



SVEA HOVRÄTT
Rotel 0601
Mark- och miljööverdomstolen

FÖRELÄGGANDE
2015-11-04

Aktbilaga 78

Mål nr. M 5962-15	060102
----------------------	--------

Anges vid kontakt med domstolen

Swedavia AB genom

Advokat Malin Wikström
Gärde Wesslau Advokatbyrå AB, Göteborg
Kungstorget 2
411 17 Göteborg

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

Ni ska senast den 7 december 2015 komma in med yttrande över bifogade handlingar.
Yttrandet ska lämnas till Mark- och miljööverdomstolen.

Josefine Tolleman
Telefon direkt kansli 08-561 67550

Bifogas, aktbilaga 58-62, 65-68, 70-73, 75-77

Kopia till: Bolagsjurist Tomas Fjordevik
Dok.Id 1242062

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50 E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00

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

SVEA HOVRÄTT

Ink 2015-10-14

Målnr
Aktbilaga

M 5962-15

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2015-10-14
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 58

Mål nr. M 5962-15

Vi har emottagit handlingar i detta ärende och har inget nytt att tillföra i sakfrågan utöver det vi anfört i vårt ursprungliga överklagande.

Vi bifogar en kopia av detta.

Vi har också erbjudits möjlighet att yttra oss över tidsplanen, men avstår från att ha några synpunkter på denna.

Ubbhult, Hällingsjö den 10 oktober 2015



Jan Ericson



Carina Ericson

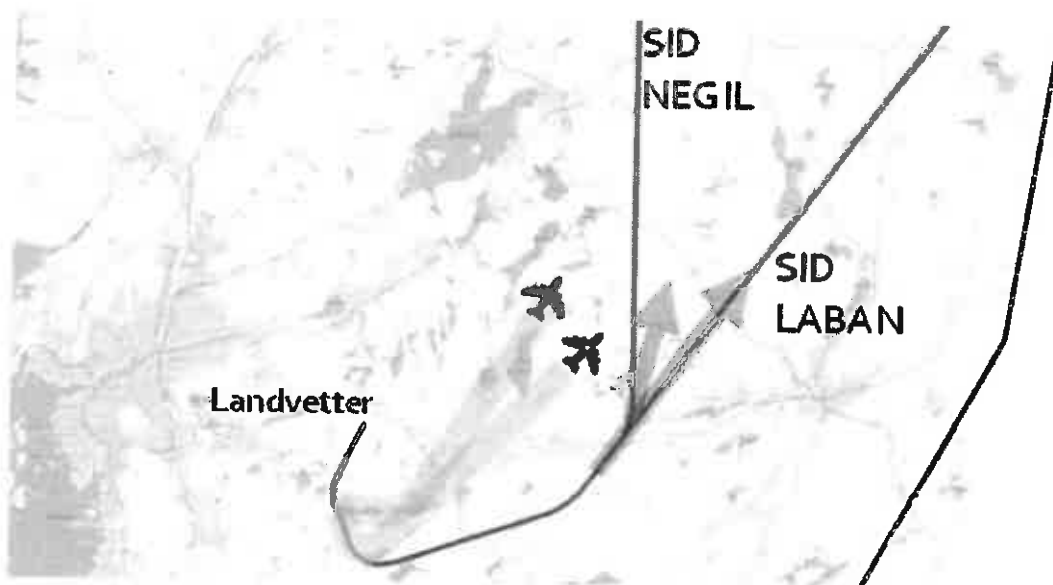
Backäckravägen 11
438 95 HÄLLINGSJÖ

Ägare till fastigheterna Mark Backäckra 1:37 och Mark Härkila 1:3

Till Mark-och miljödomstolen i Vänersborg,
Vänersborgs tingsrätt
Box 1070
462 28 Vänersborg

Överklagande av Mark-och miljödomstolens i Vänersborg dom 2015-06-17 i miljö mål nr M 1030-13 om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamhet vid Göteborg Landvetter Airport

Domen medför en förändring av flygvägarna åt nordost, se bifogad kartskiss nedan. Skälet uppges främst vara miljövinster genom snävare flygvägar. Effekten blir dock samtidigt ökat buller över den växande bebyggelsen i Ubbhult, Hägnen och längs Ingsjöarna.



Dagens befintliga flygvägar går i en bana runt Ubbhult över i stort sett helt obebyggd mark. Detta var en lösning som togs fram i samband med det föregående beslutet 2008 och medförde stora miljövinster för alla boende i området.

Vi yrkar som fastighetsägare att Mark- och Miljödomstolen river upp tillståndet i den del det avser förändring av flygvägarna genom att tillåta avvikelser vid buller under 60 db(A), och fastställer att dagens flygvägar ska fortsätta gälla genom att avvikelser får ske först när planen nått 10 000 fot.

Som grund vill vi anföra att miljöhänsyn måste ha ett betydligt vidare perspektiv än att endast värdera marginellt minskad bränsleförbrukning. Människors boendemiljö måste väga betydligt tyngre i den juridiska prövningen. Flygplatsens utbyggnad och ökande trafikmängd förhindras inte av att dagens flygvägar behålls upp till 10.000 fot. Det finns ingen anledning att förändra flygvägarna i denna del.

Ubbhult den 8 juli 2015

Jan Ericson, 610828-5013
Backäckravägen 11
438 95 HÄLLINGSJÖ

Carina Ericson, 640922-4844

Ägare till fastigheterna Mark Backäckra 1:37 och Mark Härkila 1:3

Ink. till Svea hovrätt
REGISTRATORSKONTORET

Datum
2015-10-12

2015 -10- 16

Ink. till Svea Hovrätt 2015-10-16 Mål nr M 5962-15 Aktbil 59	SVEA HOVRÄTT 060102 060102 INKOM: 2015-10-16 MÅLNR: M 5962-15 AKTBIL: 59
---	---

§ 123

2044/14-42

Naturvårdsverket m.fl. överklagande av ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg-Landvetter Airport, mål M 5962-15

Beslut

- Beträffande villkor 3 och 4 i det överklagade målet M 1030-13 bedömer nämnden för Miljö & Hälsoskydd att villkoren är väl formulerade och ändamålsenliga för att kunna reglera startande trafik från flygplatsen. Villkor 3 och 4 bör därför kvarstå som de nu är utformade i Mark- och miljödomstolens deldom från den 17 juni 2015. Nämnden hänvisar i övrigt vad gäller bullerfrågor och trafikavveckling av jet- och propellertrafik till sitt tidigare yttrande i beslut § 78, 2014-06-26.
- Vad gäller frågan om tillståndet för verksamheten bör tidsbegränsas eller begränsas i sin omfattning kan nämnden instämma i vad både Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götaland anför. En verksamhet som ständigt genomgår omfattande teknikförändringar, som en internationell flygplats, bör omprövas helt eller delvis med 10-15 års mellanrum för att "nya krav och möjligheter ska kunna beaktas".
- Vad gäller övriga punkter som överklagats och förslag till ändringar har nämnden inga synpunkter eller något att erinra.

Sammanfattning

Mark- och miljööverdomstolen har begärt yttrande över bifogade handlingar som gäller överklagande av deldom den 17 juni 2015 i mål M 1030-13 gällande nytt tillstånd för verksamheten vid Göteborg – Landvetter flygplats. Beslutet har överklagats av bland andra Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götaland vad gäller villkor 3 och 4 som anger vid vilken bullernivå luftfartyg får lov att lämna den fastställda flygvägen SID och avvika mot sin destination. Överklagandena berör även en del andra villkor och aspekter på verksamheten vid flygplatsen.

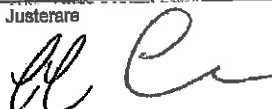
Beslutsunderlag

Förvaltningens yttrande daterat 2015-10-05.

