt tidtabell från närliggande tätorter som saknar bra resealternativ till bilen.
- Att få till att SLs pendeltåg trafikerar Arlanda.
- Att möjliggöra att flygfrakt transporteras med tåg till och från Arlanda eller Märsta.
- Att, om det inte är infört, samverka med Märsta tätort om fjärrvärme, fjärrkyla, m.m.
- Att fortsätta förbättra möjligheterna för de som jobbar på flygplatsen att åka kollektivt.
- Att fortsätta ha press på flygföretagen att ha ännu bättre beläggning i flygplanen. Startavgifter och samverkan mellan olika bolag om flygplan som ska till samma resmål m.m.
- Att äntligen få till "gröna inflygningar."
- Att starta försök med alternativa flygbränslen.

För Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen


Gunnar Eriksson
styrelsen/omvärldsbevakning


Ing-Britt Källman
ordförande

Ärenden: LFV
Dokument: D-LFV
2009 -10- 02
Handl:
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Stockholm den 1 oktober 2009

Anette Näs
Stockholm-Arlanda flygplats
190 45 Stockholm-Arlanda

Samråd enligt 6 kap miljöbalken beträffande ny ansökan om miljötillstånd ang Stockholm-Arlanda flygplats

Arlandabanan Infrastructure AB, ägare av Arlandabanan, har tagit del av samrådsunderlaget avseende ny ansökan för Stockholm-Arlanda flygplats.

Arlandabanan Infrastructure AB har ingen erinran avseende den planerade ansökan om nytt miljötillstånd. Det är viktigt att även riksintresset Arlandabanan beaktas och att flygplatsens blivande miljötillstånd inte får påverka Arlandabanan på något negativt sätt.

Arlandabanan Infrastructure AB önskar ta del av fortsatta utredningar och samråd samt den slutliga ansökan.

Stockholm som ovan

ARLANDABANAN INFRASTRUCTURE AB



Gunnar Malm
Verkställande direktör

Anette Näs
Stockholm-Arlanda Flygplats
190 45 Stockholm-Arlanda

Stockholm den 31 mars 2010

Skriftligt samråd enligt 6 kap miljöbalken

På uppdrag av Arlandabanan Infrastructure AB får jag yttra med enligt följande Arlandabanan Infrastructure AB, ägare av Arlandabanan, har tagit del av det utökade skriftliga samrådsunderlaget avseende ny ansökan för Stockholm-Arlanda flygplats från den 2 mars 2010.

Arlandabanan Infrastructure AB har fortsatt ingen erinran avseende den planerade ansökan om nytt miljötillstånd. Det är viktigt att även riksintresset Arlandabanan beaktas och att flygplatsens blivande miljötillstånd inte får påverka Arlandabanan på något negativt sätt.

Av samrådshandlingen framgår att järnvägskapaciteten till och från flygplatsen måste stärkas och att inga konkreta förslag på åtgärder föreligger. Det bör dock nämnas att det pågår konkreta utredningar och diskussioner om att stärka möjligheterna till järnvägstransporter till och från flygplatsen.

Arlandabanan Infrastructure AB önskar även fortsättningsvis ta del av utredningar och samråd samt den slutliga ansökan.

Med vänlig hälsning


Carina Holmgren



**AB
Storstockholms
Lokaltrafik**

**Trafik
Planering**

1(2)

Datum
2009-09-22

Identitet
SL-2009-2081

2009-09-22
Handl. Näs/SAmQ
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Kopia till

Mårten Levin
Thomas Fylkehed
Gunilla Glantz
Maria Røjvall
Mårten Levin
Stefan Wallin
Lars Moberg

Vår referens
Sven-Åke Eriksson
+46 (0)8 686 3019
sven-ake.eriksson@sl.se
Er referens
D-LFV 2009-033602

Luffartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

SLs synpunkter på "Skriftligt samråd enligt 6 kap miljöbalken"

Det är SLs uppfattning att det är angeläget för såväl regionen som hela landet att Stockholm-Arlanda Airport kan fortsätta att utvecklas i positiv riktning. Detta bidrar till att omvärlden har lätt att nå oss, och vi att nå omvärlden. Detta bidrar bland annat till att skapa fler arbetstillfällen och till ekonomisk tillväxt.

Samtidigt är det angeläget att detta kan ske på ett långsiktigt och hållbart sätt, i vilket inte minst ingår att hålla nere miljöpåverkan så långt möjligt. I annat fall riskerar trots allt flygtrafikens negativa påverkan överskugga de positiva effekterna.

Ett sätt att hålla nere miljöpåverkan är att lyfta fram vikten av anslutande kollektivtrafik, inte minst spårtrafik.

