

GÄRDE WESSLAU

Svea Hovrätt
Rotel 0601
Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

Översänds endast per e-post till svea.avd6@dom.se

Göteborg den 28 januari 2016

M 5962-15

Naturvårdsverket m.fl. ./ . Swedavia AB angående **ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun**

Swedavia AB (Swedavia) har beretts möjlighet att senast den 29 januari 2016 inkomma med skriftligt yttrande över inkomna yttranden i rubricerat mål. Med anledning härav önskar undertecknade i egenskap av ombud för Swedavia anföra följande.

I detta yttrande bemöts inte alla inkomna yttranden och synpunkter.

3105135.9.0887

GÄRDE WESSLAU

1 LÄNSSTYRELSEN I VÄSTRA GÖTALANDS LÄN (AKTBIL 85) OCH NATURVÅRDSVERKET (AKTBIL 92)

1.1 Ansökans omfattning

Länsstyrelsen i Västra Götalands län (Länsstyrelsen) och Naturvårdsverket vidhåller sina yrkanden rörande ansökans omfattning. Länsstyrelsen anför ytterligare argument för sina ställningstaganden.

Swedavia har i stora delar redan bemött framförda synpunkter på ansökans omfattning i avsnitt 1.2 i bolagets yttrande över inkomna överklaganden av den 30 oktober 2015 samt i bolagets yttrande av den 4 december 2015. Swedavia vill dock med anledning av Länsstyrelsens nya uttalanden anföra följande.

Swedavia vidhåller uppfattningen att det inte är rimligt att kräva en omprövning när verksamheten närmar sig 90 000 flygrörelser eller att tidsbegränsa tillståndet till 15 år baserat på de skäl som Länsstyrelsen nu anför.

Swedavia har redovisat de förväntade miljökonsekvenserna av sökt verksamhet och anser att konsekvenserna är acceptabla. Det finns därför inte av detta skäl någon anledning att ansöka om tillstånd till en mindre omfattande verksamhet. Länsstyrelsens yrkanden innebär i praktiken att Swedavia inom ett par år måste påbörja arbetet med en ny ansökan, vilket medför att inte bara Swedavia måste ta resurser från sin dagliga verksamhet utan även att berörda myndigheter måste lägga resurser på en ny prövning som Swedavia menar kommer att ske utan att det ur miljösynpunkt finns något behov av en ny prövning. Det blir inte fråga om en prövning "i framtiden" som Länsstyrelsen talar om. Upplysningsvis kan framhållas att rörelseantalet ökade med 11 procent och passagerantalet med hela 18 procent vid flygplatsen under föregående år (2015). Ökningen berodde till stor del på överflyttning av trafik från Göteborg City Airport, men

GÄRDE WESSLAU

om rörelseökningen framöver enbart är hälften av föregående års ökning, dvs. runt 5 procent per år, närmar sig flygplatsen 90 000 rörelser redan om 5-6 år.

Utgångspunkten i miljöbalken är att tillstånd ska gälla för all framtid. Bestämmelsen om tidsbegränsning i 16 kap 2 § miljöbalken är ett undantag från denna utgångspunkt. I bestämmelsen regleras också möjligheten att ansöka om tillstånd till endast vissa ändringar i verksamheten (ändringstillstånd). Om ett tidsbegränsat tillstånd till verksamheten meddelas, minskar i praktiken Swedavias möjlighet att ansöka om ett ändringstillstånd även om det ur miljösynpunkt skulle kunna vara mer motiverat och ändamålsenligt. Det är inte processekonomiskt att kräva en ansökan om tillstånd för hela verksamheten om det inte är nödvändigt, vilket Swedavia anser riskerar att bli fallet om domstolen meddelar ett tidsbegränsat tillstånd.

Vid bedömningen av om ett tidsbegränsat tillstånd bör meddelas kan verksamhetens betydelse vägas in. Göteborg Landvetter Airport är en för regionen och Sverige viktig infrastruktur anläggning och det finns ingen anledning att befara att verksamheten skulle läggas ned i framtiden. Verksamheten är av mycket stor samhällsnytta och dessutom utpekad som riksintresse för kommunikation. En tidsbegränsning eller ett alltför snävt utrymme i antal tillåtna flygrörelser riskerar i värsta fall att vara ett hot mot verksamhetens bedrivande. För att inte riskera att överskrida tillståndsgivet antal flygrörelser, måste bolaget ha en god marginal som säkerställer högkonjunkturtoppar.

