

Remissinstansernas yttranden inför förhandlingarna om Säve

Inför förhandlingarna om Säve flygplats vecka 13 har olika remissinstanser lämnat skriftliga synpunkter på bolagets ansökan och de överklaganden som kommit in. Remissinstanser är dels olika statliga verk och myndigheter (Naturvårdsverket, Boverket, Socialstyrelsen, Luftfartsverket och Länsstyrelsen), dels kommunerna Göteborg och Kungälv. Nedan ger vi en sammanfattning av vad dessa instanser tagit upp i sina yttranden.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket vill ha ett "flygplatssystem" och bara plan som väger upp till 7 ton

Naturvårdsverket anser att ett samarbete bör utvecklas mellan Landvetter flygplats och Göteborg-Säve flygplats i ett regionalt flygplatssystem: "Ett sådant samarbete skulle kunna tillgodose såväl behovet av att ha ytterligare en flygplats i regionen för visst flyg som inte passar in i Landvetters verksamhets ramar som miljöns bästa i en så föroreningsbelastad region."

Naturvårdsverket anser att verksamheten som omfattas av bolagets yrkanden inte är förenlig med miljöbalkens intentioner med hänsyn till de ökade störningar av framförallt buller men även utsläpp till luft och vatten som skulle bli följden, och att ansökan därför bör avslås. Verket understryker att en utökad flygtrafik på Göteborg-Säve flygplats skulle innebära betydande störningar och ingrepp för bebyggda miljöer och friluftsliv. Naturvårdsverket kan inte se något reellt större trafikbehov som är tillräckligt starkt för att öka antalet tillåtna flygrörelser och föreslår därför att antalet civila flygrörelser får uppgå till högst 58 000 per år. Verket anser att planens maximala startvikt ska få uppgå till högst 7 000 kg. Begränsningen ska dock inte gälla beredskaps- och räddningsflyg, ambulans- och organtransporter, eller diversion från Landvetter.

Tillåtna flygplanstyper bör enligt Naturvårdsverket vara sådana med medelcertifieringsvärden som inte överskrider 89 EPN dB och nattflygning (22 - 07) bör endast få förekomma i undantagsfall enligt ovan. Verket anser också att bullerisoleringsåtgärder ska vidtas i skol- och vårdbyggnader, byggnader för permanentboende och i fritidsbostäder som uppförts före 1993.

Naturvårdsverket påpekar att berörda myndigheter i princip står enade bakom bl a följande målsättningsvärden för god miljö kvalitet beträffande buller:

friluftsområden: 40 dBA (FBN),

skolor (inomhus) och bostäder (inomhus): 45 dBA max

bostäder (ute): 70 dBA max.

Boverket

Boverket anser att miljökonsekvensbeskrivningen är ofullständig, och att det inte är lämpligt att ge tillstånd till yrkad utökad flygverksamhet innan kommunen gjort en långsiktig avvägning mot annan markanvändning på Norra Hisingen .

Så här skriver Boverket i sin sammanfattning:

- Norra Hisingen har ett strategiskt läge i Göteborg och Göteborgsregionen som kan vara lämpligt att utnyttja för flera olika ändamål, inte minst bostäder och verksamheter.
- Boverket gör bedömningen att flygplatsen har betydelse för såväl näringslivet som staden och regionen.
- En utökad verksamhet innebär investeringar och etableringar av företag vilket medför att flygplatsens verksamhet i regionen befästs utan att särskilt beslut fattats om detta. Det kan på sikt innebära kraftiga restriktioner för markanvändning och bebyggelseutveckling för en stor del av Hisingen, även om flygplatsen inte byggs ut rent fysiskt.
- Kommunen bör i sin översiktsplan eller i en fördjupning av översiktsplanen för Hisingen närmare analysera omfattningen av den negativa påverkan som en utökad mängd av flygrörelser till 83 400 har på flygplatsens omgivning.
- Det område runt flygplatsen, som i förslag till översiktsplan -99 redovisas som utredningsområde, bör ges en allsidig belysning av framtida markanvändning.
- I den slutliga bedömningen måste även de nationella miljö kvalitetsmålen beaktas - särskilt vad gäller "God bebyggd miljö", där bl a bullerfrågor ingår. Ett annat miljö kvalitetsmål att beakta särskilt här är "Ren luft".
- Erhållen miljökonsekvensbeskrivning är ofullständig. Dokumentet beskriver inte konsekvenserna av utökad flygverksamhet på ett tillfredsställande sätt.
- Boverket anser att det är olämpligt att öka antalet flygrörelser till 83 400 per år innan kommunen i sin översiktsplan närmare analyserat konsekvenserna av detta vid en avvägning mot annan markanvändning på norra Hisingen-
- I avvaktan på långsiktiga strategiska överväganden om lämplig framtida markanvändning är det inte lämpligt att ge tillstånd till yrkad utökad flygverksamhet.

Längre ned i yttrandet skriver Boverket: "Av handlingarna i ärendet har Boverket inte kunnat tydligt utläsa dagens mängd av flygrörelser. Antalet militära flygrörelser har noterats uppgå till ca 6 600 per år."