I samrådshandlingen nämns dagens kollektivtrafik mycket kortfattat, och det är svårt att se hur det kan komma att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen. Enligt vår uppfattning bör beskrivningarna av kollektivtrafiken lyftas upp och utvecklas ytterligare. Beskrivningen i samrådshandlingen ger ett intryck av att Luffartsverket anser att den anslutande kollektivtrafiken inte är särskilt viktig eftersom den nämns så kortfattat – närmast i förbigående. Exempel på sådant som skulle kunna beskrivas är;

- att Arlanda även trafikeras av regionaltåg
- att Arlanda även trafikeras av lokala bussar och flygbussar
- Något om antalet resenärer som reser till/från Arlanda på järnväg, med buss respektive med bil och taxi.
- Något om den angöringsavgift som finns för resenärer som ankommer/avreser med Upptåget, regionaltåg och fjärrtåg.

Likaså skulle det vara en fördel om också pågående planer/utredningar om nya trafikupplägg på järnväg beskrivs, åtminstone översiktligt. Exempel på detta är;

- SLs och ULs planer på att inrätta pendeltågstrafik mellan Stockholm C och Uppsala C via Arlanda. SL bidrar gärna med underlag.
- SLs pågående utredning om att förlänga Roslagsbanan till Arlanda. Idéstudien ska genomföras i nära samarbete med Nordostkommunerna, LFV, Banverket, Vägverket m.fl. SL bidrar gärna med underlag.

Postadress
AB Storstockholms Lokaltrafik
105 73 Stockholm
Besöksadress
Lindhagensgatan 100
☐ Thorildsplan/Stadshagen

Leveransadress
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon vx
08-686 1600
Fax
+46 (0)8 686 1005

E-post
registrator@sl.se
Internet
sl.se

Bankgiro
5215-0364
Plusgiro
5 36 36-7
Org.nr
556013-0683



Datum
2009-09-22

Identitet
SL-2009-2081

Det vore också positivt om Luftfartsverket kan;

- ge exempel på hur LFV skulle kunna bidra till att underlätta för att möjliggöra ett inrättande av pendeltågstrafik Stockholm – Arlanda - Uppsala.
- ge exempel på hur LFV skulle kunna bidra till att underlätta för att förlänga Roslagsbanan till Arlanda, och eventuellt vidare mot Märsta exempelvis genom att reservera utrymme för en markförlagd bana och stationer inom flygplatsområdet.
- ge exempel på hur LFV skulle kunna underlätta för framkomlighet och tydlighet för anslutande befintlig och tillkommande busstrafik.

Med vänliga hälsningar



Sven-Åke Eriksson



Datum
2010-03-31

Identitet
SL-2009-2081

Kopia till
Gunilla Glantz
Maria Röjvall
Stefan Wallin
Stefan Persson

Vår referens
Sven-Åke Eriksson
+46 (0)8 686 3019
sven-ake.eriksson@sl.se
Er referens
D-LFV 2009-058947

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

SLs synpunkter på "Underlag för samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport, enligt miljöbalkens regelverk"

Det är SLs uppfattning att det är angeläget för såväl regionen som hela landet att Stockholm-Arlanda Airport kan fortsätta att utvecklas i positiv riktning. Detta bidrar till att omvärlden har lätt att nå oss, och vi att när omvärlden. Detta bidrar bland annat till att skapa fler arbetstillfällen och till ekonomisk tillväxt.

Samtidigt är det angeläget att detta kan ske på ett långsiktigt och hållbart sätt, i vilket inte minst ingår att hålla nere miljöpåverkan så långt möjligt. I annat fall riskerar trots allt flygtrafikens negativa påverkan överskugga de positiva effekterna.

Ett sätt att hålla nere miljöpåverkan är att lyfta fram vikten av anslutande kollektivtrafik, inte minst spårtrafik.

I underlaget för samråd nämns dagens kollektivtrafik mycket kortfattat – närmast i förbigående. Enligt vår uppfattning bör beskrivningarna av kollektivtrafiken lyftas upp och utvecklas ytterligare. Exempel på sådant som skulle kunna beskrivas närmare är;

- att Arlanda även trafikeras av regionaltåg
- att Arlanda även trafikeras av lokala bussar och flygbussar
- Något om antalet resenärer som reser till/från Arlanda på järnväg, med buss respektive med bil och taxi.
- Något om den angöringsavgift som finns för resenärer som ankommer/avreser med Upptåget, regionaltåg och fjärrtåg.

SL kan bidra med underlag om Luftfartsverket efterfrågar detta.

I kapitel 10 föreslår vi att man beskriver pågående planer/utredningar om nya trafikupplägg på järnväg, åtminstone översiktligt. Exempel på detta är;

- SLs och ULs planer på att inrätta pendeltågstrafik mellan Stockholm C och Uppsala C via Arlanda. SL bidrar gärna med underlag.
- SLs idéstudie om att förlänga Roslagsbanan till Arlanda. Idéstudien genomfördes i nära samarbete med Nordostkommunerna, LFV, Banverket, Vägverket m.fl. SL bidrar gärna med underlag.

