

YTTRANDE

2014-03-07 Ärendenr:
NV-09240-13

Mark- och miljööverdomstolen
Svea hovrätt
Box 2290
103 17 STOCKHOLM

Överklagande av mark- och miljödomstolens vid Nacka tingsrätt deldom i målnr M 2284-11 angående Stockholm Arlanda Airport; nu fråga om utveckling av talan

Naturvårdsverkets yrkanden

Naturvårdsverket yrkar att Mark- och miljööverdomstolen ändrar den överklagade domen enligt nedan.

Villkor 4

Naturvårdsverket yrkar att andra stycket ändras på så sätt att det får följande lydelse.

"Flygplan får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger beräknad¹ maximal ljudnivå 60 dB(A) enligt vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod även innan de har uppnått höjden 2 000 m MSL."

Villkor 5

Naturvårdsverket yrkar att villkoret ändras på så sätt att det får följande lydelse.

"Lågfartstrafik avvecklas dag- och kvällstid (kl. 06-22) utan att följa SID. Tätorter (härmed avses den definition som används av SCB) får dock inte överflygas under höjden 1 000 m MSL om den beräknade¹ maximala ljudnivån på marken överstiger 60 dB(A)."

Villkor 16

Naturvårdsverket yrkar att villkoret ändras på så sätt att det får följande lydelse.

"Tätorter får inte överflygas om den beräknade¹ maximala ljudnivån på marken överstiger 60 dB(A) vid visuella inflygningar."

¹Enligt den metod för flygbullerberäkningar som fastställdes i kvalitetssäkringsdokumentet den 31 oktober 2011 av Transportstyrelsen och Forsvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket för att säkerställa en enhetlig tillämpning över hela landet.

Villkor 23

Naturvårdsverket yrkar att andra stycket ändras på så sätt att det får följande lydelse.

"Dessutom ska bullerskyddsåtgärder vidtas i bostadsbyggnader som exponeras för 70 dB(A) maximalnivå och därutöver, dag- och kvällstid fler än tre till fem gånger per dag och kväll (6-22)."

Sammanfattning

Naturvårdsverket anser att det går att kombinera en fortsatt utveckling av Stockholm Arlanda Airport med fortsatta begränsningar av miljökonsekvenserna. Vi anser att det finns vetenskapliga belägg för att det av hälsoskäl är behövligt med de försiktighetsmått vi yrkar ska fastställas. Dessutom ger försiktighetsprincipen en skyldighet att vidta försiktighetsmått redan vid risk för skada eller olägenhet. Vi anser att flygbullrets negativa hälsoeffekter motiverar villkor som reglerar utomhusbullret vid lägre flygbullernivåer än de som föreskrivits av mark- och miljödomstolen. Vi anser vidare att det på grund av bullernivåernas naturliga variation är nödvändigt att fastställa den av oss yrkade beräknade bullernivån. Dels bör bullerspridningen reduceras genom att flygplanen följer flygvägarna tills de beräknade maximalljudnivåerna på marken underskrider 60 dB(A)-nivån och dels bör krav ställas på bullerskyddsåtgärder då bostäder regelbundet exponeras över 70 dB(A) under dag- och kvällstid.

Grunder för överklagande i sak

Naturvårdsverket åberopar till stöd för sitt överklagande samtliga grunder och omständigheter som vi framfört i mark- och miljödomstolen (2012-06-15, 2012-10-22, 2013-03-15), vad vi anförde vid huvudförhandlingen samt vad som anføres nedan.

Behov av försiktighetsmått, 2 kap. 3 § miljöbalken (MB)

