

Svea Hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

Överklagandet skickas även per e-post till: svea.avd6@dom.se

Göteborg den 27 augusti 2015

MÅL M 5962-15; KOMPLETTERING AV ÖVERKLAGANDE AV MARK- OCH MILJÖDOMSTOLENS DELDOM I MÅL M 1030-13 ANGÅENDE GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT

Swedavia AB (Swedavia) har beretts tillfälle att senast den 28 augusti 2015 komplettera ingivet överklagande daterat den 8 juli 2015 och ingivet anslutningsöverklagande daterat den 9 juli 2015. Med anledning härav önskar undertecknade i egenskap av ombud för Swedavia anföra följande.

Swedavia åberopar till stöd för sitt överklagande samtliga grunder och omständigheter som bolaget anfört i Mark- och miljödomstolen samt vad som anförts i ingivna överklaganden och i denna komplettering av överklagandena.

3105135.9.0616

1 YRKANDEN

Swedavia yrkar att Mark- och miljööverdomstolen ändrar Mark- och miljödomstolens dom enligt nedan och fastställer Mark- och miljödomstolens dom i övriga delar.

1.1 Villkor U2, U3 och D2 – dagvattenhanteringen vid flygplatsen

1.1.1 U2. Dagvattenreningens funktion

Swedavia yrkar att första stycket och fjärde stycket utgår.

1.1.2 U3. Utförande och redovisning av ovanstående prøvotidsutredningar

Swedavia yrkar att andra stycket avseende tiden inom vilken resultatet av utredningarna ska redovisas ska justeras avseende utredningen om dagvattenreningens funktion (U2) till att istället vara senast den 1 januari efter utgången av den tredje vintersäsongen efter det att denna dom vunnit laga kraft i denna del.

1.1.3 D2. För utsläpp av dagvatten

Swedavia yrkar att D2 justeras enligt följande (ändringarna anges med fet kursiv stil):

Innehållet av föroreningar i dagvatten som avleds till recipient, mätt i utsläppspunkten DA 14, får som riktvärden och **årsmedelvärden** inte överstiga följande:

| Analysparametrar | mg/l |
|-------------------------|--------------|
| TOC | 50 |
| Totalkväve | 2 |
| Totalfosfor | 0,3 |
| Koppar | 0,035 |
| Zink | 0,2 |
| Bly | 0,025 |

| | |
|-----------|--------------|
| Kadmium | 0,001 |
| Krom | 0,015 |
| Nickel | 0,015 |
| Oljeindex | 1,5 |

Syrehalten får som riktvärde **och månadsmedelvärde** inte understiga 5 mg/l.

1.2 Villkor 3 – flygvägar

Swedavia yrkar att stycke i. justeras så att andra meningen utgår.

Swedavia yrkar att stycke iv. angående tidigaste avvikelse från SID LABAN nordost från bana 21 (Södra spåret) utgår.

1.3 Villkor 8 – bullerskyddsåtgärder

Swedavia yrkar att åttonde stycket justeras så att åtgärder ska vara vidtagna inom två år från det att en annan byggnad exponeras av ljudnivåer som överstiger angivna begränsningsvärde istället för ett år som anges i domen.

1.4 Villkor 15 – spillvatten

Swedavia yrkar att halterna för kadmium och nickel justeras enligt följande:

| Analysparametrar | mg/l |
|-------------------------|--------------|
| Kadmium | 0,001 |
| Nickel | 0,05 |

Swedavia yrkar vidare att tredje stycket (sista stycket) utgår.

2 UTVECKLING AV GRUNDER OCH SAKOMSTÄNDIGHETER FÖR ÖVERKLAGANDET I SAK

2.1 Villkor U2, U3 och D2 – dagvattenhanteringen vid flygplatsen

2.1.1 U2. Dagvattenreningens funktion

Swedavia förstår inte hur kravet i *första stycket* ska förenas med prövotidsutredningen som regleras närmare i resterande stycken. Enligt första stycket ska Swedavia successivt under prövotiden vidta de åtgärder som krävs för att förbättra reningen med avseende på närsalter, organiska ämnen, metaller och miljögifter. Swedavia menar att prövotiden syftar till att under en skälig utredningstid komma fram till en samlad bedömning av vilka åtgärder som eventuellt kan vara lämpliga att vidta. Om det vidtas åtgärder löpande under själva utredningen, finns risken att man föregriper själva utredningen genom att vidta åtgärder och därmed lägga resurser på åtgärder som vid en samlad bedömning senare inte visar sig vara de bästa. Swedavia anser därför inte att det är lämpligt att förena prövotiden med krav på successiva åtgärder varför första stycket bör utgå. Det är också oklart vilka åtgärder som ska vidtas då det inte närmare i domskälen förtydligas vad som kan vara åtgärder som "krävs" för att förbättra reningen.

