

YTTRANDE

2020-09-18

Ärendenr:

NV-06366-20

Mark- och miljödomstolen vid
Östersunds tingsrätt
mmd.ostersund@dom.se

Yttrande i mål nr M 2302-20 angående ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken till verksamheten vid Sundsvall-Timrå Airport; nu fråga om kompletteringar av ansökan

Med anledning av domstolens fråga (aktbil. 3) om ansökningshandlingarna behöver kompletteras före kungörelse anför Naturvårdsverket följande.

Vi begränsar vårt yttrande till frågor rörande buller, förorenad mark, klimateffekter, dagvatten, nulägesbeskrivningen och den sökta verksamhetens omfattning.

1. Kompletteringsbehov

Naturvårdsverket bedömer att ansökan behöver kompletteras med avseende på nedanstående punkter.

Omfattning av sökt verksamhet och nulägesbeskrivning

I avsnitt 3.3 i ansökan redovisar bolaget hur verksamheten förväntas utvecklas. Det framgår av bolagets prognos att det antal flygrörelser bolaget söker för förväntas nås omkring år 2040. Naturvårdsverket noterar att bolagets prognos visserligen har i storleksordningen samma antal flygrörelser som Trafikverkets prognos i flygplatsens riksintresseprecisering¹ men ett betydligt större antal passagerare (564 000 i stället för 350 000 år 2040). Bolaget bör därför utveckla vilka ställningstaganden som ligger till grund för att passagerarantalet beräknas uppgå till 564 000 och hur antalet flygningar skulle påverkas om prognosen i stället utgår från Trafikverkets prognos på 350 000 passagerare. Av

¹ Trafikverkets rapport Riksintresse för kommunikationer, Sundsvall Timrå flygplats 2017-10-27, ärendenummer TRV 2017/41161, publikationsnummer 2017:187, s. 28

redovisningen bör det också framgå hur prognosen påverkats av de effekter som spridningen av coronaviruset haft på resandet med flyg.

I sin nulägesbeskrivning av verksamheten utgår bolaget från år 2017. Med anledning av att det de senaste åren har inträffat flera händelser som påverkat flygindustrin, främst coronaviruset och den uppmärksamhet som riktats mot flygets påverkan på klimatet, anser Naturvårdsverket att nulägesbeskrivningen bör uppdateras. Nulägesbeskrivningen bör innehålla en redovisning av vad som under rådande omständigheter kan betraktas som ett nuläge. Av redovisningen bör det särskilt framgå vilka händelser som har beaktats vid beskrivningen och på vilket sätt. I beskrivningen av nuläget bör även flygtrafiken fördelat på flygplansgrupper redovisas, totala antal och fördelning över dygnet.

Reglering av flygvägar och bananvändning

Bolaget föreslår att det nya tillståndet inte ska innehålla några villkor avseende bananvändning och flygvägar. Som skäl för detta anger bolaget att villkoren som reglerar flygvägar är inaktuella och att villkoren som begränsar trafiken inte är nödvändiga eller lämpliga. Samtidigt anför bolaget att trafiken hanterats på samma sätt under lång tid, att några ändringar i tillämpningen av hur trafiken regleras inte avses och att flygtrafiken hanteras på det ur bullersynpunkt mest optimala sättet.

Naturvårdsverkets inställning är att flygvägar och bananvändning ska regleras genom särskilda villkor. Ansökan bör därför kompletteras med förslag till sådana villkor. Då bolaget inte avser att genomföra några större förändringar avseende användningen av banor och flygvägar och då det befintliga användningsmönstret av bolaget beskrivits som ett ur störningssynpunkt väl avvägt sätt att bedriva verksamheten utgår Naturvårdsverket från att den verksamhet som bedrivs idag bör kunna ligga till grund för förslag till villkor.

Då flertalet av de nu gällande villkoren rör flygplan som är bullrigare än Boeing 737-500 bör bolaget också redogöra för hur bulleralstringen för de flygplanstyper som förväntas trafikera flygplatsen är i förhållande till Boeing 737-500.

Bullerkurva och antal exponerade för 70 dBA maxnivå 1 gång per natt

Naturvårdsverket anser att bullerutredningen bör kompletteras med ett beräkningsfall motsvarande en förekomst av 70 dBA maxnivå per årsmedelnatt.

I dagsläget är praxis om bullerisolering kring flygplatser oklar. Sedan förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader trädde i kraft har inte frågor om bullerisolering kring flygplatser avgjorts av Mark- och miljööverdomstolen. De underrättsavgöranden som kommit senare år (Skellefteå

City Airport², Kalmar-Öland Airport³, Karlstad Airport⁴ och Stockholm-Västerås flygplats⁵) har olika åtgärdsnivåer baserat på de förutsättningar som rått vid respektive flygplats. Stockholm-Västerås flygplats har exempelvis ingen reguljär nattrafik. En sak som skiljer sig åt mellan de olika avgörandena är hur många överskridanden av maxnivån 70 dBA nattetid som krävs för att bullerisolering ska erbjudas bostäder. Domen rörande Karlstad Airport har överklagats av bolaget som fått prövningstillstånd av Mark- och miljööverdomstolen.⁶ Målet är ännu inte avgjort. En fråga som domstolen har att ta ställning till är hur många överskridanden av maxnivån som kan tillåtas nattetid och vid vilken omfattning av överskridanden bullerisolering ska ske.