Boverket påtalar också att Länsstyrelsen i Västra Götaland, i sitt granskningsyttrande (daterat 2000-07-06) över förslag till översiktsplan -99 för Göteborg, angett att Säve flygplats är av riksintresse för totalförsvaret men inte för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Angående miljökonsekvensbeskrivning skriver Boverket: "Enligt Miljöbalken 6 kap 7 § ska en miljökonsekvensbeskrivning bl a innehålla ett 0-alternativ, som visar alternativ utformning och alternativ lokalisering. Det gör inte den beskrivning vi erhållit. Dessutom är den skriven för läsare med fackkunskap, vilket försvårar möjligheten för lekmän att utläsa konsekvenserna. Dokumentet beskriver inte konsekvenserna på ett tillfredsställande sätt enligt Boverkets uppfattning."

Socialstyrelsen

Socialstyrelsen menar att bristen på miljökonsekvensbeskrivning, inklusive hälsokonsekvensbeskrivningar, gör att det inte finns någon möjlighet att göra en samlad bedömning av hur projektet kommer att påverka befolkningens hälsa. Ansökan bör därför kompletteras med en miljömedicinsk bedömning.

Socialstyrelsen redovisar Miljöhälsoutredningens (SOU 1996:124) beskrivning av sömnens betydelse där det står att:

Ostörd sömn är väsentlig för såväl mental som fysisk hälsa och välbefinnande och är en förutsättning för att vi ska fungera väl i vårt dagliga liv.

och att:

Oregelbundet buller med en stor skillnad mellan bakgrund och toppnivå medför större risk för störning än ett jämnt, regelbundet och förutsägbart buller. Från genomförda laboriestudier har rapporterats att maximala nivåer på 45-50 dBA ger en negativ påverkan på sömnen med både väckning och ökat antal kroppsrörelser för 20-35 % av personerna. Det är inte möjligt att vänja sig vid störande buller under sömnen."

Socialstyrelsen anser därför att flyg, förutom räddningsflyg mm, inte bör medges från kl 22.00 på kvällen till kl 07.00 på morgonen, och att restriktioner bör ges för att minska antalet flygrörelser även under veckoslut och helger. Socialstyrelsen anser också att även skolflyget och fallskärms hoppningen (*där det är Länsstyrelsen som beslutar om vilka villkor som ska gälla, vår anmärkning*) bör vägas in redan vid domstolens tillståndsgivning då en sammanvägning av de olika störningskällorna bör ske.

Beträffande Sævebolagets skyldighet att vidta bullerbegränsande åtgärder i bostäder så menar Socialstyrelsen att även fritidsbostäder som uppförts efter 1976 bör omfattas.

Socialstyrelsen menar slutligen att bristen på miljökonsekvensbeskrivning i ansökan, inklusive hälsokonsekvensbeskrivningar, gör att det inte finns någon möjlighet att göra en samlad bedömning av hur projektet kommer att påverka befolkningens hälsa. Ansökan bör därför, enligt Socialstyrelsen, kompletteras med en miljömedicinsk bedömning av de eventuella hälsoeffekter som kan komma att uppstå, och denna bedömning bör ske i samråd med miljömedicinsk expertis, t ex från Yrkes- och miljömedicin, Sahlgrenska Universitetssjukhuset. Efter att en sådan hälsokonsekvensbeskrivning genomförts kan krav på ytterligare restriktioner anses nödvändiga, enligt Socialstyrelsen.

Luftfartsverket

Luftfartsverket anser att Sæve inte kan åläggas några villkor som förutsätter att det finns ett "flygplatssystem". Verket menar också att det är Luftfartsverket och inte miljööverdomstolen som kan och ska bestämma om t ex flygvägar.

Angående flygplatssystem skriver Luftfartsverket:

Göteborg-Landvetter och Sæve flygplatser utgör inget flygplatssystem i marknadstillträdesförordningens (2408/92) mening. För att ett flygplatssystem ska föreligga krävs dels att Sverige, med beaktande av marknadstillträdesförordningens regler inrättar systemet och dels att information om inrättandet införs i bilaga 2 i nämnda regelverk. Det föreligger f n inga konkreta planer på inrättande av ett sådant i Göteborg. Göteborg-Sæve flygplats har således inte någon möjlighet att på egen hand bestämma om inrättande av flygplatssystem. Av detta följer att villkor enligt miljöskyddslagen som riktas mot en tillståndsinnehavare, inte kan bygga på förutsättningen att ett flygplatssystem föreligger.