Swedavia kommer givetvis i enlighet med de allmänna hänsynsreglerna vidta nödvändiga skyddsåtgärder om behov av sådana åtgärder uppstår. I övrigt anser dock Swedavia att vidtagande av åtgärder bör anstå till efter avslutad prövotidsutredning.

Swedavia anser att *fjärde stycket* rörande utredning om vilka åtgärder som kan krävas för att uppfylla kraven för god ekologisk status i Issjöbäcken ska utgå. Issjöbäcken är ännu inte klassad och Swedavia anser inte att det är rimligt att ställa krav på utredning i detta skede. Om Issjöbäcken klassas är det ytterst

myndigheterna som ansvarar för att åtgärdsprogram utarbetas och fastställs för att klarlägga dels vilka åtgärder som sammantaget erfordras för att aktuell status ska kunna nås, dels var och av vem åtgärderna på det mest kostnadseffektiva sättet bör genomföras.

Utredningsuppdraget är därutöver alltför allmänt hållet och otydligt. Det kan inte rimligen ställas krav på Swedavia som enskild aktör att tillse att eventuell ekologisk status för Iссjöbäcken uppfylls. Det är inte endast Swedavias verksamhet som påverkar eller riskerar att påverka Iссjöbäcken. Swedavia bidrar till exempel inte till vare sig försurning eller hydromorfologiska störningar och det är i dagsläget oklart vad som påverkar fiskreproduktionen. Det kan också särskilt noteras att det i VISS¹ anges att diffusa källor som skogsbruk samt atmosfärisk deposition är betydande påverkanskällor.

Om Mark- och miljööverdomstolen trots det ovan nämnda anser att det är rimligt att prövotidsutredningen omfattar även en utredning rörande flygplatsverksamhetens påverkan på Iссjöbäcken, bör utredningen syfta till att bedöma vilka åtgärder Swedavia rimligen kan vidta för att minska påverkan från flygplatsverksamheten och därmed öka förutsättningarna för att Iссjöbäcken ska nå god ekologisk status. Swedavia har i sig inget ensamt ansvar för att se till att god ekologisk status nås, vilket man kan uppfatta med Mark- och miljödomstolens formulering. Swedavia kommer inom ramen för de vattenvårdsförbund och vattenråd som Göteborg Landvetter Airport deltar i att medverka till åtgärder som säkerställer en god vattenstatus i Västra Ingsjön tillsammans med samtliga aktörer i avrinningsområdet.

¹ VISS – Vatteninformationssystem för Sverige, Iссjöbäcken, preliminär vattenförekomst , 2014-10-24 - Arbetsmaterial

2.1.2 U3. Utförande och redovisning av ovanstående prøvotidsutredningar

Swedavia delar Mark- och miljödomstolens bedömning att ytterligare tid fordras för att vinna erfarenhet av hur dagvattenanläggningen fungerar och vilka reningsresultat som rimligen kan nås. Dagvattendammarna är naturliga system och det tar tid för den biologiska aktiviteten att etableras. Dammarna togs i drift under vintersäsongen 2010/2011 och därefter justerades dammarna på grund av inledande problem. Det har under efterföljande år varit kalla vintrar, varför det har tagit längre tid än förväntat för den biologiska aktiviteten att etablera sig. Dammarna är därför fortfarande under intrimning och det är inte säkerställt vilken reningseffekt dammarna kommer att ha. Någon slutbesiktning har ännu inte genomförts.

Swedavia har därför ingen invändning mot att genomföra en utredning under en prøvotid, men anser att den bör omfatta minst tre vintersäsonger för att erforderliga resultat som möjliggör en bedömning av lämpliga åtgärder för förbättrad rening ska kunna erhållas. Detta även mot bakgrund av att vintervädret vid flygplatsen varierar, vissa år är det mildt vinterväder och andra år är det kallt med mycket snö. Swedavia anser därför att tiden för genomförande av prøvotidsutredningen för dagvattenreningens funktion bör förlängas och att resultaten av utredningen ska inges senast den 1 januari efter utgången av den tredje vintersäsongen efter det att denna dom vunnit laga kraft i denna del. Det är viktigt att Swedavia efter utgången av den sista vintersäsongen får tid att sammanställa informationen från den sista vintersäsongen och därefter göra en samlad bedömning av vilka åtgärder som kan krävas och är skäligen att genomföra samt bedöma behovet av ytterligare slutliga villkor.

