

Advokatfirman Åberg & Salmi

Miljööverdomstolen,
Svea hovrätt

Betr. mål M 4542-00, tillstånd till verksamhet vid Säve flygplats, Göteborgs kommun

I egenskap av ombud för Eva Lundgren m.fl. enligt fullmakter som översänds per post får jag komplettera överklagandet enligt följande.

BAKGRUND

Geografiska och biologiska förhållanden

Säve flygplats ligger på norra delen av Hisingen. Trakten var tidigare en utpräglad jordbruksbyggd, men har under de senaste decennierna bebyggts med villasamhällen varifrån människor pendlar till arbetsplatser i Göteborg, Kungälv och Torslandas bilfabriker. Kommunikationerna är förhållandevis dåliga med smala bilvägar och dåligt utbyggd kollektivtrafik. Miljöstörande anläggningar lyser i stort sett med sin frånvaro. Samhällsservicen är begränsat utbyggd med få affärer och övriga serviceinrättningarna. Samhällena på norra delen av Hisingen bär på grund av ovan angivna förhållanden en stark prägel av lugna villa- och trädgårdsstäder.

På grund av riklig nederbörd och bitvis låglänt terräng i anslutning till Nordre älv och havet, är de norra delarna av Hisingen mycket lummiga och gröna.

I själva verket utgör Nordre älv och Nordre älv tillsammans Sveriges största vattendrag. I mynningsområdet där Nordre älvs sötvatten möter det mycket salta vattnet i Skagerack har karakteristiska s.k. estuariemiljöer bildats. Estuariemiljöer utgör unika miljöer eftersom djur- och växtlivet är anpassat till omväxlande söt- och saltvattenmiljö. Särskilt fågellivet är rikligt och unikt. På grund av att Östersjöns vatten har mycket låg salthalt, saknas estuariemiljöer på Ostkusten. Eftersom Göta älvs mynning är kraftigt utbyggd med raffinaderier, hamnar, bostäder och industrier, samt det utöver Göta älv och Nordre älv saknas större vattendrag med utlopp i saltvatten, utgör Nordre älvs utlopp ett unikt naturområde.

Av denna anledning har Nordre älvs estuarium av Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohuslän föreslagits som ett naturvårdsområde. Estuariet är också antaget som ett Natura 2000-område.

Säve flygplats ligger endast någon kilometer från det föreslagna naturvårdsområdets södra gräns.

Enligt den äldre Naturresurslagen ansågs området kring Nordre älvs mynning utgöra s.k. riksintresse-områden ur naturvårds-, friluftslivs- och landskapsbildssynpunkt.

Mot bakgrund av vad nu anförts, är det helt klart att de norra delarna av Hisingen har mycket stora naturvärden. Områdena är mycket skyddsvärda; sålunda har t.ex. Byggnadsnämnden i Göteborgs kommun (protokoll från sammanträde 1997-08-19, § 383) efter visst utredningsarbete avslagit ett förslag om planering och byggande av ett mindre koloniområde omfattande omkring 70 kolonilotter med smärre stugor där verksamheten skulle bedrivas ekologiskt, bil 1.

Yttranden från olika myndigheter angående flygplatsens tillåtlighet

1. Länsstyrelsen 1999-08-30

Länsstyrelsen konstaterade att det vore lämpligt att Säve och Landvetters flygplats skulle ingå i ett flygplatssystem, där tung flygtrafik använde Landvetter och den lättare trafiken skulle trafikera Säve. För det faller att något flygplatssystem inte tillskapades, ansåg Länsstyrelsen att bullernivåerna i området inte fick öka utöver den nivå som fanns 1993, samt att tung trafik överhuvudtaget inte fick förekomma mellan 22.00 och 07.00.

Det bör anmärkas att det ännu inte finns tunga flygplan med så tysta motorer att en någotsånär omfattande reguljär trafik skulle kunna åstadkommas utan att bullret skulle öka utöver 1993 års nivå. Länsstyrelsens förslag till begränsningar innebar med andra ord ett förbud mot bolagets ansökan om utbyggnad till storflygplats.

Skälet till Länsstyrelsens negativa inställning var att området hade mycket stora skyddsvärda intressen ur natur-, kultur och friluftssynpunkt.