Postadress
AB Storstockholms Lokaltrafik
105 73 Stockholm
Besöksadress
Lindhagensgatan 100
☐ Thorildsplan/Stadshagen

Leveransadress
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon vx
08-686 1600
Fax
+46 (0)8 686 1005

E-post
registrator@sl.se
Internet
sl.se

Bankgiro
5215-0364
Plusgiro
5 36 36-7
Org.nr
556013-0683



Datum
2010-03-31

Identitet
SL-2009-2081

Det vore också positivt om Luftfartsverket kan;

- ge exempel på hur LFV skulle kunna bidra till att underlätta för att möjliggöra ett inrättande av pendeltågstrafik Stockholm – Arlanda - Uppsala.
- ge exempel på hur LFV skulle kunna bidra till att underlätta för att förlänga Roslagsbanan till Arlanda, och eventuellt vidare mot Märsta exempelvis genom att reservera utrymme för en markförlagd bana och stationer inom flygplatsområdet.
- ge exempel på hur LFV skulle kunna underlätta för framkomlighet och tydlighet för anslutande befintlig och tillkommande busstrafik.

Med vänliga hälsningar

Stefan Persson
Gruppchef Strategisk planering

ABB Svar på skriftligt samråd för nytt miljötillstånd Stockholm Arlanda[1]
Från: Lena Westerholm [lena.westerholm@se.abb.com]
Skickat: den 16 april 2010 09:46
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Kopia: Lennart Swanstrom; Sten E Jakobsson
Ämne: Svar på skriftligt samråd för nytt miljötillstånd Stockholm Arlanda

Synpunkter på Underlag för samråd rörande ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport, Sigtuna kommun, enligt miljöbalkens regelverk. D-LFV 2009-058947.

ABB har inte några specifika synpunkter på dokumentet D-LFV 2009-058947, Underlag för samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport i Sigtuna kommun. Vi vill dock framhålla att även om det är viktigt att de lokala effekterna minimeras så långt som möjligt, bör detta samtidigt inte resultera i att den totala miljöpåverkan ökar, t ex färre direktlinjer som leder till fler mellanlandningar och därmed ger en högre total belastning, varför system- och helhetssynen är viktig att betona.

ABB arbetar aktivt med att minska miljöpåverkan från transporter och eftersom flygfrakter står för en stor del av denna påverkan är vi angelägna om att på olika sätt minska denna. Eftersom ABB är ett internationellt företag så är vi, och kommer även framöver att vara, beroende av väl fungerande och miljöeffektiva flygtransporter. ABB instämmer i den samhällsanalys som gjorts, FOI-R--2845-SE, dvs nyttan av en stor och effektiv flygplats i Sverige för företagen. En annan viktig aspekt för ABB är att det finns en effektiv logistik och infrastruktur i anslutning till Arlanda så att den totala hanteringen av frakterna från våra fabriker i Ludvika och Västerås blir så miljöeffektiv som möjligt.

Med vänlig hälsning,
Lena Westerholm,
ABB Sustainability Affairs, Sverige

Lena Westerholm
ABB AB
CSSA
721 83 Västerås

Phone: +46 21 32 32 41
Mobile: +46 (0)70 380 30 87
email: lena.westerholm@se.abb.com



19 OKT 2010

Till Anette Näs, Swedavia

Bakgrund

En vanlig uppfattning är att flygindustrin står för en stor andel av världens koldioxidutsläpp. Flygindustrin beräknas i själva verket stå för cirka 2-3% av koldioxidutsläppen i västvärlden samtidigt som dess andel av BNP är cirka 8%. Flygindustrin påverkar definitivt miljön och SAS är starkt engagerad i arbetet med att ta ansvar för och sänka våra utsläpp. SAS har bl a som mål att reducera koldioxidutsläppen med 20% till 2020 samtidigt som trafiken väntas växa. Miljöeffektiv flygtrafikledning och flygplatsoperation är en mycket viktig beståndsdel i detta arbete.

Verksamheten vid många svenska flygplatser regleras i dag av miljötillstånd som ska gälla under lång tid i syfte att reglera bl.a. flygbuller och utsläpp. Det är SAS uppfattning att miljötillstånd i sin strävan mot reduktion av flygbuller bortser från den totala effekten på utsläppen till luft. Utformningen av miljövillkoren bidrar även till att dessa utsläpp till luft ökar långt mer än nödvändigt.

Genom detaljreglering av hur flygningar skall ske ökar utsläppen utan att motsvarande bullervinster görs. Traditionellt används ett bullerdimensionerande flygplan som norm och regelverket utformas efter detta. Moderna och mer miljövänliga flygplan tvingas att flyga enligt de procedurer som krävs för det sämsta alternativet. Detta leder till onödigt långa flygsträckor och ökade utsläpp, med bullernivåer som ligger långt under de satta riktvärdena. Det är lätt att inse att samhällets önskemål om att bejaka investeringar i modern och miljöeffektiv teknik inte uppfylls genom ett sådant miljövillkor.