(Anmärkning: Vi kan inte låta bli att påpeka att Luftfartsverket, när det för mindre än ett år sedan hos regeringen ansökte om att få förvärva 40 % av aktiekapitalet i Sävebolaget, skrev ordagrant så här: "Vår bedömning är att Säve, mot den bakgrund vi tidigare redovisat, är ett naturligt komplement till Landvetter. De två flygplatserna utgör tillsammans ett flygplatssystem med olika roller." LFV 2000-2603-1529 och Näringsdepartementet N 2000/4696/s7)

Luftfartsverket anser också att villkoren om flygvägar "fått en olycklig utformning" i Miljödomstolens beslut. Luftfartsverket vill att det istället ska stå att flygplatsbolaget "ska verka för att" verksamheten bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget uppgivit i ärendet vad gäller t ex flygplanstyper och flygvägar. Luftfartsverket menar att eftersom staten inte är majoritetsägare i Göteborg-Säve flygplats så förfogar flygplatsen inte över luftfartslagstiftningens instrument och att den därför inte kan styra flygtrafiken i lufthavet. Istället är det Luftfartsverket, som är den som utför flygkontrolltjänst vid Säve, som "i den mån LFV finner det befogat enligt luftfartslagen och verkets uppgifter i övrigt" kan anpassa flygverksamheten, t ex flygvägssystemet, från miljösynpunkt.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen argumenterar för ett flygplatssystem och vidhåller tidigare yrkanden om att i första hand bör tungt flyg, med undantag av räddningsflyg o dyl. samt diversion, inte tillåtas på Säve

Vi väljer att redovisa Länsstyrelsens viktiga yttrande i sin helhet:

Allmänna synpunkter

Länsstyrelsen anser att Säve flygplats har stor betydelse för regionen som bas för militära ändamål, räddningstjänst, sjuktransporter och allmänflyg. Likaså är det fördelaktigt att Säve flygplats är ett alternativ vid driftsstörningar på Landvetter.

Flygplatssystem

Ett av Bolagets huvudargument för en utökad flygtrafik är att flygplatsen idag inte är ekonomiskt lönsam och att kommersiellt flyg krävs för att ge större intäkter.

Länsstyrelsen har vid ett flertal tillfällen fört fram att ett formellt samarbete bör skapas mellan Landvetter flygplats och Säve flygplats i ett flygplatssystem. Detta skulle kunna tillgodose såväl behovet av att ha ytterligare en flygplats i regionen för räddningsflyg mm, diversion och lätt flyg som inte passar in i mönstret på Landvetter och ge de ekonomiska förutsättningarna att driva båda flygplatserna i en fungerande samverkan.

Miljödomstolen har endast i förbigående konstaterat att det inte finns några förutsättningar att väva samman flygtrafiken på Göteborg-Landvetter och Göteborg-Säve flygplatser och att det saknas förutsättningar att se ansökan i perspektivet av ett s.k. flygplatssystem. Länsstyrelsen är tveksam till denna bedömning. Så som Länsstyrelsen skrev i yttrande till Miljödomstolen 1999-08-30 har Regeringen hänvisat till att vissa begränsningar inte kan införas på grund av att det inte finns något flygplatssystem mellan Landvetter och Säve och har också jämfört med förhållandena vid Arlanda och Bromma. Länsstyrelsen tolkar detta så att Regeringen anser att ett flygplatssystem vore en relevant möjlighet, som skulle ge utrymme för andra begränsningar till nytta för miljöförhållandena runt Säve flygplats. Denna möjlighet är

av stor betydelse bl.a. på grund av att lokaliseringen av Säve som en flygplats för kommersiellt bruk aldrig har blivit prövad och att särskilda begränsningar därför kan behöva införas.

Nattrafik

Miljödomstolen har beslutat att flyg- och markverksamhet får bedrivas alla dagar på året mellan kl. 07 och 22. Mellan kl. 06 och 07 samt mellan kl. 22 och 23 får fyra flygrörelser i respektive tidsintervall ske med flygplan i linjefart. Till detta kommer den trafik nattetid som får bedrivas av räddningsflyg o dyl., vid diversion från annan flygplats samt av näringslivsanknutet flyg. För den senare kategorin gäller en begränsning att trafik nattetid, kl. 22 till 07, endast får bedrivas med flygplan med ett bulleremissionsvärde om högst 92,1 EPN dB.

Länsstyrelsen anser att bullerstörningarna och i synnerhet bullerstörningarna nattetid är den allra viktigaste miljöfrågan beträffande verksamheten på Säve flygplats. Med Miljödomstolens beslut kommer störningarna nattetid att öka för de boende. Länsstyrelsen har ända sedan 1991 drivit frågan att trafik med tunga flygplan inte bör förekomma på flygplatsen nattetid, kl. 22 till 07. Sedan det så kallade postflyget med två nattrörelser flyttade till Landvetter flygplats har det enligt redovisningarna enligt kontrollprogrammet varit i medeltal ca 2 tunga rörelser nattetid. Miljödomstolens beslut bör förstås så att omfattningen av denna kategori inte skall öka. Det kommer i så fall att medföra att antalet rörelser med tunga plan kan komma att uppgå till ca 10 per natt. Även om huvuddelen av dessa sker i början och slutet av nattperioden innebär det ändå en kraftigt utökad störningsrisk. Forskningen har visat (se referens nedan) att buller under insomningsskedet upplevs som en påtaglig störningseffekt.

Miljödomstolen har infört en begränsning av bullervärdet för de flygplan som får trafikera flygplatsen nattetid. En flygplanstyps EPN dB-värde räknas fram som ett medelvärde av bulleremissionen vid olika tidpunkter vid start och vid landning. Ett högre tillåtet EPN dB-värde innebär dels att fler och bullrigare flygplanstyper får trafikera flygplatsen nattetid och dels att bullret från enskilda rörelser blir större och störningsrisken ökar.