2. Miljöförvaltningen vid Göteborgs kommun 1999-08-09

Miljöförvaltningen avstyrkte utbyggnaden till storflygplats. Skälet härför var att området hade stora skyddsvärda intressen ur naturskyddssynpunkt samt att bullerstörningarna för de omkringliggande bostadsområdena ansågs bli alltför stora.

Till skillnad från Länsstyrelsen ville Miljöförvaltningen gå ett steg längre: man ville helt förbjuda flygtrafik nattetid. Miljöförvaltningen varnade dessutom för att flygbullernivåer på högst FBN 55 dB(A) kunde medföra störningar, vilket torde visa att Miljöförvaltningen uppmärksammade behovet av reglering av toppvärden avseende flygbuller.

Det bör redan här påpekas att Miljödomstolen – i strid mot senare tids tendens inom forskning och beslutsfattande – i stort sett helt ignorerat behovet av att begränsa bullrets toppvärden. Även om en FBN-nivå är låg, kan enstaka toppvärden upplevas som mycket störande, i synnerhet nattetid.

3. Naturvårdsverket 1995-09-08

Naturvårdsverket ansåg att flygtrafiken skulle begränsas till i huvudsak trafik med flygplan vars buller inskränkte sig till högst 89 EPNdB.

Naturvårdsverkets inställning skulle i praktiken innebära att tunga jetplan – såsom de BAe 146 och Boeing B 737 som bolaget ser som önskvärda kunder på flygplatsen – inte skulle tillåtas. Enligt Naturvårdsverkets inställning skulle dock turboprop-plan tillåtas, men eftersom sådana flygplan har en tämligen begränsad nisch inom transportsystemet och därför knappast skulle frekventera Säve flygplats i någon större omfattning, skulle trafiken från dessa flygplan knappast öka miljöbelastningen från flygplatsen.

Skälet för Naturvårdsverkets negativa inställning till bolagets ansökan att bygga en storflygplats var att man inte kunde se några reella transportbehov som kunde överväga den negativa miljöbelastningen från den ökade trafiken.

Sammanfattning av myndigheternas yttranden

Av yttrandena från de tyngsta remissinstanserna framgår att alla avstyrker den verksamhet som bolaget har ansökt om tillstånd till. Som skäl för sina avstyrkanden

har remissmyndigheterna anført att miljöbelastningen från verksamheten blir alltför stor.

Koncessionsnämndens beslut

Koncessionsnämnden för Miljöskydd beslutade 1995-03-14 att inte tillåta bolaget att bedriva tillståndssökt verksamhet med flygplan vilkas startvikt uppgick till högst 5.700 kr.

Skälet för Koncessionsnämndens avslag var att de tyngre flygplanen skulle innebära en ökning av miljöbelastningen avseende främst buller och luftföroreningar men även vattenförorening. För att miljöbelastningen skulle bli acceptabel, hade kraftiga begränsningar till flygtider, flygrörelser och flygplanstyper varit nödvändiga.

Eftersom sådana begränsningar skulle ha motverkat syftet med bolagets ansökan – att locka till sig tung trafik för att därigenom få den olönsamma flygplatsen lönsam – ansåg Koncessionsnämnden att någon begränsning utöver den av bolaget medgivna begränsningen inte kunde komma ifråga, varför störningarna från den planerade verksamheten skulle komma att vara av väsentlig betydelse.

För att en störning av väsentlig betydelse skulle kunna accepteras, krävdes enligt Koncessionsnämnden en klart dokumenterad övervikt på nyttosidan. Sådan nyttoövervikt fanns inte enligt Koncessionsnämnden eftersom bolagets avsikt med den planerade verksamheten var helt enkelt att finansiera den mer hobbybetonade rådande flygverksamheten.

Koncessionsnämnden, som ansåg att den rådande flygverksamheten kunde finansieras genom t.ex. höjda start- och landningsavgifter, avslog bolagets ansökan.

Miljödomstolens dom

Miljödomstolen däremot biföll bolagets ansökan.

De störningar som remissinstanserna befarade skulle drabba djur- och växtliv kvittade Miljödomstolen genom påståendet att störningarna från flygplatsen inte var sådana att Sveriges åtaganden enligt direktivet angående Natura 2000-område skulle äventyras.