Det finns en naturlig avvägning mellan buller och utsläpp. Utsläppsmässigt är den kortaste flygvägen att föredra. Bullermässigt bör flygstråken dras förbi eller på tillräcklig höjd över känsliga områden för att inte komma i konflikt med de bullernivåer som samhället eftersträvar. Genom att reglera "Hur önskade effekter skall uppnås" i stället för "Vad som skall uppnås" skapas extra utsläpp helt i onödan. Befintliga miljötillstånd beaktar inte moderna flygplans prestanda och de möjligheter som följer av detta. Kommande förbättringar i utrustning och flygprocedurer beaktas inte heller. Bättre vore att i stället fastställa tillåtna bullernivåer och sedan låta Swedavia i samråd med övriga flygbranschen ta fram procedurer som tillfredsställer dessa nivåer. För EU-kraven på koldioxidutsläpp i bilavgaser fastställs en bestämd nivå, utan detaljering hur kablage m m skall dras. Det lämnas till branschens aktörer att avgöra vilken lösning som är bäst lämpad för att nå målen.

SAS uppmaning

Arlandas nya miljötillstånd bör definiera mål kring vad som skall uppnås bullermässigt och sedan låta flygbranschen inom dessa ramar hitta operationellt acceptabla lösningar för att optimera miljön, både vad gäller utsläpp till luft och buller. Detta i stället för dagens situation där miljötillståndet i detalj styr hur operationen skall se ut med suboptimering som följd.

Miljödomstolen bör i sitt beslutsunderlag noga inkludera totala utsläppseffekter till luft av sitt beslut, även de utsläpp som sker utanför LTO-cykeln. En blygsam genomsnittlig flygvägsförlängning/förkortning på 1 nm medför årligen förändrade koldioxidutsläpp med 6200 ton. (baserat på 350000 rörelser/år, B737).

Med Vänlig Hälsning,

Lars Andersen Resare,
Miljöchef SAS

Peter Larsson,
SAS Green Flight & Fuel Efficiency

Anna Frändberg

Från: Malin Wikström
Skickat: den 17 januari 2011 14:45
Till: Anna Frändberg
Ämne: VB: EcoPar AB:s Synpunkter kring tillståndsansökan Arlanda - SPARA I PÄRM OCH KLARTEXT! MALIN

Med vänlig hälsning

Malin Wikström
Advokat/Partner

Gärde Wesslau Advokatbyrå
Kungstorget 2
SE-411 17 Göteborg

Tel: + 46- (0)31-10 76 00 (vx)
Tel: + 46- (0)31-10 76 12
Fax: + (0)31- 10 76 99
E-mail: malin.wikstrom@garde.se
www.garde.se

Gärde Wesslau Advokatbyrå är miljödiplomerad / Gärde Wesslau Advokatbyrå has an Environmental Diploma.

Annan än den avsedde mottagaren får inte kopiera, vidareförmedla eller tillgodogöra sig den information som finns på meddelandet.

Om Ni erhåller meddelandet av misstag, ombeds Ni att genast underrätta oss. Tack.

This message and/or attachment(-s), may contain confidential information. It may not be disclosed to, or used by, anyone but the addressee. If you receive this message in error, please advise the sender immediately. Thank you.

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: anette.nas@swedavia.se [mailto:anette.nas@swedavia.se]

Skickat: den 15 januari 2011 13:31

Till: andreas@ecopar.se

Ämne: SV: EcoPar AB:s Synpunkter kring tillståndsansökan Arlanda

Hej!

EcoPar AB är välkommet att översända synpunkter till Swedavia. Eftersom Swedavia avser att lämna in ansökan om nytt miljötillstånd under första kvartalet 2011 är det dock inte säkert att det är möjligt att omhänderta ytterligare synpunkter i själva ansökan. För din information kan också nämnas att innan Swedavia har lämnat in ansökan om nytt miljötillstånd till miljödomstolen finns inget mål angående Swedavias verksamhet hos domstolen.

Mvh Anette

Anette Näs

Mobil 0709-22 70 56
E-post anette.nas@swedavia.se

190 45 Stockholm-Arlanda
Tel växel 08-797 60 00
www.swedavia.se

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Andreas EcoPar [mailto:andreas@ecopar.se]
Skickat: den 14 januari 2011 13:52
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: SV: EcoPar AB:s Synpunkter kring tillståndsansökan Arlanda

Hej Anette,

Tack för ett utförligt, skriftligt svar.

Vi inkommer med mer synpunkter + bilagor. När ska vi senast ha inkommit med dem?
Vi skickar även in
synpunkter till Koncessionsnämnden, och ev. även andra relevanta myndigheter.

Med vänlig hälsning,

Andreas Eklund
Civ.Ing. kemi/kemiteknik
FoU-chef
EcoPar AB
F.n. på tel: 08-550 845 22, 070-365 45 22.