Som Svea Hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, angav i mål M 9449-14 av den 9 december 2015, rörande en verksamhet av allmänt intresse och där behovet inte bedömdes förändras över tid, får osäkerheter om skaderisk på lång sikt hanteras genom att lämpliga villkor föreskrivs för verksamheten samt genom den möjlighet som finns i 24 kap. miljöbalken att återkalla och ompröva tillstånd. Swedavia anser att det är möjligt att reglera aktuell verksamhet genom villkor på ett sådant sätt att det inte finns behov av tidsbegränsat tillstånd eller ett tillstånd som begränsar ansökans omfattning.

Swedavia vill påpeka att den prövning som fortfarande pågår startade redan vid årsskiftet 2009/2010 och de första samråden med bland annat Länsstyrelsen hölls under våren 2010. Det tar tid att upprätta en ansökan för aktuell verksamhet. Det är en förenklad syn att påstå att Swedavia råder över samrådsprocessen och arbetet med ansökan, och därigenom antyda att det skulle ha kunnat gå mycket snabbare än nu pågående process. Swedavia styr vidare inte över domstolsförfarandet utan måste ta höjd för att processen kan ta lång tid. Vad gäller den tidigare omprövningen av samtliga villkor vill Swedavia framhålla att bolaget hade en god dialog med Naturvårdsverkets tjänstemän. I samband med omprövningen genomfördes dock större förändringar i flygvägssystemet, vilket bland annat gjorde processen tidskrävande.

1.2 Höjd då SID får lämnas

Swedavia uppfattar att Länsstyrelsen och Naturvårdsverket ställer sig bakom att beräknad maximal ljudnivå ska ligga till grund för tillståndsprövningar av flygplatser. Bolaget har därför svårt att förstå varför Länsstyrelsen och Naturvårdsverket anser att det ska finnas så stora marginaler på 5 dB(A) respektive minst 10 dB(A) när flygplan ska få lämna SID, dessutom genom att hänvisa till bullermätningarna från 2012 som Swedavia vid flera tillfällen förklarat inte kan ligga till grund för en bedömning av spridning, se vidare nedan. Så omfattande marginaler är i praktiken ett avsteg från principen att beräknade ljudnivåer ska ligga till grund för prövningen.

Det av Naturvårdsverket, Forsvarsmakten och Transportstyrelsen fastställda kvalitets-säkringsdokumentet¹ specificerar hur flygbullerberäkningar ska genomföras i Sverige och syftar till att skapa en enhetlig tillämpning av flygbullerberäkningar. Dokumentet är i

¹ Kvalitetssäkring av flygbullerberäkningar, Underlag för en enhetlig tillämpning (Kvalitetssäkringsdokument) fastställd 2011-10-31

GÄRDE WESSLAU

första hand avsett att användas för beräkningar som underlag för miljöprövningar av flygplatser, bebyggelseplanering kring flygplatser samt i löpande tillsynsverksamhet. Vidare anges i dokumentet att en stor fördel med enhetlig tillämpning är rättssäkerhet vid prövning, se sid. 5 i kvalitetssäkringsdokumentet som bifogas, bilaga 1. I bilaga 2 till kvalitetssäkringsdokumentet framgår att för tillståndsprövning och tillsynsverksamhet är noggrannheten i beräkningarna *tillräcklig* om kvalitetssäkringsdokumentet följs. Om Naturvårdsverket har synpunkter på den metod som fastställs i kvalitetssäkringsdokumentet borde Naturvårdsverket verka för att dokumentet ändras, istället för att i praktiken kräva att kvalitetssäkringsdokumentet ska frångås i enskilda prövningar. Swedavia följer kvalitetssäkringsdokumentet men har trots detta, för att tillgodose den oro som framför allt privatpersoner har för maximalljudnivåer över 70 dB(A), frivilligt åtagit sig marginaler i klassning av flygplan i olika grupper och en ytterligare marginal i form av avrundning uppåt till närmaste 500 fot.

Swedavia delar Naturvårdsverkets uppfattning att utformningen av flygvägarna och flygtrafikavvecklingen är ett viktigt medel för att nå en acceptabel boendemiljö och menar att bolagets förslag till villkor är tydliga och skäliga. Länsstyrelsens och Naturvårdsverkets förslag till marginaler är dock orimliga och innebär ett avsteg från principen att beräknad maximal ljudnivå ska ligga till grund för prövningen.

