



Till: Länsstyrelsen Uppsala län

Remissyttrande över:

Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken (MB) för flygplatsverksamhet vid Ärna flygplats, Uppsala kommun

Inledning

I syfte att låta det privata bolaget Uppsala Airport AB etablera civilflyg på Ärna har Försvarsmakten lämnat in en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken (MB) för flygplatsverksamhet vid Ärna flygplats. Socialdemokraterna, miljöpartiet och vänsterpartiet i Uppsala anser att Länsstyrelsen bör avslå ansökan om civilt lågprisflyg på Ärna. Den negativa klimatpåverkan, riskerna för vattenförsörjningen och de lokala miljöproblem som verksamheten skulle medföra är inte acceptabla och står inte i rimlig proportion till det eventuella mervärde det skulle ge uppsalaborna att få tillgång till ytterligare en flygplats med linjeflyg av lågpris karaktär. Med Arlanda inte längre bort än en 20 minuters tågresa från Uppsala central har Uppsalaborna redan idag god tillgång till landets största flygplats med 80 flygbolag i olika prissegment och 167 destinationer. En etablering av lågprisflyg på Ärna bedöms sammantaget ha en negativ effekt för utvecklingen i Uppsala kommun. Utöver de betydande miljöstörningarna skulle verksamheten starkt begränsa Uppsalas utbyggnadsmöjligheter nordväst och norr om staden samt i tätorterna Vänge och Storvreta. Socialdemokraterna, miljöpartiet och vänsterpartiet avstyrker att tillstånd ges för civilflyg på Ärna flygplats och anser dessutom att ansökan i sig i väsentliga delar, framför allt med avseende på risker för buller, luft och vattenförsörjning, saknar stöd för att medge tillstånd enligt miljöbalken. Vi vill härmed lämna nedanstående kommentarer till sökandes ansökan om tillstånd enligt miljöbalken (MB) för flygplatsverksamhet vid Ärna flygplats. Dispositionen följer i stort den sökandes redovisning i tillståndsansökans miljökonsekvensbeskrivning (MKB):

Inledning.....	1
Synpunkter på beslutsunderlaget.....	2
Alternativa lokaliseringar	2
Energi och klimatfrågor	3
Buller.....	4
Grundvatten, spill- och dagvatten	5
Luft.....	6
Kemikaliehantering	6
Mark	7
Regional utveckling.....	8
Ekonomiska risker för Uppsala kommun.....	8
Samlad bedömning	9

Synpunkter på beslutsunderlaget

Den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) angående civilflyg på Ärna som den sökande upprättat är ett bristfälligt beslutsunderlag. Flera av de krav på kompletteringar som Länsstyrelsen och Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Uppsala kommun ställde utifrån den MKB som lämnades in i april 2008 har inte beaktats i det kompletterande underlag som den sökande lämnade in i december 2008 samt februari 2009.

Miljöbalken slår i 6 kapitlet 3§, "Miljökonsekvensbeskrivningar och annat beslutsunderlag", fast att:

3 § Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning för en verksamhet eller åtgärd är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekter som den planerade verksamheten eller åtgärden kan medföra dels på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, landskap och kulturmiljö, dels på hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt, dels på annan hushållning med material, råvaror och energi. Vidare är syftet att möjliggöra en samlad bedömning av dessa effekter på människors hälsa och miljön.

Den MKB som den sökande har upprättat angående civilflyg på Ärna uppfyller helt klart inte detta syfte, inte minst vad gäller Miljöbalkens krav på att MKB:n ska innefatta vilka climateffekter verksamheten medför. Inte heller kravet om att redovisa effekter på människors hälsa kan sägas vara uppfyllt, vad gäller exempelvis bullerstörning och spridning av luftföroreningar. Miljökontoret som är Uppsala kommuns myndighet för miljöskydd, hälsoskydd och livsmedelskontroll har i sitt förslag till beslut i miljö- och hälsoskyddsnämnden (se bilaga daterad 2009-04-29) uttalat att ansökan i väsentliga delar, framför allt med avseende på risker för buller, luft och vattenförsörjning, saknar stöd för att medge tillstånd enligt miljöbalken. Vi delar den uppfattningen.