>-----Ursprungligt meddelande-----

>Från: anette.nas@swedavia.se
>Datum: 2011-01-14 12:52
>Till: <andreas@ecopar.se>
>Kopia: <Malin.Wikstrom@garde.se>, <christian.nyberg@swedavia.se>, <malin.fridlund@swedavia.se>, <per.lindgren@swedavia.se>, <bo.setterhall@swedavia.se>, <lars-erik.jansson@swedavia.se>, <markku.huhtanen@swedavia.se>, <magnus.persson@swedavia.se>, <jan.lindqvist@swedavia.se>, <anette.nas@swedavia.se>
>Ärende: SV: EcoPar AB:s Synpunkter kring tillståndsansökan

>
>Hej!
>
>Tack för dina synpunkter. Till bemötande av dessa önskar Swedavia lämna följande information.

>
>Stockholm-Arlanda Airport har ett nu gällande miljötillstånd som är >förenat
med ett antal villkor som meddelades av regeringen och Koncessionsnämnden för miljöskydd.

>
>Villkor 1 som meddelades av regeringen i beslut 1991 har följande lydelse:
"Luftfartsverket skall inrikta verksamheten så att de samlade utsläppen av kväveoxider och koldioxid från flygverksamheten samt marktransporter vid, till och från flygplatsen minimeras. Som riktvärde bör därvid gälla att utsläppen år 2000 inte bör överstiga 1990 års nivå. Det ankommer på koncessionsnämnden för miljöskydd att vid prövningen enligt miljöskyddslagen ange utgångspunkter för att bestämma utsläppens storlek. Utsläppen av koldioxid och kväveoxider från flygverksamheten och marktransporter i anslutning till den vid flygplatsen får senast tio år efter det att rullbanan har färdigställts inte överstiga

1990 års nivå. Luftfartsverket skall till länsstyrelsen i Stockholms län senast den 1 mars varje år redovisa föregående års utsläpp av kväveoxider och koldioxid från den nämnda verksamheten vid flygplatsen."

>

>Detta villkor har omprövats och Högsta domstolen meddelade dom i

>februari 2010

(mål T 4783-08), vilken innebär att villkoret i dess ursprungliga lydelse ligger fast. Det kan dock noteras att senare domstolsavgöranden har slagit fast att en verksamhetsutövare måste ha rådighet över den verksamhet som regleras i villkor samt att utsläpp av koldioxid som har globala effekter bättre regleras på annat sätt än genom villkor i tillstånd. Högsta domstolen anförde dock i domskälen att flera av de omständigheter som Swedavia åberopat i målet om omprövning av villkor 1 inte kunde beaktas i den mer begränsade prövningen av ett enskilt villkor, men att inom ramen för ansökan om ett nytt tillstånd kan många av de av bolaget framförda omständigheterna beaktas och vägas mot andra intressen.

>

>Som framgår av villkorstexten ålägger villkoret Swedavia (tidigare

Luftfartsverket) att inrikta verksamheten så att de samlade utsläppen minimeras, men villkoret reglerar inte i detalj hur detta ska göras. Oavsett omfattning av framtida villkor angående utsläpp till luft avser bolaget fortsätta arbeta för att utsläppen till luft minimeras, inklusive utsläppen av koldioxid. Swedavia (och tidigare LFV) arbetar sedan flera år tillbaka med olika åtgärder för att minska utsläppen till luft och fokus är att minska flygplatsens klimatpåverkan. Samtliga åtgärder för att minska Arlandas utsläpp av koldioxid finns sedan 2008 sammanställda i "Handlingsplan avseende LFVs (numera Swedavias) åtgärder för att Stockholm-Arlanda Airports utsläpp av koldioxid ska uppnå flygplatsens miljövillkor" (bifogas). En av de största utmaningarna är att tillsammans med andra aktörer minska koldioxidutsläppen från marktransporterna till och från flygplatsen då dessa utsläpp utgör den största delen av utsläppen inom taket. Swedavia arbetar i samverkan med regionala företrädare och kollektivtrafikoperatörer genom ett gemensamt åtagande (Letter of Intent) med att öka tillgängligheten med kollektivtrafik till Arlanda och samtidigt minska utsläppen av koldioxid från marktrafiken.

>

>Vad gäller vilken typ av åtgärder Swedavia kan och bör vidta till

>minskning av

utsläppen till luft kan följande noteras. Av miljöbalkens allmänna hänsynsregler framgår bl.a. att en verksamhetsutövare ska använda bästa möjliga teknik för att minska hälso- och miljörisker. Det innebär dock att tekniken ska vara industriellt möjlig att använda från såväl teknisk som ekonomisk synpunkt.

Produkten ska inte endast förekomma på experimentstadium. Det kan alltså inte ställas krav på en verksamhetsutövare att i princip bidra till utveckling på forskningsnivå. Kraven får inte heller vara ekonomiskt orimliga i relation till den miljönytta åtgärden har.

>

>Swedavia har tidigare upphandlat och till aktörer på "airside" på

>Stockholm-

Arlanda Airport tillhandahållit drivmedlet EcoPar från EcoPar AB, vilket enligt Swedavias uppfattning ger en mycket begränsad koldioxidreduktion. Det bör i sammanhanget noteras att utsläppen från den egna verksamheten, dit bl.a.

utsläppen från airside räknas, år 2009 utgjorde ca 2% av utsläppen inom utsläppstaket.

