

Ett statligt luftkrig pågår. I landets miljödomstolar strider Naturvårdsverket för en som ofta sträcker sig över flera år. Här beskriver juristerna på verken slaget om miljön.

Han slåss för flygtrafiken

– Det som är beklagligt är att det ställs mycket större krav på att minska flygbuller än buller från järnvägar och vägtrafik trots att flygbullret står för en mycket mindre del.

Det säger Luftfartsverkets chefsjurist Per Grönwall som konstaterar att Naturvårdsverket står långt ifrån Luftfartsverket i många frågor.

Av **Mikael Kindbom**

PER GRÖNWALL tvingas ägna mycket tid åt miljöfrågorna. Så mycket tid att externa jurister måste anlitas. Två advokater är engagerade i flygplatsmål. Flygplatserna är tillståndspliktig verksamhet. Nästan alla flygplatser har nu tillståndsprövats. Men omprövningarna kommer att fortsätta om och om igen. Och på andra sidan kommer alltid Naturvårdsverket att stå. Det kommer knappast att hända att dessa två statliga verk sätter sig ner och gör upp och sedan låter domstolen bekräfta detta i en dom.

– Jag tror inte att det är något att hoppas på. Vi har olika utgångspunkter och mål med våra verksamheter. De står långt ifrån oss i många frågor. Men det är domstolens uppgift att döma, förklarar Per Grönwall.

Luftfartsverket, LfV, är i dag ett renodlat affärsdrivande verk sedan Luftfartsstyrelsen kom till som myndighet för ett och ett halvt år sedan. Det heter i målsättningarna att verket ska skapa "ett mervärde för kunderna". Det är kanske inte alltid så lätt att förena detta mål med miljömålen. Och kraven på att minska utsläpp och buller lär inte minska. Samtidigt pekar alla prognoser på att flygtrafiken fortsätter att öka de närmaste decennierna. De moderna flygplanen som låter mindre och släpper ut mindre lär inte räcka för att möta kraven. En av de riktigt stora utmaningarna för Luftfartsverket är avgastaket som "drabbade" Arlanda genom ett regeringsbeslut 1992. Enligt detta bör (skallkrav 2011) koldioxid- och kväveoxidutsläppen inte överstiga 1990 års nivå när tredje banan fyller tio år. Och då räknas inte bara flygtrafiken in utan också transporter till och från flygplatsen exempelvis.

– Vi räknar med att slå i taket redan i år. Därför vill vi att villkoret ändras. Det är utomordentligt betydelsefullt, kommenterar Per Grönwall. Annars kanske delar av flygplatsen måste stängas.

En annan ödesfråga är bullret. Per Grönwall konstaterar att mycket få människor drabbas av flygbuller jämfört med buller från vägar och järnvägar. Enligt officiella siffror så står tåget 400.000 människor medan flyget står för maximalt 20.000 människor och 1,5 miljoner människor störs av vägtrafiken. Ändå är väg- och tågtrafiken inte tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken. Banverket och Vägverket prövar i stället "sig själva".

– Ändå drabbas nästan bara vi av kraven. Det handlar väldigt mycket om psykologi när det gäller flygbuller. Ytterst rör det den enskildes uppfattning om flyg som transportmedel.

– Och att bullerisolera näraliggande fastigheter är mycket kostsamt. Ytterst får flygpasagerarna betala det.

Och bara undersökningarna av bullersituationen fordrar mycket resurser. Mätningarna som föranleds av en miljökonsekvensbeskrivning fordrar omfattande konsult hjälp. Naturvårdsverket har ofta krav på kompletteringar från Luftfartsverket. Det förekommer tidvis att LfV protesterar med hänvisning till att det inte behövs. Så är fallet med Landvettermålet nu.

– Där har vi genom åren haft en annan uppfattning än de olika länsstyrelserna och Naturvårdsverket. Men domstolen har ofta gått på vår linje, berättar Per Grönwall.

FOTO: DANIEL ASPLUND.



Men Per Grönwall vill inte säga att Luftfartsverket går i flygbolagens ledband. Han pekar på det faktum att Sverige genom Luftfartsverket och Schweiz var först med att införa avgifter för särskilt utsläppstygda flygplan för 10 år sedan vilket omvärlden hakade på. Dessutom finns det bullerrelaterade avgifter. Och Sverige bidrar internationellt med att driva på för att förbättra miljön. □

renare miljö medan Luftfartsverket vill främja flygtrafiken. Tonen är bitvis hård i målen

Han kämpar för en renare luft

– Miljölagstiftningen har ett tolkningsutrymme. Och Luftfartsverket och vi står ibland i varsin ände av det utrymmet.