Efter att ansökan inlämnades till Länsstyrelsen har förslag lagts om att avveckla militärflyget vid Ärna. Om ett sådant beslut verkställs faller hela den ansökan om lågprisflyg vid Ärna som lämnats in, då den bygger på ett samutnyttjande av flygplatsen mellan sökande och Uppsala Airport AB. I ansökan hänvisas exempelvis till befintliga undantag från miljölagstiftningen för militär verksamhet. I en situation där det står klart att det militära flyget kommer att avvecklas *måste* därför hela tillståndsprocessen göras om och en ny ansökan tas fram. Om det militära flyget avvecklas ställs också Uppsala kommun inför en ny situation och bör rimligen beredas möjlighet att yttra sig på nytt. De områden som för närvarande ligger under "flygbullermattan" liksom de områden som blir tillgängliga om militärflyget skulle komma att läggas ned är av strategisk betydelse för Uppsalas utvecklingsmöjligheter.

Alternativa lokaliseringar

Miljöbalken slår fast att:

7 § Miljökonsekvensbeskrivningen skall, i den utsträckning det behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning, innehålla...

4. en redovisning av alternativa platser, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar tillsammans med dels en motivering varför ett visst alternativ har valts,

Den sökande reducerar kravet att redovisa alternativ till en skrivning om att Uppsala flygplats från ett allmänt bullerexponeringsperspektiv är fördelaktigt lokaliserad och att det inte finns några tydliga indikationer på att andra vattenrecipienter är så mycket mindre skyddsvärda än Fyrisån. Inget av påståendena beläggs med någon vetenskaplig jämförelse. Men vad som är än mer anmärkningsvärt är att sökande *enbart* bifogar en tabell över förväntade föroreningar om verksamheten lokaliseras till Ärna. Någon relevant jämförelse med konsekvenser om verksamheten lokaliserades vid alternativen går därför inte att göra utifrån MKB:n. Angående Miljö- och hälsoskyddsnämndens krav på redovisning av ekonomiska aspekter både för investering och drift av de olika alternativen samt en sammanställning av positiva och negativa aspekter för respektive lokalisering, svarar sökande att en sådan redovisning inte låter sig göras utan mycket omfattande utredningsarbete. Det är dock ett utredningsarbete som självklart borde ha gjorts. För att en MKB ska vara meningsfull att använda som beslutsunderlag måste den bl.a. visa vilken lokalisering som är mest fördelaktig ur klimatperspektiv, ur luftkvalitetsperspektiv och ur grundvattenskyddsperspektiv.

Det alternativ som intuitivt istället framstår som det bästa är Arlanda. I ansökan anger emellertid den sökande att Arlanda inte har kapacitet för Uppsala Airs förväntade volym. Detta påstående är dock inte belagt och kan ifrågasättas. Att Luftfartsverket och Arlanda flygplats inte har beretts möjlighet att yttra sig i ärendet är anmärkningsvärt. Den sökande har angett kapaciteten på de alternativa lokaliseringarna och de resandes närhet till en flygplats i syfte att minska marktransporter som tillräckliga skäl för att underkänna alternativen. Den analysen ger inte tillräckliga skäl för att underkänna alternativen. De angivna lokaliseringarna kan antas ha bättre förutsättningar att utgöra realistiska alternativ än vad som har angetts i ansökan. Eftersom den sökande inte lyckas motivera varför just Ärna är en fördelaktig lokalisering för lågprisflyg bör ansökan avslås.

Energi och klimatfrågor

Den sökande har intagit ståndpunkten att de fulla climateffekterna av flygverksamhet aldrig tidigare varit en fråga vid etablering av en flygplats, och att klimatfrågan därför inte heller nu ska beaktas. Att tillräcklig kunskap om klimatfrågan inte funnits vid tidigare beslut om flygplatsetableringar är dock inte ett försvarbart motiv till att med dagens kunskap bortse från klimatfrågan. I synnerhet som vi nu inte bara har kunskapen, utan också har nationella, regionala och kommunala klimatmål att förhålla oss till. En avgörande frågeställning vid behandlingen av ansökan måste vara huruvida det blir svårare att uppnå beslutade klimatmål om verksamheten kommer till stånd. För att underlätta en sådan bedömning borde MKB:n ha redovisat svar på de krav som tidigare ställts av bland annat Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Länsstyrelsen:

- Redovisning av åtgärder som kan reducera utsläpp av klimatpåverkande gaser, som kan utgöra underlag för villkor med syfte att kommunala och nationella miljömål uppnås.
- Redovisningen av utsläppen av klimatgaser måste ske med hänsyn taget till GWP-faktorer (Global Warming Potential) för hela sträckningen av flygrutter som totalt sett kommer att öka resandet i regionen.
- Redovisningen ska utgå ifrån ett regionalt perspektiv. Utsläpp som kan förväntas omfördelas mellan olika flygplatser bör redovisas.
- Redovisning av förslag till ”avgastak” liknande Arlandas bör göras.
- Redovisning av möjlighet att bygga energisnåla hus utan värmesystem bör göras.

Men även utan denna redovisning är det uppenbart att ytterligare tillgång till lågprisflyg leder till ökad flygtrafik. Uppsala Airport ABs hela verksamhetsidé bygger på att antalet flygresenärer ska öka. Det handlar således inte enbart om att omfördela befintligt flyg från andra flygplatser till Ärna. Med detta följer att utsläppen av klimatpåverkande gaser kommer att öka om verksamheten kommer till stånd, i strid mot både internationella, nationella, regionala och lokala klimatmål. Kommer verksamheten till stånd är det uppenbart att Uppsala kommun inte har möjlighet att uppfylla beslutade klimatmål. Därför kan verksamheten inte tillåtas.

Argumentationen från Uppsala Airport ABs sida är att fler och fler vill flyga mer och mer, och att en etablering av lågprisflyg på Ärna därför inte har någon klimatpolitisk betydelse – om ingen etablering av lågprisflyg kommer till stånd på Ärna skulle den flygkapaciteten tillgodoses någon annanstans. Detta synsätt motsägs dock av alla ekonomiska teorier, som visar att ökad tillgång i sig tenderar att öka efterfrågan. Flygmarknadens utveckling är alltså inte någon naturlag; det är med ökad tillgång till lågprisflygplatser som antalet flygresor kommer att öka. Däremot är det naturlagar som styr det faktum att ökad flygtrafik genererar ökade utsläpp av klimatpåverkande gaser. Det är också ett naturvetenskapligt faktum att vi snabbt måste minska utsläppen av klimatpåverkande gaser för att undvika drastiska klimatförändringar. En etablering av lågprisflyg på Ärna är därför ur ett klimatpolitiskt perspektiv att gå 180 grader i fel riktning.

Miljökontoret som är Uppsala kommuns myndighet för miljöskydd, hälsoskydd och livsmedelskontroll har i ett tjänstemannayttrande konstaterat:

Beräknas utsläppen av växthusgaser på så sätt som anges i ansökan, dvs. att endast den delen av flygets bidrag som uppkommer från flygplanen under ca 900 meters höjd tas med samt transporter på mark, så ökar utsläppen i Uppsala kommun med 0,2 ton per capita och år. (...) Konsumtion av resor med flyg är en av de aktiviteter i samhället som, sett som enskild händelse, har mycket stor påverkan på växthuseffekten. Beaktar man tillkommande extra resor som en följd av ökat utbud och tillgänglighet så sker en nettoökning av utsläppen av växthusgaser. I det fall den nettoökningen utgör 33 % av resorna från Uppsala flygplats så ökar utsläppen i kommunen med ytterligare drygt 0,4 ton koldioxid per capita och år.

Miljökontorets slutsats är att kommunens mål om en 30 % minskning av växthusgasutsläppen till år 2020 jämfört med år 1990 torde bli mycket svårt att nå vid en etablering av civilt linjeflyg vid Ärna. Kommunens klimatmål äventyras redan med den sökandes konservativa beräkning av utsläppsnivån, där endast växthusgasutsläppen från marktransporter samt start och landning inkluderas. Det är enligt vår mening ett avgörande skäl till varför tillstånd inte bör beviljas.