Den ovan angivna tiden förutsätter att Swedavia inte under prøvotiden successivt ska vidta åtgärder. Om sådana krav ställs bör ytterligare tid erhållas

efter varje utförd åtgärd. Av de skäl som anges ovan krävs det i regel minst två, helst tre, vintersäsonger för att kunna utvärdera genomförda åtgärder.

2.1.3 D2. För utsläpp av dagvatten

Mark- och miljödomstolen har i domskälen anfört att vad som ska gälla som provisorisk föreskrift för utsläppen i punkten DA 14 under prövotiden motsvarar de utsläppsnivåer som Swedavia har klarat hittills. Swedavia uppfattar att domstolen måste ha misstolkat den redovisning som Swedavia har lämnat in i målet då bolaget redan med dagens verksamhet inte klarar angivna månadsvärden i den provisoriska föreskriften. Swedavia anser därför att den provisoriska föreskriften av misstag kommit att bli alltför sträng och därför ska justeras i enlighet med bolagets förslag.

Som framgår av den presentation som ingavs vid huvudförhandlingen i Mark- och miljödomstolen har halterna i DA 14 överstigit de värden som anges i den provisoriska föreskriften, **bilaga 1** (utdrag ur ingiven presentation). TOC-halten i DA 14 har under minst en månad varje år sedan dagvattendammarna togs i drift överstigit 50 mg/l och nått månadsmedelnivåer upp till 125 mg/l. Halten totalkväve har varje år, med undantag för år 2013 och år 2014, överstigit 1,5 mg/l. Halten totalfosfor har överstigit 0,1 mg/l och var en månad under år 2013 nära 0,3 mg/l. Halterna koppar och zink har överskridit 0,02 respektive 0,03 mg/l. Vad gäller bly kan noteras att den av domstolen meddelade halten underskrider såväl miljökvalitetsnormen som Göteborgs stads riktvärde för dagvatten. Även kadmiumhalten är i nivå med miljökvalitetsnormen och underskrider Göteborgs stads riktvärde. Swedavia anser att av domstolen angivna halter är oskäligt stränga. Swedavia anser generellt att Stormtacs schablonvärden är rimliga och i vart fall bör ligga till grund för den provisoriska föreskriften. De av bolaget föreslagna årsmedelvärdena ligger i nivå med eller under Stormtacs schablonvärden för dagvatten från liknande markanvändning

(centrum, parkering, industri), med undantag för organiskt material. Det kan särskilt noteras att domstolen inte närmare har motiverat varför det finns skäl att besluta om halter som underskrider Göteborgs stads riktvärden för dagvatten. Swedavia anser att vad gäller oljeindex kan Göteborgs stads riktvärde om 1,5 mg/l accepteras.

Under vintertid genomförs halkbekämpning och avisning för att säkerställa flygsäkerheten. Det är vintervädret som avgör behovet av halkbekämpning och avisning, d.v.s. mängden kemikalier som behöver användas. Dessutom förekommer normalt stora årstidsvariationer till följd av naturliga biologiska och fysikaliska processer i både opåverkade vatten och i dagvatten. Dagvattnets föroreningshalter varierar inte bara över vinter- och sommarsäsong utan också över tid med vattenflödet. Halterna varierar under olika regntillfällen men även under ett regntillfälle. Ett årsmedelvärde speglar tydligare den totala belastningen på recipienten under ett år jämfört med ett månadsmedelvärde. Med hänsyn till verksamheten och de naturliga processerna och variationerna, är det rimligt att de provisoriska föreskrifterna baseras på riktvärden och årsmedelvärden istället för månadsmedelvärden. Nivåerna bör även ge verksamheten en sådan marginal att de kan innehållas även under strängare vinterväder. Under 2014 var det en mild vinter och mindre mängder halkbekämpnings- och avisningskemikalier behövde användas, vilket bidrog till förhållandevis låga föroreningshalter i dagvattnet såväl på månadsbasis som på årsbasis. Det är därför sammantaget inte rimligt att utgå från månadsmedelvärden och 2014 års nivåer på sätt som domstolen gjort.

2.2 Villkor 3 – flygvägar

Swedavia anser att det åtagande som bolaget gjort vad gäller hur klassindelningen ska göras är tillräckligt och i den ingår avrundning upp till närmaste 500 fot. Swedavia anser inte att det behöver regleras i villkor.

Swedavia anser däremot att den ytterligare marginal om 500 fot som domstolen föreskrivit ska utgå.