Enligt 2 kap. 3 § MB ska alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd, utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Dessa försiktighetsmått ska vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Vi anser, i likhet med vad mark- och miljödomstolen anger i den överklagade domen, att konsekvenserna av bullerstörningar är så stora att det är befogat att ställa höga krav på verksamheten. Helt avgörande för utbredning och exponering av flygbuller är bananvändning och flygvägar. Vi anser att det är möjligt och behövligt att i villkor föreskriva att flygplanen inte får lämna flygvägen innan beräknad maximalljudnivå 60 dB(A) underskrids. Huvudskälet till våra yrkanden vad gäller bullernivåer är att i förebyggande syfte minska olägenheterna och risken för hälsoskador för närboende och andra som vistas kring flygplatsen. Kan låga bullernivåer hållas utomhus ökar förutsättningarna

att i normalfallet nå acceptabelt låga bullernivåer inomhus, även med öppet fönster. Vi vill minska risken för att människor exponeras för maximalljudnivåer över 75 dB(A) som den höga flygtrafiken på Arlanda flygplats kan innebära med hänsyn till den stora variationen i faktiska maximalljudnivåer på marken. Det riktvärde för maximalljudnivå 70 dB(A) utomhus som riksdagen och regeringen har beslutat om i infrastrukturpropositionen (1996/97:53) och som även anges i Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2008:6) är däremot avsett att ligga till grund för skyldigheten att vidta bullerskyddsåtgärder i byggnader, så att maximal bullernivån inomhus inte överskrider 45 dB(A) med en normal/genomsnittlig fasaddämpning. Det bör kanske än en gång poängteras att de nivåer som anges i ovan nämnda proposition och som bolaget åberopar i sitt överklagande redan är ”prutade”. Det betyder att en skälighetsavvägning redan har gjorts vid bestämmande av de olika nivåerna för när bullerskyddsåtgärder i byggnader skulle vidtas.

Hälsoeffekter

Med bullerstörning i allmänhet avses en sammantagen bedömning av hur störande eller besvärande bullret upplevs vid olika mänskliga aktiviteter, t.ex. sömn, vila, avkoppling och inläring. Med störning avses också själva upplevelsen av obehag och irritation när man utsätts för buller. I en ny kunskaps-sammanställning om hälsoeffekter av omgivningsbuller² dras slutsatsen att flygbuller är mer störande än annat trafikbuller vid samma fysikaliska exponering. En av orsakerna kan vara att bostäder som utsätts för flygbuller, till skillnad mot väg- och spårtrafikbuller, inte kan bullerskyddas med tekniska lösningar. Vad gäller Arlanda exponeras många av områdena kring Arlanda flygplats inte bara av buller från flygverksamheten utan även av buller från väg- och spårtrafik samt andra bullerkällor. Den beräkningsmodell som Naturvårdsverket har yrkat ska tillämpas vad gäller Arlanda tar, precis som övriga beräkningsmodeller, endast hänsyn till varje källa för sig och inte det totala, sammanlagda bullret. Man kan exemplifiera det på följande sätt. Vid en situation där det förekommer exponering av både flygbuller och vägbuller som enligt beräkningsmodellen är 50 dB(A) från var och en skulle den totala ljudnivån genom en ”energisummeringsmodell” vara 53 dB(A). Forskningen visar dock att en sådan energisummering förmodligen underskattar den totala bullerstörningen³.

Flera av de studier som refereras till ovan visar att människor som exponeras av trafikbuller från alla trafikslag har ökat jämfört med bara några år tillbaka och buller är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. Trenden är att andelen bullerutsatta personer för höga ljudnivåer ökar och för flygbuller är denna trend tydlig.

² Environmental noise and health – Current knowledge and research needs. C. Eriksson, M.E. Nilsson and G. Pershagen Institute of Environmental Medicine, Karolinska Institutet, Department of Psychology, Stockholm University. Report 6553, March 2013
<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6553-9.pdf>

³ Nilsson ME, Berglund B. Effects of noise from combinations of traffic sources. Arch Center Sensory Res 2001;6(1);1-59.

Enligt Socialstyrelsens miljöhälsorapport 2009 utsätts drygt två miljoner människor för höga ljudnivåer i sin boendemiljö utomhus⁴. Antalet människor i Sverige som regelbundet exponeras för nivåer över något av de fyra grundläggande riktvärdena som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 uppskattas till 30–70 procent fler än de som enbart exponeras för nivåer över riktvärdet 55 dB(A) utomhus⁵. Därför är det rimligt att anta att närmare en tredjedel av befolkningen exponeras för trafikbuller över de av riksdagen beslutade riktvärdena. Det är också viktigt att påpeka att de bullernivåer utomhus som anges i ovan nämnda proposition inte alltid garanterar en god ljudmiljö, utan en acceptabel ljudmiljö. Som vi har framfört i vårt yttrande, daterat 2012-06-15, upplever ca 20 procent av normala befolkningen bullret vid 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus som ”störande” eller ”mycket störande”.

