

Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 VÄNERSBORG

Göteborg den 26 mars 2015

Mål M 1030-13, Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun; bemötandeskrift

Swedavia AB (Swedavia) bemöter nedan inkomna yttranden från Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Flygbullergruppen Härryda Östra som inkommit under och efter huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen (aktbil 158, 162, 167 och 170). Övriga efter huvudförhandlingen inkomna yttranden föranleder inte Swedavia att yttra sig särskilt. I dessa delar hänvisas till vad Swedavia tidigare har anfört i skrift och muntligen under huvudförhandlingen.

1 MILJÖ- OCH BYGGNADSNÄMNDEN I LERUMS KOMMUN (AKTBIL 158)

Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun menar att det inte är klargjort huruvida den sökta verksamheten får en negativ effekt på skyddade fågelarters bevarandestatus i förhållande till EU:s skyddslagstiftning. Vidare anser nämnden att kompensationsåtgärder ska vidtas.

3105135.9.0743

Swedavia delar inte Miljö- och byggnadsnämndens ståndpunkt. Swedavia har presenterat en omfattande komplettering vad gäller verksamhetens eventuella påverkan på fåglar, se avsnitt 12, punkt 5 i bolagets kompletteringskrift av den 30 januari 2014. Påverkan på fågelliv har också redogjorts för i avsnitt 11.11.3 och 11.11.4 i MKB:n. Swedavia anser att bolaget, genom uppgifterna i MKB:n och i den komplettering som har företagits, har visat att verksamheten inte har sådan påverkan att dispens enligt artskyddsförordningen (2007:845) eller tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken erfordras.

Vad gäller behov av kompensationsåtgärder hänvisar Swedavia till avsnitt 2.10, punkt 3 i bolagets bemötandeskrift av den 31 oktober 2014.

2 LÄNSSTYRELSEN VÄSTRA GÖTALANDS LÄN (AKTBIL 162)

Länsstyrelsen föreslår ett villkor om en handlingsplan avseende utsläpp till luft som skiljer sig från det villkor 10 om en handlingsplan som Swedavia har föreslagit.

Swedavia motsätter sig Länsstyrelsens yrkande och vidhåller bolagets villkorsförslag 10. Som Swedavia tidigare angett såväl skriftligen (se avsnitt 2.4.4. i bolagets bemötandeskrift av den 31 oktober 2014) som muntligen vid huvudförhandlingen bör fokus i handlingsplanen vara utsläpp av koldioxid. Swedavia åtar sig att redovisa effekterna även för utsläpp av kväveoxider och partiklar men menar att de utsläpp till luft som genereras av Swedavias egna verksamhet och den verksamhet som bolaget har rådighet över är så låga att det inte motiverar ett särskilt villkor. Detsamma är förhållandet vad gäller svaveldioxid och VOC. Det ska också hållas i åtanke att åtgärder som t.ex. syftar till att minska utsläpp av koldioxid kan ha motsatt effekt vad gäller utsläpp till luft av kväveoxider.

Med beaktande av att handlingsplanen även omfattar externa aktörer vid flygplatsen, kan villkoret inte heller föreskriva att åtgärderna ska vara tidssatta. En sådan formulering kan i praktiken innebära en indirekt reglering av verksamheter som Swedavia inte råder över.

3 LÄNSSTYRELSEN VÄSTRA GÖTALANDS LÄN (AKTBIL 167)

Länsstyrelsen tillstyrker av Swedavia föreslaget villkor om en provotid men föreslår en mer omfattande provisorisk föreskrift.

Swedavia motsätter sig Länsstyrelsens förslag till provisorisk föreskrift och vidhåller bolagets förslag till villkor i första- och andrahand. Mark- och miljödomstolen ska i enlighet med 22 kap 27 § miljöbalken meddela provisoriska föreskrifter om skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått om det är nödvändigt för att motverka olägenheter. Swedavia anser med stöd av det underlag som presenterats i målet att det helt saknas skäl för Länsstyrelsens stränga förslag till reglering. Den provisoriska föreskriften är oskäligt sträng även i form av ett slutligt villkor. Länsstyrelsen utgår från Göteborgs stads, Miljöförvaltningens riktlinjer och riktvärden för utsläpp av förorenat vatten till recipient och dagvatten, reviderad 2013, utan att närmare motivera sitt ställningstagande i förhållande till rådande situation. Den föreslagna regleringen saknar koppling till lokala förutsättningar och den förväntade miljöpåverkan på recipienten.

Som Swedavia presenterade vid huvudförhandlingen framgår av riktlinjerna att riktvärdena är så lågt satta att ett utsläpp kan ske även till det mest känsliga vattendrag, t.ex. Säveån. Aktuell recipient är inte en särskilt känslig recipient varför det redan av den anledningen finns skäl att ifrågasätta Länsstyrelsens förslag till reglering.

Det framgår av riktlinjerna att det i vissa fall kan vara lämpligt att göra en platsspecifik bedömning, vilket Swedavia också har gjort i sitt underlag och som sedan har legat till grund för bolagets förslag till villkor. Länsstyrelsen har inte på något sätt motiverat sitt förslag i relation till Swedavias underlag. Av riktlinjerna framgår att en aktör ska bidra till att förhindra utsläpp av skadliga ämnen så långt som det är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat och särskilt anfört recipientens känslighet som ett bedömnings-kriterium. Swedavia menar att de skyddsåtgärder som bolaget vidtagit, både genom anläggande av glykolhanteringssystem med industningsanläggning och dagvattenanläggning, är skäliga åtgärder och bästa möjliga teknik. Den reningseffekt som kan förväntas av dagvattenanläggningen efter intrimning är tillräcklig. Högre nivåer än de av Länsstyrelsen föreslagna riktvärdena kan accepteras även som

slutliga villkor utan risk för påverkan på recipienten. Det kan särskilt noteras att Länsstyrelsen föreslår månadsmedelvärden och inte årsmedelvärden. I riktlinjerna anges ingen frekvens.

