



Naturskyddsföreningen Västerås

Västerås 2021-08-30

Mark- och miljööverdomstolen
Svea hovrätt Rotel 0603
Box 2290
103 17 Stockholm
e-post: svea.hovratt@dom.se

Mål nr M898-20

Yttrande på föreläggande i mål M898-20 angående Nya Västerås Flygplats AB:s ansökan om nytt miljötillstånd för flygverksamheten vid Västerås flygplats.

I fortsättningen skrivs Naturskyddsföreningen i stället för Naturskyddsföreningen i Västerås.

Naturskyddsföreningen konstaterar att vid folkomröstningen i Västerås kommun år 2021 så var en klar majoritet av de som röstade för att flygplatsen skall vara kvar. Eftersom vi redan i vår överklagan tagit bort det ursprungliga kravet på nedläggning så påverkar resultatet i folkomröstningen inte nämnvärt ståndpunkterna i vår överklagan. Vi vidhåller alltså samtliga yrkanden vi framfört i vår överklagan daterad 2020-01-16, dvs att tillstånd till utökad flygverksamhet inte medges och bemöter här svar från Västerås flygplats daterat 2020-09-25 (M898-20 aktbilaga 27).

Om en utökning av flygverksamheten trots allt godkänns yrkar Naturskyddsföreningen på att det föreskrivs att den utökande flygningen, utöver nu gällande flygning med skolflyg, ska ske med eldrivna flygplan som bullrar mycket mindre. Västerås flygplats skall, tillsammans med flygskolorna, före domslut visa på en plan för anskaffning av eldrivna skolflygplan. Naturskyddsföreningen yrkar också att Västerås Flygplats redovisar hur alla som flyger på flygplatsen efterlever nuvarande villkor och regler som är uppsatta innan den nya ansökan kan godkännas. Västerås flygplats har också haft lång tid på sig att informera alla som flyger på Västerås flygplats om de villkor som vi redan vid överklagan 2020-01-16 ansåg vara bra och accepterade.

B.1 Punkt 1 och punkt 2 - Ansökans omfattning

En viktig motivering i ansökan till att man vill utöka flygverksamheten är att Trafikverket 2010 pekade ut flygplatsen som riksintresse för kommunikationer för att tillgodose behovet av flygplatskapacitet som i sin tur säkerställer framtida utveckling av utrikestrafiken i Mälardalen. En annan motivering är den förväntade befolkningsutvecklingen i Västerås och Västmanland med prognoser om ca 230 000 invånare i Västerås år 2050 och att detta skulle medföra behov av utökad flygverksamhet med prognos om 300 000 passagerare år 2040. För ingen av dessa motiveringar finns det något stöd eller bevis för att de skulle innebära ett behov av utökad flygverksamhet. Trafikverket och länsstyrelsen har liksom Naturskyddsföreningen ifrågasatt rimligheten om 300 000 passagerare år 2040. Allt talar för

att flygandet måste minska för att klara klimatproblemen och nu har EU-kommissionen föreslagit att även flyget måste på olika sätt avgiftsbeläggas för sin klimatpåverkan. Naturskyddsföreningen motsätter sig inte längre att de outnyttjade flygrörelserna från charter- och linjeflyget används för skolflyg under förutsättning att de sker med eldrivna flygplan.

Beredskapsflygplatser

I Trafikverkets rapport "Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna", publicerad 2020-06-15 angavs att 9 extra flygplatser skulle läggas till utöver de sedan tidigare 10 utsedda beredskapsflygplatserna. I en ny rapport av Trafikverket "Beredskapsflygplatser för att säkra framtida samhällsviktiga flygtransporter" publicerad 2021-08-04, anges 3 extra ordinarie beredskapsflygplatser, dvs totalt 22 för Sverige. Västerås flygplats finns inte med bland dessa utan behovet i Västerås och Västmanland bedöms kunna täckas av omkringliggande flygplatser. Alltså är motivet för att Västerås flygplats behövs som beredskapsflygplats och därmed genererar extra flygtrafik inte relevant och kan inte användas för att utgöra underlag för extra flygverksamhet.

B.2 Punkt 3 Reglering av olika typer av flygningar.