Det finns också en stor individuell variation i hur samma ljud upplevs och hur det påverkar hälsan. Barn och äldre personer samt personer med hörselnedsättning är grupper som är särskilt känsliga för buller. Eftersom t.ex. barn tillbringar mer tid utomhus än vuxna är sannolikt deras sammantagna bullerexponering högre, särskilt i bullerutsatta områden. Därmed är även risken för störningar och negativa effekter större. Flera studier har påvisat ett tydligt samband mellan flygbuller och försämrad kognitiv utveckling hos barn⁶. Forskningsstudier⁷ visar tydligt bullerpåverkan på barns minne och läsförmåga. Även om studierna är få finns det fog för slutsatsen att barns minne, inläring och läsförmåga försämras av kronisk bullerexponering och särskilt exponering för flygbuller⁸.

Långtidsexponering för trafikbuller har även visat sig kunna öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar. Allt fler forskningsstudier talar för att det finns ett samband mellan bullerexponering och ökad risk för att utveckla hypertoni⁹, och därmed ökad risk för hjärtinfarkt¹⁰. I en studie¹¹ kring Arlanda flygplats konstaterades ett samband mellan självrapporterad läkardiagnos för högt blodtryck och exponering för flygbuller. Studien visar också att personer som exponeras för FBN 55 dB(A) och däröver kan uppskattas ha 60 % högre risk för högt blodtryck jämfört med boende med lägre exponering. För en exponering med maximalljudnivå högre än 72 dB(A) uppskattades risken för högt blodtryck vara 80 % högre. Enligt en annan studie från Arlanda flygplats¹² var det 19 % högre risk för högt blodtryck under en tioårsperiod för män boende i områden med

⁴ Miljöhälsorapport 2009, Socialstyrelsen

⁵ Uppföljning av de transportpolitiska målen. SIKARapport 2003:2, Stockholm:SIKA; 2003

⁶ Miljöhälsorapport 2009, Socialstyrelsen

⁷ Hygge, S., Evans, G.W., & bullinger, M. (2002). A prospective study of some effects of aircraft noise on cognitive performance in school children. *Psychological Science*, 13, 469-474, Hygge, S. (2003). Classroom experiments on the effects of different noise sources and sound levels on long-term recall and recognition in children. *Applied Cognitive Psychology*, 17, 895-914 och Hygge, S. (2009). Environmental noise and cognitive impairment in children. WHO Guidance for health risk assessment of environmental noise. Arbetsdokument WHO, Bonn.

⁸ Hygge, S. (2009). Kunskapsläget om effekter av flygbuller på människor – En uppdatering och revidering av en rapport till LfV maj 2007 (Slutversion 2009-06-18, sid. 30).

⁹ Babisch, 2006; Bluhm, Berglind, Nordling, & Rosenlund, 2007; de Kluizenaar, Gansevoort, Miedemas, & de Long, 2007

¹⁰ Babisch, Beule, Schust, Kersten, & Ising, 2005; Selander et al., 2009

¹¹ Rosenlund, Berglind, Pershagen, Järup, & Bluhm, 2001

¹² Eriksson et al., 2007

FBN 50 dB(A) jämfört med lägre exponering. För en exponering vid maximalljudnivå 70 dB(A) uppskattades risken till 20 % högre.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan anser vi att det finns vetenskapliga belägg för att flygbullrets negativa hälsoeffekter gör att de av oss yrkade villkoren är motiverade. Det bör också erinras om att försiktighetsprincipen ger en skyldighet att vidta försiktighetsåtgärder redan vid risk för skada eller olägenhet.

Naturlig variation

De faktiska flygbullernivåerna med avseende på maximalljudnivån på marken kan variera mycket, upp till 10–20 dB(A). Detta grundar sig på faktiska mätningar av flygbuller som genomfördes av ÅF-Infrastruktur AB/Ingemansson utanför Göteborg-Landvetter Airport¹³. Dessa variationer är normala och beror på en rad olika faktorer, såsom t.ex. olika flygplanstyper, meteorologiska förhållanden, m.m.

