



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

1(5)

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

YTTRANDE

2014-12-19 Ärendenr:
NV-03870-13

Ink. 2014-12-19

Akt..... M 1030-13
Aktbil..... 125 (e-post)

Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 VÄNERSBORG

Yttrande i mål M 1030-13 angående ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun

Naturvårdsverket har beretts tillfälle till yttrande över ab 108 och 109.

Naturvårdsverkets ställningstaganden

Naturvårdsverket vidhåller huvudsakligen de ställningstaganden som gjorts i yttrande från 2014-09-04. Vad gäller krav på bullerskyddsåtgärder så vill vi dock justera ställningstagandet och anser att regleringen bör se ut på följande sätt:

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas i bostadsbyggnader (både permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler som exponeras för

- FBN_{EU} 55 dB(A) eller däröver
- maximalljudnivåer 70 dB(A) och därutöver, fler än fem gånger dag- och kvällstid (kl. 06-22), dock högst två gånger per timme,
- maximalljudnivåer 70 dB(A) eller däröver, minst 150 nätter per år med minst 3 flygrörelser per natt.

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att flygbullernivån FBN_{EU} inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A).

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Utveckling av Naturvårdsverkets ställningstaganden

Vi vidhåller de grunder för våra ställningstaganden som angetts i yttrande 2014-09-04. Därutöver vill vi bemöta Swedavias yttrande enligt följande.

Flygvägar

Swedavia motsätter sig Naturvårdsverkets ställningstagande att flygplanen inte får lämna flygvägarna förrän beräknad maximalljudnivå vid marken underskrider 60 dB(A). Därutöver anger Swedavia att beräknad maximalljudnivå 60 dB(A) inte motsvarar de 30 km som Naturvårdsverket angett som lämpligt avståndskrav.

Naturvårdsverket vidhåller vad som tidigare anförts. Vi anser att den av Swedavia föreslagna regleringen, att flygvägarna ska följas till den punkt där beräknad maximalbullernivå vid marken inte överstiger 70 dB(A), inte är tillräcklig från störningssynpunkt.

Naturvårdsverket har i tidigare yttrande redogjort för hur olika flygvägar påverkar bullerutbredningen och att bullret berör många befintliga tätbebyggda områden och planerade sådana samt ett betydande antal andra bostäder, permanenta och fritidsbostäder. Det är väl känt att de faktiska bullernivåerna på marken varierar med t.ex. de meteorologiska förhållandena. Det kan bli en spridning på upp till 10 – 20 dB(A), då de olika flygplanstyperna har olika bulleremissioner. Den av bolaget yrkade regleringen skulle med stor sannolikhet innebära att människor i de berörda bostadsområdena inte sällan skulle komma att exponeras för ljudnivåer upp till 85 dB(A), vilket vi anser vara en oacceptabel bullernivå.

Vi vidhåller därför att flygvägssystemet ska följas till dess beräknad maximalljudnivå 60 dB(A) inte överskrider. För att säkerställa att angivna flygplansgrupper inte överskrider maximalljudnivån 60 dB(A) kan fasta svängpunkter för de olika flygplansgrupperna föreskrivas. Ett alternativt sätt att reglera flygvägarna är att ange ett avstånd från banänden då flygplanen får lämna flygvägen. Om nivån 60 dB(A) översätts till ett sådant avståndsbaserat krav har vi uppskattat att det motsvarar ca 30 km räknat i färdvägen från banänden. Vid ett sådant avstånd ger de flesta flygplanstyperna en maximal ljudnivå som inte överskrider 60 dB(A). För det fall bolaget gör en annan bedömning vad gäller beräkning av behövligt avstånd för att säkerställa maximal bullernivå 60 dB(A), så tar vi gärna del av ett sådant underlag. Det kan noteras att motsvarande avståndsbaserade reglering tidigare fanns för Arlanda flygplats (se Koncessionsnämndens beslut nr 46/93). I detta beslut angav Koncessionsnämnden att det inte var tillräckligt ur störningssynpunkt att följa flygvägarna endast till gränsen 70 dB(A) maxbullernivå, utan att SID-systemet borde iaktas i varje fall till dess den maximala ljudnivån underskred 60 dB(A). Det föreskrevs

därför att 90 % av den avgående trafiken skulle framföras inom de flygstråk som redovisades i beslutsbilagor intill minst 30 km. Koncessionsnämnden ansåg alltså att 30 km från banänden säkerställde att ljudnivån 60 dB(A) skulle underskridas.

Swedavia anför i yttrandet att syftet med förslaget att flygplanen ska få möjlighet att lämna SID vid 70 dB(A) är att med bibehållen flygsäkerhet reducera miljöpåverkan från flygtrafiken vad avser framför allt utsläpp till luft. Mark- och miljööverdomstolen har i denna fråga gällande reglering av flygvägar för Arlanda flygplats anfört att vid en avvägning mellan å ena sidan betydelsen av att skydda bebyggelse mellan flygvägarna mot buller och att ha förutsebara flygvägar, och å andra sidan behovet av att minska utsläppen till luft från flygplan genom kortare flygvägar, bör företräde ges till de förstnämnda intressena (se M 11706-13 s. 57 f.). Det saknas skäl att göra en annan bedömning i detta fall.

Bullerisoleringsåtgärder

Swedavia anser att den flygbullernivå då skyddsåtgärder ska vidtas på bostäder eller vård- och undervisningslokaler ska vara 60 dB(A) utomhus. Naturvårdsverket vidhåller ställningstagandet att bullerskyddsåtgärder ska vidtas vid flygbullernivå 55 dB(A) utomhus eller därutöver. Målet för åtgärderna ska vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dB(A).