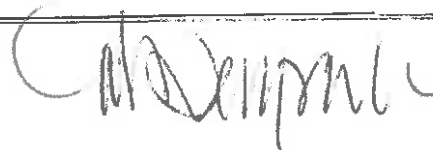
Beslutsexpediering

Mark- och miljööverdomstolen, Box 2290, 103 17 Stockholm

Justerare



Expedierat/bestyrt



YTTRANDE

Ink. till Svea hovrätt
REGISTRATORSKONTORET

2015 -10- 16



Kungsbacka

Nämnden för Miljö & Hälsoskydd

1 (3)

Datum

2015-10-05

Dnr

2044/2014- 42-15

Naturvårdsverket m fl överklagande av ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg-Landvetter Airport, mål M 5962-15

Förslag till beslut

- Beträffande villkor 3 och 4 i det överklagade målet M 1030-13 bedömer nämnden för Miljö & Hälsoskydd att villkoren är väl formulerade och ändamålsenliga för att kunna reglera startande trafik från flygplatsen. Villkor 3 och 4 bör därför kvarstå som de nu är utformade i Mark- och miljödomstolens deldom från den 17 juni 2015. Nämnden hänvisar i övrigt vad gäller bullerfrågor och trafikavveckling av jet- och propellertrafik till sitt tidigare yttrande i beslut § 78, 2014-06-26.
- Vad gäller frågan om tillståndet för verksamheten bör tidsbegränsas eller begränsas i sin omfattning kan nämnden instämma i vad både Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götaland anför. En verksamhet som ständigt genomgår omfattande teknikförändringar, som en internationell flygplats, bör omprövas helt eller delvis med 10-15 års mellanrum för att "nya krav och möjligheter ska kunna beaktas".
- Vad gäller övriga punkter som överklagats och förslag till ändringar har nämnden inga synpunkter eller något att erinra.

Bakgrund och redogörelse för ärendet

Mark- och miljööverdomstolen har begärt yttrande över bifogade handlingar som gäller överklagande av deldom den 17 juni 2015 i mål M 1030-13 gällande nytt tillstånd för verksamheten vid Göteborg – Landvetter flygplats. Beslutet har överklagats av bland andra Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götaland vad gäller villkor 3 och 4 som anger vid vilken bullernivå luftfartyg får lov att lämna den fastställda flygvägen SID och avvika mot sin destination. Överklagandena berör även en del andra villkor och aspekter på verksamheten vid flygplatsen.

Miljö & Hälsoskydd
Göran Tobiasson
Direkt 0300-83 43 77
goran.tobiasson@kungsbacka.se

Kungsbacka kommun
434 81 Kungsbacka
Besöksadress
Stadshuset, Storgatan 37
Telefon 0300-83 40 00
Fax 0300-83 49 34
miljo.halsoskydd@kungsbacka.se
www.kungsbacka.se

2015 -10- 16

Läsförslag

3 (3)

Nedanstående sidor handlar i huvudsak om villkoren för verksamhetens bedrivande vid Landvetter flygplats samt resonemang om flygvägar och bullerstörningar:

- Mark- och miljödomstolens dom 2015-06-17, sida 1-15, i mål M 1030-13 samt i urval från mål M 5962-15:
- Aktbilaga 1 och 38: Naturvårdsverkets yttrande 2015-08-28 (1+7 sidor),
- Aktbilaga 2: Länsstyrelsens i Västra Götaland yttrande 2015-06-24 (5 sidor),
- Aktbilaga 10: Salvebogrupperns yttrande från den 6 juli 2015 (1 sida),
- Aktbilaga 37: Gärde Wesslau Advokatbyrå i Göteborg 27 augusti 2015, avsnitt 2:2 "Villkor 3 – flygvägar"



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Miljöskyddsavdelningen
Kerstin Harvenberg
010-22 44 666

YTTRANDE
2015-10-20

Diarienummer
551-32339-2015
Dossienummer
1401-1115

Sida
1(4)

Svea Hovrätt
Mark- och miljöoverdomstolen
svea.avd6@dom.se

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2015-10-20
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 60

Ansökan om nytt miljötillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun

Mål nr M 5962-15, 060102

Länsstyrelsen har förelagts att yttra sig över Swedavias överklagande.

U2. Dagvattenreningens funktion

Länsstyrelsen anser att första och fjärde stycket i mark- och miljödomstolens beslut ska stå kvar.

Första stycket

Dagvattendammarna togs formellt i drift i november/december 2010 i enlighet med det tidigare tillståndet för flygplatsen. På grund av olika driftsstörningar fungerade inte dammarna på avsett vis under en tid. Åtgärder vidtogs successivt. Även senare har olika åtgärder vidtagits, bland annat genom ökad luftning och försök att minska fosforutsläppen från dammarna.

Länsstyrelsen finner det orimligt att de brister som upptäcks och de åtgärder som kan vara möjliga, inte skulle tas omhand så snart det går, även under den prövotid som har beslutats. Det kan inte vara någon motsättning mellan förbättringsåtgärder underhand och den pågående utredningen som ska göras.

Utsläppspunkten DA 14 belastas dels av utsläpp från dagvattendammarna, dels av vatten som har letts vid sidan av dammarna vid höga flöden och dels av vatten från den södra bandelen. De föroreningar som belastar dagvattnet är kända, liksom de biologiska och kemiska processer som påverkar nedbrytning eller fastläggning av de olika föroreningarna. Mot bakgrund av detta bör det därför inte vara stor risk att åtgärder vidtas som vid en senare tidpunkt visar sig onödiga eller felaktiga.

Fjärde stycket

Syftet med reningen av dagvattnet från flygplatsen är att skydda recipienterna nedströms, i första hand Issjöbäcken men även Västra Ingsjön och Kungsbackaan. Dessutom ligger Lilla Issjön nära flygplatsen och är starkt påverkad av verksamheten. Länsstyrelsen anser därför att det är rimligt att utredningskravet även omfattar åtgärder för att förbättra den ekologiska statusen för Issjöbäcken. Swedavia har rätt i att de inte ensamt påverkar bäcken, men det är viktigt att bolaget har kunskap om på vilket sätt flygplatsen

c:\users\josetof\AppData\Local\Microsoft\Windows\Temporary Internet Files\Content.IE5\lrb986\yttrande mmöd okt-15.docx

Postadress:
403 40 GÖTEBORG

Besöksadress:
Ekelundsgatan 1

Telefon/Fax:
010-224 40 00 (vxl)
010-224 40 24 (fax)

Webbadress:
www.lansstyrelsen.se/vastragotaland

E-post:
miljoskydd.vastragotaland@lansstyrelsen.se

påverkar möjligheten att nå god ekologisk status och därmed kan vidta de åtgärder som är möjliga och rimliga.

U3. Utförande och redovisning av ovanstående prøvotidsredovisningar
Länsstyrelsen anser i första hand att prøvotidsredovisningen av U2 ska göras efter tre vintersäsonger med start vintern 2015/2016. Redovisning ska göras senast 1 maj 2018.

I andra hand anser Länsstyrelsen att mark- och miljödomstolens beslut ska stå fast i denna del.

Vid förhandlingen i mark- och miljödomstolen framförde Swedavia ett nytt andrahandsyrkande om en prøvotid om tre vintersäsonger för att utreda dagvattenreningens funktion. Länsstyrelsen tillstyrkte huvudsakligen detta. Enligt Swedavias överklagande ska redovisning ske senast den 1 januari efter utgången av den tredje vintersäsongen efter det att denna dom har vunnit laga kraft. Länsstyrelsen motsätter sig denna konstruktion.

Så som framgår ovan har dammarna redan varit i funktion ett antal år och erfarenheter har vunnits under denna tid. Länsstyrelsen anser inte att det är motiverat att vänta med utredning så länge som Swedavia begär. Om en dom vinner laga kraft exempelvis under våren 2016, skulle utredningen pågå vintersäsongerna 2016/2017, 2017/2018 och 2018/2019. Redovisning skulle i så fall lämnas 1 januari 2020. Därefter ska beslut om slutliga villkor tas, vilket kan ta ytterligare en tid. Det skulle innebära att mer än tio år skulle gå från att dammarna togs i bruk tills villkor om utsläpp från dagvattendammarna kommer att gälla.

Länsstyrelsen anser att det är mer rimligt att utredningarna startas redan 2015/2016 och att redovisning med förslag till villkor ges in våren 2018. Även detta är lång tid, vilket understryker behovet av att vidta åtgärder underhand, så som Länsstyrelsen skriver under punkten U2.

