



Västerås 2018-03-14

Mark- och miljödomstolen  
Nacka tingsrätt  
Box 1104  
131 26 Nacka strand  
E-post: [mmd.nacka.avdelning4@dom.se](mailto:mmd.nacka.avdelning4@dom.se)

**Mål m 3969-17, Nya Västerås Flygplats AB's ansökan om nytt miljötillstånd för utökad verksamhet. Synpunkter från Naturskyddsföreningen.**

Naturskyddsföreningen i Västerås (fortsättningsvis Naturskyddsföreningen) har tagit del av ansökningshandlingarna och lämnar här sina synpunkter.

**Ansökan från Nya Västerås Flygplats**

Från ansökan, aktbilaga 1 första stycket: *”Nya Västerås Flygplats yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar bolaget tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken (1998:808) att vid Stockholm-Västerås Flygplats bedriva flygplats-verksamhet i en omfattning av högst 70 500 rörelser per år, varav högst 45 500 flygrörelser i trafikvarv, samt att, vid behov, göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet.”*

Av ansökan kap. 4 sidan 10 framgår. *”Flygplatsens nuvarande grundtillstånd är meddelat enligt den numera upphävda miljö-skyddslagen (1969:387). Koncessionsnämnden för miljöskydd (Koncessionsnämnden) lämnade i beslut nr 33/97 1997-03-21 tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamhet vid Västerås flygplats. Tillståndet omfattar högst 55 000 flygrörelser (27 500 landningar eller starter) per år, varav högst 350 flygrörelser med militära jetflygplan.”*

Naturskyddsföreningen vill här nämna att flygplatsen av Koncessionsnämnden 1997 fick max 40 000 flygplanrörelser med allmänflyg och av dessa max 15 000 flygplanrörelser med skolflyg.

Tillståndet för verksamheten har sedan delvis ändrats, inom ramen 55 000 flygrörelser. Västerås Flygplats har av miljödomstolen vid Stockholms tingsrätt, genom dom i mål M 2913 - 07 (2008-06-27) fått tillstånd att bedriva verksamhet om totalt 55 000 flygrörelser per år, innefattande högst 40 000 flygrörelser per år med VFR-flyg (skolflyg och allmänflyg), varav högst 23 500 flygrörelser för flygning i Västerås flygplats trafikvarv.

Naturskyddsföreningen konstaterar att detta motsvarar en kraftig ökning av totala mängden flygrörelser med 28 % och hela drygt 61 % ökning för allmänflyget, dvs den del av

flygverksamheten som upplevs som mest störande. Jämför vi dessutom skolflygets ökning i ansökan gentemot ursprungligt tillstånd så är det en 200% ökning.

### **Naturskyddsföreningens ståndpunkt beträffande ansökan.**

#### **Allmänt**

- a) NF:s ståndpunkt är att befintligt tillstånd vad gäller antal flygrörelser ej ska utökas. Vi yrkar därför avslag på ansökan.
- b) NF anser att verksamheten för linje-och charterflyg skall avvecklas. Detta pga. dess stora klimatpåverkan, c:a 1,2 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per person om totala påverkan om 11 miljoner ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter slås ut på alla svenskar. Alternativt skall flygplatsen klimatkompensera genom att köpa utsläppsrätter motsvarande CO<sub>2</sub>-ekvivalenter inkluderande höghöjdsfaktor 1,9 (ref. Forskningsrapport från CTH)
- c) NF anser att den utnyttjade start-och landningsbanan, bana 01 och bana 19, skall kortas ned till 2100m genom att flytta in sättpunkten i söder. Banlängden 2100 m uppfyller kraven för Boeing 737-800, vilken har använts som utgångspunkt i bullerberäkningarna för linje- och charterflyg.
- d) NF anser att ny ansökan med utökad verksamhet innebär att strandskyddet om 300m åter inträder eftersom ansökan med tillhörande MKB skall prövas mot den nu gällande miljöbalken och all övrig nu gällande miljölagstiftningen.
- e) Punkterna b) till d) anser vi skall gälla även om ansökan avslås och beslut fattas med gällande tillstånd som grund.

### **Naturskyddsföreningen begär nedanstående ändring och tillägg av villkor för flygverksamheten.**

Stockholm-Västerås flygplats anser att flygtrafiken hanteras på det ur bullersynpunkt mest optimala sättet och att det inte finns skäl att införa några förändringar utöver de som föreslås i deras förslag till villkor. De menar att det inte finns något behov av att ytterligare reglera hanteringen av flygtrafiken i villkor.