Genomförda bullerisolerande åtgärder

Flygplatsen har i sitt nuvarande tillstånd ett villkor för bullerisolerande åtgärder på fastigheter. Naturvårdsverket anser att ansökan bör kompletteras med uppgifter om hur många fastigheter som åtgärdats inom ramen för det befintliga villkoret och om dessa även berörs av de nu aktuella bullerisoleringsvillkoren. Detta för att kunna bedöma omfattningen av tillkommande åtgärdsbehov.

Brandövningsplatserna

Bolaget beskriver att en ny brandövningsplats planeras att anläggas och att den befintliga brandövningsplatsen avvecklas och saneras. Den planerade brandövningsplatsen är lokaliserad till ett område med diffus förorening av PFAS. Marken och grundvattnet runt den befintliga brandövningsplatsen är kraftigt förorenade.

Bolaget anger att efterbehandlingsåtgärder avseende PFAS hanteras inom ramen för tillsynen och sker i samråd mellan Trafikverket, tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen i Västernorrlands län) och Midlanda Flygplats AB. Frågan om efterbehandling avseende dessa föroreningar hanteras därför inte inom föreliggande tillståndsansökan. Naturvårdsverket anser dock att den hantering av massor som sker vid anläggningsarbeten som ingår i den sökta verksamheten ska ingå i prövningen. Bolaget bör därför komplettera ansökan med en tydlig redovisning av hur massor från anläggande och avveckling av brandövningsplatserna kommer att hanteras, vilka kontroller som kommer att göras och huruvida massor kommer att återanvändas inom flygplatsområdet.

² Mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätts avgörande den 20 december 2018 i mål nr M 1087-17.

³ Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätts avgörande den 27 juni 2019 i mål nr M 2327-18.

⁴ Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätts avgörande den 27 november 2019 i mål nr M 2251-18.

⁵ Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätts avgörande den 18 december 2019 i mål nr M 3969-17.

⁶ Mark- och miljööverdomstolens mål nr M 13953-19.

Halkbekämpning

Ett varmare klimat kan på vissa platser ge upphov till fler dagar per år med besvärliga halkförhållanden då temperaturen varierar kring noll grader. Detta kan i sin tur öka behovet av att använda urea vid halkbekämpning av flygplatser. Bolaget bör komplettera ansökan med en bedömning av hur behovet av att använda urea för halkbekämpning förväntas öka och en prognos om hur stora mängder urea som kan komma att behövas årligen fram till år 2040.

Dagvatten

Flygplatsen har idag ett enkelt dagvattensystem med dräneringsstråk och dräneringsledningarna. Enligt ansökan har dräneringsledningarna en mindre betydelse då mycket av dagvattnet infiltrerar marken direkt via dräneringsstråken. Naturvårdsverket uppfattar det därmed så att större delen av de föroreningar som förekommer på flygplatsens hårdgjorda ytor sprids okontrollerat och orenat via marken till grundvattnet och inte via dagvattensystemet. Det dagvatten som leds genom ledningarna genomgår inte heller någon rening. Även om recipienten är stor och därmed bidrar med en stor utspädning, vilket bolaget påtalat, kan de totala mängderna av övergödande, syretärande och förorenande ämnen i recipienten bli betydande. Bolaget bör därför utveckla beskrivningen av flödet från dräneringsstråken till grundvatten och särskilt belysa följande:

- Flödesmängder, flödesriktningar samt mängder kväve, fosfor, syretärande ämnen och metaller uppdelat på vad som går via dagvattensystemet direkt till recipienten och vad som infiltrerar till grundvattnet.
- Om flödet av dagvatten till grundvattnet påverkar områden förorenade med PFAS (dvs om dagvattenläckaget riskerar att medverka till spridningen av PFAS).
- Möjliga åtgärder för att skapa ett kontrollerat dagvattensystem med möjlighet till provtagning, samt uppgifter om kostnader för dessa.
- Möjliga åtgärder för att rena dagvatten med angivande av förväntad effekt och kostnader för de olika åtgärderna. Redogörelsen bör innefatta både enklare och mer omfattande reningsåtgärder.

2. Grunder

Efterfrågade kompletteringar utgör nödvändigt underlag för att bedöma om sökanden uppfyller de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken och om miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken. Kompletteringarna behövs även för att ansökan ska kunna ligga till grund för prövning enligt 22 kap. 1 § miljöbalken och utgör nödvändigt underlag till vad en tillståndsdom ska innehålla enligt 22 kap. 25 § miljöbalken.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschef Karin Dunér.

Vid den slutliga handläggningen av ärendet har i övrigt deltagit miljöjurist Anna Lindberg och Lina Tengvar samt tekniska handläggare Izabela Tyrka-Pettersson och Lisa Johansson, den sistnämnde föredragande.

För Naturvårdsverket

Karin Dunér

Lisa Johansson

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Kopia till:
Länsstyrelsen Västernorrland