D2. För utsläpp av dagvatten

Länsstyrelsen anser i första hand att under prøvotiden ska utgående vatten från flygplatsen, mätt vid punkten D-A14, som riktvärde och månadsmedelvärde inte överskrida följande värden:

	mg/l
TOC	12
Totalkväve	1,25
Totalfosfor	0,05
Koppar	0,01
Zink	0,03
Bly	0,014
Kadmium	0,0004
Krom	0,015
Nickel	0,04
Oljeindex	1

Halten syre bör som riktvärde inte underskrida 5 mg/l mätt som veckomedelvärde när det finns ett tillräckligt flöde för att mätning ska kunna ske.

I andra hand anser Länsstyrelsen att mark- och miljödomstolens beslut ska stå fast i denna del.

Länsstyrelsen bedömer att Göteborgs Stads riktvärden för utsläpp av dagvattnen även är tillämpliga för flygplatsen under en provotid. Enligt bolagets kvartalsrapport 2015-08-25 med analysdata för dag- och ytvatten under perioden januari 2011 till juni 2015 kan man läsa ut följande i förhållande till Göteborgs Stads riktvärden:

- TOC klarar normalt riktvärdena men överskridanden sker i januari/februari varje år. Utsläppen har dock minskat från 2011. Med bättre dagvattenrening bör utsläppen kunna minska ytterligare även vintertid.
- Totalkväve överskred riktvärdet marginellt i april 2014 men har därefter legat lägre. I utloppet från dammarna ligger halten runt 0,1 mg/l.
- Totalfosfor överskred riktvärdet i januari 2014 och har därefter legat runt riktvärdet. Arbete pågår med att minska fosforutsläppet från dagvattendammarna.
- Koppar överskred riktvärdet senhösten 2014. Halterna har minskat successivt från 2011 och framåt. I utloppet från dammarna underskreds riktvärdet.
- Zink har överskridit riktvärdet tre gånger sedan 2011. I övrigt har halten legat runt 0,01 mg/l de senaste två åren.
- Bly, krom och nickel ligger mycket långt under riktvärdet, runt 0,001 mg/l.
- Kadmium ligger också långt under riktvärdet, normalt under 0,0001 mg/l.
- Syre har som lägst varit 5 mg/l i juli 2011, men ligger normalt på ca 6-8 mg/l.

Sammantaget är det främst TOC, fosfor och emellanåt koppar och zink som inte klarar Göteborgs Stads riktvärden. Länsstyrelsen anser att det är fel att höja nivåerna för halter så som Swedavia anger i överklagandet. Arbete bör i stället inriktas mot att förbättra reningen så att utsläppen minskar.

Swedavia jämför med Stormtacs schablonvärden för utsläpp från centrum, parkering och industri. Stormtac har även tagit fram schablonvärden för dagvatten från flygplatser. Dessa värden är väsentligt lägre än de halter Swedavia jämför med, förutom för kväve och TOC.

Villkor 3, Flygvägar

Länsstyrelsen avstyrker Swedavias yrkande. Vi står fast vid vårt eget yrkande i överklagandet av domen, dvs. att luftfartyg ska få lämna SID då den

maximala ljudnivån understiger 65 dBA. Så som framgår av vårt överklagande och tidigare yttrande till mark- och miljödomstolen är spridningen i ljudnivå från olika enskilda överflygningar så stor att en minsta marginal om 5 dBA krävs för att minska risken för överskridande av riktvärdet 70 dBA.

Villkor 8. Bullerskyddsåtgärder

Länsstyrelsen avstyrker Swedavias yrkande. Vi står fast vid vårt eget yrkande i överklagandet av domen, dvs. att åtgärder ska vara vidtagna inom ett år från det att domen vinner laga kraft för de byggnader som då är berörda. Länsstyrelsen tillstyrker också mark- och miljödomstolens villkor om att åtgärder ska vidtas inom ett år från det att en annan byggnad exponeras av höga ljudnivåer. Med god framförhållning bör åtgärder kunna vidtas inom ett år från det att en byggnad är berörd. Syftet är att minska störningen för boende och det är därför viktigt att åtgärder vidtas så snart som möjligt.

Villkor 15. Spillvatten

Länsstyrelsen avstyrker Swedavias yrkande. Vi står fast vid vårt eget yrkande i överklagandet av domen, dvs. att begränsningsvärden ska gälla i de punkter där det leds till flygplatsens spillvattennät. De halter av kadmium och nickel som Swedavia yrkar är de samma som hittills har gällt som riktvärde vid varje enskild utsläppspunkt till flygplatsens spillvattennät. Mark- och miljödomstolen har angivit värden enbart vid anslutningspunkten till det allmänna spillvattennätet. Eftersom detta vatten är utspätt av sanitärt vatten och vatten från restauranger mm bör halterna i denna punkt vara betydligt lägre än halterna från varje enskild utsläppspunkt.

Malin Årebäck

Kerstin Harvenberg

Kopia till:
Ulrika Samuelsson, miljöskyddsavdelningen
Lisbeth Schultze, länsöverdirektör



SVEA HOVRÄTT
060102 Sida
INKOM: 2015-10-21
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 61

Dnr 473-1282/10

§ 58

Svea Hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen – föreläggande om yttrande över Swedavia AB ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun, enligt aktbilaga 47, mål nr M 5962-15

SVEA HOVRÄTT
Ink 2015-10-21
Mål nr M 5962-15
Aktbilaga

Miljönämndens beslut
Nämnden vidhåller sitt tidigare beslut daterat den 16 december 2014, § 132, dnr 473-1282/10, i ärendet rörande ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Paragrafen justeras omedelbart.

My Blomgren
My Blomgren
Ordförande

Elpida Georgitsi
Elpida Georgitsi
Justerande

Ärendet
Mark- och miljööverdomstolen meddelade den 22 september 2015 prövningstillstånd i målet rörande mark- och miljödomstolens beslut angående Swedavias AB:s ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Miljönämnden har förelagts att inkomma med yttrande över de överklaganden som inlämnats till mark- och miljödomstolen. Svar ska lämnas senast den 30 oktober 2015.

Miljönämnden vidhåller sitt tidigare beslut från den 16 december 2014.

- Ärendets behandling**
- Miljönämndens arbetsutskott protokoll den 7 maj 2013 § 37.
 - Miljönämndens protokoll den 21 maj 2013 § 61.
 - Miljöförvaltningens tjänsteskrivelse den 19 augusti 2014.
 - Miljönämndens arbetsutskott protokoll den 19 augusti 2014 § 47.
 - Miljönämndens protokoll den 26 augusti 2014 § 82.
 - Miljönämndens arbetsutskott protokoll den 2 juni 2014 (§ 70).
 - Miljöförvaltningens tjänsteskrivelse den 12 december 2014.
 - Miljönämndens protokoll den 16 december 2014 (§ 132).
 - Miljönämndens protokoll den 24 mars 2015 (§ 41).
 - Miljöförvaltningens tjänsteskrivelse den 12 oktober 2015.
 - Arbetsutskottets protokoll den 13 oktober 2015 (§ 58).

Expedieras till
Svea Hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen

Ordförandes sign <i>My Blomgren</i>	Justerandes sign		Utdragsbestyrkande
--	------------------	--	--------------------



Miljöförvaltningen
Anna Stjernholm, 031-315 17 04

Miljönämnden

Yttrande över inkomna överklaganden

Sammanfattning

Mark- och miljööverdomstolen meddelade den 22 september 2015 prövningstillstånd i målet rörande mark- och miljödomstolens beslut angående Swedavias AB:s ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Miljönämnden har förelagts att inkomma med yttrande över de överklaganden som inlämnats till mark- och miljödomstolen. Svar ska lämnas senast den 30 oktober 2015.

Miljönämnden vidhåller sitt tidigare beslut från den 16 december 2014.

Förslag till beslut

Miljönämnden vidhåller sitt tidigare beslut daterat den 16 december 2014, dnr 473-1282/10, § 132 i ärendet rörande ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Expedieras till

Svea Hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen

Miljöförvaltningen

Per Kaarle
Miljöchef

Anna Stjernholm
Miljöinspektör



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

1(3)

YTTRANDE
2015-10-21 Ärendenr:
NV-04363-15

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2015-10-21
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 62

Svea hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen
svea.avd6@dom.se

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

Swedavia AB (Swedavia) har överklagat villkor U2, U3 och D4 avseende dagvattenhantering. Vidare har Swedavia anslutningsöverklagat villkor 3, 8 och 15. Mark- och miljööverdomstolen har förelagt Naturvårdsverket att svara på Swedavias överklaganden.