Eftersom man ansöker om en väsentlig ökning av verksamheten så menar Naturskyddsföreningen att man behöver nya hårdare och bindande villkor.

Naturskyddsföreningen anser också att dessa villkor skall gälla och införas oavsett om det blir den nya ansökan som kommer att vara grunden till beslut eller om nuvarande tillstånd med ramen 55 000 flygrörelser blir grunden till beslut.

Skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får endast ske följande tider:

- a) Den 1 maj - den 31 augusti: helgfri måndag - fredag kl. 09.00- 16:00
- b) Varannan söndag under perioden 1 juni – 31 juli ska vara helt flygfri.
- c) Den 1 september - den 30 april: helgfri måndag - fredag kl. 07.00-21.00, lördag, söndag och helgdag kl. 09.00-17.00.
- d) Tungt skolflyg (flygplan med maximal startvikt överstigande 7 ton) får inte genomföras på helger eller sent på kvällen efter kl. 18:00

- e) Skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får inte utföras under långfredagen, påskafton, Kristi himmelfärdsdag, pingstafton, nationaldagen, midsommarafton, midsommardagen, Alla helgons dag, julafton och juldagen.

NF:s krav a) och b) är en utökad begränsning av flygtid grundad på att under våren och försommaren är förändringen i naturen som intensivast och en rik källa till naturupplevelse och avkoppling. Detta gäller både Björnön, Hässlösundet och Trådarängarna. Björnön är Västerås stads viktigaste område för rekreation och friluftsliv.

**Allmänt** När Koncessionsnämnden tillstyrkte ansökan om att få bedriva flygverksamheten i mars 1997 så gällde inte Miljöbalken. Miljöbalken infördes juli 1999. I Miljöbalken tillkom skyddet för djur- och växtarter. När koncessionsnämnden prövade ansökan så fanns det ingen förbudsbestämmelse som kunde tillämpas avseende avverkning inom strandskyddsområde, i detta fall central delen av Björnön. Mer om processen år 2002 till år 2005 finns längre fram i detta yttrande under rubriken "Björnön och flygplatsen".

Naturskyddsföreningen konstaterar att mycket har hänt inom miljö- och klimat sedan Västerås Flygplats och Västerås stad år 2005 fick klartecken att avverka på Björnön för att skapa hinderfrihet för flygplatsen.

Överenskommelsen vid klimatmötet i Paris år 2014, där världens länder förbinder sig att vidta åtgärder så att jordens medeltemperaturökning skall begränsas till 1,5 grader och att ökningen skall max bli 2,0 grader. EU och Sverige var här starkt pådrivande.

Sveriges riksdag har år 2017 beslutat om en klimatlag.

Genom FN har världens länder beslutat om Agenda 2030. Har bl.a. mål för klimat, ekosystem och biologisk mångfald, hälsa och välbefinnande.

Regeringen har genom beslut givit myndigheter och länsstyrelser i uppdrag att driva på att Agenda 2030 genomförs i Sverige.

Västerås stad har år 2017 antagit en ny översiktsplan, Västerås översiktsplan 2026 med utblick mot 2050, fortsättningsvis kallad ÖP2026.

Västerås stad har år 2017 antagit ett nytt klimatprogram, Klimatprogram 2017 – 2020

I programmet står på sidan 8: ” *De övergripande klimatmålen beslutade genom detta Klimatprogram ska iakttas av alla andra program och planer i staden. Om hela eller delar av innehållet i ett program eller en plan riskerar att verka i motsatt syfte som Klimatprogrammet ska klimatkonsekvenserna av ett sådant agerande klargöras av den organisation som ansvarar för planen eller programmet. Dessutom ska alla styrelser och nämnder planera och genomföra all sin verksamhet så att negativ klimatpåverkan minimeras.*”

Västerås stad har år 2017 antagit Handlingsplanen för natur- och kulturmiljön i Västerås 2010 – 2020 (en revidering av planen från 2012).

Naturskyddsföreningen konstaterar också att samtidigt som Västerås stad nu i mars 2018 driver ett mål vid MMD vid Nacka Tingsrätt om att få bygga ny bro till Björnön för att underlätta för västeråsarna att ta sig ut stadens populäraste område för friluftsliv och rekreation så driver Nya Västerås Flygplats detta mål vid MMD Nacka Tingsrätt vilket t.ex. kommer att avsevärt öka överflygningar och buller över Björnön om ansökan bifalles.