Länsstyrelsen vidhåller tidigare yrkanden om att i första hand bör tungt flyg med undantag av räddningsflyg o dyl. samt diversion inte tillåtas på Säve. I andra hand bör trafik med tungt flyg (förutom ovanstående undantag) inte förekomma mellan kl. 22 och 07. Undantag kan också göras för enstaka företagsanknutet flyg i högst nuvarande omfattning med ett bulleremissionsvärde som understiger 89 EPN dB.

Bullerisolering

Miljödomstolen har beslutat att bullerbegränsande åtgärder i byggnader i flygplatsens omgivning skall vidtas i enlighet med regeringens proposition (1996/97:53) etapp 1. Länsstyrelsen anser inte att detta är tillräckligt annat än som ett första steg.

Buller är ett mycket stort samhällsproblem, som uppmärksammas i allt större utsträckning såväl i Sverige som internationellt. Den enskilda människan som utsätts för buller kan drabbas av såväl psykiska som fysiska besvär. Följande är ett citat från en av många forskningsrapporter i ämnet:

”Sammanfattningsvis ger buller upphov till olika typer av effekter under insomningsfasen och sömnfasen. Dessa effekter leder till eftereffekter följande dag.

Människor vänjer sig inte vid buller ens efter flera års exponering. Vissa faktorer i bullret gör det mera störande för sömnen. Intermittent, oregelbundet buller, stor skillnad mellan bakgrund och toppnivå medför större risk för störning än ett jämnt, regelbundet och förutsägbart buller. Vissa grupper bland befolkningen är mer känsliga för bullerstörningar än andra. Detta gäller äldre, sjuka, skiftarbetare och personer som själva anser sig vara bullerkänsliga. I flera undersökning har visats att den grupp som karakteriserar sig själva som ganska eller mycket känsliga för buller utgör ungefär 1/3 av normalbefolkningen.

För att skydda människor mot olika typer av störningar av intermittent buller under insomning och sömn skall den maximala ljudnivån inte överstiga 45 dBA inomhus.”

(Handlingsplan mot buller SOU 1992:65, Bilagedel till betänkande av Utredningen för en handlingsplan mot buller. Öhrström E. Omgivningsbullers effekter på människan. Bilaga 4, sid 10.)

Riktvärdet för maximalbuller från flyg är 70 dBA. Regeringen har i enlighet med Infrastrukturpropositionen 1996/1997:53 beslutat att isoleringsåtgärder mot flygbuller skall vidtas i en första etapp till år 2003. Den första etappen innebär bl a ljudisolering av fastigheter som utsätts för 80 dBA maximalnivå, när området regelbundet exponeras för bullernivån i medeltal minst tre gånger per natt. En andra etapp enligt Infrastrukturpropositionen innebär åtgärder vid ett 10 dBA lägre värde. Bullerisolering av bostäder innebär för de boende bl a att de får en mer ostörd nattsömn. Om endast den första etappen genomförs kommer ett mycket stort antal människor att även fortsättningsvis leva med en dålig inomhusmiljö. Förutom bostäder bör även skolor och vårdlokaler åtgärdas vid behov.

Riksdagen har beslutat om 15 övergripande miljö kvalitetsmål, som skall nås inom en generation. Ett av målen benämns *God bebyggd miljö*. Ett föreslaget etappmål för detta är att

”antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen beslutat om för buller i bostäder har minskat med 10 % till år 2007 och med 80% till år 2020, jämfört med år 1998”.

Länsstyrelsen anser att bullerisoleringsåtgärder skall vidtas även enligt den andra etappen i Infrastrukturpropositionen.

Regelbunden trafik

En erfarenhet från arbetet med tillsyn av andra flygplatser är att uttrycket ”regelbundet i medeltal minst tre gånger per natt” kan tolkas på olika sätt. Länsstyrelsen betonar vikten av att Miljööverdomstolen i det kommande beslutet tydligt anger hur uttrycket skall tydas. Enligt Länsstyrelsens åsikt är det inte rimligt att boende skall kunna utsättas för höga ljudnivåer vid 3 gånger 365 tillfällen nattetid på ett år innan kravet på bullerisolering träder i kraft. Ordet regelbundet bör kunna stå för linjefart eller annan flygverksamhet som förekommer annat än sporadiskt vid flygplatsen. Likaså bör det anses vara regelbundet, om flygningar sker vid flera tillfällen per natt under delar av veckan eller året.

Ordet ”regelbundet” har tolkats på olika vis i olika sammanhang. I ”Regeringsuppdrag rörande åtgärder mot buller” med redovisning den 1 november 1998 anger

Luftfartsverket att regelbundet avser minst 1100 störningstillfällen per år. Försvarsmakten anger i stället 675 tillfällen per år. Naturvårdsverket definierar i Allmänna råd 99:2, Kontroll av flygplatser, betydelsen av ”regelmässigt” som minst en gång per vecka. Av 9 kap. 3§ miljöbalken framgår att med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig. Begreppet ”tillfällig” ställs därvid i relation till dess motsats ”regelbunden”. I Trafikbullerutredningens förslag i rapporten Trafikbuller, Flygbuller (SOU 1975:56) sidan 219, framförs bland annat att utredningen utgått från att en lägre trafikintensitet än 150 flygrörelser per år under dagtid med en flygplanstyp som är mer bullrande än övriga inte kan bedömas medföra sådana bullerolägenheter att de förtjänar särskilt beaktande.

