



## Naturskyddsföreningen Västerås

Västerås 2021-10-29

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

### Mål nr M898-20

#### **Naturskyddsföreningens yttrande på föreläggande (aktbilaga 43) i mål M898-20 angående Nya Västerås Flygplats AB:s ansökan om nytt miljötillstånd för flygverksamheten vid Västerås flygplats. Bemötande av aktbilagor 40 och 42.**

I fortsättningen skrivs Naturskyddsföreningen i stället för Naturskyddsföreningen i Västerås.

Naturskyddsföreningen har tidigare i yttrande den 2021-08-30 över aktbilaga 27 förtydligat sina ståndpunkter.

I detta yttrande över aktbilaga 40 och 42 så börjar Naturskyddsföreningen med en genomgång av våra punkter i överklagan för att få en tydligare bild av läget relativt den. Avsnitt A i detta dokument.

Därefter kommer kommentarer till aktbilaga 40 och 42, avsnitt B och C i detta dokument.

I och med vår genomgång gentemot initiala överklagan så kommer inte alla punkter i aktbilaga 40 att behandlas.

#### **Avsnitt A. Lägesavstämning gentemot överklagan av den 2020-01-16.**

Nedan redogörs först sammanfattningsvis för hur Naturskyddsföreningen i står idag i de frågor som var det ursprungliga yrkandet i samband med överklagan och begäran av prövningstillstånd 2020-01-26.

1. Vi yrkar att Mark- och miljööverdomstolen ändrar Mark- och miljödomstolens dom avseende tillstånd för utökad flygverksamhet om 70 500 flygrörelser så att befintligt tillstånd om max 55 000 flygrörelser skall gälla.

**Kommentar:** Naturskyddsföreningen gick in i detta ärende med bl.a. klimat, minskad bullerpåkänning över Björnön, Hässlösundet och Trådarängarna samt hälsa. Genom EU:s avsikt att även flyget skall belastas för sin klimatpåverkan så anser föreningen att delen klimat kommer styras ekonomiskt.

**Kvarstår:** Bullerpåkänningen där vi redan 2018 begärt redovisning av bullerkurvor för 40 dBA FBN, vilket är Naturvårdsverkets anvisning för hänsyn till kultur-, natur- och friluftsområden. Ökning av antalet flygrörelser med skolflyg ökar bullerpåkänningen.

2. Vi yrkar att i händelse att domslutet om 70 500 flygrörelser står fast och antalet flygrörelser för linje- och charterflyg inte utnyttjas (5 500 flygrörelser) skall det tydligt framgå av domen att dessa inte får användas för annan flygverksamhet.

- **Ändrat Naturskyddsföreningen 2021-08-30:** Outnyttjade flygrörelser från charter och linjeflyg får utnyttjas för skolflyg under förutsättning detta sker med eldrivna flygplan.

3. Vi yrkar att domstolen föreskriver att det i villkoren för flygplatsens verksamhet klart ska framgå vilka begränsningar som ska gälla för olika typer av flygfarkoster, t.ex. skolflyg, tungt skolflyg, helikopter, jetflyg, s.k. avancerad flygning (aerobatics) etc. Eftersom flygning med helikopter inte finns med i nuvarande tillstånd och aldrig har tillståndsprövats så bör domstolen kräva att en sådan tillståndsprövning görs.

- **Löst:** Enligt besked i aktbilaga 27 så omfattar ansökan även flygning med helikopter och ingår i tillståndsprövningen.

4. Vi yrkar att domstolen föreskriver att det kontrollprogram med villkor som tas fram tillsammans med tillsynsmyndigheten ska ge tvingande krav och innehålla sanktioner för de som inte följer villkoren. I kontrollprogrammet ska det också föreskrivas att det klart framgår att alla regler även gäller när flygledartornet inte är bemannat och det ska också finnas metoder och verktyg för att följa upp hur flygningarna sker vid obemannat flygledartorn.

- **Löst:** Det är klargjort att samtliga villkor och åtaganden som Nya Västerås Flygplats har gjort även gäller när flygledartornet är stängt.

