



Naturskyddsföreningen
Uppsala län

Till: Länsstyrelsen i Uppsala län, 751 86 Uppsala

Yttrande från Naturskyddsföreningen Uppsala och Naturskyddsföreningen i Uppsala län angående ansökan enligt Miljöbalken (MB) för flygplatsverksamhet vid Ärna flygplats

Diarienummer: 551-14077-07

Sammanfattning

Frågan gäller en dålig placering av en i sig miljöstörande verksamhet - vilket en flygverksamhet alltid är. Förslaget läggs fram samtidigt som vi står inför en gigantisk utmaning, nämligen att ställa om samhället till att bli fossilbränslefritt inom en nära framtid. Att i detta läge acceptera så mycket klimatbelastning, och sådana miljöbelastningar i övrigt, förknippade med en verksamhet som inte heller är nödvändig ur samhällssynpunkt, är helt enkelt orimligt.

Med hänsyn till att det finns bättre lokalisering vid Arlanda, att miljö kvalitetsmålen för luftkvalitén hotas, att bullernivåerna kommer vara på maxgränsen för ett stort antal boende, att dricksvattenförsörjningen i Uppsala blir sårbar, samt att Miljökonsekvensbeskrivningen inte tar upp grundläggande och viktiga aspekter, så är ansökan för verksamheten inte förenlig med Miljöbalken och därför anser Naturskyddsföreningen Uppsala samt Naturskyddsföreningen Uppsala län att verksamheten inte bör få tillstånd.

I detta svar tar vi först upp *störningar* etc., orsakade av flygplatsverksamheten (klimat, buller, grundvatten, naturområden, hälsofrågor, biologisk mångfald, luftkvalitet, hot mot riksintressen m.m.). Därefter lyfter vi fram *allmänna och ekologiska värden som alternativt kan främjas/skapas* för Uppsala och länet, när Ärnas stora arealer används för stadens kvalificerat hållbara utveckling i stället för flygplatsverksamhet. I den avslutande kommentaren diskuteras om det är flygplatsverksamhet eller hållbar stadsutveckling på Ärna, som har chans att ge mest av även socialt och ekonomiskt hållbar utveckling. Inledningsvis nämns att MKB:n inte är fullgott gjord, och därför - redan av formella skäl - bör göras om från början.

Inledning: Bristfällig Miljökonsekvensbeskrivning

Utförandet av Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har inte tillgodosett de kvalitéer som en MKB ska innehålla enligt MB. Sökanden anger inte hur man ska hantera olika skadliga kemikalier på ett tillförlitligt sätt, beskriver inte alternativa lokaliseringar för verksamheten, där Arlanda skulle vara ett mycket lämpligare alternativ för verksamheten. Inte heller utreds

ett nollalternativ ordentligt vilket krävs i en MKB Bullernivåerna är också utredda på ett felaktigt sätt, vilket innebär att fler kommer att drabbas av de högre nivåerna än vad som anges i MKB:n. Därför bör ansökan avslås eftersom en fullständig MKB inte är genomförd

Betungande Klimatpåverkan

Växthusgasutsläppen kommer att öka drastiskt i både Uppsala kommun och Uppsala län med en civillågprisflygplats. Vid rådfrågning av Naturvårdsverket framkommer att hela resan ska räknas med då klimatmål ställs på en flygplats.. Enligt miljöbalken ska även sidoverksamhet tas med i bedömningen. Flygresorna är i högsta grad sidoverksamhet om de inte klassas som primär verksamhet, vilket nog borde vara mest riktigt. Vid uträkning av klimatpåverkan från hela resorna, enligt den flygmängd som ansöks om, blir utsläppen enligt Arlandas kalkylator:

- Vid multiplicering med en RFI¹-faktor 2 = 525 000 ton CO2 ekv./ år
- Vid multiplicering med RFI -faktor 3,5 = 915 000 CO2 ekv./ år

Detta ligger i storlek med hela Uppsala kommuns årliga utsläpp av växthusgaser idag, 910 000 ton CO2 ekv.

