

2017-02-15

Regeringskansliet  
Miljö- och energidepartementet  
103 33 Stockholm

Dokumentnummer: D 2017-00767

**M2015/04128/Nm, Riksintresseutredningens betänkande Plane-  
ring och beslut för hållbar utveckling (SOU 2015:99)**

Miljö- och energidepartementets remiss 2016-10-18 (M2015/04128/Nm) återopas.

Swedavia AB (Swedavia) får anföra följande.

Swedavia är ett helägt statligt bolag som äger, utvecklar och driver tio flygplatser inom det av regeringen utpekade nationella basutbudet<sup>1</sup>. Swedavias verksamhet berörs av betänkandet, eftersom samtliga av Swedavias flygplatser har pekats ut av Trafikverket som riksintressen enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Swedavia tillstyrker betänkandet i stora delar. Swedavia utgår ifrån att samtliga flygplatser inom det nationella basutbudet även framgent kommer att vara utpekade som riksintressen. Enligt Swedavias uppfattning är det positivt att riksintresseprocessen formaliseras och blir rättsligt bindande.

Swedavia ställer sig emellertid tveksam till att länsstyrelserna ska få besluta i frågor avseende den ventil som föreslås i 3 kap. 20 § miljöbalken. För det fall en ventil över huvud taget ska införas anser Swedavia att det bör vara regeringen som fattar ett sådant beslut. Swedavia ser en risk att ventilen kan komma att användas i alltför stor utsträckning till men för utpekade riksintressen. Att värna befintliga riksintressen har kritisk betydelse vad gäller flygplatser, eftersom fungerande alternativa lokaliseringar för större flygplatser vid sidan av de riksintressen som finns i dag är mycket svåra att hitta. För att kunna erbjuda viktiga flygförbindelser i framtiden och samtidigt begränsa bullerexponeringen behövs i fråga om flygplatser en särskilt långsiktig tidshorisont i infrastruktur-/samhällsplaneringen.

<sup>1</sup> Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport, Bromma Stockholm Airport, Malmö Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport, Kiruna Airport och Ronneby Airport.

Att i framtiden få tillstånd enligt miljöbalken till nya rullbanor på existerande flygplatser eller tillstånd till att anlägga helt nya flygplatser i Sverige kommer att innebära mycket komplexa prövningar med osäker utgång. De är vidare fråga om betydande samhällsresurser som har lagts ned i befintlig flygplatsinfrastruktur och som skulle behöva läggas ned i samband med eventuella utbyggnader av befintlig infrastruktur eller anläggandet av nya flygplatser. Flygplatser och flygvägar till och från flygplatser tillståndsprövas i dag såväl utifrån luftfartslagstiftningen som utifrån miljöbalken (dvs. de är fråga om en dubbelreglering). Det är således av vikt att riksintresseinstrumentet kan skydda befintliga flygplatser och deras möjlighet till expansion. På flera av Swedavias flygplatser (Stockholm Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport) skyddas i dag framtida men ännu inte anlagda rullbanor genom den riksintresseprecisering som Trafikverket har låtit göra. Swedavias erfarenhet är att det generellt kan vara svårt att få förståelse från omgivningen för så långsiktig planering, framför allt från omkringliggande kommuner. Swedavia bedömer att trycket på länsstyrelserna att använda sig av ventilen kommer att bli mycket stort, särskilt i fråga om ny bostadsbebyggelse. På sikt finns det därför en risk att flygplatsernas riksintresseområden urholkas till förmån för andra intressen. Även bebyggelseprojekt som vid en första anblick framstår som begränsade kan på sikt få en kumulativ effekt och leda till att flygplatsen "byggs in". För flygplatsen innebär detta att det i framtiden kan bli svårare att erhålla ett nytt tillstånd enligt miljöbalken. För det fall bostäder accepteras innanför flygplatsernas influensområden (dvs. ventilen utnyttjas), menar Swedavia att detta inte får leda till inskränkningar i framtida prövningar enligt miljöbalken.

Swedavia anser att det är otydligt hur utredaren ställer sig till så kallade influensområden, se t.ex. avsnitt 4.22.4 i betänkandet. Trafikverket pekar ut influensområdet för respektive flygplatser i förhållande till buller, hinder och elektromagnetisk störning. Enligt Swedavias mening fyller influensområdena en mycket viktig funktion i planeringsprocessen för t.ex. ny bebyggelse och måste behållas för att syftet med riksintressen för flygplatser i praktiken ska kunna uppfyllas. Kommunerna får genom influensområdena ett enkelt sätt att bedöma huruvida riksintresset påtagligt kan påverkas eller inte.

---

Stockholm Arlanda som ovan  
Swedavia AB, genom



Jonas Abrahamsson  
VD

I beredningen av detta ärende har Tomas Fjordevik från Koncern Juridik och Anna Norin från Masterplanning deltagit.