Naturvårdsverkets inställning

Naturvårdsverket bestrider bifall till Swedavias yrkanden.

Utveckling av grunderna

Dagvattenreningens funktion, U2

Naturvårdsverket avstyrker Swedavias yrkanden. Dagvattenhanteringen vid flygplatsen har utretts och behandlats i flera omgångar sedan drygt 15 år tillbaka. I enlighet med det tidigare tillståndet för flygplatsen uppfördes en dammanläggning för rening av dagvatten. Den togs i drift 2010. Enligt uppgifter från tillsynsmyndigheten fungerade inte dammarna på avsett vis. Swedavia har därför vidtagit olika åtgärder för att komma till rätta med problemen. Det finns dock fortfarande brister i reningsfunktionen. Vi menar att det inte finns någon motsättning mellan att åtgärder vidtas så snart som möjligt för att ta om hand de brister som upptäcks i den uppförda dagvattenanläggning för att följa vad som beslutades i det tidigare tillståndet för verksamheten och det utredningsvillkor som nu föreskrivits i den överklagade domen.

Vad gäller fjärde stycket i U2 rörande utredning om vilka åtgärder som kan krävas för att uppfylla kraven för god ekologisk status i Issjöbäcken så anser Naturvårdsverket att detta utredningskrav är rimligt. Även om recipienten också

belastas av andra påverkanskällor, är det viktigt att Swedavia har kunskap om på vilket sätt flygplatsen påverkar möjligheten att nå god ekologisk status och vilka åtgärder som är möjliga och rimliga att vidta.

Utförande och redovisning av prövotider, U3

Naturvårdsverket avstyrker Swedavias yrkande. Vi menar att den tid som Swedavias yrkande innebär, är orimligt lång. Vi delar mark- och miljödomstolens bedömning i denna del och anser att två års tid efter det att domen vunnit laga kraft är en rimlig tid för att redovisa denna utredning.

Prövotidsvillkor för utsläpp av dagvatten D2

Naturvårdsverket avstyrker Swedavias yrkande. Enligt information från tillsynsmyndigheten, som grundar sig på Swedavias kvartalsrapport (2015-08-25) och med analysdata för dagvatten under perioden januari 2011- juni 2015, är halterna i utgående vatten lägre än de halter som Swedavia yrkar ska fastställas. En granskning av diagrammen från 2014 (ab 37) visar att de flesta halterna ligger klart lägre än de som mark- och miljödomstolen föreskrivit i den överklagade domen. TOC-halten ligger i princip på marginalen, utom för februari månad. Cu-halten klaras den mesta tiden av året och Zink-halten överskrider under februari månad samt marginellt under oktober. Mot denna bakgrund kan det inte anses rimligt att höja nivåerna för halter så som Swedavia yrkar.

Flygvägar, villkor 3

Naturvårdsverket avstyrker Swedavias yrkande. Vi står fast vid våra egna yrkanden i överklagandet av domen (2015-08-28), dvs. i första hand att luftfartyg ska få lämna SID vid den höjd då den maximala ljudnivån på marken understiger 60 dBA och i andra hand att luftfartygen får lämna SID vid den höjd då den maximala ljudnivån på marken understiger 65 dBA.

Naturvårdsverket delar inte Swedavias uppfattning. Som vi framfört i överklagandet och i tidigare yttranden till mark- och miljödomstolen, är spridningen i ljudnivå från olika enskilda överflygningar stor. De faktiska bullernivåerna på marken kan variera med upp till 20 dBA på grund av olika faktorer. En så stor variation vad gäller de faktiska bullernivåerna på marken innebär att störningen på människor som exponeras för flygbuller från verksamheten på Landvetter flygplats i många fall riskerar att bli oacceptabel. Verksamhetens omfattning vad gäller antalet flygrörelser medför att antalet överskridanden riskerar att bli stort.

Det krävs enligt vår mening en marginal på minst 10 dBA för att minska risken för överskridande av riktvärdet 70 dBA. Den marginal om 500 fot som domstolen föreskrivit är således enligt vår uppfattning inte tillräcklig. Frågan om SID Södra spåret var föremål för prövning av dåvarande Miljööverdomstolen (MÖD 2009:46). Miljööverdomstolen anger i nämnda avgörande att det finns anledning att under hela dygnet följa flygleden Södra spåret upp till en höjd av 10 000 fot. Dåvarande Luftfartsverket (LFV) anförde i princip samma skäl som Swedavia nu framför, för att inte ha denna särskilda reglering. Naturvårdsverket menar att Swedavia inte har framfört några skäl till att den tidigare av Miljööverdomstolen fastställda regleringen ska mildras. Ett bifall till Swedavias

yrkanden skulle innebära en försämring med avseende på bullerexponering, detta samtidigt som verksamheten avses öka.

Vad gäller hänvisningen till avgörandet gällande Malmö Airport så noterar Naturvårdsverket att detta är ett avgörande från mark- och miljödomstolen. Vi menar att det är mer relevant att titta på dels avgörandet från Mark- och miljööverdomstolen gällande Arlanda (M 11706-13) och dels avgörandet från dåvarande Miljööverdomstolen gällande Landvetter Airport (MÖD 2009:46).

Bullerskyddsåtgärder, villkor 8

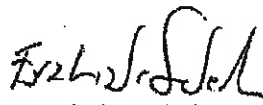
Naturvårdsverket avstyrker Swedavias yrkande. Vi anser att mark- och miljödomstolens villkor om att åtgärder ska vidtas inom ett år från det att en annan byggnad exponeras av höga ljudnivåer, ska stå fast.

Med hänsyn till de negativa hälsoeffekter som flygbullerexponeringen medför anser vi att det är viktigt att bullerskyddsåtgärderna vidtas så snart som möjligt. Naturvårdsverket noterar att i det tidigare gällande tillståndet reglerades denna fråga på i princip samma sätt som mark- och miljödomstolen föreskrivit i den överklagade domen. Vi anser att den tid som föreskrivits i domen är tillräcklig för att kunna planera och vidta sådana åtgärder på en byggnad från det att den blir berörd.

Spillvatten, villkor 15

Naturvårdsverket avstyrker Swedavias yrkande. Vi står fast vid vårt eget yrkande i överklagandet av domen, dvs. att begränsningsvärden ska gälla i de punkter där det leds till flygplatsens spillvattennät. Swedavia anser att halterna för kadmium och nickel som föreskrivits i den överklagade domen är oskäligt stränga. Vi delar inte bolagets uppfattning och anser att domstolens slut i denna fråga är riktigt och miljömässigt motiverat. Vi anser att det är behövligt och tekniskt möjligt att uppnå dessa haltnivåer och kraven är heller inte ekonomiskt orimliga. De av mark- och miljödomstolen föreskrivna haltnivåerna gäller vid anslutningspunkten till det allmänna spillvattennätet. Detta vatten är utspätt av sanitärt vatten och vatten från restauranger mm och de halter av tungmetaller m.m. som kommer att mätas och registreras i denna punkt kommer därför att vara betydligt lägre än halterna från varje enskild utsläppspunkt.

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


EvaLinda Sederholm


Camilla Lindholm

2015-10-26

551-6266-15

Svea Hovrätt
Box 2290
103 17 Stockholm

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2015-10-27
SVEA HOVRÄTT 15
AKTBIL: 65

Ink 2015-10-27

Målnr M 5962-15
Aktbilaga 65

Yttrande över bifogade handlingar; överklagat ärende avseende ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamhet vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun

Domstolens målnummer: M 5962-15 060102

Länsstyrelsen i Hallands län håller med Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län i den frågan att det är lämpligt att tillståndet begränsas på något sätt, genom antal flygrörelser eller genom en tidsbegränsning. Länsstyrelsen i Hallands län anser att en begränsning i tid är att föredra, då det ger ett tydligt incitament till omprövning av verksamheten efter en viss tid. Länsstyrelsen i Hallands län menar att 20 år är en acceptabel giltighetstid för tillståndet för en verksamhet av det här slaget.