**Naturskyddsföreningen anser att innan ansökan behandlas och beslut fattas av mark- och miljödomstolen skall nedanstående förslag till villkor få ytterligare utredning / klargörande.**

Naturskyddsföreningen menar att ytterligare villkor behöver införas innan beslut kan fattas om ansökan. Det finns t.ex. ett antal punkter rörande klimatpåverkan som är väsentligt att få klargjort från Nya Västerås Flygplats och dess ägare Västerås stad innan ansökan slutgiltigt behandlas.

1. Klimat. I MKB saknas redovisning på vilket sätt linje- och charterflyg påverkar Västerås och Sveriges möjlighet att nå målet att klimatdrivande utsläpp skall vara nära noll år 2040. (Nära noll betyder minskning med 85% jämfört med 1990). Saknad redovisning gäller såväl nollalternativet som sökt alternativ.
2. I ÖP 2026 för Västerås så nämns inte Västerås flygplats. I ÖP2026 så betonar man närheten till Arlanda, vikten av att förbättra kommunikationen till/ från Arlanda både via väg och på längre sikt järnväg och på så sätt utveckla regionen. På vilket sätt anser Västerås Flygplats att en utökning av linje-och charterflyg på Västerås Flygplats är nödvändig? Naturskyddsföreningen anser att det inte går att uppnå klimatmålen när de flesta experter anser att det totala flygandet måste minska.
3. Ansökan skall kompletteras med en redovisning av flygplatsens ekonomiska resultat år 2000 – 2017. Naturskyddsföreningen har inte tillgång till siffrorna för alla åren men uppskattningsvis är förlusten t.o.m. 2014 c:a 300 miljoner, år 2015 – 2017 ytterligare 128 miljoner (34+64+30), dvs totalt c:a 400 miljoner. Flygplatsens ekonomi har under hela 2000-talet varit under ständig debatt och skall ställas mot den miljö-och klimatpåverkan som flyget åstadkommer, t.ex. kalhuggningen av värdefulla områden på Björnöen, bullerpåverkan på Västerås stads viktigaste rekreativområde etc. Ekonomin var en bidragande orsak till att Miljödomstolen gick på Naturvårdsverkets och Naturskyddsföreningens linje.
4. På Naturvårdsverkets hemsida kan man vid sökning på Flygets klimatpåverkan finna referens till en forskningsrapport ” Klimatpåverkan från svenska befolkningens internationella flygresor”. Från 1990 till 2014 har antalet ankommande och avresande internationella passagerare (svenska och utländska invånare) ökat från 9 miljoner till 26 miljoner (Trafikanalys 2015, Transportstyrelsen 2016), det vill säga en ökning med 180 %. Beräkningarna visar att antalet internationella resor som svenska invånare gör har ökat med 130 % från 1990 till 2014. Totalt var utsläppen 11 Miljoner ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter för 2014. Det motsvarar 1,2 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per svensk. Denna ökning av antal flygresor har skett utan bidrag från Västerås flygplats för vilken antal flygrörelser avseende linjeflyg och charter har minskat fram till 2007 (från c:a 7000 till c:a 2000) och sedan legat i princip stilla.

Innan ansökan behandlas behöver det klargöras på vilket sätt är en ökning av antalet linje-och charterresor från Västerås Flygplats nödvändig för Västerås fortsatta utveckling? Hur mycket uppskattar Västerås flygplats att totala resandet skall öka för att Västerås flygplats skall kunna öka med 200 000 personer till år 2040? Flygplatsen nämns ju inte i ÖP2026.

