

# Advokatfirman Åberg & Salmi

Svea hovrätt,  
Miljööverdomstolen

## **Betr. mål M 4542-00, tillstånd till verksamhet vid Säve flygplats**

Efter slutförda utredningar får jag i egenskap av klagandena anföra följande.

### Yrkanden

Med ändring av vad tidigare framställts, yrkar klagandena i andra hand enligt följande.

Bolaget får bedriva verksamhet i enlighet med det av Koncessionsnämnden för miljöskydd 1995-03-14, nr 33/95, meddelade beslutet.

Bolaget får dock inte bedriva reguljär linjetrafik eller chartertrafik avseende såväl gods- som passagerarbefordran från Säve flygplats. Ingen trafik får förekomma mellan kl 19.00 och 07.00.

Förstahandsyrkandet om avslag till bolagets ansökan kvarstår.

### Grund för klagandenas yrkanden

#### 1. Förstahandsyrkandet

Klagandena har i första hand yrkat att bolagets ansökan skall avslås. Grunden för detta yrkande är att flygplatsen kan placeras bättre så att ändamålet kan vinnas med

minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Vidare är det inte möjligt att med försiktighetsmått enligt 5 § miljöskyddslagen förebygga väsentliga störningar – vilka förekommer även med nuvarande verksamhet - enligt 6 § varför bolagets ansökan om tillstånd till verksamheten skall avslås.

## 2. Andrahandsyrkandet

Yrkade skyddsåtgärder kan skäligen fordras för att förebygga olägenheter från flygplatsen.

### Talerätten

I praxis har den person som är på något sätt berörd av en miljöfarlig verksamhet ansetts ha rätt att överklaga ett beslut. Buller från trafiken vid Säve flygplats hörs över en stor del av Göteborg. Genom Miljödomstolens dom fick flygplatsbolaget tillstånd till stora ökningar av trafiken och därmed bullerbelastningen över området. Klagandena bor alla inom någon eller några km från flygplatsen, varför de alla mot bakgrund av vad ovan anförts måste anses berörda av Miljödomstolens beslut och därmed också ha talerätt mot detta beslut.

### Utveckling av grunden för yrkandena

På sätt som tidigare anförts, utgör Hisingen i berörda delar ett relativt ostört område. Några miljöstörningar att tala om finns inte. Bullernivån liksom luftföroreningsnivån är låg. Nordre älvs estuarium utgör ett unikt område som har mycket högt skyddsvärde.

Etablering av tung linjetrafik i enlighet med flygplatsbolagets intentioner skulle på sätt som klagandena tidigare anfört medföra mycket stora miljöstörningar i området. Klagandenas uppfattning delas av flertalet remissmyndigheter.

Sålunda har flertalet tunga remissmyndigheter – Naturvårdsverket, Länsstyrelsen och Miljökontoret – avstyrkt bolagets ansökan såvitt avser tillstånd till tung trafik med hänvisning till att miljöstörningarna skulle bli alltför stora.

Vid den av bolaget i första hand yrkade nivån med en trafik om 83.400 flygrörelser, torde det vara helt uppenbart att det ur störningssynpunkt inte finns utrymme för trafik med flygplan med en vikt överstigande 5,7 ton.

Koncessionsnämnden för miljöskydd avslog sålunda bolagets ansökan med hänvisning till att det var uppenbart att den avsedda trafikökningen skulle komma att

innebära ökade störningar. Skyddsåtgärder enligt 5 § miljöskyddslagen skulle ha varit tillräckliga endast om trafikmängden, flygplanstyper och flygtider kunde begränsas. Eftersom sådana begränsningar skulle ha motverkat bolagets syfte med ansökan – att genom omfattande tung linjetrafik finansiera driften av flygplatsen - var sådana begränsningar inte aktuella, varför bolagets ansökan avslogs.

