



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

YTTRANDE

2015-12-11 Ärendenr:
NV-043630-15

Svea hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 STOCKHOLM

Yttrande i mål nr M 5962-15 angående ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun

Naturvårdsverket har beretts tillfälle till yttrande över aktbilagorna 59, 61, 65, 67-70, 77 och 79. Efter medgivet anstånd vill vi framföra följande.

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket vidhåller framförda yrkanden, ställningstaganden och grunder för dessa enligt vad som framgår av ingivna yttranden till mark- och miljödomstolen samt Mark- och miljööverdomstolen. Nedan anføres endast det som Naturvårdsverket finner anledning att bemöta särskilt.

Utveckling av grunderna för verkets ställningstagande

Swedavia

Ansökans omfattning

Det är sökanden som bestämmer ansökans omfattning och avgränsning. Däremot kan och bör en verksamhets skadliga effekter begränsas genom olika åtgärder och försiktighetsmått. Sådana villkor och begränsningar kan innebära en viss restriktion gällande omfattningen av och hur verksamheten kan drivas.

I övrigt vidhåller Naturvårdsverket vad som tidigare anförts. Vi noterar att flertalet remissinstanser delar vår bedömning i denna fråga.

Flygvägar

Naturvårdsverket anser att utbredningen av flygbuller ska begränsas så långt som möjligt, i syfte att minska risken för olägenheter och negativ hälsopåverkan. Swedavias föreslagna förfarande innebär en ökad spridning av flygplanen från

flygvägarna jämfört med idag och att nya områden kan komma att överflygas. Vi anser, till skillnad mot Swedavia, att flygtrafiken och flygrörelserna ska koncentreras så långt möjligt för att minimera antalet boende som störs av flygbuller. Detta har också stor betydelse för den långsiktiga samhällsplaneringen.

Swedavia hävdar att Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län inte ställer sig bakom det av lagstiftaren uppsatta kravet, dvs. att beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) ska ligga till grund för prövning av tillstånd för flygplatser. Vi delar inte denna tolkning. Som anförts i tidigare yttranden så menar Naturvårdsverket att det vid villkorsformuleringen i det enskilda fallet ska säkerställas att den i förordningen angivna maximalnivån i praktiken inte överskrids. Detta bör göras genom att föreskriva om en säkerhetsmarginal, där vi i första hand yrkat att marginalen ska vara 10 dB och i andra hand 5 dB.

Flygbuller är komplext att beräkna. Det beräknade bullret är ett viktigt verktyg för att kunna planera verksamheten och samhällsutvecklingen, men det är behäftat med flera osäkerheter på grund av olika påverkansfaktorer. De bullermätningar som har genomförts vid flera tillfällen för att verifiera beräkningarna av maximalnivåerna har visat att spridningen i resultaten varit stor, även om medelvärdena relativt bra har följt de beräknade värdena. Vi bedömer att denna risk för variationer förligger även med Swedavias föreslagna reglering. Det som är avgörande för störning och hälsoeffekter är inte det beräknade bullret utan det faktiska. Det är därför viktigt att den nivåvariation som uppmätta bullervärden visar tas med i planeringen av flygtrafikens avveckling längs med flygvägarna. På grund av nämnda variationer riskerar antalet överskridanden med bullernivåer över 70 dBA att bli många.

Flygbuller kommer sannolikt även i framtiden att vara ett stort problem. Åtgärder för att begränsa störningar av flygbuller kan vara av flera olika slag, t.ex. åtgärder på flygplan. Flygplansutvecklingen går dock långsamt, inte minst beroende på flygplanens långa livslängd. Även om nya flygplanstyper introduceras, dröjer det således många år innan dessa finns och gamla modeller fasas ut. Dessutom kommer framtida flygplan troligen vara större och tyngre jämfört med de som finns idag. Flygbullrets utbredning och påverkan måste därför reduceras genom planering och trafikreglering samt genom styrning av flygtrafiken. Utformningen av flygvägarna och flygtrafikavvecklingen är ett mycket viktigt medel för att nå en acceptabel boendemiljö med avseende på flygbuller och därmed för att olägenhet för människors hälsa ska undvikas.

Bullerisoleringsåtgärder

De bullernivåer som anges i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska tillämpas. Vi anser att i första hand ska förordningens grundvärden i 3 och 6 §§ eftersträvas för att förebygga olägenhet för människors hälsa. Vad som anges i 7 § ska ses som undantag, i de fall det är visat att det inte är möjligt eller rimligt att nå vad som anges i 6 §.

Spillvatten

Naturvårdsverket vid vidhåller yrkandet och hänvisar till tidigare ingivna inlagor.

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


EvaLinda Sederholm


Camilla Lindholm