Swedavia har inte i något sammanhang förbundit sig att använda EcoPar AB som leverantör av drivmedel. Det avtal som tidigare fanns löpte ut 2010-10-30 och Swedavia har av flera skäl valt att inte förnya avtalet.

>

>BioSyn är enligt EcoPar AB lämpligt för användning vintertid då det

>sägs ha en

god köldhärdighet. Swedavia måste dock garantera att aktörerna på airside har tillgång till ett bränsle som håller en kvalitet som inte skadar deras fordon.

Swedavia uppfattar att BioSyn inte är testat i tillräckligt stor omfattning.

Ett problem i sammanhanget är dessutom att EcoPar AB idag saknar miljöledningssystem (ISO 14001 eller liknande) .

>

>Swedavia arbetar med att revidera kravspecifikationen för framtida

upphandlingar för att förbättra och förtydliga miljö- och informationskrav vid upphandlingar framöver. Kraven kommer bland annat att kopplas samman med Swedavias nya miljöfordonsdefinition som avses börja gälla den 1 juli 2011.

>

>Vid en framtida upphandling av drivmedel kan BioSyn vara en av flera intressanta produkter att överväga för användning. Detta förutsätter dock att både leverantörer och produkter uppfyller kraven i de förfrågningsunderlag som används vid upphandlingen.

>

>Swedavia står i begrepp att ansöka om ett nytt miljötillstånd enligt miljöbalken. Ansökan avses lämnas in till miljödomstolen under det första kvartalet av 2011. Synpunkterna från EcoPar AB samt Swedavias svar kommer att bifogas ansökan.

>

>Mvh Anette Näs

>Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>Anette Näs

>

>

>

>Mobil 0709-22 70 56

>E-post anette.nas@swedavia.se

>

>

>190 45 Stockholm-Arlanda

>Tel växel 08-797 60 00

>www.swedavia.se>

>

>

>-----Ursprungligt meddelande-----

>Från: Andreas EcoPar [mailto:andreas@ecopar.se]

>Skickat: den 8 december 2010 14:10

>Till: Näs, Anette (200_Arlanda)

>Ämne: EcoPar AB:s Synpunkter kring tillståndsansökan

>

>Hej Anette Näs,

>

>Visst har Swedavia fått ett föreläggande från Miljödomstolen eller Länsstyrelsen (eller t.o.m. regeringen?) om att ni ska göra allt för att minska era utsläpp av fossil CO2, och absolut inte öka era CO2-utsläpp, räknat på utsläppen under ett visst givet år? Stämmer det?

>

>Nedanstående synpunkt önskar jag tas med till Tillståndsgivande myndigheter, Länsstyrelsen i Stockholms län, Miljödomstolen i Nacka, med flera tillståndsgivande myndigheter.

>

>SYNPUNKT:

>
>Jo, från EcoPar AB kan ni få köpa dieseldrivmedel till helt vanliga, ej modifierade dieselmotorer, som är delvis biobaserade, upp till 25 %. Bioandelen är av en helt ny sort; Det är en bio-syntetiskt diesel-drivmedels-komponent. Vi kallar den: BioSyn. Den tål sträng köld på vintern, och den är resistent mot mikroorganismer på sommaren. Den är mycket mer lagringsstabil än t.ex. RME.

>
>Se även bifogade filer.

>
>Den fossila andelen av vårt drivmedel kan antingen vara vanlig MK1-dieselolja från Preem, eller vårt eget flytande syntetiska drivmedel, som är framställt ur naturgas och fackelgaser (flare gas, på engelska). Det ger ca 30 till 50 % lägre utsläpp av fossil CO₂, jämfört med råoljebaserad dieselolja, räknat på hela produktionskedjan, från råvara till drivmedel + förbränning av drivmedlet i en motor --> avgaser.

>
>Landfordonen på Arlanda ger ju upphov till mycket av de fossila CO₂-utsläppen, som räknas till Arlanda Flygplats. Det vore väl bra om de delvis kördes på en större andel biodrivmedel, och om de delvis kördes på fossila syntetiska drivmedel, som ger upphov till mindre fossil CO₂ än vanlig dieselolja?

>Idag kör ni på Preems standard dieselolja med 0 till 5 volyms% biobaserad RME i, under perioden november till april, enligt Swedavias mackansvarige, Markku Huhtanen.