Av remissmyndigheternas yttranden i ärendet i regeringen sedan flygplatsbolaget i sitt överklagande av Koncessionsnämndens beslut framställt ett alternativyrkande om ungefär 58.000 istället för 83.000 flygrörelser kan utläsas att myndigheterna ansåg det med alternativyrkandet möjligen finns utrymme för trafik med något tyngre flygplan än den trafik med flygplan lättare än 5,7 ton som remissmyndigheterna sett som acceptabelt vid en sökt trafiknivå om 83.000 flygrörelser.

Koncessionsnämnden för miljöskydd, Länsstyrelsen, Miljönämnden och Naturvårdsverket föreslog sålunda att trafikerande flygplan vid en trafiknivå om 58.000 flygrörelser skulle ha ett högsta bulleremissionsvärde om EPN 89 dB.

I praktiken skulle detta värde innebära att endast propellerdrivna respektive lätta jetdrivna plan kunde trafikera Säve flygplats, Genom att flygplatsbolaget på ett radikalt sätt minskade den ansökta verksamhetsnivån såvitt avsåg antal flygrörelser, tillskapades med andra ord utrymme för trafik med tyngre och därmed mer miljöbelastande flygplan än vad Koncessionsnämnden gett tillstånd till.

Regeringen återförvisade dock ärendet under återopande att den föreslagna begränsningen avseende bulleremission skulle kunna strida mot EG-rätten, som inte ansågs kunna ge utrymmer för bullerbegränsning avseende EPN-nivåer.

Flygplatsbolaget har – trots remissmyndigheternas yttranden i regeringen – inte föreslagit någon begränsning såvitt avser bulleremissioner eller viktbegränsning hos trafikerande flygplan.

Bolaget synes istället ta för givet att EG-rätten genom direktiv 92/14/EEG och förordning 2408/92/EEG ger bolaget rätt att trafikera Säve flygplats med alla kapitel 3-flygplan – det vill säga även tunga jetplan - oavsett flygplanens miljöbelastning. Med andra ord att tillstånd till tung trafik automatiskt följer så snart en flygplats är etablerad.

Så är emellertid inte rättsläget. Av bifogade utredning från docenten i miljö rätt Jonas Ebbesson framgår att EU:s medlemsstater är oförhindrade att enligt nationell rätt reglera flygtrafik. Är däremot fråga om reguljär flygtrafik, torde medlemsstaterna vara bundna av 92/14/EEG innebärande att alla kapitel 3-flygplan skall ha tillträde till flygplatsen ifråga.

Med andra ord kan uppkomma en situation där tillstånd inte kan ges till reguljär trafik på grund av att miljöstörningarna skulle bli för stora om trafiken bedrivs med tyngre kapitel 3-flygplan men där miljöstörningarna skulle vara acceptabla om trafiken skulle bedrivas med lättare kapitel 3-flygplan.

Sådan situation föreligger måhända i det föreliggande fallet med den nivå om 58.000 flygrörelser som flygplatsbolaget yrkat i andra hand. Enligt klagandenas uppfattning finns mot denna bakgrund ingen annan möjlighet att motverka störningarna från Säve flygplats än att förbjuda reguljär linjetrafik, varigenom det blir möjligt att ange begränsningar avseende vilka flygplan som får trafikera flygplatsen.

För att motverka denna och liknande situationer finns inom EG-rätten möjlighet att tillskapa ett s.k. flygplatssystem. Genom ett sådant system skulle de tyngsta flygplanen i reguljär trafik i det föreliggande fallet kunna hänvisas till Landvetters flygplats och lättare flygplan i reguljär trafik skulle kunna trafikera Säve.

Flygplatsbolaget har emellertid inte gjort minsta ansats för tillskapande av ett flygplatssystem mellan Säve och Landvetter. Härigenom har flygplatsbolaget frånhänt sig möjligheten att bedriva reguljär linjetrafik från Säve flygplats, varför bolagets ansökan om tillstånd till tung trafik inte skall bifallas.

Stockholm 2001-03-21

Ismo Salmi