Det säger Joakim Kruse på Naturvårdsverket, en av de få juristerna i landet som arbetar med miljöjuridiken som reglerar flygtrafiken. – Det är komplext både naturvetenskapligt och juridiskt.

Av Mikael Kindbom

DE GIVNA SVAREN är inget för miljö rättare. Tillståndsprövningarna för våra flygplatser kräver en stor portion tålamod. Det är bara att titta på högen med handlingar om flyget och miljön på ett skrivbord i ett rum på Naturvårdsverket. En teknisk handläggare nöter sig igenom högen och jag placerar juristen Joakim Kruse intill för ett illustrerande fotografi.

Joakim Kruse är bara inne och vänder på verket denna sommardag. Han kontrollerar sina mail och sprätter upp några kuvert. Han är pappaledig under ett år och återvänder under sensommaren, men lusten till arbetet går inte att ta miste på. Han kunde valt en annan och mer lukrativ bana. Efter examen 1998 satt han ting i Stenungsund för att gå vidare till Mannheim Swartling Advokatbyrå innan han i november 2001 "hitta-

de hem". På Naturvårdsverket är arbetstiderna högst mänskliga och uppgifterna mångskiftande. Tre faktorer bidrar till stimulansen; processandet som lett till genomslag för flera principer i högsta instans, internationella uppdrag och inflytandet över det svenska lagstiftningsarbetet.

– Framför allt processandet är väldigt spännande, tycker Joakim Kruse.

Och processa får han göra. Många mål kräver muntlig förhandling och när Naturvårdsverket är part får Joakim



Det har tidvis varit infekterat mellan Naturvårdsverket och Luftfartsverket, medger Joakim Kruse.

Kruse ofta möta en erfaren advokat. Ett färskt avgörande handlade om samtliga villkor för flygplatsen Landvetter, t.ex. luft- och vattenutsläpp och buller, men de flesta frågorna sköts upp för fortsatt utredning. I slutet på 90-talet begärde Naturvårdsverket omprövning av villkoren för flygplatsen sedan Luftfartsverket först ansökt om en ny prövning men sedan dragit tillbaka sin ansökan. Därefter har det varit en viss dragkamp mellan de två statliga myndigheterna.

– Det har tidvis varit infekterat mellan Luftfartsverket och oss, men jag tycker att det har blivit bättre, förklarar Joakim Kruse.

Naturvårdsverket behöver Luftfartsverket för att få fram utredningar som underlag för prövning. Gensvaret har inte alltid varit hundra procentigt, åtminstone enligt Naturvårdsverkets uppfattning. Och det är en av delförklaringarna till att Landvetterprocessen tagit så lång tid.

– Det har nog gnisslat lite i samarbetet, brustit i kommunikationen mellan oss, erkänner Joakim Kruse.

Men att flygplatsbyråerna oftast tar många år, tänk på tredje banan på Arlanda exempelvis, beror också på komplexiteten i både juridiken och sakfrågorna.

– Det är svårjobb. Frågorna är svåra och de berör väldigt många, framför allt bullerfrågorna. Få mål har så många sakägare som är så aktiva.

Joakim Kruse bedömer att han förra året lade ner tre heltidsveckor på flygmålen. Det är ändå bara en liten del av den tid som läggs ned på flygplatsärenden på Naturvårdsverket, det absolut största delen av arbetet med både Landvetter, Arlanda och övriga flygplatser i Sverige står den tekniske handläggaren för.

Klarar domstolarna av flygplatsbyråerna?

– Svår fråga, vissa frågor är lättare att >>



Flygets försvarare

– Snabbare handläggning i domstolarna är en ödesfråga för flyget. Det säger advokat Åke Lewensjö, en av få som processar om flygmiljön.

Av Mikael Kindbom

ÅKE LEWENSJÖ ARBETAR på Gärde Wesslau Advokatbyrå i Göteborg. De senaste åren har han tillsammans med sin kollega, advokat Malin Wikström, tidvis arbetat halvtid med miljöfrågor rörande flygplatser. En gång i tiden var han chef för räddningstjänsten i Göteborg. En ytterst ovanlig bakgrund för en advokat. Han har också hunnit med elva år på Kommunförbundet. Miljöfrågorna har funnits med länge. Det finns en naturvetare i honom.