Det finns således ett stort antal tolkningar av vad som menas med regelbundet. Utgångspunkten bör dock vara att människors hälsa och välbefinnande skall värnas enligt miljöbalken 1 kap. 1 § 1. Det långsiktiga riktvärdet är 70 dBA utomhus och 45 dBA inomhus. Dessa värden innebär att samtal utomhus inte försvåras avsevärt och att människor normalt inte väcks nattetid.

I närheten av en flygplats går det inte att helt undvika höga ljudnivåer utomhus, om inte mer bullrande flygplan förbjuds på flygplatsen. Inomhus är det möjligt att åstadkomma en dräglig miljö genom isoleringsåtgärder. Det är dock rimligt att inte kräva bullerisolering för en företeelse som endast inträffar någon enstaka gång per år, t ex en udda start av ett fraktplan eller ett charterplan. En bedömning behöver därför göras av hur många bullerhändelser av en viss dignitet som upplevs så störande av de närboende att åtgärder behöver vidtas. Så som redovisats ovan har olika myndigheter vitt skilda åsikter i denna fråga.

Fritidsbostäder

Miljödomstolen har beslutat att bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanentboende samt i bostäder för fritidsändamål, som uppförts före 1976. Länsstyrelsen tolkar uttrycket ”bostäder för permanentboende” som bostäder med mantalsskriven befolkning. Länsstyrelsen delar inte Miljödomstolens bedömning beträffande att fritidshus skall vara uppförda före 1976 för att komma i åtnjutande av isoleringsåtgärder. När Landvetter flygplats öppnades fördes allmänflyget över från Torslanda till Säve. Detta föregicks inte av någon miljöprövning. Det fanns inte heller några uppgifter om att tungt flyg eller flyg i linjefart skulle trafikera flygplatsen. Denna verksamhet har växt upp efterhand, utan att de boende har haft någon möjlighet att bedöma hur störande flygplatsen skulle kunna bli. Länsstyrelsen anser därför att även bostäder för fritidsändamål skall omfattas av isoleringsåtgärder. En inskränkning bör dock vara att kostnaderna skall vara rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde. Om Miljööverdomstolen ändå väljer att ange ett senaste byggnadsår, bör detta i så fall sättas till 1993, det år då Bolaget lämnade in sin tillståndsansökan och det blev tydligt för kringboende vilken verksamhet som planerades.

Planer och bostadsbyggande

Under år 2000 har både bostads- och trafiksituationen spetsats till i Göteborg. Behovet av bostadsutbyggnad av alla slag är påtaglig.

Säve flygplats omgivning har i kommunens utställda, men ännu inte antagna, översiktsplan – Öp 99 – angetts som s.k. utredningsområde. Beslutet om vilken markanvändning som skall gälla där skjuts alltså på framtiden. Kommunen har emellertid i Öp 99 utvecklat vilka möjligheter till bostadsutbyggnad som finns och förutsättningarna för sådan. (Del 1 s. 63-66):i första hand bör centrala och halvcentrala lägen utnyttjas, men det behövs också möjlighet till utbyggnad på platser nära havet och på platser där hyrorna kan hållas lägre än längre in mot centrum. Balans mellan arbetsplatser och boende är ett annat mål som anges. Det konstateras att Säve flygplats redan med sin aktuella flygtrafik medför begränsningar för ny bostadsbebyggelse på delar av Hisingen. (del 1 s. 94).

Länsstyrelsen har lämnat ett granskningsyttrande över Öp 99 den 27 juni 2000, som kommer att utgöra en del av översiktsplanen, om den antas. Länsstyrelsen angav i detta yttrande följande i fråga om Säve flygplats:

”I Öp 99 borde skisserats vilken utbyggnad av industri och bostäder som kommunen tänker sig i detta strategiskt belägna område. Enligt Länsstyrelsens mening minskar emellertid ett ytterligare utökat civilflyg – på grund av tillkommande flygbuller – möjligheterna att överhuvudtaget utnyttja norra Hisingen för ytterligare bostäder. Göteborgsregionen berövas därmed en plats för expansion av bostäder inom en attraktiv del av Göteborgs kommun och i Göteborgsregionen. En annan aspekt att ta hänsyn till vid utbyggnad i området är Öxnäs by av riksintresse för natur- och kulturmiljövården.

En utökning av flygtrafiken utöver vad som medges i Miljödomstolens beslut är sålunda diskutabel, även om miljövinster med fraktflyg skulle kunna åstadkommas.”