Klassindelningen sker enligt följande, vilket resulterar i att den beräknade ljudnivån på marken kommer att understiga maximal ljudnivå 70 dB(A) med marginal:

- Flygplan grupperas och den mest bullrande flygplanstypen i varje klass är normerande för när flygplanen i den klassen får lämna SID, vilket innebär att ett antal flygplan kommer att bullra mindre redan vid lägre höjder.
- Den startprocedur som ger den högsta höjden för att ljudnivån på marken ska understiga 70 dB(A) väljs.
- Varje höjd avrundas uppåt till närmaste 500 fot.
- De flygplanstyper vars höjd inte har varit möjlig att beräkna eller de flygplanstyper som viktmissigt passar in i en klass men på grund av flygplanets bulleregenskaper inte passar in däri, får följa SID till 6 000 fot, vilket motsvarar 6 500 fot MSL som är dagens villkor för samtliga flygvägar med undantag för SID Södra spåret.

Malmö Airport erhöll genom dom i mål M 1452-12, daterad den 28 juni 2013 meddelad av Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt, ett nytt tillstånd som medger att SID får lämnas när bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) enligt vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod. Swedavia anser inte att det finns skäl att göra någon annan bedömning i detta mål. De inbyggda marginalerna i klassindelningen är fullt tillräckliga.

Boende i flygplatsens närhet bör behandlas lika och det finns inga miljömedicinska skäl att tillämpa en annan princip för SID LABAN jämfört med övriga flygvägar. Den nyligen antagna förordningen (2015:216) om trafikbuller

vid bostadsbyggnader fastställer också riktvärdet maximal ljudnivå 70 dB(A). Swedavia yrkar med stöd av ovanstående att stycke iv., angående tidigaste avvikelser från SID LABAN nordost från bana 21 (Södra spåret), ska utgå.

När flygtrafiken lämnar SID kommer beräknad maximal ljudnivå på marken att *understiga* 70 dB(A). Utifrån ett miljömedicinskt perspektiv medför möjligheten att lämna SID inte några hälsoeffekter för boende runt flygplatsen. Det sker ingen förändring av antalet sömnstörda, analyserat utifrån resultat av beräkningar av L_{night} , eftersom möjligheten att lämna SID regleras på annat sätt nattetid. Vad gäller upplevd störning, som analyseras utifrån resultat av beräkningar av FBN, förväntas inga förändringar ske eftersom bullerkurvorna för FBN 55 dB(A) och högre nivåer inte påverkas av möjligheten att lämna SID. Den enda potentiella påverkan som kan förväntas är för FBN 50 dB(A) och då i en mycket marginell utsträckning.

På samma sätt som för upplevd störning förväntas inte antalet uppskattade nytillkomna fall av högt blodtryck förändras. Av studien *Flygbuller på uteplats, Besvärsupplevelser och hälsa i relation till maximalnivå och antal flygbullerhändelser*², som omfattade observerad störning vid uteplats framgår att andelen flygbullerstörda kan förväntas vara låg om den maximala ljudnivån 70 dB(A) inte överskrids mer än högst fem gånger per dag och kväll. Med hänvisning till denna studie anger Naturvårdsverket på sin hemsida att maximal ljudnivå 70 dB(A) utomhus vid bostäder och vårdlokaler bör kunna överskridas upp till fem gånger mellan kl. 06.00 och kl. 22.00 utan att det ses som en risk för olägenhet för människors hälsa. Som nämnts ovan överskrids inte beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) vid tillämpning av principen att lämna SID.

² Flygbuller på uteplats, Besvärsupplevelser och hälsa i relation till maximalnivå och antal flygbullerhändelser, Stockholms universitet och Institutet för miljömedicin vid Karolinska Institutet, Naturvårdsverkets rapport 6570, publicerad i maj 2013

2.3 Villkor 8 – bullerskyddsåtgärder

Swedavia anser att den i villkoret angivna tiden om att åtgärder ska vara vidtagna inom ett år från det att en annan byggnad exponeras för ljudnivåer som överstiger angivna nivåer är oskäligt sträng.

