

20071217 Rapport

En civilflygplats i Uppsala beskrivs ibland som ett miljöhot, under det första året kommer den att ha mindre än 1,5% av Arlandas flygtrafik. Den civila Flygtrafiken i Uppsala kommer att vara av samma omfattning (start/landningar) som i Örnsköldsvik. När trafiken är fullt utbyggd kommer den fortfarande att kraftigt understiga verksamheten på exempelvis Bromma i antal starter och landningar. Antalet passagerare kommer dock vara stort i förhållande till antalet starter genom att det är många personer på varje flygplan, Lågkostnadsbolagen har i genomsnitt 15% högre beläggning än exempelvis SAS. Ekonomin kommer att vara god tack vare detta, samt att driftskostnaderna hålls nere då samarbete bedrivs med Försvarmakten och en rad andra parter.

Vi anser inte att stora, glest belägna flygplatser, totalt är bra för miljön. Vi är gärna med och tävlar om både en både krympande och mer miljöskonande marknad och vill därför med de goda exemplens makt visa hur man på flera fronter kan avancera mot en skonsammare flygplats:

- Biodiesel truckar som drar flygplanen på marken ut till start
- Gratis miljöbussar till och från Uppsala stad
- Perrong vid Gamla Uppsala
- Korta intaxningsvägar för flygplanen
- Inga väntetider i luften för flygplanen
- Ny modern terminal och platta med den senaste miljö besparande tekniken
- Stationsplattan på längsta möjliga avstånd från Uppsalas bebyggelse
- Inte använda start och landningsriktningar som ger buller över Uppsala
- Specialaggregat för flygplan för att slippa köra flygplansmotorer på plattan
- Enbart teckna avtal med flygbolag som har de modernaste och renaste flygplanen
- Flygplatsekonomi som bygger på få flygplan med många passagerare. Det vill säga små intäkter från flygplanen, mer från passagerare.
- Minimal belastning på resandet till och från flygplatsen
- Inga lång distansflygningar (Inter. Kont.)
- Inga kort distansflygningar (Inrikes)
- Enbart medel distans (Europa)

Uppsala Air AB visar hur man kan konstruera en flygplats som inte belastar miljön lika mycket per passagerare och samtidigt fungerar utan offentliga medel. Vår tro är att man kan kombinera ett bättre miljötankande och där passagerarna delvis betalar för detta. Av ovanstående punkter överensstämmer flera med vad som framförs på Svenska Naturskyddsföreningens hemsida.

Med skatteintäkter från flygplatsens verksamheter och många arbetstillfällen finns dessutom en bättre finansieringsgrund för utbyggd spårbinden trafik i Uppsala.

Utsläpp från Flygtrafiken på Uppsala Flygplats

Det kan med belägg sägas att den absoluta majoriteten resenärer som skulle komma nyttja Uppsala Flygplats redan nyttjar andra flygplatser som ligger längre bort, framförallt Skavsta, och att upp till 70% av flygplatsens kommande resenärer också bor utanför Uppsala

Kommun.

Vi vill påvisa att det finns goda skäl till att precis som för andra flygplatser redovisa utsläppen från flygverksamheten inom det så kallade LTO området (LTO=Landing and Take-Off/ Från höjd 3000 ft. till landning samt från start till höjd av 3000 ft.).

Modellen att beräkna utsläpp utifrån LTO området är allmänt vedertagen och vi kommer i den tekniska bilagan av MKB att återkomma med definitiva uppgifter, men en nivå motsvarande 13440 ton koldioxid (källa FOI) totalt per år (vid max kapacitet år 2013) från den civila flygtrafiken på Uppsala Flygplats är rimliga nivåer att räkna på, detta motsvarar 1,87% av 1990 års koldioxidutsläpp i Uppsala Kommun (Källa Uppsala Kommun).

Det kan även vara intressant att notera att endast 1/3 del av dessa utsläpp kommer kunna tillskrivas Uppsala Kommuns invånare. I övrigt bör det understrykas att utsläppen genererade av flöden till och från flygplatsen skall hållas på en minimal nivå tack vare bland annat gratis miljöbussar från Uppsala C och i förlängningen en framtida tågplattform i Gamla Uppsala.

NOx värdet är för motsvarande verksamhet är c:a 19,6g per passagerare.

Buller

Även vad det gäller buller kommer MKB påvisa exakta beräkningar men värt att notera är att den kritiska 70 db. kurvan från den gamla verksamheten på F-16 bredde ut sig långt in över city och i princip fram till Stora Torget. Den motsvarande kurvan beräknad av WSP Akustik på uppdrag av Länsstyrelsen i Uppsala Län för den civila verksamheten når inte fram till ett enda av de tätbebyggda områdena kring Uppsala, inkluderat Bärbyhage och Gamla Uppsala. Detta är ett resultat av att nya och moderna trafik plan har ett helt annat ljud avtryck än exempelvis Viggen och SK-60 men även militära plan av typ JAS.

Samhällsintresse

Det har tydligt, från bl.a. Handelskammaren samt en rad hotel och taxibolag, små och medelstora bolag och en tydlig majoritet av Uppsala invånare, påtalats att man ser en nytta med ett komplement till Arlanda i Uppsala, ett Skavsta i norra Mälardalen.

Flygplatsen, som idag är operativ, utgör redan ett stort samhällsintresse. Den är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv i behov av långsiktighet, bl.a. för att säkra och förbättra ban kapaciteten i regionen men framförallt för att ambulans och annat civilt/militärt transportflyg även fortsättningsvis skall kunna verka där. Denna långsiktighet kan i dagsläget i princip endast garanteras genom privata intressenter och privat kapital.

110 direkta och nya arbetstillfällen på flygplatsen och kraftig ökning av turism samt stora kommersiella intäkter i Uppsala stad såväl som skatteintäkter till Kommunen är andra skäl som utgör god grund för att denna satsning är av samhällsintresse.

Uppsala Air AB Info@uppsalaair.se