5. När effekterna av utsläpp på hög höjd, av svenskarnas utlandsresor, inkluderas så närmar sig utsläppen 11 Mt CO<sub>2</sub>-ekvivalenter för 2014 vilket ungefär motsvarar utsläppen från alla personbilstransporter i Sverige. Om man lägger ihop utsläppen från inrikes resor och internationella resor så får man detta till c:a 1,2 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per svensk invånare. Övergång till biobränsle gör att mängden CO<sub>2</sub>-ekvivalenter minskar med c:a 50% men resterande är höghöjdseffekter.  
På vilket sätt anser Västerås Flygplats att en ökning av linje-och charterresor från Västerås Flygplats är nödvändig för Västerås och bidrar till att nå klimatmålen?
6. Flyget kommer mycket sannolikt inom de närmaste åren bli ålagda miljöavgifter för sina klimatdrivande utsläpp vilket kommer att minska antalet resande och öka konkurrensen mellan flygplatser. Naturskyddsföreningen anser att Västerås inte kan klara att öka antal resande från 100 000 till 300 000 i denna framtida utveckling.
7. De svenska miljö kvalitetsmålen omfattar bl.a. begränsad klimatpåverkan, utsläpp till luft och vatten, biologisk mångfald och buller.  
På vilket sätt menar Västerås Flygplats att en utökning av antalet flygrörelser bidrar till att nå målet minskad bullerpåverkan t.ex. över Björnöen, Hässlösundet och Trådarängarna.
8. Enligt ÖP2026 liksom pågående FÖP för Irsta och Gäddeholm så skall nya bostadsområden tillkomma där.  
En noggrannare analys bör göras över bullerstörningar i planerade nybyggnationer, På vilket sätt menar Västerås Flygplats att en utökning av antalet flygrörelser bidrar till att nå miljömålet minskad bullerpåverkan totalt och för dessa områden?
9. Flygningar i trafikvarv för övning av start- och landning ska göras på minst 1500 fot MSL, både i det västra och östra trafikvarv hela året.
10. Eftersom helikoptrar bullrar mycket mer än vanliga flyget så bör de behandlas separerade från det lätta skolflyget i ansökan och beläggas med speciella restriktioner.
11. Oberoende part ska utföra bullermätningar på tidpunkter som beslutas av tillsynsmyndighet, minst en gång per kvartal på utvalda platser
12. Flygplatsen åläggs göra en detaljerad redovisning av antalet flygplanrörelser längs varje flygväg samt en kvantifiering av antalet flygningar och höjder för de olika flygvägarna. Ansökan bör kompletteras med detta för att få en fullständig bild av hur flygningar sker inom kontrollzonen.

Villkor: Flygplatsen skall tillsammans med tillsynsmyndigheten bestämma vilka metoder och instrument som behövs för fastställande av avikelser från tillsynen av flyghöjd i trafikvarv samt in-och utflygning.

13. Samtliga krav vad gäller buller, trafikvarv, tider och höjder ska gälla även när flygledartornet är obemannat.
14. Med flyguppföljningssystemet bör det klart framgå hur flygplatsen bedriver verksamheten även när flygledartornet är stängt, och flygplatsen bör också kvantifiera antalet flygningar längs de olika flygvägarna fördelat på dagtid respektive kvällstid och helger, även när flygledartornet är stängt.
15. För verksamheten ska det finnas ett kontrollprogram som bl.a. ska ange hur verksamheten ska kontrolleras med avseende på hur flygplatsen uppfyller ställda villkor för verksamheten.
16. Flygplats bör åläggas att efter ett visst datum inte tillåta användning av någon blyad bensin i flygplan eller helikoptrar som trafikerar flygplatsen.
17. Flygplatsen bör kräva att man alltid, om inte särskilda skäl kräver annat, använder in- och utpasseringspunkterna för att minska ”fri” flygning inom kontrollzonens område
18. Flygningarna bör styras till att så ofta det är möjligt starta i nordlig riktning, bana 01, och vid landning i sydlig riktning, bana 19 för att minimera störningarna söder och sydost om flygplatsen.
19. Flygplatsen bör, innan ansökan behandlas, komplettera sina bullerberäkningar inklusive verkliga bullermätningar, också med bullerkurvor för nivån 40 dBA FBN för att ta hänsyn till kultur-, natur- och friluftsområden. Björnön är ett naturreservat med särskilt fokus på natur, biologisk mångfald, friluftsliv och rekreation.
20. Innan ansökan behandlas skall den och MKB kompletteras med bullerkartor som visar tydligt motionsspåren 2,5 km, 5 km och 10 km likväl som naturstigen. Det är mycket människor i rörelse på speciellt 2,5 km och 5 km spåren.
21. Västerås flygplats skall beträffande Björnön redovisa ett uppskattat antal överflygningar per vecka och per dag och hur dom sker relaterat till motionsspåren och naturstigen. Innan ansökan behandlas skall Västerås Flygplats visa hur bullerpåverkan på Björnön och cykelvägen mot Trådarängarna påverkas i fallet att start-och landningsbanan kortas södra delen till 2100 m.