- **Kvarstår:** Men fortfarande har inte redovisats hur kontrollprogrammet utformas och vilka konsekvenserna kan bli vid upprepade brott mot t.ex. AIP. Vi yrkar på att kontrollprogrammet utformas så att det finns tydliga riktlinjer för sanktioner ifall villkoren inte följs.

Det är också oklart om fullständig genomgång av registrerade flygrörelser sker kontinuerligt eller endast inför möte med tillsynsmyndigheterna.

5. 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.

- **Kommentar:** Naturskyddsföreningen menar att undantag för bruksflyg och ambulansflyg gäller för att de skall kunna utföra sina uppdrag.

- **Kvarstår.** Lägsta flyghöjd 1000 fot MSL skall gälla året runt och både i västra och östra flygvarvet. Naturskyddsföreningen vill att undantaget i det östra flygvarvet på 700 fot MSL i perioden september till april skall tas bort.

6. Vi yrkar att det föreskrivs att allt allmänflyg vid Västerås flygplats skall förses med GPS-sändare som registrerar vilket luftfartyg som flugit och på vilken höjd och bana det framförts för att få bättre kontroll över varje enskilt flygplan. Detta är ett viktigt underlag vid den regelbundna uppföljning som tillsynsmyndigheten, länsstyrelsen, skall göra.

- **Kvarstår.** Nya Västerås Flygplats menar att det inte är praktiskt eller juridiskt möjligt att införa krav på GPS-utrustning för det allmänflyg som är stationerat på flygplatsen. Men på Kalmar-Ölands flygplats har detta redan gjorts och efterlevnaden av regler har blivit betydligt bättre. Minimum skall en utvärdering av vilket system, nuvarande eller GPS, som är enklast och mest praktiskt vid uppföljning enligt kontrollprogrammet.

7. Vi yrkar att flygning med lätta skolflygplan och övrigt allmänflyg inte får ske över detaljplanerat bostadsområde på lägre höjd än 1000 fot. Idag förekommer ofta flygningar på låga höjder i annat sammanhang än start- och landningsövningar. Detta gäller många flygplan utöver skolflyget. Såväl Irsta nordost om flygplatsen som bostadsområdena väster om flygplatsen berörs här.

- **Kvarstår:** Lägsta flyghöjd 1000 fot MSL skall gälla året runt. Undantaget i det östra flygvarvet på 700 fot MSL i perioden september till april skall tas bort.

- Naturskyddsföreningen menar att undantag för bruksflyg och ambulansflyg gäller för att de skall kunna utföra sina uppdrag.

8. Vi yrkar att flygplatsen åläggs att på sin hemsida införa en enkel möjlighet för allmänheten att rapportera sina klagomål. Klagomålen skall samlas/ registreras och utgöra ett viktigt underlag vid uppföljningen med kontrollmyndigheten.

- **Kvarstår:** Det saknas åtagande att uppdatera hemsidan så det blir tydligt hur klagomål/ avvikelser kan rapporteras och att t.ex. flygvägar och buller omfattas. Det skall också framgå att alla klagomål tas omhand, följs upp och återrapporteras.

9. Vi yrkar att domen 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.

- **Kvarstår med ändrad lydelse:** upprepade start- och landningsövningar med skolflyg och allmänflyg på lördagar 15 maj till 15 juni skall ske i begränsad omfattning och lördagar är helt undantagna 15 juni till 15 augusti.

10. På grund av det kritiska läget för klimatets och Sveriges utsläpp av växthusgaser anser Naturskyddsföreningen att ett nytt tillstånd för Flygplatsen endast skall gälla fram till år 2030.

- **Borttaget:** Kravet på tidsbegränsat tillstånd borttaget i vårt yttrande 2021-08-30.

Vid överklagan den 2020-01-26 så skrev Naturskyddsföreningen också att

**Vi är positiva till de nya villkoren som anges i domen angående:**

a) Ändringen av tillåtna flygtider för upprepade start- och landningsövningar.