Natura 2000

Nära Säve flygplats ligger fyra Natura 2000-områden, Nordre Älvs estuarium, Öxnäs och Göta Älv-Nordre Älvs dalgång norr om flygplatsen och Torsviken söder om flygplatsen. Nordre Älvs estuarium är ett väl bevarat estuarium av betydelse för vandrande fiskarter som lax, laxöring och ål samt som reproduktionsområde för mås och tärna. Vattenfåglar använder området vid flyttning och som vinterlokal. Området är känsligt för övergödning och störning av fågellivet. Öxnäs är ett av de bäst bevarade traditionella jordbrukslandskapen längs med Sveriges sydvästkust, och är känsligt för ingrepp som påverkar jordbruksdriften så att de biologiska och kulturella värdena skadas. Göta Älv-Nordre Älvs dalgång och Torsviken är fågelskyddsområden.

Natura 2000 är särskilda skyddsområden där en gynnsam bevarandestatus skall upprätthållas. Enligt Länsstyrelsens uppfattning kan Natura 2000-områdena påverkas av luft- och vattenföroreningar från flygplatsen samt buller. Utsläppen till luft är troligen inte av den storleksordningen att områdena märkbart påverkas. Utsläppen till vatten kan åtgärdas genom att urea-användningen upphör och utsläppen av dagvatten ses över. Beträffande störningar, som påverkar främst fågellivet, finns det undersökningar som visar att häckande och vilande fåglar kan störas både av högt buller och överflygningar på relativt låg höjd. Helikoptrar lyfts fram som särskilt störande och även mindre flygplan på höjder under 300 m. (referens bilaga 5)

Kväveoxider

Miljödomstolen har givit Bolaget tillstånd att släppa ut 16 ton kväveoxider till luft från flygtrafiken och energiproduktionen vid flygplatsen samt bolagets markfordon. Detta är

ett medelvärde för utsläppen 1988 till 1993. Bolaget har i sin ansökan angivit 13,2 ton kväveoxider enligt alternativyrkandet. Enligt miljörapporten för 1999 var utsläppen av kväveoxider 3,3 ton.

Länsstyrelsen anser inte att det är förenligt med målet för en minskad regional belastning av kväve att tillåta en så kraftig utsläppsökning som Bolaget föreslår. Länsstyrelsen vidhåller därför sin tidigare ståndpunkt att utsläppen inte bör tillåtas öka över 1993 års nivå, dvs ca 7 ton.

Dagvatten

Koncessionsnämnden beslutade 1995-03-14 att frågan om slutliga villkor för utsläpp till vatten från verksamheten skulle skjutas upp. Försvarmakten och flygplatsbolaget ålades att utreda frågan om skyddsåtgärder vid användning av urea respektive acetatbaserade medel för halkbekämpning och glykol vid avisning av flygplan. De skulle också utreda behovet av anordningar i dagvattensystemet för att förhindra spridning av föroreningar genom spill eller läckage av drivmedel. Beslutet har vunnit laga kraft beträffande Försvarmakten.

Miljödomstolen har skjutit upp avgörandet av slutliga villkor för användningen av urea som halkbekämpningsmedel. Bolaget skall lämna in en utredning med förslag till skyddsåtgärder och förslag till villkor den 1 augusti 2002. I miljödomstolens domskäl, sidan 55 i beslutet, anges att denna utredning också bör belysa möjligheterna att rena ett eventuellt kvarstående utsläpp.

Länsstyrelsen bedömer att det från miljösynpunkt är viktigt att utreda dagvattnets påverkan på kringliggande recipienter och att åtgärda eventuella brister. Länsstyrelsen önskar därför att Miljööverdomstolen antingen förtydligar att utredningskravet beträffande urea också skall omfatta hela dagvattensystemet eller att denna fråga anges som en särskild punkt.

Bolagets yrkanden

Bolaget har i sin ändringstalan yrkat att Miljööverdomstolen ger Bolaget tillstånd till ett högre antal flygrörelser än de 58 000 som Miljödomstolen beslutat om. Enligt Bolagets beskrivning skulle det högre antalet i huvudsak utgöras av flygrörelser inom kategorin TH/TL.

Länsstyrelsen bestrider Bolagets yrkanden med hänvisning till de ökade störningar av framförallt buller men även beträffande utsläpp till luft och vatten som skulle bli följden och som har diskuterats ovan.

Övriga skrivelser och yrkanden

Ett mycket stort antal boende har uttryckt sina farhågor beträffande ökade störningar med ökad trafik. Länsstyrelsen kommenterar inte dessa skrivelser och yrkanden.

LÄNSSTYRELSENS YRKANDEN

Länsstyrelsen tillstyrker att Göteborg-Säve flygplats AB får tillstånd till flygverksamhet på Göteborg-Säve flygplats med de begränsningar som sammanfattas i nedanstående förslag till villkor.

Förstahandsalternativ

I första hand yrkar Länsstyrelsen att följande villkor ska gälla i kombination med ett flygplatssystem för Landvetter och Säve:

att antalet civila rörelser högst får uppgå till 58 000 per år med allmänflyg, dvs med flygplan vilkas maximala startvikt uppgår till högst 5700 kg. Begränsningen gäller inte räddningsflyg, ambulans- och organtransporter samt diversion från Landvetter flygplats,

att kväveoxidutsläppen från flygtrafiken, energiproduktionen vid flygplatsen samt markfordonen på flygplatsen inte tillåts öka över 1993 års utsläpp,

att urea för halkbekämpning av bansystemet skall bytas ut mot ett acetatbaserat medel eller mot ett annat medel med liten miljöpåverkan. Alternativt skall det ureaförorenade dagvattnet renas innan det släpps ut i recipienten,

att behovet av anordningar i dagvattensystemet för att förhindra spridning av föroreningar utreds och lämnas till miljödomstolen för slutligt beslut senast 1 augusti 2002,

att Länsstyrelsen bemyndigas att föreskriva villkor för begränsningar av skolflyg i trafikvarv samt fallskärmshoppning.