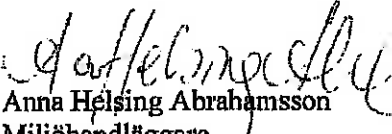
Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län har överklagat villkor 3 och 4 och yrkat på att lyftfartyg får lämna SID vid den höjd då beräknad bullernivå på marken understiger maximal ljudnivå 60 dBA (Naturvårdsverkets yrkande) respektive 65 dBA (Länsstyrelsens i Västra Götalands län yrkande). Salvebgruppen har motsatt sig att villkor 3 och 4 ändras. Länsstyrelsen i Hallands län menar att den villkorsskrivning som gynnar flest bör förordas. Att, i enlighet med Länsstyrelsens i Västra Götalands län yrkande, lämna SID då den maximala ljudnivån på marken understiger 65 dBA bedömer Länsstyrelsen i Hallands län vara en rimlig försiktighetsåtgärd, för att minimera antalet eventuella överskridanden.

I övrigt har Länsstyrelsen i Hallands län inga synpunkter.

Deltagande i ärendet har även länsjurist Tina Risberg varit.



Henrik Frindberg
Miljövårdsdirektör



Anna Helsing Abrahamsson
Miljöhandläggare

Postadress
301 86 HALMSTAD

Besöksadress
Slottsgatan 2

E-post
halland@lansstyrelsen.se

Telefon
010-224 30 00

Kontakt i ärendet: Anna Helsing Abrahamsson, 010-224 32 63, anna.helsing.abrahamsson@lansstyrelsen.se

SVEA HOVRÄTT

060102

1(10)

Ink 2015-10-28

6

Målnr M 5962-15
Aktbilaga 06

Ink. till Svea hovrätt
REGISTRATORSKONTORET

2015-10-28

Svea hovrätt

Mark- och miljööverdomstolen (MMÖD)

Box 2290

103 17 STOCKHOLM

SVEA HOVRÄTT 060102 INKOM: 2015-10-28 MÅLNR: M 5962-15 AKTBIL: 66

Mål nr M 5962-15 060102

Yttrande över Swedavia AB:s (S) komplettering av överklagande den 27 augusti 2015. (MMÖD:s aktbilaga 37)

Jag åberopar samtliga grunder och omständigheter, som jag anfört i Vänersborgs tingsrätt, Mark- och miljödomstolen (MMÖD) samt vad jag anfört i mitt överklagande till MMÖD den 12 augusti 2015.

Jag bestrider S:s yrkanden i kompletteringen den 27 augusti 2015.

Här följer mina synpunkter och yrkanden i tre huvudfrågor.

S anför, att MMÖD vid Växjö tingsrätt gav Malmö Airport tillstånd att låta startande flygplan lämna SID, när bullernivån på marken understiger max 70 dB(A). (MMÖD:s aktbilaga 37, s. 9)

S anser, att det inte finns skäl att göra en annan bedömning i nu överklagade mål. Men S underlåter här att beakta kunskaps-

läget angående flygbullrets hälsoskadlighet.

Växjö tingsrätts dom är daterad den 25 juni 2013 och utgår ifrån den då kända kunskapen: / sk

Denna ändrades ca fyra månader senare med publiceringen i BMJ av den stora USA-undersökning, som fastställde ett statistiskt signifikant samband mellan flygbuller från och med 55 dB och hjärt- kärlsjukdomar inklusive stroke hos äldre närboende runt 89 flygplatser i USA.*

Dessförinnan hade den miljömedicinska forskningen bara kunnat bevisa förhöjt blodtryck men misstänkt, att flygbuller kunde orsaka fler hjärt- kärlsjukdomar.

I dag två år efter Correia's m. fl. forskningsrapport i BMJ har jag inte påträffat en enda miljömedicinsk artikel, som ifrågasatt det statistiskt signifikanta sambandet mellan flygbuller och allvarliga/dödliga hjärt- kärlsjukdomar.

Den nya kunskapen om flygbullrets hälsoskadlighet innebär, att bullernivåer över 54 dB inte längre är godtagbara.

Intill dess att trafikflyget klarar bullergränsen 54 dB, krävs trafikrestriktioner (Bl. a. förbud mot tidigare avvikelser från SID) och bättre bullerisolering av fler fastigheter. Det senare är emellertid inte något ekonomiskt problem för S, eftersom bolaget enkelt kan höja den bulleravgift (noise fee), som debiteras flygbolagen.

* En kopia av artikeln i BMJ den 8 oktober 2013 finns som bilaga 6 i MMD:s aktbilaga 132.

S:s hänvisning till förordningen SFS 2015: 216 (MMÖD:s aktbilaga 37 s. 9-10) vittnar om en ömsesidig okunskap hos S och Regeringen och denna förordning måste snarast ersättas av en ny, som grundas på de nya miljömedicinska rönen.

S:s argument att kortare utflygningsvägar minskar trafikflygets koldioxidutsläpp ger bara marginella reduceringar och sker till priset av ökat flygbuller.

Det mest effektiva sättet att minska trafikflygets utsläpp av miljöskadliga växthusgaser är inblandning av certifierat biobränsle i nuvarande fossila flygbränsle (Jet A1). Jag hänvisar till MB:s 2 kap 3 och 5 §§.

S hävdar vidare, att kortare utflygningsvägar bidrar till att öka flygplatsens trafikkapacitet. Det är riktigt, men även detta sker till priset av ökat buller inte minst över tätorter. Både WHO och Naturvårdsverket (NV) har påpekat, att trafikkapaciteten kan ökas genom spridning av trafiken t. ex. genom att nuvarande trafiktoppar förlängs från tvåtimmarsperioder till trettimmarsperioder.

Under miljöprövningen i Vänersborgs tingsrätt 2013-2015 har S kommenterat mina synpunkter på flygbullerfrågan två gånger. Första gången i MMÖD:s aktbilaga 108 (s. 63-64) och andra gången i MMÖD:s aktbilaga 138 (s. 23-24).

I oktober 2014 skriver S, att BÄMJ-rapporten "tillför ingenting i sammanhanget då den undersöker risken för sjukhusinläggningar till följd

†

12

av högt blodtryck som orsakas av flygbuller." Detta påstående visar, att S antingen inte läst rapporten eller medvetet förtiger fakta.

Vidare skriver S, att det av Gösta Bluhms miljö-medicinska bedömning, som utförts på uppdrag av S, "framgår att inga allvarliga hjärt-kärleffekter kan förväntas av den sökta verksamheten. Därmed kan det inte heller förväntas att några personer blir inlagda på grund av detta."

Min kommentar är, att när Gösta Bluhm skrev sin bedömning den 20 februari 2013, saknade han kunskap om BMJ-rapporten, som publicerades först den 8 oktober 2013.

S:s sammanfattning av BMJ-artikeln 2013 är inte korrekt. Correia m. fl. ville undersöka om flygbuller ökar risken för sjukhusinläggning på grund av "cardiovascular diseases" inklusive "cerebrovascular disease (stroke)" hos äldre närboende till flygplatser. Forskarna fann ett statistiskt signifikant samband mellan flygbuller och risk för sjukhusinläggning med en tröskel vid 55 dB.

Detta var en nyhet. Tidigare var bara risken för förhöjt blodtryck bevisad. Nu tillkom "cerebrovascular disease" inklusive stroke.

Vad beträffar studien Long-term aircraft noise exposure and body mass index,... där Gösta Bluhm är medförfattare, mottogs den av ehp:s redaktion i maj 2013. Då var Correia's m. fl. USA-rapport i BMJ ännu inte publicerad. Som redan nämnts, publicerades den i oktober 2013.

Studien Long-term aircraft noise exposure...
 "estimated a statistically significant positive association between long-term aircraft noise exposure and change in waist circumference over time" men efterlyste fler studier för att bekräfta sambandet. När Gösta Bluhm och hans kolleger skrev detta har de varit ovetande om USA-studien i BMJ. Men när S skrev sitt yttrande den 31 oktober 2014 var USA-rapporten känd och underkänd av S.

Den 23 februari 2015 fortsatte S sin kommentar till mina synpunkter. (MMD:s aktbilaga 138) Nu är det "känt sedan tidigare", att flygbuller "kan bidra till hjärt- och kärlsjukdomar". Men S upprepar, att Gösta Bluhms bedömning visar "att inga allvarliga hjärt- och kärlsjukdomar förväntas."