För att kunna förklara för allmänheten att det är bra att flyga mindre, åka mindre bil och samtidigt hushålla mer med energi och resurser så måste samhället agera på ett fullgott sätt när det gäller klimatmålen. Det är inte rimligt att stänga befintliga flygplatser idag, men det är inte heller rimligt att bygga nya civilflygplatser med en ekonomisk kalkyl som utgår från att långa resor endast för rekreation inte kostar mer än att ta tåget till närmaste stad.

Vi måste ge redskap för människor att kunna leva ett bra liv utan att äventyra sina barns framtid. Samhället måste gå före och visa vägen och ta ansvar för dessa stora frågor. Det är viktigt att de institutionerna i samhället som medborgarna har gett sitt förtroende för att de ska skydda medborgarna mot miljöfarlig verksamhet lever upp till detta. Här måste myndigheter gå före och visa vägen så att människor kan göra bra val i sin vardag. Det är nödvändigt att samhället visar vägen så att medborgarna kan och får möjlighet att göra rätt. Det är viktigt att vi eftersträvar att nå klimatmålen och en omställning av samhället om vi inte ska ställas inför mycket svåra problem framöver.

Utsatt vattenskyddsområde

Hela området nord och nordväst om Ärna utgjorde ursprungligen efter istiden en stor fjärd. Området, som genomkorsas av ett flertal större och mindre åar som en rest från denna forntid, utgör idag ett vattenskyddsområde med livsviktig betydelse för Uppsala stad. Att anlägga en militärflygplats här på 1940-talet utgjorde ett risktagande redan då, med tanke på sannolikheten för läckage av flygbränsle m.m. och även med tanke på bombrisker nära staden.

¹ RFI (Radiative Forcing Index) innebär att flygets koldioxidutsläpp multipliceras för att få fram den effekt forskare anser att de ger på hög höjd.

Vattenskyddsområdets närhet till Ärna måste respekteras för att skydda Uppsalabornas dricksvatten från föroreningar och risk för större olyckor som kan drabba vattenförsörjningen. Det kommer att ställa till större problem för dricksvattenförsörjningen om utsläpp av farliga ämnen sker här och det är inte lämpligt med en så pass tät flygtrafik, som föreslås i detta område.

Ökat buller dåligt utrett

Det kommer att bli stora bullerstörningar för närboende. Det är 700 närboende som drabbas av de högsta buller topparna av 70 dBA så mycket som tre gånger dagligen. Det är ovanligt att så många hushåll drabbas av så höga bullernivåer utav en verksamhet och det bör inte accepteras vid nyetableringar. Tidigare, då den militära flygplatsen hade flygningar regelbundet skedde flygningarna bara en dag i veckan. Nu ansöks det om flygningar 3 gånger per dag, varje dag i veckan. Försenade plan ska kunna landa ända fram till kl. 22. Detta kommer att skapa stress, sömnsvårigheter, inlärningsproblem och andra hälsoproblem som uppstår vid konstant utsatthet för höga bullernivåer.

Det bör i bullersammanhang noteras att meteorologiska förhållanden medför att bullerutbredningen och den störande effekten under kvällar, nätter och mornar skiljer sig från den under dagtid. Forskningen visar att detta beror bl. a. på lufttemperaturen. Ju varmare dess fortare går ljudet. Under dagtid med sol avtar temperaturen med höjden. Ljudvågorna böjs därför av uppåt p.g.a. att luftskikten är varmare nertill. Men när solen går ner avkyls markytan p.g.a. långvågig värmestrålning. På så sätt erhålls en invers situation, dvs. temperaturen ökar med höjden. Det betyder att ljudvågorna böjs neråt mot marken vid markinversion, som uppträder vid klart väder och vid snöfri mark förekommer från solnedgång och varar fram till soluppgång. Vid snötäckt mark och klart väder har man inversion även dagtid.

Undersökningar vid Marsta-observatoriet (beläget 3 km norr Ärna) har visat att medelvärden på ljudnivåer vid inversionsförhållanden kan ligga 20 – 25 dBA över förhållanden dagtid utan inversion. Dessutom uppstår pulslänkande ännu högre nivåer vid inversioner. Dessa fakta har inte beaktats i Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för Ärna.