Som Swedavia angivit ska det när det har konstaterats att en byggnad är berörd först göras en närmare inventering av byggnaden. Swedavia ska därefter komma överens med fastighetsägaren om vilka åtgärder som ska vidtas och åtgärderna ska vidtas. Det ska då noteras att Swedavia är ett statligt bolag och lyder under reglerna om offentlig upphandling, varför de olika konsulter och entreprenörer som bolaget anlitar för såväl inventering som vidtagande av åtgärder kan behöva upphandlas. Beroende på årstid kan den situationen uppstå att Swedavia har kommit överens med en fastighetsägare om vilka åtgärder som ska vidtas, men att det sedan dröjer ett antal månader innan åtgärderna kan vidtas på grund av väderförhållanden. Det är därför inte osannolikt att det kan ta mer än ett år innan åtgärderna är vidtagna utan att det kan läggas Swedavia till last. Det är på grund av bullerkurvornas stegvisa expansion med ökat antal rörelser, framför allt kurvan för maximal ljudnivå 70 dB(A), inte omöjligt att ett flertal hus berörs samma år. Det påverkar också möjligheten att i praktiken ha åtgärdat alla byggnader inom ett år. Swedavia anser därför inte att en tid om två år är oskäligt lång.

En tid om två år för vidtagande av åtgärder på byggnader som berörs efter lagakraftvunnen dom, medför att åtgärder som berörs vid lagakraftvunnen dom och byggnader som berörs året efter kan genomföras samtidigt. Om istället ett år anges innebär det att senare tillkommande byggnader ska vara åtgärdade ett år före de byggnader som berörs när domen vinner lagakraft.

2.4 Villkor 15 – spillvatten

Swedavia anser att meddelade halter för kadmium och nickel är oskäligt stränga. Bolagets förslag till villkor är i linje med de krav Gryaab ställer för att vattnet ska få ledas till reningsverket och det finns ingen anledning att i villkor ställa strängare krav. Det kan i sammanhanget noteras att Swedavia har vidtagit åtgärder för att omhänderta glykolpåverkat vatten vid källan. Under år 2010 tog Swedavia det nya glykolhanteringssystemet i drift och under hösten 2011 installerades ett s.k. indunstningssteg i anläggningen. Detta har medfört att utsläppt mängd kadmium från 2006 till 2014 har minskat med cirka 75 procent.

Swedavia anser att sista stycket ska utgå då det inte är lämpligt att reglera genomförande av en undersökning av detta slag i ett slutligt villkor. På vilket sätt fortlöpande kontroller av spillvattnet ska ske över tid bör lämpligen regleras i kontrollprogrammet eller bestämmas inom ramen för genomförande av en periodisk besiktning och inte läggas fast i ett slutligt villkor. Lämpliga uppföljningsmetoder och kontroller kan förändras över tid, varför det är olämpligt att reglera dessa i slutligt villkor.

3 SKÄL FÖR PRÖVNINGSTILLSTÅND

3.1 Inledning

Enligt rättegångsbalken, som ska tillämpas i detta mål, ska prövningstillstånd meddelas om (1) det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till (*ändringsdispens*), (2) det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till (*granskningsdispens*), (3) det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller (4) det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet. Prövningstillstånd ska

meddelas om en eller flera av de i paragrafens fyra punkter angivna förutsättningarna föreligger.

I NJA 2009 s. 738 konstaterar Högsta domstolen att kravet att det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som tingsrätten har kommit till (*ändringsdispens*), inte bör förstås på annat sätt än vad som enligt praxis gällde redan före reformen av bl.a. prövningstillstånd år 2008, nämligen att det finns utrymme för tvivel om tingsrättsavgörandets riktighet eller, som det också uttryckts, det framstår som tveksamt om avgörandet är rätt i sak. Hovrätten behöver således inte vara övertygad om att tingsrättens avgörande är oriktigt utan det är tillräckligt att det finns utrymme för tvivel om avgörandets riktighet. I NJA 1997 s. 520, uttryckte Högsta domstolen det som att det framstod som tveksamt om tingsrättens avgörande var rätt i sak.

Av rättspraxis framgår att framför allt *granskningsdispens* är något vanligare i miljömål än andra mål eftersom miljömål i regel är mycket svårbedömda. Av lagmotiven till bestämmelsen om prövningstillstånd i 49 kap. 14 § rättegångsbalken framgår att rätten kan behöva meddela prövningstillstånd med stöd av tillståndsgrunden för *granskningsfall* om målet är så omfattande eller på annat sätt komplicerat att det vid tillståndsprövningen är svårt att bedöma om målet är rätt avgjort eller inte. Högsta domstolen pekade på detta i sitt beslut NJA 2011 s. 782 där domstolen bekräftade att detta talade för att granskningsdispensen skulle vara något vanligare i miljömål än i andra mål trots att miljömålen hade samlats vid ett begränsat antal domstolar med särskild sammansättning.