Om man istället ser till utsläppen för hela flygresan, beräknat utifrån det antal flygrörelser med tyngre jetplan som anges som övre gräns i ansökan (15 000 flygrörelser/år), kommer utsläppen att uppgå till 915 000 ton CO₂ ekvivalenter/år. Det är mer än Uppsala kommuns totala utsläpp av växthusgaser som idag uppgår till 910 000 ton CO₂ ekvivalenter/år. Beräkningen av de totala utsläppen utgår från en multipliceringsfaktor på 3,5 för utsläpp på hög höjd för att kompensera för de tillkommande växthusgasutsläppen från vattenånga, kondensstrimmor och kväveoxider. Ett antagande har då gjorts att medeldestinationens längd är samma som för en resa till London. Om man räknar med en multipliceringsfaktor på 2 kommer utsläppen från jetplanen att bidra till ca 525 000 ton CO₂ ekvivalenter/år totalt sett.

Enligt uppgift från Naturvårdsverket är det rimligt att ställa klimatkrav på lokala flygplatser och att säkerställa att utsläppen ingår i uppföljningen av de lokala klimatmålen. Hela resan bör räknas med för avgångsresorna från flygplatsen och en faktor för utsläpp på hög höjd ska användas. Det ger utifrån denna ansökan en ökning av utsläppen med 455 000 ton CO₂ (med faktor 3,5), vilket motsvarar mer än hälften av Uppsalas årliga utsläpp av växthusgaser. Detta är utsläppsmängder som inte kan anses vara rimliga, då ett stort behov finns att vända trenden från ständigt ökade växthusgasutsläpp till en påtaglig minskning och till och med ett ökat upptag av växthusgaser från atmosfären igen.

Buller

Miljöbalken slår fast att:

7 § Miljökonsekvensbeskrivningen skall, i den utsträckning det behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning, innehålla...

3. de uppgifter som krävs för att påvisa och bedöma den huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljön och hushållningen med mark och vatten

Bullerfrågan tas förvisso upp i MKB:n. Men de medicinska problem som buller orsakar tonas ner, trots att vetenskapliga rön visar på de medicinska problem som buller kan medföra. Likaså redovisas inte de faktiska bullereffekterna på ett adekvat sätt. Det krav Miljö- och hälsoskyddsnämnden ställt angående redovisning över hur lokala meteorologiska förhållanden kan påverka bullerutbredningen har inte ens kommenterats i den kompletterande MKB:n. Underlaget är således även här bristfälligt och ger en missvisande bild av det verkliga bullerproblemet. Det är inte genomsnittschabloner som stör mest – utan faktiska extremvärden, när temperatur och vindförhållanden är ogynnsamma ur bullerspridningshänseende. MKB:n borde även ha kompletteras med redovisning kring bullerreducerande effekt för föreslagna åtgärder. Nu anges att bullerskyddsåtgärder ska vidtas *endast om kostnaden är rimlig*. Att överlåta till verksamhetsutövaren att definiera vad som är rimliga kostnader för att minska bullerstörningen är inte acceptabelt. Myndighetskraven måste vara tydligt fastslagna. Helt klart skulle verksamheten leda till omfattande bullerstörning för många närboende, och det även tidigt på morgonen och sent på kvällen. Inom det bullerstörda området finns också mycket verksamhet som är känslig för bullerstörning dagtid, såsom skolmiljöer och utemiljöer för barn.

Vi vill i detta sammanhang även hänvisa till det särskilda remissvar som inlämnats av Sven Israelsson och som förtydligar problemen med buller och luftföroreningar. Utifrån sina kunskaper som professor i meteorologi samt erfarenheterna från den forskning om bl.a. spridning av buller och luftföroreningar som har skett vid Marsta-observatoriet bara 2 km norr om Ärna har Sven Israelsson konstaterat betydande brister i tillståndsansökans information om bullernivåer och luftföroreningshalter från det planerade civilflyget. Hur de lokala meteorologiska förhållandena påverkar bullerutbredningen har inte behandlats tillräckligt i ansökan. Underlaget är så bristfälligt att det ger en missvisande bild av de verkliga bullerproblemen. Även problemet med luftföroreningar har behandlats bristfälligt i MKB:n.