Vi anser att mark- och miljödomstolen har gjort en försiktig bedömning i frågan och fastställt ett maxbullervärde på 65 dB(A). Att flygplanen tillåts lämna flygvägen redan vid 65 dB(A) anser vi inte är en tillräcklig skyddsåtgärd för att minska riskerna för bullerstörningarna och negativ hälsopåverkan. Den nivå som fastställts av domstolen medför att de faktiska maximalljudnivåerna på marken förmodligen innebär att människor i berörda områden exponeras för ljudnivåer över 70 dB(A) och 75 dB(A). Vi yrkar att flygplanen får lämna flygvägarna först då de alstrar en beräknad bullernivå på marken som understiger 60 dB(A) maximalljudnivå. Vi anser att ett sådant villkor, med hänsyn till den naturliga variationen, är behövligt och minskar riskerna för exponering av faktiska mycket höga bullernivåer.

Bullerstörningar och klimat

Vad gäller minskade utsläpp av koldioxid vidhåller Naturvårdsverket att dessa inte är av någon större betydelse jämfört med flygvägens totala längd och de totala kostnaderna för en given flygdestination. Dessa utsläpp måste tillmätas mindre betydelse jämfört med de omfattande bullerstörningarna som flygtrafiken medför i flygplatsens omgivning. Vi hänvisar härvid till vad vi anförde tidigare i frågan.

Skälighetsavvägning enligt 2 kap. 7 § MB

Enligt 2 kap. 7 § MB gäller kraven i bl.a. 2 kap. 3 § MB endast i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsåtgärder jämfört med kostnaden för sådana åtgärder. Det är den som avser att bedriva en verksamhet som har bevisbördan för att visa att ett krav är orimligt. I denna fråga har dock något underlag, trots förfrågan från såväl Naturvårdsverket som mark- och miljödomstolen, inte lagts fram. De värden som anges i den s.k. infrastrukturpropositionen (1996/97:53) kan inte ligga till grund för en begränsning av det underlag som ska finnas i målet för att kunna göra en bedömning enligt 2 kap.3 och 7 §§ MB. Vad gäller infrastrukturpropositionen anser vi heller inte att de värden som anges i den kan eller bör tillämpas som

¹³ Göteborg-Landvetter Airport. Mätning av flygbuller 2009. 2010-03-10

bindande gällande rätt. Den kan utgöra en del i ett underlag när det ska avgöras enligt 2 kap. 3 och 7 §§ MB vilka begränsningar och försiktighetsmått som är rimliga att kräva att de vidtas i det enskilda fallet. Vi anser att en vetenskapligt baserad riskbedömning bör utgöra grunden för bedömningen. Det kunskapsunderlag som låg till grund för de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen är ca 20 år gammalt. Forskningsläget är idag ett helt annat.

Vi anser inte att det föreligger någon konflikt mellan våra yrkanden och vad som framförs i SOU 2013:67 Syftet med nämnda utredning och SOU 2013:57 var att förbättra samordningen av miljöbalken och plan- och bygglagen för att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer. Nämnda utredningar behandlas båda i lagrådsremissen ”Samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och plan- och bygglagen” som överlämnades till Lagrådet den 20 februari 2014. I lagrådsremissen anges att regeringen inte avser att författningsreglera riktvärden för trafikbuller för planering och byggande av transportinfrastruktur (s. 64). Vidare anges att de riktvärden och avstegsfall som har redovisats i tidigare propositioner bör tas till utgångspunkt för en författningsreglering av riktvärden för trafikbuller, men även andra omständigheter bör kunna beaktas då riktvärdena bestäms (a.a.). Det är alltså inte beslutat vilka nivåer som kommer att anges i en framtida författningsreglering av flygbuller.