I Miljöförvaltningens riktlinjer anges att det finns många likheter mellan Miljöförvaltningens riktlinjer och riktlinjerna som Regionala dagvattennätverket i Stockholms län har sammanställt i "Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp" i februari 2009. Swedavia anser att Miljöförvaltningen har en avsevärt mer onyanserad uppfattning om hur reglering ska ske än det Regionala dagvattennätet. I det Regionala dagvattennätverkets "Förslag till riktvärden för dagvattenutsläpp" anges att nätverkets riktvärden inte är tänkta att användas utan att hänsyn tas till varje enskild recipient. Det anges uttryckligen att om man ställer samma krav på verksamhetsutövare oberoende av recipient, innebär det att kraven för utsläpp till mindre känsliga recipienter blir mer strikta än vad de skulle behöva vara. Vidare anges att riktvärden i form av årsmedelhalter bedöms vara lämpligt och tillräckligt och om riktvärdena förväntas överskridas är det en indikation på att rening bör utföras. Rening ska då ske med bästa möjliga teknik till rimlig kostnad och *målsättningen* vara att riktvärdena ska klaras. Regionala dagvattennätets riktvärden utgår vidare från de föroreningshalter som förväntas förekomma i dagvatten från mindre förorenade mark-användningar som det inte anses rimligt att kräva åtgärder för. Detta betyder sammantaget att det är en betydande skillnad mellan Miljöförvaltningens och det Regionala dagvattennätverkets förslag till riktvärden och hur de ska tillämpas. Swedavia anser att Länsstyrelsens krav som ansluter till Miljöförvaltningens riktvärden är alltför långtgående i relation till den till aktuella risken för påverkan på recipienten och ska därför inte ligga till grund för reglering i detta ärende, varken som provisorisk föreskrift eller slutligt villkor. Swedavias förslag till halter som anges nedan utgår generellt från uppmätta halter i ett "normalt" dagvatten från liknande markanvändning (Storm Tacs schablonhalter som baseras på centrumområde, industriområde och parkeringsytor för bedömning av metaller).

Det kan särskilt noteras att Länsstyrelsens föreslagna riktvärde för TOC är i nivå med de halter som förekommer i helt opåverkat vatten runt flygplatsen. I vissa fall är nivåerna under 12 mg/l men på flera ställen är halterna mellan 15-20 mg/l. Som

framgår av de diagram utvisande halter vid utsläpp av dagvatten i D-A14 som Swedavia lämnade in under huvudförhandlingen, har TOC-halten under perioden 2011-2014 varit på sådana nivåer att Swedavias förslag till halt för årsmedelvärde nedan inte skulle klaras som månadsmedelvärde i dagsläget. Verksamheten vid flygplatsen bidrar inte till utsläpp av kväve. Parametrarna bly, kadmium, krom och nickel i utgående dagvatten uppfyller både nivån för Miljöförvaltningens riktvärden och miljökvalitetsnormer varför det saknas behov av att reglera dessa parametrar.

Om mark- och miljödomstolen anser att en reglering av halter ska ske under en prövotid, behöver inte alla ämnen regleras och halterna bör anges som årsmedelvärden och nivåerna justeras enligt följande. Föreslagna nivåer baseras på att uppföljning sker som årsmedelvärde.

”Behandlat utgående dagvatten ska, mätt som riktvärde och årsmedelvärde, inte överskrida följande halter vid utsläppspunkten D-A14 nedströms behandlingsanläggningen.

Parameter	Årsmedelvärde	Enhet
TOC	50	mg/l
Totalfosfor	0,3	mg/l
Oljeindex	2	mg/l
Koppar	0,035	mg/l
Zink	0,2	mg/l

Syrehalten får som riktvärde inte underskrida 5 mg/l mätt som veckomedelvärde när det finns ett tillräckligt flöde för att mätning ska kunna ske.”

För det fall mark- och miljödomstolen anser att samtliga de parametrar som Länsstyrelsen anför ska regleras, anser Swedavia att halter för resterande parametrar ska vara följande.

Parameter	Årsmedelvärde	Enhet
Totalkväve	2,0	mg/l
Bly	0,025	mg/l
Krom	0,01	mg/l
Nickel	0,01	mg/l
Kadmium	0,001	mg/l

4 FLYGBULLERGRUPPEN HÄRRYDA ÖSTRA (AKTBIL 170)

Swedavia bestrider Flygbullergruppen Härryda Östras (FHÖ) nu framställda yrkanden.

Särskilt kan noteras att FHÖ:s föreslagna yrkande 3 inte är möjligt att efterleva.

Tillämpning av ett SID/STAR-system, som regleras i regelverk för flygtrafiktjänsten, bygger på att flygplan tillåts lämna SID och STAR, t.ex. radarleds ankommande trafik vid behov.

Dag som ovan

Malin Wikström

Malin Wikström

Malin Wikström / enligt uppdrag

Tomas Fjordevik