Miljödomstolen gjorde dock ingen ingående bedömning i sak av störningarna på djur- och växtliv. Redan flygplatsens närhet till den oerhört känsliga naturen i Nordre älvs unika estuarium med utsläpp av avgaser, buller och inte minst den mycket stora

trafik till och från flygplatsen som skulle uppgå torde ingjuta stora farhågor om flygplatsens tillåtlighet.

Sålunda förbisåg Miljödomstolen t.ex. att nuvarande verksamhet torde innebära omkring mellan 1-5 passagerare per flygrörelse. Om tunga trafikflygplan tillåts, torde passagerarantalet med de tyngsta flygplanen uppgå till omkring 100-200. Det är med andra ord ingen överdrift att påstå att transportarbetet till och från flygplatsen kommer att tjugodubblas, vilket innebär utbyggnad av vägar och andra transportmöjligheter.

Miljödomstolen synes helt ha förbisett denna miljöpåverkan.

Miljödomstolens bedömning är obegriplig inte minst mot bakgrund av att landets inom miljöfrågor förmodligen mest kompetenta myndighet, Koncessionsnämnden för Miljöskydd, hade avstyrkt utbyggnaden av Säve flygplats.

Vad avser möjligheterna att sammanväva flygtrafiken på Säve med den på Landvetter, har Miljödomstolen konstaterat att sådana möjligheter saknades vilket innebär bl.a. att det saknas möjlighet att tillskapa ett flygplatssystem.

Emellertid har Miljödomstolen bortsett från att sammanvävning redan sker i så motto att flygtrafikledning på Landvetter kontrollerar även flygrörelserna till och från Säve. Det är med andra ord samma flygtrafikledning till de båda flygplatserna.

Vidare har förändringar skett beträffande ägandeförhållanden: Luftfartsverket åberopade bl.a. att Säve och Landvetter hade olika ägare vilket förhindrade tillskapandet av ett flygplatssystem. Numera har dock Luftfartsverket genom ett avtal med Göteborgs kommun (förslag till beslut 2000-09-21, dnr 995/00) blivit ägare till 40% av Säve flygplats. Skälet till Luftfartsverkets köp av stora delar av Säve flygplats anges vara behov av samverkan mellan flygplatserna i Säve och Landvetter, bil 2.

Vad avser bullerbegränsningar anförde Miljödomstolen att den mest effektiva metoden var begränsning av antalet rörelser och flygplanstyper. Antalet flygrörelser ansågs av Miljödomstolen inte böra öka. Miljödomstolen ansåg sig inte kunna ange begränsningar av hur bullrande flygplanen fick vara på grund av "EG-rätten".

Miljödomstolen förbisåg emellertid följande. Flygplatsen i Karlstad, som inte fick ha begränsningar såvitt avser bullrande flygplanstyper, var från början planerad som en storflygplats. Att på en flygplats som klarar av reguljär tung trafik införa begränsningar avseende flygbuller, kan vara konkurrensbegränsande.

Säve flygplats är en liten flygplats, som kräver omfattande om- och tillbyggnader såvitt avser banor och byggnader. Hårda villkor avseende buller från flygplan

avseende Säve flygplats skulle medföra att tunga flygplan inte kan trafikera flygplatsen, vilket innebär att utbyggnaden av flygplatsen blir onödig. Detta torde drabba alla flygbolag lika, varför bullervillkor knappast kan vara konkurrensbegränsande.

Miljödomstolen ville inte begränsa flygplanens vikt eftersom man inte ansåg det föreligga något samband mellan vikten och bulleremissionsvärdet.

Miljödomstolens slutsats är obegriplig. Av Miljödomstolens egen dom framgår på sid 13 att tunga flygplan bullrar mer än dubbelt så mycket som lättare flygplan. Härtill kommer att tunga flygplan har längre start- och landningssträckor, varför bullerbelastningen från dessa flygplan blir än större.

Miljödomstolens dom innebär att Säve flygplats kan byggas ut till en storflygplats.

Innebär 58.000 flygrörelser istället för 85.000 att miljöbelastningen minskar?

Bolagets ansökan avser 58.000 flygrörelser istället för 85.000, och bolaget synes hävda att detta mindre antal flygrörelser innebär att miljöbelastningen knappast kommer att öka.