>
>
>Med vänlig hälsning,

>
>
>Andreas Eklund
>M.Sc.Chem.Eng.
>FoU-chef

>
>EcoPar AB
>
>Spadegatan 8
>424 65 Angered
>Göteborg

>
>Vxl. 031-711 50 20
>Direkt 031-33 29 881
>Mobil 070-365 45 22

>
>Södertälje-kontoret
>
>08-550 845 22

>

Andreas Eklund
M.Sc.Chem.Eng.
FoU-chef

EcoPar AB

Spadegatan 8
424 65 Angered
Göteborg

Vxl. 031-711 50 20

Direkt 031-33 29 881
Mobil 070-365 45 22

Södertälje-kontoret

08-550 845 22

C

C

C

C

Anna Frändberg

Från: Malin Wikström
Skickat: den 14 januari 2011 12:59
Till: Anna Frändberg
Ämne: VB: EcoPar AB:s Synpunkter kring tillståndsansökan (SPARA I PÅRM OCH KLARTEXT)
Bifogade filer: Handlingsplan Regeringsguppdrag.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: anette.nas@swedavia.se [mailto:anette.nas@swedavia.se]

Skickat: den 14 januari 2011 12:53

Till: andreas@ecopar.se

Kopia: Malin Wikström; christian.nyberg@swedavia.se; malin.fridlund@swedavia.se; per.lindgren@swedavia.se; bo.setterhall@swedavia.se; lars-erik.jansson@swedavia.se; markku.huhtanen@swedavia.se; magnus.persson@swedavia.se; jan.lindqvist@swedavia.se; anette.nas@swedavia.se

Ämne: SV: EcoPar AB:s Synpunkter kring tillståndsansökan

Hej!

Tack för dina synpunkter. Till bemötande av dessa önskar Swedavia lämna följande information.

Stockholm-Arlanda Airport har ett nu gällande miljötillstånd som är förenat med ett antal villkor som meddelades av regeringen och Koncessionsnämnden för miljöskydd.

Villkor 1 som meddelades av regeringen i beslut 1991 har följande lydelse:

"Luftfartsverket skall inrikta verksamheten så att de samlade utsläppen av kväveoxider och koldioxid från flygverksamheten samt marktransporter vid, till och från flygplatsen minimeras. Som riktvärde bör därvid gälla att utsläppen år 2000 inte bör överstiga 1990 års nivå. Det ankommer på koncessionsnämnden för miljöskydd att vid prövningen enligt miljöskyddslagen ange utgångspunkter för att bestämma utsläppens storlek. Utsläppen av koldioxid och kväveoxider från flygverksamheten och marktransporter i anslutning till den vid flygplatsen får senast tio år efter det att rullbanan har färdigställts inte överstiga 1990 års nivå. Luftfartsverket skall till länsstyrelsen i Stockholms län senast den 1 mars varje år redovisa föregående års utsläpp av kväveoxider och koldioxid från den nämnda verksamheten vid flygplatsen."

Detta villkor har omprövats och Högsta domstolen meddelade dom i februari 2010 (mål T 4783-08), vilken innebär att villkoret i dess ursprungliga lydelse ligger fast. Det kan dock noteras att senare domstolsavgöranden har slagit fast att en verksamhetsutövare måste ha rådighet över den verksamhet som regleras i villkor samt att utsläpp av koldioxid som har globala effekter bättre regleras på annat sätt än genom villkor i tillstånd. Högsta domstolen anförde dock i domskälen att flera av de omständigheter som Swedavia åberopat i målet om omprövning av villkor 1 inte kunde beaktas i den mer begränsade prövningen av ett enskilt villkor, men att inom ramen för ansökan om ett nytt tillstånd kan många av de av bolaget framförda omständigheterna beaktas och vägas mot andra intressen.

Som framgår av villkorstexten ålägger villkoret Swedavia (tidigare Luftfartsverket) att inrikta verksamheten så att de samlade utsläppen minimeras, men villkoret reglerar inte i detalj hur detta ska göras. Oavsett omfattning av framtida villkor angående utsläpp till luft avser bolaget fortsätta arbeta för att utsläppen till luft minimeras, inklusive utsläppen av koldioxid. Swedavia (och tidigare LfV) arbetar sedan flera år tillbaka med olika åtgärder för att minska utsläppen till luft och fokus är att minska flygplatsens klimatpåverkan. Samtliga åtgärder för att minska Arlandas utsläpp av koldioxid finns sedan 2008 sammanställda i "Handlingsplan avseende LfVs (numera Swedavias) åtgärder för att Stockholm-Arlanda Airports utsläpp av koldioxid ska uppnå flygplatsens miljövillkor"

(bifogas). En av de största utmaningarna är att tillsammans med andra aktörer minska koldioxidutsläppen från marktransporterna till och från flygplatsen då dessa utsläpp utgör den största delen av utsläppen inom taket. Swedavia arbetar i samverkan med regionala företrädare och kollektivtrafikoperatörer genom ett gemensamt åtagande (Letter of Intent) med att öka tillgängligheten med kollektivtrafik till Arlanda och samtidigt minska utsläppen av koldioxid från marktrafiken.

Vad gäller vilken typ av åtgärder Swedavia kan och bör vidta till minskning av utsläppen till luft kan följande noteras. Av miljöbalkens allmänna hänsynsregler framgår bl.a. att en verksamhetsutövare ska använda bästa möjliga teknik för att minska hälso- och miljörisker. Det innebär dock att tekniken ska vara industriellt möjlig att använda från såväl teknisk som ekonomisk synpunkt. Produkten ska inte endast förekomma på experimentstadium. Det kan alltså inte ställas krav på en verksamhetsutövare att i princip bidra till utveckling på forskningsnivå. Kraven får inte heller vara ekonomiskt orimliga i relation till den miljönytta åtgärden har.