### **Björnön och flygplatsen, lite historik.**

Under åren 2002 till 2005 var Naturskyddsföreningen hårt engagerad och stred för att hindra kalavverkning på del av Björnön pga. kraven från LFI att få korridoren för start och landning för Västerås Flygplats fri från hinder.

Naturvårdsverket engagerade sig också och krävde att avverkning inte skulle godkännas. Vi menade att Björnöns värdefulla natur och biologiska mångfald liksom värdet som fritids- och

rekreationsområde övervägde värdet av den förlusttyngda flygplatsen. Vi såg det heller inte för troligt att flygplatsen skulle kunna utvecklas och bli ekonomiskt lönsam inom de närmaste åren.

Miljödomstolen gick på Länsstyrelsens, NV:s och Naturskyddsföreningens linje och avslag begäran att få undantag från strandskyddsbestämmelserna och från hänsyn till höga naturvärden.

Västerås Flygplats AB överklagade till Miljööverdomstolen och vann där. Motiveringen var att när Koncessionsnämnden tillstyrkte ansökan om att få bedriva flygverksamheten i mars 1997 så gällde inte Miljöbalken. Miljöbalken infördes juli 1999.

I Miljöbalken tillkom skyddet för djur- och växtarter. När koncessionsnämnden prövade ansökan så fanns det ingen förbudsbestämmelse som kunde tillämpas avseende avverkning inom strandskyddsområde.

Naturvårdsverket och Naturskyddsföreningen hävdade att om flygplatsverksamheten krävde stora ingrepp i ett naturskyddat område så borde flygplatsbolaget ha upplyst Koncessionsnämnden om detta redan i sin ansökan.

Naturskyddsföreningen menar att vi och miljödomstolen drog rätt slutsats. Västerås stad har som ägare valt att på olika sätt tillföra medel för att täcka förlusterna.

Staden har valt att fortsätta värna om flygplatsen under dess 15 förlusttyngda år och genom att nu stödja en ansökan om nytt och utökat tillstånd stödjer Västerås stad att den årliga bullermattan över mellersta och norra Björnön, Trådarängarna samt närliggande bostadsområden blir minst dubblerad. Naturskyddsföreningen finner detta mycket märkligt när Västerås stad samtidigt hävdar att Björnön är västeråsarnas viktigaste naturområde för naturupplevelser, återhämtning och rekreation.

### **Skötsel av Naturreservatet Björnön.**

Västerås Kommun lät år 2002 Pro Natura (Ola Bengtsson, Bettina Olausson) ta fram ett underlag (Dnr: 01–248 TIN 513) för framtida skötsel av naturreservatet Björnön. Arbetet innefattade inventering av insekter, mossor, lavar vedsvampar och kärlväxter. Arbetet skulle ge anvisning om skötsel av Björnön och för områden som eventuellt kunde drabbas av åtgärder för hinderfrihet i inflygningsleden för Västerås Flygplats skulle två skötselalternativ presenteras.

Naturskyddsföreningen vill speciellt framhålla resultatet av inventeringen som Pro Natura gjorde vilken visade att Björnön hyser naturvärden av nationell betydelse bland annat knutna till den äldre lövskogen. Vidare konstaterade Pro Natura att ”resultatet av insektsinventeringen är enastående bra” och att Björnön är en av de 50 lokaler i Sverige som har fler än 30 rödlistade arter av vedskalbaggar och är en av de 10 artrikaste lokalerna i Västmanland. Pro Natura drar slutsatsen att lövträden på Björnön hyser mycket höga naturvärden och därför bör få det skydd och den skötsel som erfordras för att de här dokumenterade naturvärdena skall bibehållas.

### **Referenser:**

- a) Naturvårdsverkets hemsida, Flygets klimatpåverkan

- b) CTH-rapport: Klimatpåverkan från svenska befolkningens internationella flygresor. Metodutveckling och resultat för 1990 – 2014. FRT-rapport nr 2016:02
- c) Klimatprogram 2017 – 2020, Västerås stad
- d) Västerås, Översiktsplan 2026 med utblick mot 2050

För Naturskyddsföreningen i Västerås

Med vänlig hälsning

Bengt Jönsson, (ordf.)

070-2904020

[Bengt.eb.jonsson@gmail.com](mailto:Bengt.eb.jonsson@gmail.com)