Det är inte ”bara” närboende som drabbas av flygbullret. Inflygningssträckorna sker över tätbefolkade områden, och det står klart att Stenhagen kommer att drabbas från ett håll, Gamla Uppsala från ett annat och Storvreta från ett tredje. Stadsnära nya etableringar av flygverksamhet är helt klart otidsenligt och det finns ingen anledning att acceptera bullerstörning från stadsnära lågprisflyg, när Arlanda samtidigt ligger 20 minuter bort med tåg från Uppsala.

Grundvatten, spill- och dagvatten

Miljöbalken slår fast att:

7 § Miljökonsekvensbeskrivningen skall, i den utsträckning det behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning, innehålla...

2. en beskrivning av de åtgärder som planeras för att skadliga verkningar skall undvikas, minskas eller avhjälpas,

Den kompletterande MKB:n besvarar frågeställningen om hur infiltration av föroreningar i grundvatten skall förhindras med att ”*avtalsreglering ser till att operatören lagrar kemikalier så att läckage till omgivande mark förhindras*”. Detta är inte att betrakta som en beskrivning av de åtgärder som planeras. Det miljöbalken kräver är en redovisning av faktiska åtgärder, inte en hänvisning till att ett avtal ska upprättas med operatören. Utifrån förekommande diskussion om militärflygets framtid är det dessutom ovisst vem som framöver skulle kunna vara den part som i en avtalsreglering ser till att

Uppsala Airport AB hanterar kemikalier på ett säkert sätt – från Uppsala Airport ABs sida finns ju en förhoppning om att få köpa marken om militärflyget avvecklas.

Start och inflygningen från de båda rullbanorna på Ärna passerar över kommunens vattentäkter. Ett utsläpp med flygbränsle i stor mängd kan bli förödande för Uppsalaåsens möjlighet att förse Uppsala stad med dricksvatten under lång tid. Även om sannolikheten bedöms som liten går det inte att bortse från risken för att föroreningar läcker ut till grundvattnet. Konsekvenserna för Uppsala stads dricksvattenförsörjning vid ett sådant tillbud är för allvarliga för det och risken ökar med fler flygrörelser över vattenskyddsområdet. För att kunna få tillstånd för miljöfarlig verksamhet måste verksamhetsutövaren kunna visa att man har system för att minimera risken för tillbud med omfattande negativa konsekvenser. Den information som ges i MKB:n beträffande riskerna med att föroreningar når grundvattnet talar emot ett godkännande av den föreslagna flygplatsverksamheten.

Luft

Miljöbalken slår fast att:

7 § Miljökonsekvensbeskrivningen skall, i den utsträckning det behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning, innehålla...

hur det skall undvikas att verksamheten eller åtgärden medverkar till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. överträds,

Gällande luftkvalitetsnormer för kväveoxider och partiklar överskrids i delar av centrala Uppsala. Det är inte i första hand ett juridiskt dilemma – utan naturligtvis ett reellt miljöproblem: människor blir sjuka av att andas Uppsalaluften. Med anledning av att miljökvalitetsnormerna överskrids ålades Uppsala kommun att utarbeta ett åtgärdsprogram för att komma till rätta med problemen. Kommunstyrelsen fastställde detta åtgärdsprogram 2006, varefter det godkändes av Länsstyrelsen. Varje tillskott av ytterligare luftföroreningar i centrala Uppsala försvårar naturligtvis möjligheterna att uppnå en bra luftkvalitet. Därför är det anmärkningsvärt att den kompletterande MKB:n inte redovisar på vilka sätt utsläpp av partiklar och NO_x skall förhindras att spridas till centrala Uppsala, trots de krav som ställts på sådana kompletteringar. Även om tillskotten kan bedömas som ringa i förhållanden till utsläppen från biltrafik i centrala Uppsala försvårar varje ökning av utsläpp kommunens möjlighet att tillförsäkra Uppsalaborna en frisk luft

Med anledning av kravet om att redovisning måste göras om huruvida ökade VOC-utsläpp medför att miljökvalitetsnormen för ozon överskrids, anger kompletterings-MKB:n att miljökvalitetsnormen redan överskrids på flera platser i Sverige och att den sökta verksamheten också ger upphov till utsläpp av kväveoxider som ger minskade ozonhalter nära utsläppskällan. Men att miljökvalitetsnormer överskrids på andra platser är ingen förmildrande omständighet för ytterligare överskridanden, inte heller att utsläpp av en annan luftförorening, NO_x, minskar ozonhalten nära Ärna.