Emellertid är syftet med bolagets ansökan om tillstånd till tung trafik att klara flygplatsens ekonomi. Flygplatsens lönsamhet förutsätter en viss mängd tung reguljär trafik. Denna mängd torde vara densamma oavsett det tillståndsgivna antalet flygrörelser är 58.000 eller 85.000 per år. Eftersom det är den tunga trafiken som genererar den absolut största miljöstörningen, följer av vad ovan anförts att miljöstörningarna kommer att uppgå till en oacceptabel nivå oavsett 58.000 eller 85.000 årliga flygrörelser sker.

Behövs ytterligare en storflygplats i Göteborg?

Av bifogade tidningsartiklar ur Göteborgs-Posten framgår att bolaget avser att locka till sig lågprisflyg såsom Ryan-air, bil 3.

Eftersom det knappast är troligt att det totala resandet till och från Göteborg kommer att öka särskilt mycket, torde etableringen av billighetsflyg på Säve innebära att "normalprisflyget" från Landvetter kommer att minska.

Göteborgs kommun har hittills bidragit till Säve flygplats. De kommunala bidragen torde minska när kommunen säljer ut stora delar av sitt ägande av flygplatsen. För att överhuvudtaget kunna drivas utan kommunala bidrag, måste Säve få intäkter från

kommersiellt flyg. Med andra ord synes Säve flygplats drivas för flygplatsens egen skull.

Bemötande av Bolagets yttrande 2000-08-30

Huvudparten av Bolagets yttrande går ut på att försöka visa att Miljödomstolens dom egentligen inte innebär några större förändringar i flygverksamheten på Säve flygplats, och i vart fall inte någon ökad miljöbelastning i form av buller och utsläpp att tala om. Utbyggnaden av flygplatsen anges snarare innebära en fördel för omkringboende.

Vad avser den kraftigt ökade miljöbelastningen framgår – mot bakgrund av remissmyndigheternas önskan att inte tillåta verksamheten – med all tydlighet att verksamheten kommer att innebära kraftigt ökade störningar.

I själva verket är det Bolagets avsikt att av Säve flygplats tillskapa en storflygplats för tung reguljärtrafik. Detta framgår av ovan nämnda tidningsartiklar, av vilka kan utläsas att bl.a. Ryan air är en tänkbar framtida kund på Säve flygplats.

Yrkandet om inhibition

Miljömyndigheterna såsom Länsstyrelsen, Miljöförvaltningen vid Göteborgs kommun och Naturvårdsverket samt Koncessionsnämnden för Miljöskydd, har alla, på sätt som ovan angetts, motsatt sig Bolagets ansökan att förvandla Säve flygplats till en storflygplats. Skälet för miljömyndigheternas inställning är att miljöbelastningen från verksamheten skulle bli alltför stor.

Att miljöbelastningen skulle bli alltför stor, samt att det inte finns några nyttskäl ur samhällelig synpunkt att tillåta den ökade trafiken, framgår med all önskvärd tydlighet i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut att avslå bolagets ansökan.

Vidare har radikalt ändrade förhållanden inträffat avseende ägandet av Landvetters respektive Säve flygplatser genom att båda flygplatserna numera till stora delar ägs av samma huvudman, Luftfartsverket. Denna ändring i ägandeförhållandena torde möjliggöra tillskapande av ett flygplatssystem med Landvetter och Säve flygplatser som komponenter.

Mot bakgrund av vad nu anförts är det sannolikt att överklagandena kommer att vinna bifall och att bolaget därmed inte får tillstånd till den ökade trafiken.

Vid mitt eget besök 2000-09-28 kunde jag konstatera att bolaget inte hade vidtagit några som helst åtgärder för att ta Miljödomstolens beslut i anspråk. Sådana åtgärder är bl.a. om- och tillbyggnad av banor samt stationsbyggnader. Den annalkande vintern torde också omöjliggöra några större om- och tillbyggnader vid Säve flygplats.

Det finns därför anledning att bifalla yrkandena om inhibition av Miljödomstolens beslut. Bolaget torde inte drabbas av några kostnader och olägenheter vid bifall till inhibitionsyrkandet.

Stockholm 2000-10-04

Ismo Salmi