Trots att en del aktuella mätdata från bullermätning från Ärna finns, redovisas endast teoretiskt framräknade flygbullernivåer i MKB:n. Dessa genomsnittliga flygbullernivåer fördubblas vid den sökta kommersiella civila flygverksamheten på Ärna jämfört med dagens verksamhet.

MKB:n redovisar inte heller hur buller under en större del av dygnet än i nuläget påverkar de närboende. Enstaka bullertoppar stör mer än ett jämnt bakgrundsbuller. Skillnaden blir mer markant under nattetid då nivån på bakgrundsbullret är lägre. Bullertoppar är av stor betydelse i Gamla Uppsala, där en stor andel barnfamiljer flyttat in de senaste åren till följd av en generationsväxling bland villaägarna. MKB:n borde därför redovisa hur buller under tidiga morgnar och sena kvällar påverkar de närboendes hälsa. Barnkonventionen, som Sverige ratificerat, påpekar att barnets bästa alltid ska komma i främsta rummet.

Lättillgängliga naturområden en bristvara

Grönområdet som ligger i närheten, Röbo, är det största grönområdet på denna sida av staden. Behovet är stort av gröna områden här och människors hälsa påverkas positivt av närheten till grönområden. Det finns alldeles för lite grönområden på denna sida av Uppsala stad och att belasta detta med så mycket buller är inte rättvist mot närboende, och motverkar funktionen som bra rekreationsområden och därmed att gynna en bättre hälsa. Ärna har potential att verkligen öka tillgängligheten till natur, om vi avvisar flyg och i stället öppnar upp Ärna som en ny hållbar stadsdel med sitt storslagna närlandskap.

Vi vill också påpeka att en av Linnés promenadstigar för sina sk "herbationes" korsade Ärna längs sin sträckning från G:la Uppsala och vidare upp längs Junkils-ån. Flyget har sedan länge lagt sig hindrande i vägen, men vid en alternativ användning (se nedan) skulle denna kulturhistoriskt värdefulla promenadstig kunna återuppstå och bli en del av Uppsalas identitet.

Spekulativt projekt med usel miljöekonomi

Eftersom Naturskyddsföreningen vill att man ska kombinera hållbar tillväxt med en grön strävan så förespråkar vi att man tänker grönt också när man gör så här stora investeringar i infrastruktur. Då detta inte är fallet i flygverksamhet idag, så ser vi detta som ett sabotage mot den samlade strävan som nu pågår att få fler företag att anta långsiktigt hållbara miljömål för sin verksamhet. En flygplats som gynnar fler företag binder även upp dem till koldioxidstrande resor, vilket inte är gynnsamt för klimatomställningen och utveckling av kunskaperna om hållbara lösningar.

Vi ser inte heller att det finns en framtid för en sådan verksamhet då det kommer att bli svårt att få verksamheten att bära sig ekonomiskt. Det går redan dåligt för flertalet flygplatser inklusive Arlanda. Detta kommer antagligen att bli än mer markant när nya förhållningssätt till utsläpp av växthusgaser börjar att etablera sig i samhället. Från och med 2011 kommer även flyget att inkluderas i EU:s handel med utsläppsrätter och detta kommer leda till ökade priser på flygbiljetterna.

I dagsläget går även utvecklingen av nya gröna drivmedel till flyget långsamt och kan inte anses vara ett alternativ på många år. Utöver detta så skulle flyget, även om det drivs med biobränsle, ha en klimatpåverkande effekt eftersom utsläppet sker på hög höjd och man då måste räkna med en RFI-faktor. Naturskyddsföreningen anser att för fortsatt flygande ska befintliga anläggningar nyttjas i första hand med ett eftertänksamt förhållningssätt. En utbyggnad bör inte ske om vi inte kan säkra klimatutsläppen till en hållbar nivå.

Att under dessa förhållanden locka in arbetskraft i ytterst osäkra och miljömässigt tvivelaktiga jobb, kopplade till ohållbar överkonsumtion, är inte försvarbart. I debatten har det framkommit att det särskilt är lågutbildade, ungdomar och invandrare, som flygverksamheten skulle ge jobb åt. Men vi måste utveckla de meningsfulla jobben i stället och inte hålla kvar/locka in utsatta människor i ohållbara och direkt skadliga verksamheter. Uppsala har utmärkt goda möjligheter att basera ny verksamhet på avancerad miljöteknikexport –

även i större skala. (se nedan) Ärna-området passar utmärkt för sådan industriell verksamhet, varvid även underjordslokaler och bergrum kan nyttiggöras rationellt.