Naturskyddsföreningen kräver att Västerås Flygplats är tydlig och konsekvent beträffande flygvägar. I ansökan kap. 9.6 Flygvägar står *"In- och utflygning enligt VFR sker i huvudsak via kontrollzonens in- och utpasseringspunkter, även om det inte är något formellt krav. Om så bedöms möjligt och piloten så önskar kan piloten ges tillstånd att lämna eller angöra kontrollzonen på annat sätt, oftast i syfte att förkorta flygvägen. Bruksflyg flyger ofta på annat sätt för att kunna utföra sitt uppdrag. Vid in- och utflygning undviks så långt möjligt överflygning över Västerås tätort, Geddeholm, Irsta och Björnön"*.

Naturskyddsföreningen vill att flygplatsen åläggs vara konsekvent för all typ av flyg beträffande att undvika överflygning av Västerås tätort, Irsta och Björnön. Vi upplever att detta inte efterlevs. Ex.1. Ryan Air plan lyfte söndag 2021-08-29 kl 12.00 mot norr och svängde runt åt höger och gick söderut rakt över Irsta samhälle på låg höjd (Ryan Air enkelt läsbart). Ex.2. Skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar med bl.a. två-motorigt plan sker flera gånger i veckan med passage över Irsta.

B.3 Punkt 4 – Villkor 9 Kontrollprogram

Naturskyddsföreningen har noterat att ett kontrollprogram skall tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten senast 6 månader efter att denna dom vunnit laga kraft. Vi accepterar inte utan vidare att det inte finns juridiska möjligheter att förena ett kontrollprogram med tvingande krav på sanktioner. Vi menar att Västerås Flygplats råder över sitt flygfält, man utfärdar regler för hur flygverksamhet på området skall ske och informerar berörda parter. Om riktlinjerna, fastställda i denna dom och översatta i ett ledningssystem och publicerade i t.ex. AIP, inte följs av de som utnyttjar flygplatsen så måste det finnas beskrivet på vilket sätt vederbörande flygbolag eller pilot skall underrättas. Det måste också kunna fastställas vilka konsekvenser som gäller om man bryter mot t.ex. AIP. I annat fall så är ju flera av regleringarna i denna dom verkningslösa.

Naturskyddsföreningen begär att en övergripande beskrivning av hur avvikelser/ brott mot de regler som läggs fast i denna dom skall sanktioneras och förhindras att upprepas. Denna övergripande beskrivning skall föreläggas domstolen innan dom utfärdas.

Naturskyddsföreningen noterar att i punkt B3.12 i aktbilaga 27 står: *"De luftfartyg som befinner sig i flygplatsens närhet ska alltid följa de regler som anges i AIP. Se vidare avsnitt 1.5 i Nya Västerås Flygplats yttrande vid mark- och miljödomstolen, daterat den 4 oktober*

2018. I övrigt hänvisas till vad som anförts i yttrande daterat den 25 september 2020.” I punkt B4.15 i aktbilaga 27 står: ” Samtliga befälhavare av luftfartyg är skyldiga att följa de regelverk som finns publicerade, bl.a. i AIP. Se vidare avsnitt 1.5 i Nya Västerås Flygplats yttrande vid mark- och miljödomstolen, daterat den 4 oktober 2018.”

Men vilka är konsekvenserna om man inte följer regelverket och speciellt om man upprepade gånger bryter mot det? Naturskyddsföreningen är införstådd med att kontrollprogrammet omfattar all verksamhet på flygplatsen som kan ha miljöpåverkan och programmet fastläggs tillsammans med ansvarig tillsynsmyndighet. Naturskyddsföreningen har fullt förtroende för att detta sker korrekt. Men vi vill att före domslut skall det redovisas hur flygplatsen hanterar avvikelser från AIP.

B.4. Punkt 5 och punkt 7. Lägsta flyghöjd för lätt skolflyg och allt allmänflyg.

Naturskyddsföreningen vidhåller här vad vi anfört i vår överklagan dvs Vi yrkar att de nya kraven gällande lägsta flyghöjd vid upprepade start- och landningsövningar på 1000 fot för lätt skolflyg även ska gälla för allt allmänflyg inom kontrollområdet. Idag förekommer det ofta att flygplan flyger på mycket låga höjder i annat sammanhang än vid start och landning. I B.4–16 står ” Flygvägarna är anpassade för att undvika flygning över Västerås tätort och Irsta”. Men verkligheten är att det dagligen sker ett antal flygningar över Irsta och det sker ett stort antal flygningar över Västerås centrala delar. Det är för Naturskyddsföreningen fortfarande oklart om och hur Västerås Flygplats vill få till stånd en bättre efterföljning av regelverket på denna punkt.

