



Göteborgs Stad
Miljö

Yttrande
2015-10-28
Dnr 07019/13

066102
SVEA HOVRÄTT
Ink 2015 -11- 03
Mål nr M 5962-15
Aktbilaga 77

Svea Hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2015-11-03
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 77

**Yttrande till mark- och miljööverdomstolen rörande
överklagat beslut om ansökan om nytt tillstånd enligt
miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter
Airport (Mål nr M5962-15)**

Miljöförvaltningens yttrande

Våra framförda synpunkter från tidigare prövning i mark- och miljödomstolen kvarstår och vi stödjer därför Naturvårdsverkets och Länsstyrelsens framförda synpunkter avseende omfattning/tidsbegränsning av tillståndet samt avvikande från flygvägen vid en lägre bullernivå.

På uppdrag av miljö- och klimatnämnden

Pernilla Rydeving
Enhetschef

Detta ärende har handlagts av:

Handläggare: Henrik Nystedt
Miljöutredare
E-post: henrik.nystedt@miljo.goteborg.se
Tfn: 031-368 37 16

Bilaga: Yttrande till Mark- och miljödomstolen 2014-06-19



Handläggare: Martin Knape
Tfn: 031-368 37 98
E-post: martin.knape@miljo.goteborg.se

Vänersborgs Tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 Vänersborg

2014-06-19
Dnr 07019/13

Yttrande till mark- och miljödomstolen rörande ansökan och MKB för nytt tillstånd för Göteborg Landvetter flygplats (Mål M1030-13)

Miljöförvaltningen har fått ärendet från stadsledningskontoret för direkt besvarande till mark- och miljödomstolen. Yttrandet rör endast miljöaspekterna av ansökan med en inriktning på de frågor som vi anser berör Göteborgs Stad på olika sätt.

Miljöförvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen yttrade sig över eventuella kompletteringar av ansökningshandlingarna i juni 2013. Det som vi tog upp då, och som även är inriktningen i detta yttrande, var följande:

- Omfattningen på ansökt verksamhet
- Avvikande från flygvägen vid bullemnivåer under 70 dBA maxnivå
- Luftutsläpp från biltrafik till och från flygplatsen.

Omfattningen på ansökt verksamhet

Vi tycker att den ansökta mängden flygrörelser är orimligt hög och att det finns goda motiv för domstolen att ge ett tillstånd som omfattar färre flygrörelser än 120 000. Vi ser en fara med ett tillstånd som annars riskerar att sträcka sig över för lång tid och att det tar väldigt lång tid innan det blir aktuellt med omprövning av tillståndet eller dess villkor.

Antalet flygrörelser utgår från den i ansökan kallade "prognos-hög". Vi ställer oss tveksamma till att just denna utveckling valts som grund för ansökan. Tidigare liknande prognoser över trafikutvecklingen har inte visat sig stämma överens med verkligheten. Att utifrån nuvarande kunskaper om flygtrafikens klimatpåverkan, använda en utveckling som kategoriseras av resandet som baseras på "business as usual", är mycket tveksamt.

Vi menar istället att det finns mycket som talar för en betydligt mer begränsad utveckling av trafikmängderna än den ansökta. Ett exempel är pågående internationellt arbete för en minskad klimatpåverkan. Det svenska arbetet för en fossilfri fordonsflotta visar att flyget inte står inför en omställning mot alternativa drivmedel i så stor skala att det skulle innebära minskad klimatpåverkan inom en nära framtid. Tillsammans med en allt mer klimatmedveten befolkning som kan antas resa mer miljömedvetet i framtiden blir en kraftig ökning av flygtrafiken tveksam.