Kemikaliehantering

Det anges i MKB:n att den uppsamlade glykolen lämnas som farligt avfall och att det är likvärdigt om glykolen återvinns eller inte. Slutsatsen måste ifrågasättas – rimligtvis är återvinning ett bättre alternativ.

Det framgår av kemikalieförteckningen att enbart fossila drivmedel kommer att användas för marktransporter inom flygplatsområdet. Uppgiften är förvånande, då Uppsala Airport AB i andra sammanhang (så som den mediala debatten) talat om att använda förnyelsebara drivmedel i alla sammanhang där så är möjligt. Företaget talar med andra ord med kluven tunga.

Det anges i MKB:n att andra halkbekämpningsmedel än urea medför orimliga konsekvenser i form av korrosion på flygplansdelar. På Arlanda och Skavsta används inte längre urea. Varför skiljer sig möjligheterna mellan Ärna och Arlanda/Skavsta?

Förslag på skyddsåtgärder vad gäller transporten av flygbränsle och olja till flygplatsen måste beskrivas explicit. I februarikompletteringen anges att den sökta verksamheten inte bedöms omfattas av lag om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor, detta då militär verksamhet är undantagen från lagen och då kemikaliehanteringen i den civila verksamheten inte kommer att bli av sådan omfattning att lagen skulle gälla denna. Om den militära verksamheten avvecklas faller hela detta resonemang, varför en ny ansökan måste inlämnas där lagen om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor efterlevs.

Mark

Etablering av lågprisflyg på Ärna berör frågor som har långsiktig och strukturell påverkan på Uppsalaregionen och Uppsala stads utveckling. En trafikering enligt ansökan kommer att medföra en påtagligt försämrad boendemiljö som starkt skulle begränsa Uppsalas utbyggnadsmöjligheter nordväst och norr om staden samt i tätorterna Vänge och Storvreta. Till detta kommer att stora friluftsområden nordväst och nordost om Uppsala inte längre kommer att kunna anses vara bullerfria. God tillgång till mark för bostäder och verksamheter samt attraktiva och tysta friluftsområden för Uppsalas växande befolkning är av strategisk betydelse för Uppsalas utvecklingsmöjligheter.

En särskild kommentar måste här lämnas angående ett specifikt område, nämligen Gamla Uppsala kyrka med intilliggande gravplatser. Områdets kulturhistoriska värde kan inte nog betonas, och omfattas av lagen om kulturminnen m.m. (1988:950):

1 § Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda vår kulturmiljö. Ansvaret för detta delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter skall visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete skall se till att skador på kulturmiljön såvitt möjligt undviks eller begränsas.

Det historiska området i Gamla Uppsala ligger direkt invid en av inflygningsbanorna. Utöver de kulturhistoriska värden som riskerar att påverkas negativt kommer också områdets attraktivitet och rekreativvärde inte att kunna bibehållas. Givet den information som sökanden har lämnat om antalet flygrörelser kan området komma att vara utsatt för start eller landning i genomsnitt var tjugonde minut.

Om försvarsmakten genomför sina planer på att upphöra som flygplatshållare och avvecklar eller reducerar militärflyget vid Ärna aktualiseras frågan om alternativ markanvändning. De områden som för närvarande ligger under "flygbullermattan" liksom de områden som blir tillgängliga om militärflyget skulle komma att läggas ned är av strategisk betydelse för Uppsalas utvecklingsmöjligheter. Marken under nuvarande bullermatta samt inom Ärna skulle rymma en stor del av Uppsala stads behov av tillkommande bostäder, närrekreationsmarker och verksamhetslokaler.