Barnens framtida hälsa

En viktig fråga är också att barnens situation i området inte kommer att bli hälsosam. Dels för barnen som går i skolan inom området för bullermattan, det gäller tex. Domarringens skola, Gamla Uppsala skolan och Sturvreta-skolan. Dels pga. de kemikalier som sprids i närheten av en flygplats. Den lokala miljön hotas att påverkas negativt av denna verksamhet för ett flertal familjer. Detta på grund av att åtgärder för att förhindra bullerstörningar och kemikaliespridning inte alls tillgodosetts i MKB:n. Att möta dessa problem med åtgärder på byggnader ger i bästa fall effekter enbart inomhus. Utomhusmiljön är viktig för alla – inte minst för barnen. Det är oacceptabelt att vi bygger in oss i en infrastruktur som missgynnar barnens framtid.

Biologiska mångfalden blir än mer utarmad

Ärna-trakten måste ha varit en synnerligen bördig trakt när den efterhand reste sig ur havet. Mängder av gårdar, torp, odlingar, vattenkvarnar etc. gjorde trakten levande och befolkad. Ända fram till modern tid var här våtmarker med rikt fågelliv. De många åarna norr över vittnar ännu om detta.

Den militära flygverksamheten på Ärna har, ända sedan den inleddes på 1940-talet ständigt haft problem med fågellivet: Återkommande har man skjutit av fågelbeståndet, varvid fö även mer sällsynta arter har decimerats. Även annat liv har Ärna-trakten efterhand utarmats på, så att idag den förhärskande karaktären snarast är en övergiven monokultur. Utökad flygverksamhet blir ännu ett led i denna omvandling bort från naturlig mångfald: Då flygplatsen är stationerad i närheten av våtmarker som är kända fågellokaler kommer den planerade utdikningen av våtmarken att ha en stor effekt på fågellivet. Utöver detta även på andra växt och djurarter som lever i våtmarksmiljöerna där artdiversiteten är hög.

Ett område så nära staden bör tvärtom ges en framtid av rakt motsatt karaktär, och åter bli en trakt som är tillgänglig och rik på eget liv och friskhet. En så stor stad som Uppsala ser ut att bli behöver sådan resiliens i sitt närlandskap. Låt den södra delen av Årike Fyris få sin motsvarighet även norröver: Här finns en ”sovande skönhet att väcka”, (se nedan om de alternativa värden som kan återskapas) vilka måste få ingå i det framtida hållbara Uppsala.

Motsättningen mellan flyg och fåglar talar för att flygverksamhet generellt ska samlas till så få platser som möjligt. Det räcker gott med Arlandas motsvarande problem.

Luftkvalitet

I centrala Uppsala överskrider EU:s miljö kvalitetsnormer på ett flertal gator. Både flyget och den ökande trafiken till/från en civil lågprisflygplats medför att utsläppen och halten föroreningar kommer att öka. Flyget bidrar med högre halter av cancerframkallande kväveoxider och marknära ozon - inte bara lokalt: Eftersom städer bildar värmeöar (*heat islands*), som värmer upp luften., stiger den uppvärmda stadsluften och skapar ett undertryck

som fylls ut av luft från ytterkanten där Ärna ligger. Den bildade "land-till-stad-brisen" för in luftföroreningar från ytterkanten. Denna effekt är mest tydlig vintertid. Luftföroreningarna stannar kvar längre tid i stan vid inversion. Halten cancerogena ämnen i vår livsmiljö behöver minska. Aktiviteter som ökar halten cancerogena ämnen kan därför inte accepteras. Varje år dör det över 3000 människor i förtid pga. luftföroreningar. Barn som utsätts för höga halter av luftföroreningar har lättare att utveckla allergier och astma.

Med en civil lågprisflygplats kommer chanserna att nå miljö kvalitetsnormerna att minska. Enligt PBL är det inte tillåtet att en planläggning medverkar till att miljö kvalitetsnormerna överträds. Ansökan bör därför avslås, eftersom den bryter mot lagstiftningen.