Swedavia har tidigare upphandlat och till aktörer på "airside" på Stockholm-Arlanda Airport tillhandahållit drivmedlet EcoPar från EcoPar AB, vilket enligt Swedavias uppfattning ger en mycket begränsad koldioxidreduktion. Det bör i sammanhanget noteras att utsläppen från den egna verksamheten, dit bl.a. utsläppen från airside räknas, år 2009 utgjorde ca 2% av utsläppen inom utsläppstaket. Swedavia har inte i något sammanhang förbundit sig att använda EcoPar AB som leverantör av drivmedel. Det avtal som tidigare fanns löpte ut 2010-10-30 och Swedavia har av flera skäl valt att inte förnya avtalet.

BioSyn är enligt EcoPar AB lämpligt för användning vintertid då det sägs ha en god köldhärdighet. Swedavia måste dock garantera att aktörerna på airside har tillgång till ett bränsle som håller en kvalitet som inte skadar deras fordon. Swedavia uppfattar att BioSyn inte är testat i tillräckligt stor omfattning. Ett problem i sammanhanget är dessutom att EcoPar AB idag saknar miljöledningssystem (ISO 14001 eller liknande) .

Swedavia arbetar med att revidera kravspecifikationen för framtida upphandlingar för att förbättra och förtydliga miljö- och informationskrav vid upphandlingar framöver. Kraven kommer bland annat att kopplas samman med Swedavias nya miljöfordonsdefinition som avses börja gälla den 1 juli 2011.

Vid en framtida upphandling av drivmedel kan BioSyn vara en av flera intressanta produkter att överväga för användning. Detta förutsätter dock att både leverantörer och produkter uppfyller kraven i de förfrågningsunderlag som används vid upphandlingen.

Swedavia står i begrepp att ansöka om ett nytt miljötillstånd enligt miljöbalken. Ansökan avses lämnas in till miljödomstolen under det första kvartalet av 2011. Synpunkterna från EcoPar AB samt Swedavias svar kommer att bifogas ansökan.

Mvh Anette Näs
Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

Mobil 0709-22 70 56
E-post anette.nas@swedavia.se

190 45 Stockholm-Arlanda
Tel växel 08-797 60 00
www.swedavia.se

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Andreas EcoPar [mailto:andreas@ecopar.se]
Skickat: den 8 december 2010 14:10
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: EcoPar AB:s Synpunkter kring tillståndsansökan

Hej Anette Näs,

Visst har Swedavia fått ett föreläggande från Miljödomstolen eller Länsstyrelsen (eller t.o.m. regeringen?) om att ni ska göra allt för att minska era utsläpp av fossil CO2, och absolut inte öka era CO2-utsläpp, räknat på utsläppen under ett visst givet år? Stämmer det?

Nedanstående synpunkt önskar jag tas med till Tillståndsgivande myndigheter, Länsstyrelsen i Stockholms län, Miljödomstolen i Nacka, med flera tillståndsgivande myndigheter.

SYNPUNKT:

Jo, från EcoPar AB kan ni få köpa dieseldrivmedel till helt vanliga, ej modifierade dieselmotorer, som är delvis biobaserade, upp till 25 %. Bioandelen är av en helt ny sort; Det är en bio-syntetiskt diesel-drivmedels-komponent. Vi kallar den: BioSyn. Den tål sträng köld på vintern, och den är resistent mot mikroorganismer på sommaren. Den är mycket mer lagringsstabil är t.ex. RME.

Se även bifogade filer.

Den fossil andelen av vårt drivmedel kan antingen vara vanlig MK1-dieselolja från Preem, eller vårt eget flytande syntetiska drivmedel, som är framställt ur naturgas och fackelgaser (flare gas, på engelska). Det ger ca 30 till 50 % lägre utsläpp av fossil CO2, jämfört med råoljebaserad dieselolja, räknat på hela produktionskedjan, från råvara till drivmedel + förbränning av drivmedlet i en motor --> avgaser.

Landfordonen på Arlanda ger ju upphov till mycket av de fossila CO2-utsläppen, som räknas till Arlanda Flygplats. Det vore väl bra om de delvis kördes på en större andel biodrivmedel, och om de delvis kördes på fossila syntetiska drivmedel, som ger upphov till mindre fossil CO2 än vanlig dieselolja?

Idag kör ni på Preems standard dieselolja med 0 till 5 volyms% biobaserad RME i, under perioden november till april, enligt Swedavias mackansvarige, Markku Huhtanen.

Med vänlig hälsning,

Andreas Eklund
M.Sc.Chem.Eng.
FoU-chef

EcoPar AB

Spadegatan 8
424 65 Angered
Göteborg

Vxl. 031-711 50 20
Direkt 031-33 29 881
Mobil 070-365 45 22

Södertälje-kontoret

08-550 845 22