Trots olägenheter och risker har flertalet Uppsalabor av försvarspolitiska skäl alltid accepterat och understött den militära flygverksamheten på Ärna. Stödet har dock byggt på att det är försvarsmakten som driver Ärna flygplats. Om försvaret upphör som flygplatshållare uppstår en ny situation där de uppenbara nackdelarna med en flygplats i stadens omedelbara närhet måste vägas in. Ett alternativ där försvarsmakten låter Uppsala Airport AB driva flygplatsen vidare som civil operatör och endast hyr in sig vid behov ska då ställas mot den stora utvecklingspotential som en alternativ markanvändning skulle medföra för Uppsala kommun samt mot riskerna för buller, luft och vattenförsörjning. Frågan om kommunalt markinnehav är av strategisk betydelse för Uppsalas utvecklingsmöjligheter. Uppsala kommun bör därför förvärva de delar av Ärna som försvarsmakten kan undvara. Möjligheten att skapa

ett för Uppsala stad långsiktigt hållbart utvecklingsområde väger tyngre än det eventuella mervärde som ytterligare en civilflygplats i närområdet kan ge dagens och framtida Uppsalabor.

Regional utveckling

Även om det framförallt är flygets miljökonsekvenser som ska behandlas i tillståndsförfarandet så har andra aspekter av flygplatsfrågan betydelse för huruvida flygplatsen är bra för kommunens utveckling eller ej. Det har länge funnits en enighet från politiskt håll och från det lokala näringslivets företrädare (t.ex. Handelskammaren) att det främsta hindret på längre sikt för tillväxt och fler jobb i Uppsala kommun är bristen på attraktiva markområden för bostäder och verksamheter. Ur den aspekten skulle en etablering av lågprisflyg på Ärna vara till men för Uppsalas utveckling, då utbyggnadsmöjligheterna begränsas norrut och i de nordvästra delarna av staden. Mot detta kan ställas de intäkter och arbetstillfällen som har ställts i utsikt med den föreslagna flygplatsverksamheten. Uppsala Airport AB talar i sin marknadsföring om en "tumregel" om 1000 nya arbetstillfällen per 1 miljon passagerare. Enligt ansökan beräknas den tilltänkta lågprisflygplatsen generera 1,5 miljon passagerare efter 6-8 års drift vilket i så fall skulle betyda 1500 nya arbetstillfällen. Vi betvivlar inte att en lågprisflygplats i Uppsala kan generera ett antal arbetstillfällen. Det finns dock anledning att ifrågasätta realismen i Uppsala Airport ABs beräkningar. På Skavsta flygplats i Nyköping har lågprisflyget startat och landat i snart 12 år. Men trots att Nyköpings kommun har satsat mer än 75 miljoner kronor i marknadsföring hos flygbolaget Ryanair har förhoppningarna om tusentals nya jobb, stora företagsetableringar och massturism hittills inte infriats. I en intervju för Radio Sörmland (2009-05-07) säger Ann-Margreth Karlsson, näringslivschef på Nyköpings kommun följande:

- När vi gick in i det här avtalet sa man att det för varje miljonte passagerare skulle det bli tusen nya jobb. Det har inte infriats. I så fall skulle vi ha 2500 personer som har sin utkomst beroende på flygplatsen och det har vi inte idag.

Enligt en mer realistisk beräkning baserad på de erfarenheter som kan dras från Nyköpings kommun och Skavsta flygplats, skulle antalet nya arbetstillfällen snarare uppgå till 400 per miljon passagerare, vilket är mindre än hälften av den uppgift som Uppsala Airport AB använder i sin marknadsföring.

Ekonomiska risker för Uppsala kommun

Riskerna för negativa samhällsekonomiska effekter och riskerna för framtida krav på direkta ekonomiska subventioner från Uppsala kommun till Uppsala Airport AB är så påtagliga att Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet även ur strikt ekonomiska aspekter säger nej till en etablering av lågprisflyg på Ärna.