Andrahandsalternativ

Om ett flygplatssystem ändå inte skulle komma till stånd yrkar Länsstyrelsen i andra hand att följande villkor skall gälla:

att antalet civila rörelser högst får uppgå till 58 000 per år exklusive räddningsflyg, ambulans- och organtransporter samt diversion från i första hand Landvetter flygplats,

att FBN-kurvan inte får utökas över 1993 års nivå,

att trafik med tunga flygplan (MTOW > 7 ton) inte får förekomma mellan kl 22.00 och 07.00. Undantag kan göras för enstaka företagsanknutet flyg i högst nuvarande omfattning och med ett bulleremissionsvärde som understiger 89 EPN dB,

att undantag från kravet på bullervärde och begränsning av vikt nattetid medges för räddningsflyg, organtransporter och dylikt samt vid diversion från annan flygplats vid driftsstörningar,

att kväveoxidutsläppen från flygtrafiken, energiproduktionen vid flygplatsen samt markfordonen på flygplatsen inte tillåts öka över 1993 års utsläpp, dvs 7 ton,

att spill av glykol för avisning av flygplan skall samlas upp till minst 80 %,

att urea för halkbekämpning av bansystemet skall bytas ut mot ett acetatbaserat medel eller mot ett annat medel med liten miljöpåverkan. Alternativt skall det ureaförorenade dagvattnet renas innan det släpps ut i recipienten,

att behovet av anordningar i dagvattenssystemet för att förhindra spridning av föroreningar utreds och lämnas till miljödomstolen för slutligt beslut senast den 1 augusti 2002,

att Länsstyrelsen bemyndigas att föreskriva villkor för begränsningar av skolflyg i trafikvarv samt fallskärmshoppning,

att i ett första steg bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i skol- och vårdbyggnader samt byggnader för permanentboende i flygplatsens omgivning enligt Infrastrukturpropositionen 1996/1997:53. Fritidshus byggda före 1993 skall bullerisolas i den mån det är rimligt med hänsyn till husets standard och värde. Åtgärderna skall vara vidtagna inom två år från lagakraftvunnet beslut på då berörda bostäder och på därefter berörda bostäder successivt inom två år, allteftersom flygtrafiken ökar upp till lovgiven volym och omfattning. I ett andra steg skall bullerbegränsande åtgärder vidtas i skol- och vårdbyggnader samt byggnader för permanentboende i enlighet med propositionens etapp 2. Åtgärder enligt etapp 2 skall vara vidtagna senast år 2007.

Göteborg

Från Göteborgs kommun kommer två yttranden, dels ett från kommunstyrelsen, dels ett från miljönämnden. Kommunstyrelsen tillstyrker utökat flyg medan miljönämnden avstyrker.

Göteborgs kommunstyrelse yrkar att bolagets överklagande till Miljööverdomstolen bifalles, och skriver att göteborgsregionen behöver två fungerande flygplatser som samverkar och kompletterar varandra, men att "Inrättande av ett flygplatssystem omöjliggör den samverkan som eftersträvas och måste därför med kraft avvisas."

Fr o m 1 december 2000 ägs Göteborg-Säve Flygplats AB av Luftfartsverket (40 %), Volvo (40 %) och Göteborgs kommun (20 %), och kommunstyrelsen framhåller att Luftfartsverkets inträde som aktieägare innebär att samverkan kommer att etableras med Landvetter flygplats, t ex genom att ekonomiska styrmedel används för att styra över visst flyg från Landvetter till Säve. På så sätt kan kapacitet frigöras på Landvetter för strategiskt viktigt och mer lönsamt flyg. Exempel på nya prioriterade verksamhetssegment på Säve är enligt kommunstyrelsen reguljärt lågprisflyg och fraktflyg för i första hand företag i flygplatsens närområde. I sistnämnda fall skulle enligt kommunstyrelsen belastningen på miljön minska genom att lastbilstransporterna kortas.

Angående Säve som en flygplats för näringslivet skriver kommunstyrelsen bl a att Säve förutsätts komma att få en allt viktigare roll i framtiden; "kunskapsföretag ställer krav på tillgång till mycket goda flygkommunikationer" och Säve har "professionell kompetens att hantera företagens särskilda behov av business jet, taxifyg, charterflyg etc".

Slutligen påstår kommunstyrelsen att kommunen sedan länge haft planberedskap för en utbyggnad av Säve flygplats: "I kommunens översiktsplaner har behovet av ökad flygtrafik beaktats. Nya bostadsområden har således inte anlagts eller planerats i flygplatsens närhet."

