



LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Miljöskyddsavdelningen  
Kerstin Harvenberg  
010-22 44 666

BESLUT  
2015-06-24

Diarienummer  
551-22478-2015  
Dossienummer  
1401-1115

Sida  
1(5)

## VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2015-06-25

Akt. M 1030-13

Aktbil.....

Vänerns Tingsrätt  
Mark- och miljödomstolen  
Box 1070  
462 28 Vänersborg

Överklagandet inkommet  
inom rätt tid

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
R2  
INKOM: 2015-06-25  
MÅLNÖ: M 1030-13  
AKTBIL: 183

### Överklagande av dom i mål nr M 1030-13, ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun

Länsstyrelsen överklagar domen och yrkar följande:

1. Tillståndet ska omfatta högst 90 000 flygrörelser per år. Alternativt ska rörelseantalet regleras i villkor. I andra hand yrkar Länsstyrelsen att tillståndet ska vara tidsbegränsat till 15 år.
2. Villkor 3 och villkor 4 ska ändras så att luftfartyg får lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 65 dBA.
3. Villkor 8 ska ändras så att bullerskyddsåtgärder ska vidtas även i skolor som regelbundet exponeras för 70 dBA maximalnivå och däröver, dagtid kl. 07-18.
4. Villkor 8 ska också ändras så att åtgärderna ska vara vidtagna senast inom ett år från det att domen i denna del har vunnit laga kraft för de då berörda byggnaderna.
5. Villkor 15 ska ändras så att angivna halter av föroreningar i spillvatten ska mätas i de punkter där det leds till flygplatsens spillvattennät.

### Utveckling av grunderna för överklagandet

#### Tillståndets omfattning

Länsstyrelsen menar att ett miljötillstånd för en verksamhet som liksom flygplatsverksamhet genomgår ständiga teknikförändringar bör omprövas helt eller delvis med ca 15 års mellanrum för att nya krav och möjligheter ska kunna beaktas. Då verksamheten närmar sig en omfattning av 90 000 flygrörelser kan en förnyad prövning initieras av Swedavia. Därmed kan hänsyn tas till den teknik och de miljökrav som gäller vid denna tidpunkt. Det innebär att flygplatsens betydelse för regionens utveckling säkerställs på ett modernt sätt.

Länsstyrelsen vill betona att flygplatsens existens eller stora nytta för regionen inte på något sätt ifrågasätts. Syftet med Länsstyrelsens yrkande är att villkoren ska omprövas regelbundet så att ny teknik och ny kunskap kan tas

tillvara. En möjlighet skulle därför kunna vara att ge ett tillstånd till flygplatsverksamhet, men att fastställa antalet flygrörelser i villkor. En omprövning av villkor skulle därmed inte behöva bli lika omfattande som en omprövning av hela tillståndet. Tillåtligheten av verksamheten skulle inte heller ifrågasättas vid en sådan omprövning.

Antalet flygrörelser ligger till grund för bullerpåverkan, utsläpp till luft och vatten, kemikalieförbrukning, passagerartransporter mm. I underlaget till ansökan visas utvecklingen av antalet rörelser vid tre prognoser, hög, mellan och låg. Vid hög prognos beräknas 120 000 rörelser nå omkring år 2038. Vid mellanprognosen nås det sökta antalet omkring år 2060 och vid låg prognos nås antalet mycket långt fram i tiden.

Ett miljötillstånd och de ingående villkoren ska vara aktuella för den verksamhet som bedrivs, grunda sig på vad som är tekniskt möjligt, miljömässigt motiverat och ekonomiskt rimligt. Utvecklingen inom flygbranschen går fort, vilket bland annat de senaste årens teknikutveckling vad gäller t ex PRNAV och så kallade kurvade inflygningar visar. Dagens flygplan skiljer sig åt i bulleremission jämfört med dem som användes när flygplatsen var ny för 35 år sedan. Miljökraven har ändrats under samma tid, klimatpåverkan från växthusgaser har lyfts fram, de nationella miljömålen har formulerats, lagstiftningen har ändrats. Miljöproblem som PFOS i brandsläcknings-skum har upptäckts och behöver nu hanteras. Det går inte idag att veta vilken teknik som är möjlig om 30-50 år eller ännu längre fram eller vilka miljöfrågor som då kommer att vara särskilt viktiga och möjliga att åtgärda.