Länsstyrelsen och Naturvårdsverket synes vidare fortfarande hänvisa till den stora spridningen i ljudnivå vid mätningar som skäl för marginalerna. Swedavia har vid upprepade tillfällen klargjort varför mätningen från 2012 som Länsstyrelsen och Naturvårdsverket hänvisar till inte är representativa för att utvärdera spridning av ljudnivåer vid lämnande av SID. Länsstyrelsen anför vidare att spridning kommer att ske i sidled, åtminstone inom flygvägens bredd om två nautiska mil, dvs. nära fyra kilometer och att en säkerhetsmarginal därför är befogad. Det är korrekt att det förekommer en viss spridning i sidled när flygplanen får lämna SID enligt Swedavias förslag, men inte alls på det sätt och i den omfattning som var fallet vid mätningen 2012 och den absoluta majoriteten av flygplan ligger väl samlade runt det nominella flygspåret.

GÄRDE WESSLAU

Swedavia har under hösten 2014 låtit ÅF-Infrastructure AB utföra flygbullermätningar i Vrestaby i Härryda kommun söder om Göteborg Landvetter Airport, bl.a. i syfte att visa på vilka variationer i ljudnivå som kan förväntas om flygplanen tillåts lämna SID vid beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken. Till skillnad från flygbullermätningarna som genomfördes år 2012 som är immissionsmätningar, är mätningarna som genomfördes år 2014 emissionsmätningar. Flygbullermätningarna från 2014 visar att den av Swedavia valda representanten för bullerberäkning i varje klass generellt överskattar eller är lika med medlet av de uppmätta maximala ljudnivåerna. Till detta ska läggas att Swedavias föreslagna marginal om avrundning till närmaste 500 fot inte har tagits med i mätsammanställningen. Flygbullermätningarna visar således en god överensstämmelse med de beräkningar som ligger till grund för Swedavias förslag till villkor och visar att Swedavia snarare överskattar än underskattar det faktiska bullret. Swedavia bifogar rapporten från ÅF, se bilaga 2.

Avslutningsvis vill Swedavia uppmärksamma att möjligheten att lämna SID när ljudnivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) inte påverkar den långsiktiga samhällsplaneringen som Naturvårdsverket befarar. Enligt förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader hindrar inte ljudnivåer under maximal ljudnivå 70 dB(A) planläggnings- och utbyggnadsmöjligheterna.

1.3 Förordning om trafikbuller

Naturvårdsverket anför att de bullernivåer som anges i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska uppfattas så att det som anges i 7 § ska ses som en undantagsbestämmelse. Swedavia menar att detta är en orimlig tolkning av förordningens uppbyggnad och går emot syftet med förordningen. En bakomliggande tanke med förordningen är att underlätta bostadsbebyggelse och utöka de områden där bostadsbebyggelse ska kunna ske. Trafikverkets riksintressepreciseringar av flygplatser (enligt 3 kap. 8 § miljöbalken) går till på så sätt att ett influensområde för buller pekas ut.

GÄRDE WESSLAU

Detta influensområde har enligt den praxis som utvecklats utgått från beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per dag/kväll samt FBN 55 dB(A) i ett framtida trafikscenario för den aktuella flygplatsen. I princip har ingen ny bostadsbebyggelse tillåtits innanför detta influensområde. Denna ordning har länge varit omdiskuterad och många kommuner har ansett att flygplatserna lägger "en död hand" över alltför stora markområden i dess närhet, dvs. att influensområdet har varit för stort. Den nu antagna förordningen tillåter (uttryckt som ett "börvärde") i bebyggelsesammanhang upp till 16 överskridanden per dag/kväll och tre gånger per natt av maximal ljudnivå 70 dB(A). Det innebär att bostäder i många fall kan planeras och byggas närmare flygplatser än tidigare. Trafikverket har sedan förordningen trädde i kraft under sommaren 2015 påbörjat en översyn av samtliga riksintressepreciseringar för att korrigera de utpekade influensområdena för buller utifrån bestämmelserna i den nya förordningen om 16 överskridanden per dag/kväll och tre gånger per natt av maximal ljudnivå 70 dB(A). För det fall förordningen skulle tolkas som Naturvårdsverket nu gör gällande, bör influensområdet för buller i Trafikverkets riksintressepreciseringar istället bestämmas utifrån ett enda överskridande per dag/kväll/natt av maximal ljudnivå 70 dB(A). En sådan tolkning skulle medföra att stora områden, där bebyggelse tidigare tillåtits, inte längre skulle kunna bebyggas.

2 FLYGBULLERGRUPPEN HÄRRYDA ÖSTRA (AKTBIL 87)

Swedavia vidhåller vad bolaget anfört i tidigare inlagor och har inget ytterligare att anföra.