B.5 Uppföljning av allmänflyg

Även om inte allt allmänflyg som trafikerar Västerås flygplats kan åläggas att ha GPS-utrustning borde Västerås Flygplats kunna kräva att åtminstone de som är stationerade på flygplatsen (skolflyg och privatflyg) har sådan utrustning.

Ett sådant system skulle ge Västerås Flygplats bättre möjlighet att följa upp och påtala för berörd flygklubb eller pilot när man inte följer riktlinjerna. Det ger också tillsynsmyndigheten bättre möjligheter att kontrollera verksamheten och även om man inte har möjligheter att ha straffsanktioner mot de som bryter mot villkoren kan man identifiera planen och påtala detta vid de uppföljningar som görs. På så sätt får man automatiskt en medvetenhet om att man bör följa villkoren. Det borde inte vara omöjligt för Västerås Flygplats AB att kräva GPS som villkor för att bedriva verksamhet på flygplatsen. Det ger ju Västerås Flygplats möjlighet att inom närtid för en händelse kunna påtala denna medan berörd pilot fortfarande minns sin flygning. Tillsynen blir ju då också en kontroll av att Västerås Flygplats verkar för att regelverket följs.

B.7 Punkt 9 – Upprepade start -och landningsövningar.

Naturskyddsföreningen vidhåller sitt yrkande att domen per 2019-12-18 beträffande tider för upprepade start- och landningsövningar med skolflyg och allmänflyg ändras så att lördagar är undantagna från 15 maj till 15 augusti. Samma yrkande som länsstyrelsen tidigare framfört. Att minska flygbullret över Björnö, Hässlösundet och Trådarängarna denna tid på våren och försommaren, då förändringen i naturen som intensivast och en rik källa till naturupplevelse och avkoppling, är en stor miljövinna för såväl fågellivet som de människor som vill vistas där dessa helger. Björnö är Västerås stads viktigaste område för rekreation och friluftsliv. Naturskyddsföreningen har svårt att förstå att en sådan ändring kan få så långtgående konsekvenser som beskrivs i aktbilaga 27 B.7–21.

B.8 Punkt 19 – Tidsbegränsat tillstånd.

Naturskyddsföreningen tar bort sitt krav på tidsbegränsat tillstånd. Men vi ifrågasätter fortfarande påståendet att flygplatsen är ett riksintresse för kommunikationer. Se ovan vårt svar beträffande beredskapsflygplatser, punkt B.1. I en ny rapport av Trafikverket ”Beredskapsflygplatser för att säkra framtida samhällsviktiga flygtransporter” publicerad 2021-08-04, anges 3 st extra ordinarie beredskapsflygplatser, dvs totalt 22 st för Sverige. Västerås flygplats finns inte med bland dessa utan behovet i Västerås och Västmanland bedöms kunna täckas av omkringliggande flygplatser.

C. För Mark- och miljödomstolens prövning

Naturskyddsföreningen menar att innan beslut fattas om flygplatsens ansökan och dom från 2019-12-18 ska Västerås Flygplats och ägaren Västerås stad redovisa analyser av hur flygplatsens lokalisering och verksamhet påverkar Västerås dricksvattenförsörjning och riskerna för förorening av vattnet.

Sommaren 2021 så har det skett ett antal stora katastrofer i Europa och i Sverige i form av skyfall och mycket stora översvämningar. Riskerna för extremväder har blivit påtagliga.

Naturskyddsföreningen anser MKB skall uppdateras med avseende på extremväder och risk för stora skyfall och översvämningar som kan drabba flygplatsen med dess markföroreningar.

Klaganden Willy Hermansson har på sidan 8 i sitt yttrande till MMÖD över aktbilaga 25 också redogjort för ett antal utredningar under rubriken ”Västerås dricksvattenförsörjning”.

Samtliga har tillkommit efter att MKB och ansökan lämnades in av Västerås Flygplats.

Naturskyddsföreningen menar att det är av yttersta vikt att Västerås Flygplats och Västerås stad redogör för hur Mälaren som dricksvattentäkt skall skyddas.

För Naturskyddsföreningen i Västerås

Med vänlig hälsning

Bengt Jönsson, (ordf.)

070-2904020

Bengt.eb.jonsson@gmail.com