3.2 Villkor U2, U3 och D2 – dagvattenhanteringen vid flygplatsen

I aktuell dom finns det anledning att meddela både *ändringsdispens* och *granskningsdispens* i de delar som rör dagvattenhanteringen vid flygplatsen.

Av de skäl som anförts ovan i avsnitt 2.1.1 anser Swedavia att första stycket och fjärde stycket i prøvotidsutredningen avseende dagvattenreningens funktion (U2) har fått en oriktig utformning. Det är inte ändamålsenligt att samtidigt få krav på successivt vidtagande av åtgärder (första stycket) och krav på genomförande av en utredning som ska visa vilka åtgärder som är lämpliga att vidta (andra stycket). Det framgår vidare inte i domskälen hur det närmare ska bedömas vilka successiva åtgärder som "krävs" för att förbättra reningen, varför första stycket är alltför otydligt och gör det omöjligt att bedöma riktigheten av domslutet i denna del. Swedavia anser också att kravet på utredning av vilka eventuellt ytterligare åtgärder som kan krävas för att uppfylla god ekologisk status i Issjöbäcken (fjärde stycket) har fått en oriktig utformning. Det är som angetts i nämnda avsnitt ovan för det första inte klart om Issjöbäcken kommer att bli utpekad, varför kravet på utredning är olämpligt och därmed oriktigt redan ur den synvinkeln och bör utgå. För det andra är det inte Swedavia som ensamt ska säkerställa att eventuella framtida krav för god ekologisk status ska uppfyllas, vilket lydelsen av villkoret synes ange. Om det ska ställas krav på utredning av eventuella åtgärder i förhållande till ekologisk status bör kravet omformuleras.

Vad gäller prøvotidens längd (U3) anser Swedavia som anförts ovan i avsnitt 2.1.2 att utredningen måste omfatta minst tre vintersäsonger för att det ska vara möjligt att få säkerställda resultat. Även mark- och miljödomstolen har bedömt att det krävs ytterligare tid för att vinna erfarenhet av hur dagvattenanläggningen fungerar och vilka reningsresultat som rimligen kan nås. Domstolen har dock inte gjort en korrekt bedömning av vilken tid som rimligen krävs för att nå dessa resultat, varför domen bör ändras i denna del. Om successiva åtgärder ska vidtas, behöver prøvotidens längd anpassas så att utvärdering av dessa åtgärder kan ske. Det visar också att prøvotidsutredningen fått en olämplig utformning.

Mark- och miljödomstolen har i domskälen anfört att vad som ska gälla som provisorisk föreskrift för utsläppen i punkten DA 14 under provotiden (D2) motsvarar de utsläppsnivåer som Swedavia har klarat hittills. Som Swedavia anfört i avsnitt 2.1.3 ovan uppfattar bolaget att domstolen måste ha misstolkat den redovisning som Swedavia har lämnat in i målet då domstolen i domskälen anför att domstolen utgått från de värden bolaget klarat hittills. Swedavia kan inte ens utifrån dagens verksamhet klara angivna värden i den provisoriska föreskriften. Swedavia anser därför att den provisoriska föreskriften av misstag kommit att bli för sträng och fått en oriktig utformning genom domstolens föreskrivande av dels månadsmedelvärden istället för årsmedelvärden, dels alltför stränga halter för vissa parametrar. Det finns med anledning härav skäl att betvivla att domslutet i denna del fått den avsedda utformningen. Det finns således anledning att betvivla riktigheten av domslutet.

För det fall domstolen inte anser att det finns skäl att meddela provningstillstånd i samtliga delar menar Swedavia att det i vart fall finns anledning att meddela ett separat provningstillstånd endast för dagvattenfrågorna.

3.3 Villkor 3 – flygvägar

Swedavia anser av de skäl som angetts i avsnitt 2.2 ovan att villkoret för när flygtrafiken får lämna SID är alltför strängt. Först och främst finns inte behov av en ytterligare marginal om 500 fot. Därutöver är det olämpligt att behandla boende runt flygplatsen olika. Med nu meddelat villkor gäller olika principer för olika boende. Swedavia anser därför att det finns skäl att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till.

3.4 Villkor 8 – bullerskyddsåtgärder

Swedavia anser av de skäl som angetts i avsnitt 2.3 ovan att den meddelade tiden för vidtagande av åtgärder för byggnader som inte exponeras när domen

vunnit laga kraft utan vid en senare tidpunkt är alltför sträng och att det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen kommit till. Mark- och miljödomstolen har inte närmare motiverat skälen för den korta tiden utan endast hänvisat till Länsstyrelsens bedömning som i sin tur hänvisar till gällande villkor utan att kommentera det faktum att det villkoret avser en betydligt mindre omfattande verksamhet.