Det tillstånd bolaget har ansökt om är tänkt att gälla för mycket lång tid framöver. Bolagets beskrivning av konsekvenserna av olika försiktighetsmått utgår från ett maximalt kapacitetsutnyttjande. Det bör dock understrykas att verksamheten vid Arlanda Airport än så länge aldrig har kommit upp till den kapacitet i fråga om bananvändning som det befintliga tillståndet medger. Det är också osäkert om, och i så fall när, ett utnyttjande av den nu ansökta maximala kapaciteten kommer att uppnås. Enligt Naturvårdsverket är det därför svårt att utifrån befintligt prövningsunderlag göra en sådan avvägning som avses i 2 kap. 7 § MB mellan försiktighetsmått och konsekvenserna av desamma. Det kan knappast ha varit lagstiftarens syfte att en verksamhetsutövare ska kunna få mildare villkor genom att ansöka om ett mycket rymligt tillstånd, som det är osäkert om och när i framtiden det kan komma att behöva utnyttjas. Med andra ord: vilken kapacitetspåverkan ett visst försiktighetsmått får är i fall som detta beroende av vilken kapacitet som i realiteten behövs.

Vad gäller villkorsskrivning så framgår det av praxis att villkor ska vara rättssäkra. I detta ligger bl.a. att de ska vara ändamålsenliga. Ett villkor kan inte anses vara ändamålsenligt om dess kravnivå fastställs utifrån en situation som inte återspeglar det normalläge som råder och bedöms råda inom överskådlig tid. Alternativa sätt att hantera detta problem hade varit att antingen tidsbegränsa tillståndet eller att föreskriva olika villkor för olika trafiksituationer. Detta är emellertid inte något som yrkats i målet, men vi anser att detta ändå är något som bör beaktas i rimlighetsavvägningen på så sätt att den osäkerhet som föreligger gällande kapacitetspåverkan gör att strängare krav bör kunna ställas vad gäller försiktighetsmått.

Sammanfattningsvis anser vi inte att bolaget visat att den av oss yrkade bullernivån är orimlig.

Villkor 23

Utöver vad som ovan anförts vill Naturvårdsverket gällande villkor 23 framhålla följande. Till skillnad mot Miljödomstolen anser vi att de byggnader som regelbundet exponeras av flygbuller som överstiger 70 dB(A) maximalljudnivå utomhus, oavsett om dessa byggnader är skolor, vårdlokaler eller bostäder, ska bullerisoleras. En ljudnivå utomhus som kan uppgå till 80 dB(A) och däröver är enligt vår mening inte en god ljudmiljö. Det finns stor risk att utan en fasaddämpning kan bullernivån inomhus blir hög. Den normala och genomsnittliga fasaddämpningen kan uppskattas till högst 25 dB(A) med stängda fönster och 15 dB(A) med öppet fönster på glänt. Fasaddämpningen har därmed stor betydelse för ljudmiljön inomhus. Det krävs således bullerskyddsåtgärder för att den acceptabla ljudnivån inomhus, dvs. högst 45 dB(A) maximalnivå, inte ska överskridas.

Det är viktigt att de bullernivåer som angivits som långsiktiga riktvärden i propositionen 1996/97:53 tillämpas som vägledande i prövningen. Riktvärden bör ha en vägledande funktion i denna prövning, inte minst med tanke på att verksamheten kommer att pågå under en lång tid framöver och därmed medföra bullerstörningar under samma tid. Den senaste forskningsstudien¹⁴ som Stockholms universitet (SU) i samarbete med Institutet för miljömedicin, Karolinska Institutet (IMM) har genomfört visar hur människor upplever det när maximalnivån 70 dBA utomhus under dag- och kvällstid överskrids. Studien visar dels på ett systematiskt samband mellan andelen flygbullerstörda vid uteplats och maximal ljudnivå, en ökning sågs i andel störda redan från maximalljudnivå 60 dB(A) minst 1-2 gånger per dag och kväll. Dels kunde ses att andelen flygbullerstörda vid uteplats ökade tydligt och markant från 3-5 flyghändelser per dag då maximalnivån översteg 70 dB(A). Det bör nämnas här att andelen som uppgav att de stördes i olika aktiviteter vid uteplats visade samma trend som andelen som uppgav sig vara flygbullerstörda. Enligt studien upplever ungefär tio till femton procent detta som störande. Denna andelnivå överensstämmer med WHO:s rekommendationer vad gäller andelen som upplever sig störda av buller i utomhusmiljön och denna nivå bör gälla även för Arlanda. Med utgångspunkt i resultaten från dessa studier anser Naturvårdsverket att man kan dra slutsatsen att hälsoriskerna blir högre om exponeringen är 80 dB(A) maximalbuller utomhus, som bolaget yrkar, än om den är 70 dB(A). Dessa ljudnivåer utomhus innebär att ljudnivån inomhus blir 55 respektive 45 dB(A) med en normal fasaddämpning på 25 dB(A).