Denna upprepning avslöjar, att S fortfarande inte är medveten om kronologin i forskningsresultatens tillkomst respektive publicering.

Därefter övergår S till NV:s rapport 6570, som S anser vara relevant. S hävdar också på s. 24, att slutsatserna i denna rapport "påverkas inte av den i BMJ publicerade studien." Min kommentar är, att det kunde de inte, eftersom NV-rapporten 6570 publicerades i maj 2013 ca ett halvår före Correia's m. fl. BMJ-rapport.

När man granskar slutsatserna i NV-rapporten 6570, finner man först en allmän reservation på s. 74: "Slutsatserna bör tolkas med försiktighet eftersom de baseras på en enstaka

studie... av flygbuller på uteplats."

Sedan följer sju slutsatser, där fakta och antaganden blandas.

I slutsats 5 (s. 74) står "Dessa resultat måste tolkas försiktigt..."

I slutsats 6 b (s. 74) införs ett nytt begrepp "en ganska måttlig bullerstörning". Hur detta begrepp skall kategoriseras anges inte.

Det hela utmynnar i slutsats 7 (s. 75) som lyder: "Sammantaget tyder resultaten i denna studie på att andelen bullerstörda boende kan förväntas vara låg om 70 dBL_{Amax, slow} inte överskrider mer än 3-5 gånger per dag och kväll och högst 2 gånger per timme."

En närmare granskning avslöjar, att NV-rapporten 6570 vilar på ett bräckligt underlag.

Rapporten bygger på två undersökningar, en frågeformulärundersökning och en experimentstudie.

Frågeformuläret besvarades av 3 130 personer, som bodde i närheten av en flygplats i Sverige (inalles 14).

Frågeformuläret innehöll 39 frågor med flera svarsalternativ. De tillfrågade fick därför ta ställning till mer än 400 alternativ. Utredarna har inte kommenterat risken för felkryss.

Den upplevda bullerstörningen mättes med en femgradig skala: inte alls, lite, måttligt, mycket och väldigt mycket störd av buller. De som svarat att de upplevde sig mycket eller väldigt mycket

flygbullerstörda klassificerades av utredarna som bullerstörda. Övriga - inklusive måttligt bullerstörda - klassificerades som inte bullerstörda (s. 27). Det är ett godtyckligt val och utredarna redovisar inte i klartext hur många tillfrågade, som ingår i var och en av de fem undergrupperna. Läsaren kan alltså inte bedöma, vad det skulle innebära för utredningens slutsatser, om undergruppen "måttligt störda" flyttas till huvudgruppen "bullerstörda". Det är en oklarhet, som påverkar hela undersökningen.

Som om detta inte vore nog, har utomhusexperimentet stora fel och brister. 90 deltagare fördelades på fyra grupper, varav tre fick lyssna på inspelat flygbuller under 58 minuter.

Färre än 70 försökspersoners flygbullerupplevelser under en timmes tid har lagts till grund för utredningens förslag till riktvärden för flygbuller.

Ytterst ansvarig för den undermåliga utredningen är projektledaren. Ingen skugga faller på NV, som endast bekostat utredningen.

S hävdar i sin komplettering den 27 augusti 2015 (MMÖD:s aktbilaga 37 s. 10) att utifrån ett miljömedicinskt perspektiv medför möjligheten att lämna SID tidigare inte några hälsoeffekter för boende runt flygplatsen. Antalet sömnstörda ändras inte varken av beräkning av L_{night} eller FBN-beräkningen. Antalet uppskattade nytillkomna fall av högt blodtryck väntas enligt S inte ändras.

Detta resonemang visar, att S fortsätter att bortse från Correia's m. fl. forskningsrapport i BMJ den 8 oktober 2013. S:s hänvisning till NV-rapporten 6570 saknar bevisvärde, eftersom denna undersökning är behäftad med så många fel och brister.

TVå år efter Correia's m. fl. publicering av sina nya rön har det fortfarande (enligt PubMed) inte framförts några anmärkningar mot eller kritik av deras forskningsrapport. (Källa: Göteborgs universitetsbibliotek, Biomedicinska biblioteket).

Svenska forskare framhöll redan i slutet av 1980-talet, att maxvärden är ett mer verklighetstroget mått än ekvivalentvärden.

Det är det oregelbundna växlande maxbullret vi människor hör och störs av. Ekvivalentvärden är teoretiska bullervärden, som inte uppfattas varken av hörsel eller hjärna.

Måkan Jerenviks bullermätning i Tollered den 8-9 mars 2015 visar höga maxvärden. (Bilaga 1)

Det aritmetiska medelvärdet är hela 86 dB. Men enligt S:s bullerberäkningar är flygbullret i Tollered lägre än lägsta gällande svenska riktvärde. Det visar, att S:s beräkningsmetoder är otillförlitliga. Här krävs verkliga bullermätningar under minst ett par månaders tid.

S:s påstådda oförmåga att mäta i (eller vid) Tollered är bara brist på god vilja. Måkan Jerenviks mätningar visar, att det är möjligt.

Detta får följder för alla beräknade buller-

värden runt GOT. De är otillförlitliga och ger en alltför snäv bild av bullerutbredningen.

Tollerad ligger ca 7 km nordost om nordspetsen för ljudnivån FBW 55 dB(A) på S:s karta över flygbullerberäkning. (S:s pärm /4/, Komplettering av ansökan. Bilaga 11. MMD:s aktbilaga 41)

Bullerläget runt GOT är generellt sämre än vad S gör gällande. Men situationen kan förättras / bä med tre enkla åtgärden.

1. Nytt villkor som föreskriver obligatorisk CDO-procedur från Top of Descent före landning.

Detta villkor har stöd i MB:s 2 kap 3 §, som kräver bästa möjliga teknik vid yrkesmässig verksamhet.

2. Nytt villkor som föreskriver höjd inflygningsvinkel från 3 grader till 3.2 grader. (Bromma har 3.5 grader.)

Detta villkor har stöd i MB:s 2 kap 3 §, som kräver bästa möjliga teknik vid yrkesmässig verksamhet.

3. Nytt villkor som föreskriven nattstängning av GOT kl. 22-06.

Detta villkor har stöd av senaste miljömedicinska forskning och MB:s 2 kap 3 § om begränsningar och försiktighetsmått.

Dessa tre nya villkor skulle innebära en stor lättnad inte bara för Tolleredsborna utan för alla närboende runt GOT.

För S skulle det innebära en mindre bullerisoleringskyldighet.

I tillägg till bullerminskningen ger villkor 1 en avsevärd minskning av utskläppen av miljöskadliga växthusgaser.

Det första nya villkoret föreslog flygkapten Kent Källström för sexton år sedan. Det andra något år senare. Det tredje nya villkoret för ett par år sedan.

Kent Källström har nyligen meddelat, att i dagsläget är flygplatserna i fem tyska storstäder nattstängda av bullerskäl: Bremen, Frankfurt am Main, Hamburg, München och Stuttgart.

Vad beträffar nattstängning hänvisar jag vidare till de argument och sakupplysningar, som jag framfört vid miljöprövningen i MMD åren 2013-2015.

Floda den 27 oktober 2015

Ola Christensson
Ola Christensson

Postadress: Klövervägen 13
448 36 FLODA

113

2015 -10- 2 8

Från: Håkan Jerenvik <h.jerenvik@gmail.com>
Ämne: Yttrande i målnr M 1030-13 angående ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport
Datum: 9 mars 2015 23:12:29 CET
Till: mmd.vanersborg@dom.se, ribbegard@telia.com, bengt.riibegard@telia.com, Håkan Jerenvik <h.jerenvik@gmail.com>

1 bilaga, 11 K

Vänerns försämringsrätt
Merk- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 Vänernsberg
mmd.vanersborg@dom.se

Yttrande i målnr M 1030-13 angående ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport

Hej,

Jag och min familj bor vid fastighet Lerum Tollered 4:118 i Tollered i Lerums kommun, adress gatan 12, 446 50 Tollered.

Vår fastighet upplever vi ligger rakt under farleden för flyg till Landvetter Flygplats. Jag läste i GP 2015-03-08 om Landvetters planer om utökning av flygtrafiken och blev väldigt förvånad att vi inte har hörts som sakägare i ärendet då vi berörs direkt utav detta (då förhandling skulle starta redan 2015-03-10).