Miljönämnden har tidigare avstyrkt flygplatsbolagets ansökan och finner inga skäl för att ändra sitt ställningstagande. Miljönämnden påpekar att det i regionen finns en fullgod

flygplats, Landvetter, med möjlighet att ta emot största delen av den aktuella trafiken och att de omgivande områdena kring Säve flygplats är mycket attraktiva för boende och har försetts med kommunalt VA under 90-talet. Vi citerar:

Västra Hisingen är attraktivt för bostadsbebyggelse. Stora investeringar har också skett genom utbyggnad av det kommunala vatten- och avloppsnätet. Det har inte bara medfört att ny villabebyggelse kommit tillstånd, det har också påskyndat omvandlingen av tidigare fritidshus till permanentbostäder. Fortfarande finns dock stora markreserver och områden som tidigare inte kunnat utnyttjas av allmänheten kan med tiden bli tillgängliga då försvaret inte längre har intresse av stora övningsområden.

Även om eventuella exploateringsområden ligger utanför FBN 55 dBA-kurvan, innebär det inte att eventuella framtida boende inte kommer att uppleva flygets verksamhet som störande. Riktvärdet för planering utgår från att upp till ca 20 % kan komma att vara störda. Dessutom uppmärksammas alltmer den störning som enstaka maxljudnivåer ger upphov till. Särskilt under tidiga morgnar, kvällar och nätter är det vanligt att en kortvarig men hög ljudnivå upplevs som en stor olägenhet.

Det är alltså angeläget att i en tid då miljöfrågorna får allt större uppmärksamhet, och då många ser bullerfrågan som "det glömda miljöproblemet" ta till vara möjligheten och välja utvecklingsväg för området västra Hisingen; ett attraktivt område för bostadsbebyggelse med stora naturvärden eller ett område dominerat av flygverksamhet.

Miljönämnden står fast vid sin tidigare ståndpunkt att det i princip inte bör förekomma flygtrafik kl 22.00 -07.00, eftersom även enstaka rörelser nattetid kan medföra väckningseffekter.

Miljönämnden pekar också på att Nordre Älv nyligen har fastställts som ett Natura 2000-område som enligt EU-direktiv skall skyddas mot påverkan, t ex utsläpp av halkbekämpningsmedlet urea i vattendrag som mynnar i älven. Nämnden vill därför att urea ska ersättas av halkbekämpning med ett acetatbaserat alternativ eller annat alternativ med liten miljöpåverkan. I annat fall måste urea uppsamlas och renas så att det hindras att nå Nordre Älv. Detsamma gäller övriga ämnen som kan förorena vattendragen anser miljönämnden.

Kungälv

Kungälvs kommuns miljö och byggnadsnämnd har tillstyrkt 83 400 flygrörelser under ett prövoår, och att flygverksamhet får bedrivas mellan kl 07.00 - 22.00, ej kl 04.00 - 24.00, förutom postflyget som får ske hela dygnet.

Kungälvs kommunstyrelse har inte tagit upp ärendet utan kommunalrådet Leif Johansson har anmält till miljö och byggnadsnämnden att endast nämnden skall avge yttrande till Miljööverdomstolen. Miljö- och byggnadsnämnden har därefter beslutat "vidhålla tidigare fattat beslut", dvs stå fast vid det yttrande nämnden lämnade inför förhandlingarna i miljödomstolen.

I sitt beslutsunderlag, daterat 1999-06-23, skriver nämnden att den bedömning som görs endast avser "den del av flygverksamheten som kan ha påverkan inom Kungälv kommun, dvs flygbullerstörningar". Nämnden har mottagit klagomål från Harestadsområdet för de sena kvälls- och nattflygningarna och anser att "senaste kända teknik för bullerreducering" ska användas för flygplan och verksamhet vid Säve, då flygfältet ligger med sina in- och utflygningssvägar i mycket stor närhet till bebyggelse inom södra delen av Kungälv kommun. Nämnden skriver också att: "En utökning av antalet flygrörelser/år bör ej medges med hänsyn till att den totala bullerstörningen ökar väsentligt."

Därefter beslutade nämnden att avge följande yttrande:

att under ett prövoår tillstyrka 83 400 flygrörelser, är ljudstörningarna ej acceptabla skall antalet flygrörelser omprövas.
att flygverksamhet får bedrivas mellan kl 07.00 - 22.00, ej kl 04.00 - 24.00, förutom postflyget som får ske hela dygnet,
att för annan vid enstaka tillfälle erforderligt start- och/eller landning av näringslivsbaserat eller näringslivsanknutet flyg ej medges av Miljödomstolen utan att detta skall vara utförligt redovisat vad det avser och gäller samt det högsta antal rörelser som får ske/år mellan kl. 22.00 - 07.00,
att i villkoren punkt 17, där Göteborg-Säve flygplats AB ej är avvisande till ett samarbetsorgan mellan berörda parter. Miljö- och byggnadsnämnden är beredd att utse representant att ingå som en del i samarbetsorganet.

(Den läsare som tror att vi här har citerat fel måste vi tyvärr göra besviken! Precis så här har Kungälv kommun yttrat sig angående Säve, inte bara en gång utan två... vår anmärkning)