Årskostnaden beräknas till cirka 90 miljoner kronor, varav driftskostnad står för ca 40 miljoner kronor och avskrivningar och räntekostnader för ca 50 miljoner kronor. Det tredje verksamhetsåret räknar Uppsala Airport AB med ca 740 000 passagerare. Om Ärna i huvudsak ska vara en lokal flygplats betyder det att varje uppsalabo, ung som gammal, ska göra mer än tre resor från och till Ärna. Utifrån branschgenomsnittsintäkter/passagerare i Europa, enligt Aeropol AB, ger det ett negativt resultat på ca -20 miljoner kronor tredje året. Ackumulerat resultat de tre första åren ligger då på över -60 miljoner kronor. Vem ska täcka detta underskott? Framtida krav på kommunala subventioner, för att verksamheten ska kunna vidmakthållas, är inte osannolika. Även om Uppsala Airport AB med bestämdhet framför att så inte är fallet; kan man omöjligen ge några garantier för vilka krav bolagets framtida ägare kommer att ställa om man hamnar i en situation där bolaget är konkursmässigt – när ingen ens vet vilka som kommer vara huvudägare i bolaget den dag då (om) verksamheten kommer till stånd. Inte ens under dagens förhållande drar sig bolagets ledning för att ställa krav på kommunal medverkan, med hot om att avbryta planeringen om inte Uppsala kommun dansar efter bolagets pipa! Förtroendet för en kravlös inställning framöver från Uppsala Airport ABs sida är därför obefintligt. Det faktum att det samtidigt är vanligt med kommunala subventioner till lågprisflygplatser gör att risken för att krav ställs på kommunala subventioner även i Uppsala – motiverat med att det behövs för att likställa konkurrensen med exempelvis Västerås och Skavsta – måste bedömas som stor. Även utan direkta kommunala subventioner medför verksamheten stora kommunala kostnader, exempelvis

kostnader för brandförsvaret för att kunna tillförsäkra verksamheten en tillräcklig säkerhet vid olyckor. Hur den typen av kringkostnader ska finansieras måste vara fullständigt klart innan verksamheten kan komma ifråga för godkännande.

Bolagets ekonomiska bedömningar, och det som är underlag i själva ansökan, utgår ifrån en samverkan mellan civilt och militärt flyg. Vilka de ekonomiska konsekvenserna för Uppsala Airport AB blir om militärflyget läggs ner har bolaget ännu inte presenterat någon bedömning kring. Om militärflyget avvecklas försvinner däremot möjligheterna till samverkansvinster, varför beräknade driftskostnader sannolikt blir större än vad bolaget kalkylerar med.

Den stora ekonomiska frågan är dock inte bolagsekonomin, utan de samhällsekonomiska konsekvenserna. Självfallet är det inte samhällsekonomiskt motiverat med stora investeringar i en verksamhet, om det samtidigt med stor sannolikhet leder till att redan gjorda investeringar inte längre kan utnyttjas; exempelvis om en etablering på Ärna leder till att Västerås flygplats tvingas lägga ner verksamheten. De samhällsekonomiska kostnaderna är i sammanhanget inte bara investeringar inom själva flygplatsområdet, utan även den kommunala infrastruktur som måste fram för att möjliggöra etableringen; vägar, kollektivtrafik, vatten och avlopp etc.

Samlad bedömning

En etablering av lågprisflyg på Ärna bedöms sammantaget ha en negativ effekt för utvecklingen i Uppsala kommun. Utöver de betydande miljöstörningarna och de kraftigt försämrade möjligheterna att uppnå kommunens eget klimatmål skulle verksamheten starkt begränsa Uppsalas utbyggnadsmöjligheter nordväst och norr om staden samt i tätorterna Vänge och Storvreta. God tillgång till mark för bostäder och verksamheter samt attraktiva och tysta friluftsområden för Uppsalas växande befolkning är av strategisk betydelse för Uppsalas utvecklingsmöjligheter. Mot denna bakgrund avstyrker vi att tillstånd ges för civilflyg på Ärna flygplats. Socialdemokraterna, miljöpartiet och vänsterpartiet anser dessutom att ansökan i sig i väsentliga delar, framför allt med avseende på risker för buller, luft och vattenförsörjning, saknar stöd för att medge tillstånd enligt miljöbalken.

För socialdemokraterna, miljöpartiet och vänsterpartiet i Uppsala

Erik Pelling (S)

Niclas Malmberg (MP)

Emma Wallrup (V)

Elnaz Alizadeh (S)

Laila Holmström (MP)

Göran Ågren (V)