En tillståndsprövning bör initieras av verksamhetsutövaren, som är den som har kunskap om verksamheten och som bör ha incitament att driva processen framåt. Om det finns ett i det närmaste obegränsat tillstånd saknas ett sådant incitament för verksamhetsutövaren. En process som initieras av tillsynsmyndigheten eller Naturvårdsverket riskerar att bli långdragen och ineffektiv.

En jämförelse kan göras med tidigare tillståndsansökningar, som alla prognostiserat ett betydligt högre antal flygrörelser än vad som sedan blivit fallet. Förutom vid ett par tillfällen har rörelseantalet legat på ca 60 000 sedan början av 1990-talet.

Mot bakgrund av ovanstående anser Länsstyrelsen att det är stor risk att Swedavias bedömning av antalet rörelser är orealistisk och att det därför inte blir möjligt att skriva verkningfulla och aktuella villkor för verksamheten baserat på 120 000 flygrörelser. Swedavia motiverar den sökta omfattningen av antalet rörelser med att det måste finnas utrymme för fluktuationer i verksamheten utan att det begränsas av tillståndet samt att en tillståndsprocess tar lång tid.

Länsstyrelsen bedömer att den sökta verksamheten inte kommer att infalla inom rimlig tid och att omprövning i stället ska ske med viss regelbundenhet. Nuvarande tillstånd omfattar 80 000 flygrörelser och den faktiska om-

fattningen är idag ca 60 000. En begränsning av ett nytt tillstånd till 90 000 flygrörelser innebär en möjlighet att utöka nuvarande verksamhet med 30 000 rörelser och att det finns utrymme för den fluktuation mellan olika år som bolaget önskar. En sådan femtioprocentig ökning är också jämförbar med den ca femtioprocentiga ökningen av nuvarande antal rörelser som medgavs för Arlanda flygplats i den senaste omprövningen.

Ett alternativ skulle kunna vara ett tidsbegränsat tillstånd, så att omprövning kommer att ske efter ca 15 år. Stöd för detta återfinns i prop.1997/98:45 om miljöbalken, del 1 sida 478 ff. Bland annat nämns att den tekniska utvecklingen och ökade kunskaper leder till att samhällets miljökrav ändras och skärps. Det kan vara lämpligt att tiden begränsas för stora verksamheter med kraftig miljöpåverkan, till exempelvis tio år, eftersom det då blir en automatisk omprövning i samband med ansökan om nytt tillstånd. Den prövning som då ska göras kan väntas bli mindre omfattande än för en ny verksamhet eftersom lokaliseringsfrågan inte blir aktuell på samma sätt när det gäller en befintlig verksamhet. En fördel med tidsbegränsade tillstånd är att de medför automatiska och regelbundna omprövningsar och villkor uppdateras med hänsyn till bästa möjliga teknik. Ansvaret för omprövningen läggs på verksamhetsutövaren i stället för på tillsynsmyndigheten. Länsstyrelsen noterar att mark- och miljödomstolen inte var eniga i bedömningen av om tidsbegränsning var lämpligt och att en skiljaktig mening lämnades av det tekniska rådet.

#### *Ljudnivå då SID får lämnas, villkor 3 och 4*

Länsstyrelsen anser att ljudnivån då luftfartyg ska få lämna SID ska vara 65 dBA för att undvika överskridanden av riktvärdet 70 dBA utanför den korridor som bestäms av angivna flygvägar. Detta gäller såväl jettrafik som propellertrafik. Länsstyrelsen har noterat att Arlanda flygplats tillstånd från den 27 november 2013 med slutlig dom av Mark- och miljööverdomstolen den 21 november 2014 innehåller ett villkor om att luftfartyg ska få lämna SID då den maximala ljudnivån på marken understiger 65 dBA.

Utgångspunkten för att avgöra när en flygplanstyp ska få avvika från flygvägen är en indelning i grupper som får lämna SID vid olika höjder. För varje grupp bestäms den mest bullrande flygplanstypen vars ljudnivå blir styrande för när SID får lämnas. Länsstyrelsen ifrågasätter utformningen av gruppindelningen och menar att det finns en stor risk att 70 dBA kommer att överskridas på marken. Med en dubblering av nuvarande verksamhet, vilket Swedavias ansökan omfattar, kommer antalet sådana överskridanden bli omfattande.