3 OLA CHRISTENSSON (AKTBIL 88)

Swedavia vidhåller vad som anförts i tidigare inlagor och har inget ytterligare att anföra.

4 SÖDRA LANDVETTERS KOMMUNALFÖRENING (AKTBIL 89)

4.1 Villkor 3 - flygvägar

Södra Landvetters kommunalförening (Kommunalföreningen) motsätter sig att spridningsområdena ska anges statistiskt till ± 1 nautisk mil.

Swedavia önskar bemöta Kommunalföreningens synpunkter och samtidigt försöka förklara hur avgående trafik hanteras. Avgående flygtrafik (all jettrafik och propellertrafik med MTOW överstigande 7 ton) följer så långt möjligt utflygningsvägen och vid uppföljning kan konstateras att flygplanen ligger innanför spridningskorridorerna i den omfattning som dagens villkor om ± 1 nautisk mil föreskriver. Tekniken garanterar inte en högre noggrannhet än ± 1 nautisk mil, som nämnts i avsnitt 7.2.2 i yttrande av den 30 oktober 2015, varför det inte är lämpligt att föreskriva straffsanktionerade villkor som innebär att kravet ställs högre.

Swedavia anser att de spridningar av flygrörelser som har använts som underlag för framtagandet av MKB:n är korrekta och ger en riktig bild av bullerexponeringen för både nuläge och sökt tillstånd. Beräkningarna är gjorda i enlighet med kvalitetssäkringsdokumentet för genomförande av bullerberäkningar. Underlaget som har använts baserar sig på faktiska radardata över flygrörelser.

Det är korrekt såsom Kommunalföreningen skriver att Swedavia anser att möjligheten att få lämna SID, utifrån ett miljömedicinskt perspektiv, inte får några effekter på boende runt flygplatsen. Swedavia motiverar detta genom att gå igenom de beräkningar som används av den oberoende part som gjort den miljömedicinska bedömningen. Inga större förändringar kan förväntas i bullerexponeringen och därmed ändras inte den miljömedicinska slutsatsen på grund av införande av Swedavias förslag till möjlighet att lämna SID. Vad gäller barns inlärningsförmåga hänvisar Swedavia till den mer utförliga redogörelse som bolaget lämnade i yttrandet den 31 oktober 2014, punkt 23.

4.2 Miljökonsekvensbeskrivningen

Swedavia vidhåller vad som anförts i yttrande av den 30 oktober 2015 och har inget ytterligare att anföra.

4.3 Villkor E - delegation

Kommunalföreningen har gjort några smärre justeringar av sitt tidigare framförda yrkande.

Swedavia bestrider även detta yrkande med den motivering som lämnats i avsnitt 7.2.4 i yttrande av den 30 oktober 2015.

4.4 Villkor B - Slutliga villkor

Kommunalföreningen har gjort några justeringar av sitt tidigare framförda yrkande.

Swedavia bestrider även detta yrkande med den motivering som lämnats i avsnitt 7.2.1 i yttrande av den 30 oktober 2015. Swedavia menar att det också kan ifrågasättas om det i detta skede av processen är möjligt att utöka villkoret med formuleringen "... eller annat som påverkar flygfartygens rörelser längs flygvägarna ..." då det kan ses som en utvidgning i förhållande till tidigare framfört yrkande. Oavsett om så är fallet eller ej förstår inte Swedavia vad som avses med tillägget.

4.5 Villkor 3 - Avvikelse från SID LABAN

Swedavia vidhåller vad som anförts i yttrande av den 30 oktober 2015 och har inget ytterligare att anföra.

GÄRDE WESSLAU

4.6 Villkor 3 - Avvikelse från SID allmänt

Swedavia vidhåller vad som anförts i yttrande av den 30 oktober 2015 och har inget ytterligare att anföra.

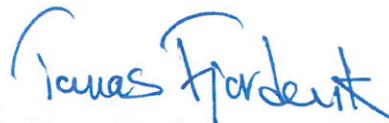
5 TOMAS OCH ANETTE BÖRJESSON (AKTBIL 90)

Vad gäller den kurvade inflygningsproceduren vill Swedavia klargöra att villkoret avseende ± 1 nautisk mil enbart gäller *avgående* trafik, inte ankommande trafik. För ankommande flygtrafik anges till vilken höjd flygplanen får gå ner innan slutlig inflygning påbörjas. Vad gäller ankommande trafik som använder sig av en RNP AR-procedur är emellertid systemnoggrannheten högre än för övrig ankommande trafik baserade på P-RNAV-teknik.

Dag som ovan



Malin Wikström



Tomas Fjordevik