**Kommentar:** Men som skrivs ovan i pkt 9 önskar vi att flygning lördagar från 15 maj till 15 juni sker i begränsad omfattning.

b) Extra flygfria dagar avseende upprepade start- och landningsövningar på påskdagen, pingstdagen och nationaldagen.

c) Att upprepade start- och landningsövningar för lätt skolflyg får ske på en lägsta höjd av 1000 fot både öster och väster om flygplatsen.

d) Att upprepade start- och landningsövningar för tungt skolflyg får ske på en lägsta höjd av 2000 fot.

e) Att det inte finns något undantag som tillåter upprepade flygrörelser med tungt skolflyg under kvällstid utöver de tider som anges för skolflyg och allmänflyg.

f) Att trafikvarv med tungt skolflyg förläggs öster om Irsta. Dock är det viktigt att detta följs upp.

g) Att ett kontrollprogram ska tas fram.

## **Övrigt**

Naturskyddsföreningen har i tidigare skrivelser lyft fram koldioxidutsläppen och klimatförändringarna som en viktig punkt för att inte fortsätta med eller utöka linje-och charterflyg vid Västerås flygplats. Då vi ser att den stora klimatpåverkan från svenska befolkningens internationella flygresor inte anses av betydelse för tillståndsgivning för Västerås flygplats så driver vi inte detta i överklagan. Totalt var utsläppen 11 Miljoner ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter för 2014 svenska befolkningens internationella flygresor. Det motsvarar 1,2 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per svensk.

- **Kommentar** 2021-10-29 Naturskyddsföreningen. Enligt senast tillgängliga data har utsläppen från de internationella resorna minskat till c:a 0,9 ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter per svensk. Vi noterade också i vårt yttrande att EU-kommissionen avser införa att flyget skall bära sina miljökostnader. Utformningen ej klar.

## **Avsnitt B. Bemötande av aktbilaga 40.**

### **Punkt 1 – Nya yrkanden och omständigheter.**

Naturskyddsföreningens ingång i denna process har redan från början, vid behandlingen i Mark- och Miljödomstolen, varit påverkan på naturreservatet Björnön, som är Västerås viktigaste natur- och rekreationsområde, fågelskydds-området Trådarängarna samt bostadsområdena runt och i närheten av flygplatsen. Synpunkter avseende detta kan ej anses vara nya argument.

I de fall det framkommer nya, tidigare ej kända fakta, som kan ha stor betydelse för flygplatsen och omgivningen så anser vi att domstolen får avgöra om de skall beaktas och vara en del i bedömningen.

### **Punkt 2 – Efterlevande av gällande tillstånd.**

Flygplatsen hävdar att man efterlever idag gällande tillstånd och att frågor kring efterlevnaden hanteras inom ramen för tillsynen. Willy Hermanson lämnade Bilaga 1 i sitt yttrande 2021-08-30 exempel på avvikelser i flygrutter och höjd. Flygplatsens besked var att dessa rör befintligt tillstånd och därför ej kommenteras vidare.

Naturskyddsföreningen undrar på vilket sätt detta visar att man följer gällande tillstånd. Denna typ av avvikelser har skett sedan flera år tillbaka. Hur agerar tillsynsmyndigheten? Har flygplatsen presenterat denna typ av avvikelser vid uppföljning med tillsynsmyndigheten? Naturskyddsföreningen yrkar att flygplatsen skall presentera hur befintlig tillsyn och rapportering av avvikelser sker samt korrigerings av dessa sker innan nytt tillstånd beviljas.

### **Punkt 3 – Ansökans omfattning.**

Naturskyddsföreningen noterar att flygplatsen kommer att återfå sin status som riksintresse för kommunikationer, allt enligt uppgift som Västerås Flygplats fått från Trafikverket.

Naturskyddsföreningens åsikt är fortfarande att flygplatsens prognos för kommersiellt flyg, linjeflyg och charterflyg om 300 000 passagerare verkar orimligt. Flyget i framtiden måste minska ur klimatsynpunkt. Men i vårt tidigare yttrande (2021-08-30) konstaterade vi att EU-kommissionen avser införa att flyget skall bära sina miljökostnader. Utformningen ej klar. Vi släpper denna fråga och låter marknaden och utsläppsrätter styra ned totala flyget i Europa och världen.