Det finns därför anledning att meddela både *ändringsdispens* och *granskningsdispens*.

3.5 Villkor 15 – spillvatten

Swedavia anser att meddelade halter för kadmium och nickel är oskäligt stränga och att det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen kommit till då angivna halter är strängare än gällande villkor och de krav som Gryaab ställer för att ta emot vattnet till sitt reningsverk. Eftersom domstolen inte närmare motiverat sitt domslut i denna del är det inte heller möjligt att bedöma riktigheten av domslutet.

Det finns därför anledning att meddela både *ändringsdispens* och *granskningsdispens*.

Dag som ovan

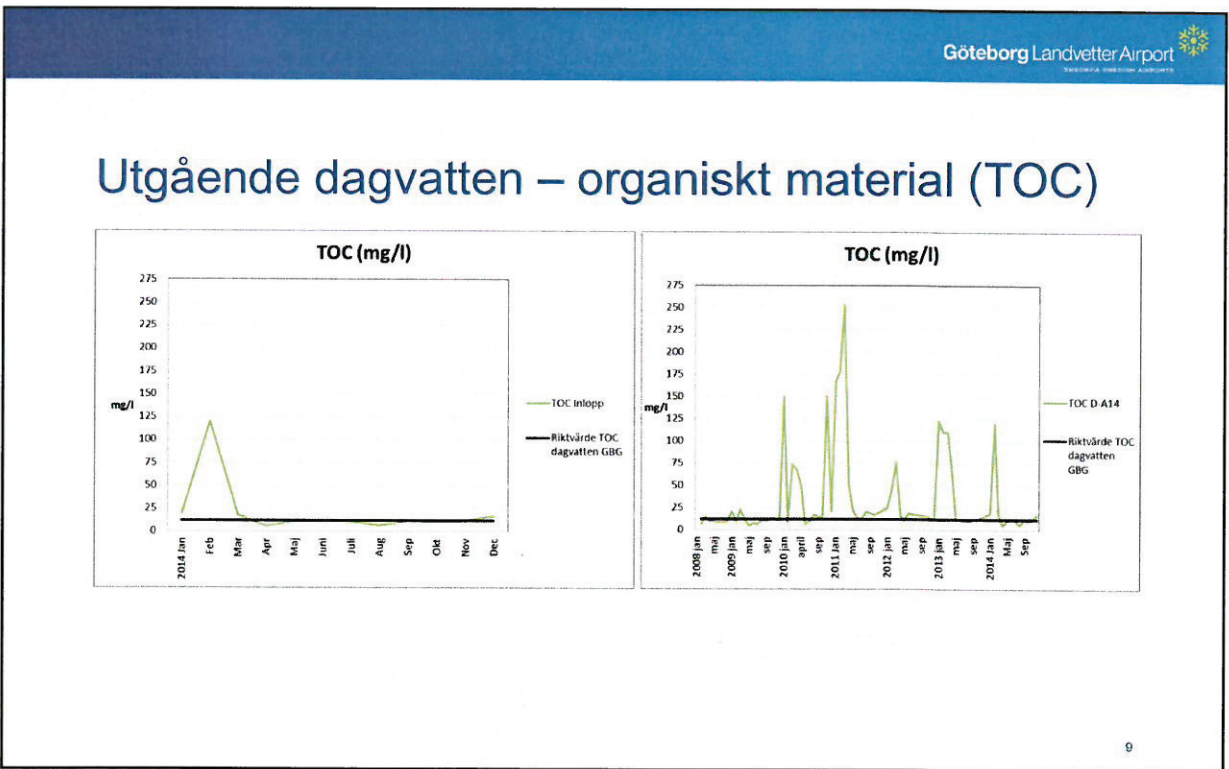
Malin Wikström

Tomas Fjordevik

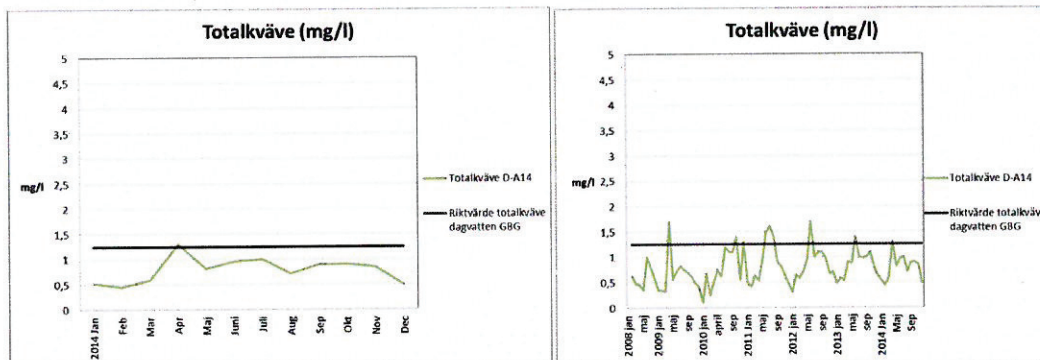
Bilaga 1: utgående dagvatten D-A14, utdrag ur ingiven presentation dagvatten

Göteborg Landvetter Airport

Utgående dagvatten D-A14

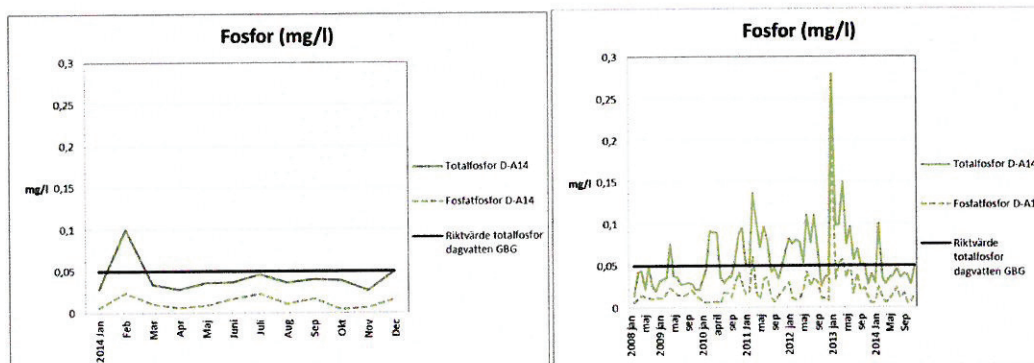


Utgående dagvatten – kväve



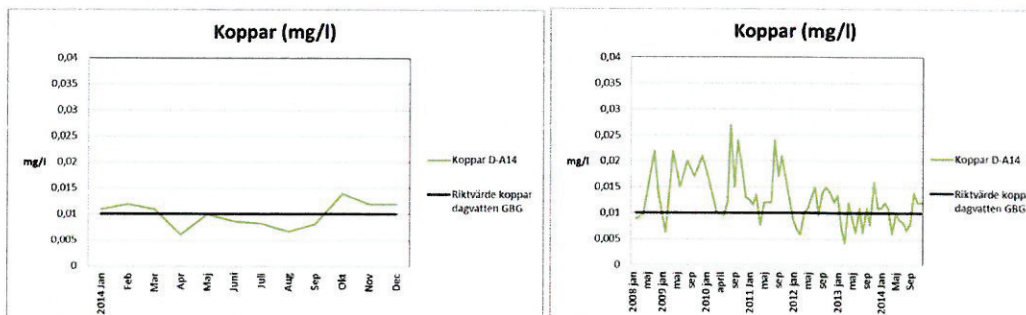
10

Utgående dagvatten – fosfor



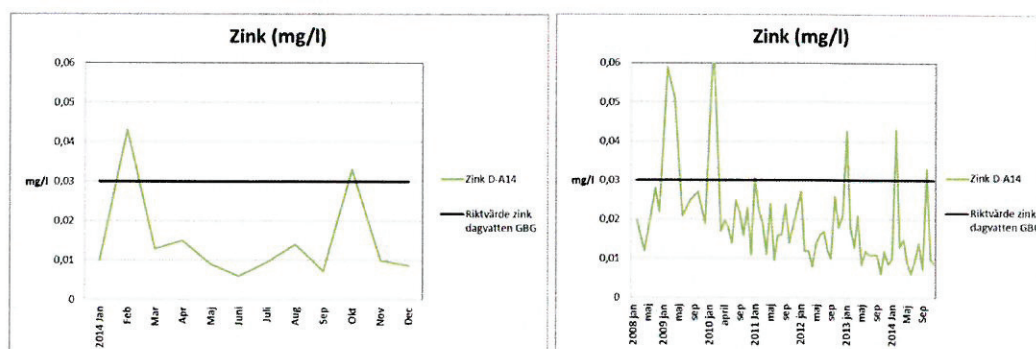
11

Utgående dagvatten – koppar



12

Utgående dagvatten – zink



13

Utgående dagvatten – syre