Swedavia har anfört att det inte finns anledning att kräva bullerisoleringsåtgärder för områden som exponeras för FBN 55 dB(A). Vi delar inte denna bedömning. De nu gällande villkoren har bedömts som skäliga av Miljööverdomstolen vid föregående prövning av Landvetter flygplats. Det är också den nivå som fastställts för Arlanda flygplats (se M 11706-13). I nämnda avgörande gällande Arlanda hänvisar Mark- och miljööverdomstolen till tidigare dom gällande Göteborg-Landvetter flygplats (MÖD 2009:46) och att domstolen där delade Naturvårdsverkets uppfattning, att FBN-nivåer som överstiger FBN 55 dB(A) inte kan betraktas som god miljö. Därefter konstaterar Mark- och miljööverdomstolen att senare tiders studier av bullrets effekter på människors hälsa inte motiverar att man nu skulle ha en mindre sträng syn på störningarna, varför nivån FBN 55dB(A) fastställdes. Därutöver vill Naturvårdsverket tillägga att Swedavia nu ansöker om en betydligt mer omfattande verksamhet och att det då inte kan finnas skäl att medge mildringar av gällande villkor.

Swedavia anger vidare att man önskar ett förtydligande av Naturvårdsverket gällande maximalljudnivå nattetid. Naturvårdsverket har i olika sammanhang redovisat sin principiella syn på vilken maximalljudnivå som är den som ska ligga till grund för skyldigheten att vidta bullerskyddsåtgärder. Vad gäller maximalljudnivå nattetid anser vi att bullerskyddsåtgärder ska vidtas i bostadsbyggnader samt vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för maximalljudnivåer 70 dB(A) eller däröver, minst 150 nätter per år och med minst 3 flygrörelser per natt. Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A).

Vad gäller maximalljudnivån under dag- och kvällstid anser vi att Swedavia ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader samt vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för maximalljudnivåer 70 dB(A) eller däröver fler än fem gånger per dag och kväll, mellan kl. 06-22, dock högst två gånger per timme. Målet ska vara att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB(A).

Naturvårdsverket vill än en gång poängtera att även om dessa nivåer, FBN 55 dB(A) och maximalljudnivå 70 dB(A) utomhus, innehålls kommer en stor andel av de exponerade att bli mycket störda eller störda ändå¹. Vi anser därför att Swedavia i första hand bör säkerställa att så få bebyggda områden som möjligt exponeras för dessa bullernivåer eller över. Redan vid $FBN \leq 55$ dB(A) och maximal ljudnivå 70 dB(A) uppstår negativa hälsoeffekter, såsom kardiovaskulära problem samt störnings- och talkommunikationsproblem. Vid $FBN \geq 55$ dB(A) och en maximal ljudnivå som överskrider 70 dB(A) blir störnings-, talkommunikations- och andra hälsoproblem omfattande. Vilken effekten blir beror också på antal händelser och tidpunkten för händelsen/erna. För det fall den maximala ljudnivån uppgår till 80 dB(A) och $FBN > 55$ dB(A) blir störnings-, talkommunikations- och andra hälsoproblem omfattande².

Med hänsynstagande till flygbullrets hälsoeffekter, till att de faktiska bullernivåerna på marken kan variera 10 – 20 dB(A) och då antalet överflygningar per dygn över vissa tätorter som årsmedeltal kommer att bli många fler jämfört med dagens situation, anser Naturvårdsverket att det finns skäl att vidta bullerskyddsåtgärder i enlighet med vårt ställningstagande. I detta sammanhang bör även observeras att vissa människor är mer känsliga för bullerstörningar än andra. Kostnaderna för dessa skyddsåtgärder är enligt vår mening inte oskäligen med hänsyn till flygbullrets hälsoeffekter och till den samhällsnytta som bullerskyddsåtgärder innebär.

Naturvårdsverket anser vidare att de mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen, ska vara dimensionerande för bullerskyddsåtgärder

Swedavia har ifrågasatt behovet av att mark- och miljödomstolen föreskriver i domen att bolaget ska inkomma till tillsynsmyndigheten med bullerkartor som visar vilka fastigheter som behöver åtgärdas enligt de ovan nämnda bullervärden som Naturvårdsverket yrkat. Därutöver motsätter sig bolaget att mark- och miljödomstolen föreskriver i domen även tiden för när bullerskyddsåtgärder ska vara vidtagna. Naturvårdsverket vidhåller sin uppfattning och noterar att även tillsynsmyndigheten, länsstyrelsen i Västra Götalands län, delar vår uppfattning i denna fråga.

Swedavia anser vidare att den i gällande villkor angivna målnivån FBN 30 dB(A) inomhus är oskäligt sträng och att målnivån inomhus istället ska vara ekvivalent ljudnivå 30 dB(A). Vi delar inte denna uppfattning. Det kan konstateras att Mark- och miljööverdomstolen i avgörandet gällande Arlanda

¹ Kunskapsläget om effekter av flygbuller på människor – En uppdatering och revidering av en rapport till LFV maj 2007. Reviderad 2009-12-15. Staffan Hygge, Högskolan i Gävle.

² A.a.

flygplats (M 11706-13) inte funnit att Swedavia framfört tillräckliga skäl för att övergå till att basera åtgärdskraven på ekvivalentnivåer i stället för FBN-nivåer. Naturvårdsverket anser inte att det finns skäl att göra någon annan bedömning i detta fall.

Beslut om detta yttrande har fattats av sektionschefen EvaLinda Sederholm. Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit miljöjuristen Camilla Lindholm, föredragande, och handläggaren Kyriakos Zachariadis.

EvaLinda Sederholm

Camilla Lindholm