Göteborgs Stad

Miljö

Vi vill också nämna Göteborgs Stads arbete med Klimatstrategiskt program. Programmet är beslutat av en enig miljö- och klimatnämnd (3 juni 2014) och är planerat att antas under hösten av kommunfullmäktige. Där anges som ett mål att "Klimatpåverkan från göteborgarnas flygresor ska minska med minst 20 procent till år 2030 jämfört med år 2012". Målet har tagits fram utifrån innehållet i Stadens miljö kvalitetsmål för Begränsad klimatpåverkan, och med hänsyn tagen till dagens bedömning av möjligheten att införa fossilfria drivmedel inom flyget. Som jämförelse kan vi nämna att motsvarande mål för andra trafikslag är betydligt mer krävande, till exempel ska vägtrafikens utsläpp minska med minst 80 procent och sjöfartens med minst 30 procent.

Även om ett tillstånd inte reglerar själva flygplanen så ger det förutsättningar för volymen flygresor och då kommer flygplanen och dess drivmedel in. Det avgör i sin tur omfattningen på utsläppen av klimatpåverkande gaser. Vi ser det därför som självklart att i det här sammanhanget resonera kring klimatpåverkan även från själva flygandet, även om Swedavia driver ett arbete för att vara en klimatneutral flygplats och i det inte inkluderar påverkan från flygandet.

Om man istället för "prognos-hög" skulle välja exempelvis "prognos-medel" skulle antalet flygrörelser år 2038 ligga runt 90 000, dvs. betydligt närmare det antal man har tillstånd för idag. Motsvarande för "prognos-låg" innebär runt 75 000 flygrörelser samma år. 120 000 flygrörelser nås i dessa prognoser inte alls inom överskådlig framtid. I de diagram över olika prognoser som presenteras i ansökan kan dessutom konstateras att antalet flygrörelser inte ökat markant de senaste tio åren.

Avvikande från flygvägen vid bullernivåer under 70 dBA maxnivå

Vi anser att denna del av villkoret bör testas under en provtid för att sedan utvärderas. Det föreligger en hel del osäkerheter kring framförallt den slutliga effekten från bullerstörningssynpunkt och därmed också kring avvägningen mellan minskade utsläpp av koldioxid och fler som utsätts för buller. Ett slutligt villkor bör därför inte beslutas innan metoden testats och utvärderats.

Att sprida flygrörelserna över större områden kan vara positivt för de som idag är mest utsatta och möjligen när det gäller att klara riktvärdet, åtminstone sett till antalet överskridanden. Samtidigt blir det fler som utsätts för överflygningar vilket riskerar att öka den totala och upplevda störningen i omgivningen. Spridningen kommer dessutom endast att ske dagtid, dvs den tid på dygnet när folk vistas utomhus vilket ytterligare kan öka den upplevda störningen. Vi anser därför inte att Swedavia visat tillräckligt tydligt att avvägningen mellan minskad resursförbrukning och bullerstörning är den rätta. Vi delar dock uppfattningen att det kan vara en positiv åtgärd eftersom det minskar koldioxidutsläppen. Det kan också möjligen vara en pådrivande faktor att få flygbolagen att välja tystare flygplansmodeller. Därför bör denna lösning kunna testas under en angiven tidsperiod och sedan utvärderas både ur bullersynpunkt och ur utsläppssynpunkt.

Trafik till och från flygplatsen

Vi tycker att det är viktigt att flygplatsen kontinuerligt arbetar med att underlätta för och gynna de miljömässigt hållbara resorna till och från flygplatsen. Handlings-



Göteborgs Stad Miljö

planen för minskade luftutsläpp är, ur detta perspektiv, bra. Vi saknar dock införandet av en taxiprioritering likt den vid Arlanda där ett poängsystem gynnar miljöbästa taxi, alltså en prioritering även mellan miljöfordon.

Vi anser också att ett villkor rörande genomförandet av handlingsplanen som Swedavia föreslår bör omfatta att handlingsplanen kontinuerligt ska uppdateras, exempelvis var tredje år, och godkännas/fastställas av tillsynsmyndigheten.

På uppdrag av miljö- och klimatnämnden



Hans Kjellstenius
tf direktör