### **3.2 Begränsning i tid**

Se pkt 9 under avsnitt A. Naturskyddsföreningen anser upprepade start- och landningsövningar med skolflyg och allmänflyg på lördagar 15 maj till 15 juni skall ske i begränsad omfattning och lördagar är helt undantagna 15 juni till 15 augusti. Begränsningen av antalet flygplansrörelser under senvåren och sommaren är viktig då människor vistas ute som mest och t.ex. fågelsången som naturupplevelse är bäst.

### **3.4 Kontrollprogram.**

Naturskyddsföreningen konstaterar att det inte blivit någon kommentar på Willy Hermansson rapporter om flygningar på för låga höjder, på fel tider mm. Det är oklart hur flygplatsens nuvarande kontrollsystem fungerar, hur avvikelser från API hanteras, Vi yrkar på att kontrollprogrammet utformas så att det finns tydliga riktlinjer för sanktioner ifall villkoren inte följs. Det är också oklart om fullständig genomgång av registrerade flygrörelser sker kontinuerligt eller endast inför möte med tillsynsmyndigheterna. Se även pkt 4, kvarstår, ovan i vår överklagan.

### **3.5 Lägsta flyghöjd för lätt skolflyg och allmänflyg.**

Se pkt 7 under avsnitt A ovan. **Kvarstår:** Lägsta flyghöjd 1000 fot MSL skall gälla året runt. Undantaget i det östra flygvarvet på 700 fot MSL i perioden september till april skall tas bort.

## **Avsnitt C. Bemötande av aktbilaga 42.**

### **Punkt 1.1 Antal flygrörelser.**

Teknikutvecklingen går mot eldrivna flygplan och Naturskyddsföreningen har noterat att några flygskolor redan diskuterar att anskaffa sådana. Naturskyddsföreningen menar om de 5500 flygrörelserna avsedda för linjeflyg och charterflyg inte används för detta ändamål kan dessa få användas för flygskolornas verksamhet och skall då utnyttjas för eldrivna flygplan.

### **Punkt 1.2 reglering av olika typer av flygningar och buller.**

Naturskyddsföreningen yrkade redan i sin överklagan att allt allmänflyg stationerat vid Västerås Flygplats skall förses med GPS-sändare. Vi anser därför att detta inte är ett nytt yrkande utan skall beaktas vid bedömningen. Vi har därefter tagit upp GPS i vårt yttrande 2021-08-30.

### **Punkt 1.3 - Påverkan på dricksvatten.**

Rapporten ”*Riskområden för ras, skred, erosion och översvämning*” presenterades för första gången 2021-06-01. Tio nationella riskområden med komplexa klimatrelaterade hot har identifierats och presenteras i en rapport till regeringen från Statens geotekniska institut (SGI) och MSB. Mälardalen med bl.a. områdena kring Västerås, Eskilstuna och Uppsala tillhör de områden som högst risk. Man lyfter särskilt risken för dricksvattenuttag. Västerås flygplats ligger i direkt anslutning till Mälaren. Denna rapport är från 2021 har inte kunnat belysas i MKB och måste därför beaktas i bedömningen av tillstånd för flygplatsen.

### **Punkt 1.4 – Skyddade områden.**

Naturskyddsföreningen tog redan i sitt yttrande den 2018-03-14 upp - att 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.

- att 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.

Västerås flygplats avvisade då dessa krav, men har i sitt yttrande 2021-10-08 under punkt 4.2 Skyddade områden tagit upp att delar av Björnön beräknas flygbullernivåer om FBN 40–60 dBA. Någon riktig beräkning för bullernivån FBN 40 dBA har man inte velat ta fram och redovisa i kartmaterialet.

Naturskyddsföreningen anser därför att detta är inga nya omständigheter och skall beaktas i bedömningen.

För Naturskyddsföreningen i Västerås

Med vänlig hälsning

Bengt Jönsson, (ordf.)

070-2904020

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