Hot mot tunga riksintressen

Gamla Uppsala är ett riksintresse av högsta dignitet med sina kungshögar, gravfält, kultplats och vårt första ärkebiskopssäte. Det visuella intrånget blir oerhört störande när anläggningar för flygverksamheten byggs, som det är tänkt, i den norra delen av Ärna.: den fria sikten från Kungshögarna mot landskapsrummet och horisonten västerut måste få fortsätta att vara ograverad även in i framtiden.

Området lockar varje år tusentals turister från hela världen och är ett av Uppsala viktigaste turistmål. En etablering av en civil lågprisflygplats precis bredvid kommer att påverka området negativt. Turisterna kommer att störas av bullret och den vackra naturen kring högarna kommer att påverkas av utsläppen från verksamheten. Området är unikt med sin över 1000 årig historia. Det vore otroligt olyckligt om en kortsiktig verksamhet skall få förstöra detta världsarv. Det är därför mycket viktigt att väga just detta riksintresse mot de som nämns i ansökan. Störningar skulle trivialisera upplevelsen av denna 1000-åriga kulturplats. Det är ett ansvar i vår tid att så inte sker.

Ärnas betydelse för ett Uppsala omställt till hållbarhet

Ärnas arealer befinner sig bara ca 4 km norröver från Uppsalas centrum. Stadsranden når idag ända fram till flygplatsen. Området är drygt 700 hektar stort och är en del av den platta Uppsala slätten., dvs. utgör botten på den havsfjärd som här bredde ut sig årtusendena efter istiden. Åar ringlar sig idag nedskurna genom landskapet och flyter samman i "enen", t ex det vackra mötet mellan Jumkils-ån och Fyris-ån.

Den militära flygplatsen har nu i mer än ett halvt århundrade hindrat staden från att växa åt detta håll, samtidigt som allt färre stadsbor gör sig bekanta med trakten. Förhållandet till stadens liv har tömts på innehåll och blivit helt obekant för gemene man.. Förr fanns här gårdar och kvarnar och en lika levande bygd som i alla andra riktningar från staden. När ingen längre är hemmastadd kring åarna och holmarna är det lätt att, när militären beslutat ge sig av, föra fram tanken att detta öde område ska få en fortsättning som flygplats, men som civil lågprisflygplats, dvs. fortsätta vara utan större värde som närlandskap för staden.

I detta håller ett stort misstag på att begås vad gäller Uppsalas framtid som hållbar stad inför en ny epok, dvs. inför oljans andra halvlek med krav på förnybar energi, närodlat mat,

industrijobb inom miljöteknikexport och hälsosamma boendemiljöer med effektiv och elegant spårtrafik i kontakt med hela den växande staden. Ärna behövs för detta..

Hur kan då Ärna tas i anspråk för ett Uppsala omställt till hållbarhet - ekologiskt, socialt och ekonomiskt? För det första bör de militära verksamheter som inte direkt har med flygandet att göra stanna kvar på Ärna, i närhet till staden och universitetet. Om en militär flygverksamhet ska upprätthållas i regionen, med närhet till Stockholm (ett behov som har ifrågasatts av högsta militärledningen) bör denna kunna flyttas till det flygfält som finns invid Tierp: flygtiden till huvudstaden förlängs enbart med en handfull minuter och om fientligt flyg ska bemötas i riktning ut över havet blir den ökade flygtiden snarast försumbar. Att fortsätta flygverksamhet på Ärna enbart för ambulansjetflyg är oberättigat: helikopterplattan på Akademiska Sjukhuset nås i stort sett lika snabbt direkt från Arlanda som hur akutintaget nås med ambulans genom staden från Ärna. Minst en omlastning krävs i båda fallen.