Jag laddade ner Arbetsmiljöverkets App "Buller" för att mäta bullret och har fått fram en mängd värden på kort tid som visar på att mer information behöver insamlas innan ärendet kan behandlas seriöst för att godkänna en utökning av flygtrafik från 80.000 till 120.000.

Jag läste en rapport av professor Staffan Hygge (för Naturvårdsverket, 2009-12-15), där anges bla följande:

*Vid 70dBA maximal ljudnivå och en L_{den} -nivå ≤ 55 dBA medför vissa störningsproblem, talkommunikationsproblem för normalhörande och andra hälsoproblem. Med andra hälsoproblem avses kardiovaskulära problem och sömnstörningar.

*Vid 70dBA maximal ljudnivå och en L_{den} -nivå ≥ 55 dBA medför omfattande störningsproblem, talkommunikationsproblem för normalhörande och andra hälsoproblem. Med andra hälsoproblem avses kardiovaskulära problem och sömnstörningar. Effekten beror också av antal händelser och tidpunkt.

*Vid 80dBA maximal ljudnivå och en L_{den} -nivå ≥ 55 dBA medför mycket omfattande störningsproblem, talkommunikationsproblem för normalhörande och andra hälsoproblem. Med andra hälsoproblem avses kardiovaskulära problem och sömnstörningar. Effekten beror också av antal händelser och tidpunkt."

Datum	Klockslag	Medelvärde (dB)	Maxvärde (dB)
2015-03-08	20:07	61	101,8
2015-03-08	20:40	56	84,2
2015-03-08	20:42	55,8	80,1
2015-03-08	20:49	57,1	87
2015-03-08	20:44	55,8	81,6
2015-03-08	21:07	55,7	82,9
2015-03-08	21:12	58,4	81,9
2015-03-08	21:14	62,8	93,5
2015-03-08	21:17	60,5	99,9
2015-03-08	21:24	55,8	81,8
2015-03-08	21:30	56,6	82,1
2015-03-09	05:56	57,8	92,7
2015-03-09	08:52	57,7	93
2015-03-09	17:42	60	100,5
2015-03-09	18:08	57	89,3
2015-03-09	18:35	56,6	89,1
2015-03-09	18:44	54,7	89
2015-03-09	20:50	55,5	89,2
2015-03-09	21:05	60	93,4
2015-03-09	21:07	53,8	80,8

Alte 10.3.2015 18:00

2015-03-09	21:17	59,4	81,2
2015-03-09	21:31	55,3	87,6
2015-03-09	22:00	60,9	85,9
2015-03-09	22:04	55	83,4
2015-03-09	22:17	55,2	83,1
2015-03-09	22:20	57,6	83,4
2015-03-09	22:43	58,4	83,4
2015-03-09	22:46	58,1	85,9
2015-03-09	22:50	55,3	83,5

Vad jag kan se med min mätning (ovan och bifogat) omfattas vi i den 3:e punkten (80dBA ovan) som betonas som den värsta. Och dessutom är detta endast ett antal när jag har varit hemma (11 stycken söndagen 2015-03-08 inom ett tidsintervall på 1h och 23 min som exempel eller 12 stycken på 2015-03-09 på 2 timmar (under tidpunkter när barnen ska sova (3-6 år) och även vuxna vill ha tid för rekreation.

Jag har fått till min kännedom att ingen bullermätning har gjorts i Tollerød skrivet av Thomas Holin, vid Göteborg Landvetter Airport, daterat den 2014-07-11 med antagandet att det inte finns någon sådan plats som är lämplig i Tollerød. Med insända uppmätta bullermätningar ifrågasätts detta kraftigt då det inte ligger någon vetenskaplig grund till detta enligt mig och enligt min mätning som påvisar att mätningstalen är så pass höga att det är på sin plats att undersöka saken ordentligt.

Jag bjuder gärna hem berörda parter för en bedömning på plats.

Vänligen svara på att ni mottagit detta mail.

För frågor vänligen vänd er till mig.

Håkan Jerenvik
 Gatan 12
 448 50 Tollerød
 0709-55 81 14
 0705-65 27 14

Bullermätning...6).xlsx (11 K)

Datum	Klockslag	Medelvärde (dB)	Maxvärde (dB)
3/8/15	20:07	61	101,6
3/8/15	20:40	56	84,2
3/8/15	20:42	55,8	80,1
3/8/15	20:43	57,1	87
3/8/15	20:44	55,8	81,6
3/8/15	21:07	55,7	82,9
3/8/15	21:12	56,4	81,9
3/8/15	21:14	62,3	93,5
3/8/15	21:17	60,5	99,9
3/8/15	21:24	55,8	81,8
3/8/15	21:30	56,6	82,1
3/9/15	5:56	57,6	92,7
3/9/15	6:52	57,7	93
3/9/15	17:42	60	100,5
3/9/15	18:08	57	89,3
3/9/15	18:35	56,8	89,1
3/9/15	18:44	54,7	89
3/9/15	20:50	55,5	89,2
3/9/15	21:05	60	93,4
3/9/15	21:07	53,8	80,8
3/9/15	21:17	59,4	81,2
3/9/15	21:31	55,3	87,6
3/9/15	22:00	60,9	85,9
3/9/15	22:04	55	83,4
3/9/15	22:17	55,2	83,1
3/9/15	22:20	57,6	83,4
3/9/15	22:43	58,4	83,4
3/9/15	22:46	58,1	85,9
3/9/15	22:50	55,3	83,5

2.9.15

2.9.15

Datum
2015-10-28Dnr/Beteckning
TSL 2013-2522Ert datum
2015-10-07Er beteckning
M 5962-15060102
SVEA HOVRÄTT

Ink 2015-10-29

Målnr M 5962-15
Aktbilaga 67SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljöoverdomstolen
Box 2290
103 17 StockholmSVEA HOVRÄTT
060102INKOM: 2015-10-29
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 67

Yttrande över handlingar i mål nr M 5962-15, överklagande av dom i mål om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamhet vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun

Transportstyrelsen vill tacka för möjligheten att komma in med synpunkter på överklagan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Transportstyrelsens yttrande är inriktat mot Mark- och miljödomstolen givna villkor 3 och 4. Vi lämnar också vår bedömning angående tillståndets givna antal flygrörelser på 120 000 rörelser/år. I övrigt hänvisar Transportstyrelsen till sina tidigare yttranden i detta ärende.

Avvika från SID vid maximal ljudnivå 70 dBA på marken

Vad gäller villkor 3 och 4 stödjer Transportstyrelsen Mark- och miljödomstolens beslut om att flygtrafiken dag och kväll ska få avvika från SID vid den höjd när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 70 dBA. Transportstyrelsen anser att det är en rimlig och korrekt bedömning då det innebär en god avvägning mellan buller och utsläpp till luft. Transportstyrelsen vill även framhålla att det är högst rimligt att prioritera buller då de nationella riktvärdena överskrids för att därefter övergå till att prioritera utsläpp till luft.

Villkorskonstruktionen att använda sig av en klassning av flygplanstyper, som Göteborg Landvetter Airport föreslår, medför att luftfartygen får avvika från SID vid olika tillfällen beroende på hur mycket de olika klasserna bullrar. Det i sin tur medför en spridning av bullerexponeringen. Det kan ses

som positivt då det innebär att det inte bara är ett fåtal människor som exponeras för allt buller från utflygningsvägarna. Med en sådan lösning sprider man ut bullerexponeringen så att fler människor exponeras för färre antal överflygningar.

De utsläppsbesparingar som kan göras genom att avvika från SID när maximal ljudnivå 70 dBA på marken underskrids är heller inte att förringa. Det är främst under start- och landningsfaserna som de största besparingarna av koldioxid kan göras genom att flyga så bränsleoptimalt som möjligt. När flygplan planflyger på hög höjd finns det däremot inte så stora utsläppsbesparingar att göra idag.