Åke Lewensjö tvingas ofta leva med sina processer i många år. Och när de tar slut är det dags för en ny omprövning av en flygplats och så håller det på. Men tröttnat har han inte gjort.

– Miljöbalken är ett väldigt spännande regelverk. Flygfrågorna känns angelägna för de handlar om infrastruktur och Sveriges framtid.

Men Åke Lewensjö önskar att det kunde gå snabbare i domstolarna.

– En verksamhetsutövare måste kunna ändra sin verksamhet och få veta vad som gäller inom rimlig tid.

– Ta som exempel avgastaket för Arlanda flygplats. Vi tyckte att vi hade framförhållning som fick processen att starta i domstolen för två år sedan. Men än har vi inte fått någon dom och redan i år slår vi i taket. Vi vet inte vad vi ska göra i det läget.

Åke Lewensjö förordar mer resurser

till domstolarna för att snabba på handläggningen. Han tror också att fler advokater hos hans motparter skulle påskynda processerna. I flygplatsmålen finns det både enskilda sakägare och föreningar av olika slag som är taleberättigade. Många av dem bryr sig inte om att skaffa en advokat och det märker Åke Lewensjö på deras sätt att lägga upp sin talan.

– Fler advokater skulle få fart på processerna. De vet vilka frågor man ska fokusera på.

ÅKE LEWENSJÖ är fullt införstådd med den roll som Naturvårdsverket har när det gäller att driva processerna kring flygplatserna men han ifrågasätter verkets många gånger "formalistiska" synsätt.

– Det bidrar till att det blir väldigt många omständliga processer. Och Naturvårdsverket är en tung remissinstans som domstolarna lyssnar på.

Åke Lewensjö upplever under besök på utländska flygplatser att människor i dess omgivningar får "tåla mer" än i Sverige. Han pekar framför allt på England och Tyskland med flygplatser i tätbefolkade områden. Myndigheter och domstolar ställer tuffare krav i Sverige än utomlands. Det har fått



FOTO: DANIEL ASPLUND.

Göteborgsadvokaten med Stockholmsbörd att fundera över miljörettens förenlighet med EG-rätten. Han har till och med åberopat EG-rätten i flygplatsmål. Frågan är alltså om inskränkningar i rätten att trafikera våra flygplatser i ett givet läge kan kollidera med EG-rättens regler om fri rörlighet.

– Det måste ju vara väldigt tunga miljöskäl för att neka tillträde till flygplatserna.

KANSKE KAN FRÅGAN ställas på sin spets 2011 när (eller om) avgastaket blir ett gränsvärde för Arlanda. Luftfartsverket kan komma att begå miljöbrott om gränserna passeras. Å andra sidan kan kravet visa sig vara oförenligt med EG-rätten.

Vem var det som sa att miljörett är tråkigt? □

>> hantera än andra. Men de blir bättre och bättre. Vi ska komma ihåg att de inte handlagt dessa ärenden mer än 5–6 år.

DE RÄTTSLIGA SPÖRSMÅLEN berör främst reglering av buller och utsläpp. Och detta omfattar inte bara flygplan. Det finns villkor som också reglerar din och min körning till flygplatsen. Också från den trafiken kommer ju utsläpp och buller. Fast flygplanen står förstas för en stor andel av miljöproblemen. Och själva maskinerna är svåra att påverka även om de blir miljövänligare och tystare

allt eftersom. Flygvägarna kan dock Naturvårdsverket påverka och det sker.

– Det är lättare att styra bullret än utsläppen även om antalet flygrörelser kan vara en väg.

Men för vem ska man föreskriva villkor? Naturvårdsverket tycker att Luftfartsverket har det övergripande ansvaret för flygplatserna och bör ta ansvar därefter. Men på en flygplats kan det finnas många aktörer – bränslebolag, avsningsbolag, flygbolag med egna hangarer och så vidare. Luftfartsverket vill dela upp ansvaret.

– Men vi driver linjen att Luftfartsverket ska ta ansvaret och i stället får binda upp de övriga aktörerna.

I ETT MÅL som Landvetter går det inte att hitta facit i den juridiska litteraturen. Det finns helt enkelt inga specifika böcker om "flygmiljöjuridik". Men snart kommer en handbok och allmänna råd från Naturvårdsverket. Joakim Kruse är självfallet med i denna process.

– Man känner i alla fall att man är med och påverkar lösningarna av dessa frågor, säger han. □