Genom att åter befria Ärna från all typ av flygverksamhet kan denna nord-västsektor av Uppsala naturligt tas i anspråk för bostäder, för nya (även riktigt stora) verksamheter som inte kan erbjudas plats på annat håll i kommunen samt – inte minst viktigt – jordbruksmark i andra riktningar från staden kan i flera fall befrias från kommande exploateringar och fortsätta att brukas. Förtätningen av den inre stadens parker och grönområden kan mildras etc. En stor energipark kan anläggas med vindkraft, solceller (gärna täckande stora delar av landningsbanorna f ö) och snabbväxande lövträd för utvinning av elektricitet via biomassan. Alla dessa allmänna nyttigheter, som valet av markanvändning påverkar, har bäring på Miljöbalkens intentioner. Därför berörs detta också här i vårt remissvar på MKB:n.

Genom att anknyta Ärna till det spårvagnsnät, som det växande Uppsala inför en ny energiepok absolut kommer att kräva, blir tillgängligheten till bostäder, arbetsplatser och områden för sport och kultur ypperligt god: på några minuter når man resecentrum eller andra pendeltågsstationer som kommer att bli till. Den nya bebyggelsen, som bör läggas i stadsmässiga stråk längs efter kanterna på Ärnafältet, kan utformas så att den även kan innehålla handel, service och näringsmöjligheter, utöver bostäder (gärna i terrassform i kontrast mot den platta slätten). Men den bör lokaliseras så att den klassiska utblicken från Kungshögarna inte störs västerut. Denna visuella sektor bör i stället präglas av intensiv trädgårdsodling och ekologiskt jordbruk – gärna särskilt gödslad med sk ”bio-char” /kolfastläggning som kombinerat gödselmedel och effektiv kolsänka. Marken kan dock behöva avgiftas efter tiden som flygplats.

En intressant möjlighet är att skapa större vattenspeglar i Jumkilsån och i Fyrisån upp emot fallet vid Ulva kvarn. Den vattennivå som gällde vid tiden för ett antal hundra år sedan skulle faktiskt kunna återställas med en fördämning strax nedanför mötet mellan de nämnda åarna, givetvis försedd med en ”asp-trappa”. Detta bidrar både till biodiversiteten i allmänhet och till fågellivet i synnerhet. Här kan också nya bad- och fiskemöjligheter skapas (som blir tillgängliga med spårvagn!) och nya sportfält kan samspela med rodd och kanotsport. Kåbos golfbana kan flyttas hit i stället för att flytta till ett läge där Stabbys gröna kil täpps till. Spårvägen betjänar i så fall bekvämt även den sporten.

Energiparken kan generera el till en stor del av Uppsalas framtida el-bilsflotta (100 elbilar kan få sin årliga energi från varje hektar med effektiv energipark, där sol-, vind- och bioenergi utvinns). Om hälften av Ärnas drygt 700 hektar utformas som energipark kan uppemot hälften av Uppsalas framtida fossilfria bilpark få all sin årliga energi ur bara denna stadsnära yta. De produktionsvärden och de jobb som skapas kan väl mäta sig med den ”tillväxt” som civilt lågprisflyg anses kunna generera på motsvarande yta. En industripark med ett par tusen jobb för produktion av produkter för smart miljöteknik-export kan beredas plats för, t ex invid krysset av de nuvarande landningsbanorna. Den nuvarande Garnisonens fint avvägda bebyggelse kan återanvändas som småföretagsby. Bergrum med verkstäder och hangarer blir specialiserad verkstadsindustriell service till övriga verksamheter..

Med dessa exempel vill vi peka konkret på Ärnas betydelse för ett Uppsala omställt till hållbarhet. Det sociala och ekonomiska värdet av att använda Ärna på detta sätt har en helt annan och långsiktig mening än att upplåta marken till lågprisflyg som inte behövs mer av och när Arlanda redan ligger helt nära med 20 minuters tågförbindelse. Kvaliteten på och programinnehållet i de olika besöksnäringar som indirekt uppstår, bidrar också på ett mer konstruktivt sätt till Uppsalas sk ”varumärke” som en stad för öppen och kunnig kreativitet i Linnés anda. Så bygger Uppsala vidare på sin klassiska bild i stället för att efterlikna andra.

Uppsala den 19 maj, 2009

Marianne Kahn, ordförande Naturskyddsföreningen Uppsala län

Per Hultén, vice ordförande Naturskyddsföreningen Uppsala

Svante Axelsson, generalsekreterare Svenska Naturskyddsföreningen