Att frångå det riktvärde som är fastslaget i *förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostäder* är inte lämpligt enligt Transportstyrelsen. Det är heller inte lämpligt att bygga in "säkerhetsmarginaler" i form av att flygplan ska få avvika från SID då beräknad bullernivå på marken understiger maximal ljudnivå 65 eller 60 dBA. Att genom villkor tvinga flygtrafiken att flyga en längre sträcka för att bygga säkerhetsmarginaler gällande buller hindrar möjligheten för flygplatser och flygbolag att vidta initiativ för att minska flygets utsläpp av bland annat koldioxid genom att bland annat erbjuda möjligheten att flyga kortare sträckor. Detta går dessutom emot de ambitioner som finns i Sverige och inom flygets FN-organ ICAO (International Civil Aviation Organisation) att vidta åtgärder inom alla områden för att minska flygets klimatpåverkan.

Att minska flygets klimatpåverkan är en högt prioriterad uppgift inom ICAO och det pågår ett intensivt arbete på flera fronter för att hitta lösningar på detta problem. För att flygets klimatpåverkan ska kunna minska behöver åtgärder vidtas både vad gäller teknisk utveckling av flygplan och motorer, optimering av flygvägar och luftrum, användande av hållbara bränslen samt reglering genom marknadsbaserade styrmedel. ICAO arbetar just nu med att ta fram en ny standard för utsläpp av koldioxid från nya flygplanstyper samt med att ta fram ett förslag på ett globalt marknadsbaserat styrmedel för att hantera det internationella flygets klimatpåverkan. Alla initiativ som leder till att minska flygets utsläpp av koldioxid uppmuntras starkt inom ICAO. Alla ICAO:s medlemsländer måste, i en så kallad State Action Plan, redovisa de åtgärder som vidtas inom landet för att minska flygets klimatpåverkan. Att då i villkor i flygplatsernas miljötillstånd begränsa flygbolagens och flygplatsernas möjligheter att minska flygets utsläpp till luft och därmed dess negativa klimatpåverkan, riskerar att motarbeta de initiativ till utsläppsminskande åtgärder som flygbolag, flygplatser och Sverige i stort strävar efter.

Ytterligare en anledning till att Transportstyrelsen anser det vara rimligt att få avvika från SID när bullernivåerna på marken understiger maximal

ljudnivå 70 dBA är att det förbättrar tillgängligheten till Göteborgsregionen och hela Västsverige, vilket framför allt kan vara av stor vikt i framtiden då flygplatsen sannolikt kommer att hantera mer trafik och därmed flera flygplansrörelser. Då kan det vara avgörande att få avvika tidigare från SID för att kunna öka eller bibehålla en god tillgänglighet. I detta sammanhang bör man också väga in nedläggningen av Göteborg City Airport och en eventuell överflyttning av flygtrafiken till Göteborg Landvetter Airport.

Mätningar och beräkningar av buller

För att kunna beskriva buller används antingen mätningar eller beräkningar. Metoderna kompletterar varandra, men båda metoderna innehåller så kallade onoggrannheter.

Beräkningar fungerar bäst för att beskriva ett helt års bullerexponering över ett större område, medan stickprovsmätningar kan var ett komplement för att beskriva bullersituationen i en punkt just vid det aktuella måttillfället med hänsyn till de meteorologiska förhållandena vid måttillfället. Beräkningar har högre repeterbarhet, mätningar ger vanligen stor spridning i resultat. Beräkning av den maximala ljudnivån från en bestämd flygplanstyp görs i en specifik punkt med förutsättningen att flygplanet följer angiven flygväg och använder en standardprofil¹. Mätning av den maximala ljudnivån ger å andra sidan en spridning i resultat på grund av flygplanens spridning utmed flygvägen, varierande höjd, gaspådrag, meteorologisk påverkan med mera. Den högsta mätta ljudnivån överensstämmer normalt inte med beräknad maximal ljudnivå, varpå man inte ska jämföra resultat från mätningar med resultat från beräkningar. Medelvärde av mätt maximal ljudnivå stämmer bättre överens med beräknad maximal ljudnivå.

Om flygplatsen har bullervillkor i sitt miljötillstånd innebär det praktiska svårigheter att koppla dessa villkor till bullermätningar. Detta beror på den stora variationen i mätningarnas resultat. I dokumentet "Kvalitetssäkring av bullerberäkningar", fastställt av Transportstyrelsen, Försvarsmakten och Naturvårdsverket 2011-10-31, står det "För tillståndsprövning och tillsynsverksamhet är noggrannheten i *beräkningen* tillräcklig om detta kvalitetssäkringsdokument följs". Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län har i sin överklagan hängt upp flygtrafikens avvikelse från SID på genomförda *bullermätningar* i en viss geografiskt punkt. Då det enligt ovan är olämpligt att jämföra resultat från beräkningar med resultat

¹ En standardprofil utgörs av höjd, gaspådrag och hastighet som funktion av avstånd när den aktuella flygplanstypen flyger på standardiserat sätt (ej påverkad av kraftig vind, ej anpassade profiler som tex NADP).

från mätningar anser Transportstyrelsen att man istället bör fokusera på de beräkningar av buller som genomförts, eftersom det ger ett säkrare och mer rättvisande resultat över tid samt att man i miljötillstånden villkorar att flygtrafiken ska få avvika från SID när *beräknad* ljudnivå på marken understiger samhällets riktlinjer (70 dBA). I detta fall handlar det alltså inte om när flygtrafiken ska få lämna SID beroende på *uppmätt* ljudnivå i en viss geografisk punkt.

Säkerhetsmarginaler i bullervillkor

I november 2013 meddelade Mark- och miljödomstolen vid Svea Hovrätt att ansökan om nytt miljötillstånd för Malmö Airport hade vunnit laga kraft. I miljötillståndet villkoras att flygtrafiken får avvika från SID då beräknad maximal ljudnivå på marken understiger 70 dBA. I maj 2015 fastställde Högsta Domstolen ett nytt miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport där man villkorade att flygtrafiken får lämna SID när beräknad maximal ljudnivå på marken understiger 65 dBA. I båda processerna framförde Transportstyrelsen sin åsikt om att flygtrafiken borde få avvika från SID vid maximal ljudnivå 70 dBA. Detta eftersom myndigheten anser att man bör använda sig av beslutade riktvärden och inte bygga in säkerhetsmarginaler. Om inbyggandet av säkerhetsmarginaler blir praxis i miljöprövningsprocesser anser Transportstyrelsen att man i praktiken ändrar beslutade riktvärden. Transportstyrelsen anser också att man bör förhålla sig till beslutade riktvärden på samma sätt oberoende av trafikslag. När det kommer till buller från väg och järnväg bygger man inte in säkerhetsmarginaler i bullervillkor utan förhåller sig till maximal bullernivå 70 dBA vid bostadsbyggande.

Istället för att bygga in säkerhetsmarginaler anser Transportstyrelsen att det är bättre att fokusera på att ur bullersynpunkt välja en representativ flygplanstyp i varje flygplansgrupp som bestämmer när flygplanen får avvika från SID.

Transportstyrelsen vill också belysa att det enligt *förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostäder* är tillåtet att överskrida maximal ljudnivå 70 dBA högst 16 gånger mellan kl 06-22. När Stockholm Arlanda Airport beviljades nytt miljötillstånd hade förordningen inte trätt i kraft. Vid den tidpunkten var det praxis att tillåta högst tre överskridanden av maximal ljudnivå 70 dBA mellan 06-22.

Antal flygrörelser

Vad gäller sökta antal flygrörelser på 120 000 rörelser/år instämmer Transportstyrelsen i Mark- och miljödomstolens bedömning, både vad gäller den diskuterade begränsningen av antalet flygrörelser och vad gäller en eventuell tidsbegränsning av tillståndet. Transportstyrelsen ser inte något hinder i att ge Göteborg Landvetter Airport tillstånd till 120 000 rörelser/år då det måste finnas utrymme för oförutsägbara fluktuationer i flygtrafiken. Att begränsa antalet rörelser till 90 000 rörelser/år eller tidsbegränsa miljötillståndet till 15 år skulle, förutom de skäl mark- och miljödomstolen tar upp i sina domskäl, också kunna leda till mycket höga kostnader för flygplatsen till följd av en ny miljöprövning inom en relativt kort tidshorisont.

Detta yttrande har tagits fram av Jenny Blomberg, sakkunnig miljö luftfart. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog också Marie Hankanen, sakkunnig miljö luftfart, Therése Sjöberg, sakkunnig miljö luftfart samt Linnéa Ekström, jurist.



Jenny Blomberg
Sakkunnig miljö luftfart