Bullermätningar har genomförts vid flera tillfällen för att verifiera beräkningarna av maximalbuller. Resultaten har redovisats dels för varje bullergrupp och dels för den normerande flygplanstypen i respektive grupp. Vid samtliga tillfällen har spridningen i mätresultat varit stor, även om medelvärdena relativt väl har följt de beräknade värdena. Som exempel kan visas resultatet för en av de vanligaste grupperna vid mätning 2012:

Grupp 1, starter jet 50-119 ton

Medelvärde mätning 71,9 dBA max  
Medelvärde beräkning 70,2 dBA max

Mätningen omfattade 426 starter i grupp 1. Av dessa hade 14 % samma ljudnivå som den beräknade nivån, 19 % hade en lägre ljudnivå (65-69 dBA) och 65 % hade en högre ljudnivå (71-77 dBA).

I denna grupp anges Boeing 737 som normerande flygplanstyp. Medelvärdet vid mätning är 72,9 dBA och medelvärdet vid beräkning 70,2 dBA, dvs. en skillnad på nära 3 dB.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att för att minska risken att riktvärdet 70 dBA maximalnivå överskrids krävs en marginal på minst 5 dB.

*Bullerskyddsåtgärder vid skolor, villkor 8*

Enligt villkor 8 ska bullerskyddsåtgärder bland annat vidtas i bostadsbyggnader som regelbundet exponeras för 80 dBA maximalnivå och däröver, dag- och kvällstid (kl. 06-22).

Länsstyrelsen anser att bullerskyddsåtgärder även bör vidtas i undervisningslokaler som exponeras för minst 70 dBA maximalnivå dagtid fler än tre gånger per dag kl. 07-18. Samma målnivå för åtgärderna bör gälla som för övrig bullerisolering.

Barn är en särskilt känslig grupp. Det har visats att buller, inte minst flygbuller, påverkar inlärning. Barn utsätts för buller utomhus på raster och inomhus vid lektioner och vid sovstunder i förskolor. Det är viktigt att beakta barnperspektivet vid bedömningen av omfattningen av verksamheten vid flygplatsen.

*Tid då bullerskyddsåtgärder ska vara vidtagna, villkor 8*

Enligt villkor 8 i domen ska åtgärder vara vidtagna senast inom tre år från det att domen i denna del har vunnit laga kraft för de då berörda byggnaderna.

Länsstyrelsen anser att åtgärder ska vidtas inom ett år från det att en byggnad är berörd. Det finns inte skäl att ha ett uppehåll på tre år efter att domen har vunnit laga kraft, eftersom det redan idag finns ett villkor om att åtgärder ska vara vidtagna inom ett år.

På sidan 226 i domen står att domstolen delar Länsstyrelsens bedömning. Länsstyrelsen vill därför ha ett klagörande av om det bör göras en rättelse i villkoret. Länsstyrelsen står fast vid att åtgärder bör vidtas inom ett år, inte inom tre år.

*Mätpunkter för spillvatten, villkor 15*

Enligt villkor 15 ska begränsningsvärden för halter av föroreningar endast gälla vid utsläppspunkten till det allmänna spillvattennätet. I denna punkt är spillvattnet från flygplatsverksamheten utspätt med sanitärt vatten och vatten från restauranger mm, vilket ger lägre halter jämfört med mätning direkt efter olika verksamhetsdelar. Mängderna minskar dock inte.

Villkor i hittills gällande dom reglerar utsläpp från olika verksamhetsdelar till flygplatsens eget spillvattennät, vilket gör det möjligt att genom tillsyn och egenkontroll kontrollera varje del för sig. Detta har visat sig betydelsefullt för att komma till rätta med höga utsläpp från till exempel den nybyggda fordonstvätten eller från reningsanläggningen för uppsamlad glykol. Mark- och miljödomstolen nämner också att bristande kunskap om föroreningar från B-, C- och U-verksamheter försvårar tillsyn och egenkontroll.

Enligt utredning om spillvatten i miljökonsekvensbeskrivningen (4.10, sidan 79) kommer utsläppen av metaller till spillvatten att öka vid sökt rörelsevolymer på grund av större vattenflöde. Även av denna anledning är det viktigt att begränsa halterna i möjligaste mån.

Länsstyrelsen anser att hittillsvarande villkor 8 bör fortsätta att gälla, förutom att riktvärde byts mot begränsningsvärde. Begränsningsvärdet ska anses uppfyllt även om två månadsmedelvärden per år överstiger de angivna halterna. Begränsningsvärdet får dock inte överskridas som ett årsmedelvärde.

I yttrandet har förutom undertecknade även deltagit Linda Darestam, rättsenheten.

Malin Årebäck

Kerstin Harvenberg

Kopia till:

Linda Darestam, rättsenheten  
Ulrika Samuelsson, miljöskyddsavdelningen  
Lisbeth Schultze, länsöverdirektör