Med utgångspunkt i resultaten från de studier vi angett under ”hälsoeffekter” anser Naturvårdsverket att man kan dra slutsatsen att hälsoriskerna blir högre om exponeringen är 80 dB(A) maximalbuller utomhus, som bolaget yrkar, än om den är 70 dB(A). Dessa ljudnivåer utomhus innebär att ljudnivån inomhus blir 55 respektive 45 dB(A) med en normal fasaddämpning på 25 dB(A). Enligt Naturvårdsverkets mening medför det heller inte några extra kostnader för skyddsåtgärder på bostäder för att minska inomhusnivåerna för de bostäder som exponeras av flygbuller med lägre bullernivåer än de som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53.

¹⁴ Flygbuller på uteplats: Besvärsupplevelser och hälsa i relation till maximalnivå och antal flygbullerhändelser, Naturvårdsverket, Rapport 6570, maj 2013.

Mark- och miljödomstolen har gjort en mycket försiktig bedömning vad gäller vidtagande av bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader som regelbundet exponeras av höga maximal ljudnivåer under dag- och kvällstid (kl. 06-22). Vi anser att om maximalnivån 70 dBA överskrids tre till fem gånger under dag- och kvällstid bör det vara grund för vidtagande av bullerskyddsåtgärder. Som framgår av det yrkade villkoret så anser vi att begreppet ”regelbundet” bör utgå då det inte kan anses tillräckligt tydligt och rättsäkert.

Skäl för prövningstillstånd

Villkor 4, 5, 16 och 23

Enligt 49 kap. 14 § rättegångsbalken ska prövningstillstånd meddelas om (1) det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut mark- och miljödomstolen har kommit till (ändringsdispens). Vi anser att det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till vad avser reglering av tillämpning av bullernivåer vad gäller flygvägar och bullerisoleringsåtgärder. Vi hänvisar i denna fråga till vad som ovan anförts under ”grunder för överklagande i sak”. Vi anser att de av mark- och miljödomstolen föreskrivna försiktighetsmått är otillräckliga och att domstolen dels undervärderat hälsoriskerna av bullerstörningar dels gjort en alltför försiktig bedömning vad gäller hanteringen av den naturliga variationen vad gäller bullernivåer. Vidare har bolaget inte visat att de av oss yrkade bullernivåerna är orimliga. Det framgår inte av den överklagade domen hur domstolen värderat det faktum att bolaget inte inkommit med något underlag om konsekvenserna av den av oss yrkade bullernivån 60 dB(A).

Enligt 49 kap. 14 § rättegångsbalken ska prövningstillstånd meddelas om (3) det är av vikt för rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt (prejudikatsdispens). Vi anser att så är fallet här vad avser vilka bullernivåer som bör föreskrivas. Naturvårdsverket anser att frågan om reglering av flygvägar och bullernivåer är principiellt viktig och har stor betydelse för att göra en ändamålsenlig tillståndsprövning av flygplatser. Det är av vikt för rättstillämpningen att det klargörs vilka försiktighetsmått vad gäller bullerskyddsåtgärder som rimligen kan krävas för flygplatser. Det är också principiellt viktigt att det klargörs vilka krav som kan ställas och hur det är möjligt att fastställa ändamålsenliga villkor då avsikten med tillståndet är att det ska gälla för en mycket lång tid framöver och då trafikutvecklingen är svår att förutse.

Beslut om detta yttrande har fattats av biträdande avdelningschefen Anna Helena Lindahl. I den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit sektionschefen EvaLinda Sederholm, miljöjuristen Camilla Lindholm, föredragande, och handläggaren Kyriakos Zachariadis.

Anna Helena Lindahl

Camilla Lindholm