

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2014-09-10

Akt. M 1030-13

Aktbil. 104

Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 Vänersborg

Ink på post 9/9-14

MBn § 133

Dnr 0188/10 427

YTTRANDE ÖVER ANSÖKAN OM TILLSTÅND ENL MILJÖBALKEN FÖR
LANDVETTER FLYGPLATS

Mark- och miljödomstolens mål nr M 1030-13.

Ärendebeskrivning

Swedavia AB ansöker om tillstånd enligt miljöbalken för att bedriva flygverksamhet på en rullbana i en omfattning av högst 120 000 flygrörelser per år. Nu gällande tillstånd omfattar högst 80 000 flygrörelser per år.

I ansökan föreslås följande justeringar/förändringar av flygtrafiken.

- Flygplan skall kunna lämna SID (utflygningsväg) vid den höjd då den bräknade bullernivån på marken är 70 dBA.
- Justeringar av P-RNAV (satellitnavigeringssystem) till bana 21 och fyra nya inflygningsprocedurer. (s.k. kurvade inflygningar) Detta innebär möjlighet till förändrade flygvägar i syfte att förkorta flygvägarna vid landning..
- Nattetid (22.00 – 06.00) ska flygplan följa SID (utflygningsväg) till definierade svängpunkter eller tills flygplanet uppnått höjden 10 000 fot.

Bolaget har även lämnat förslag till villkor angående bullerskyddsåtgärder, bullermätningar och utsläpp till luft och vatten. Till ansökan har en miljökonsekvensbeskrivning innefattande bl.a. en bullerutredning lämnats.

Miljö- och bygglovsnämndens beslut:

Swedavias ansökan avser 120 00 flygrörelser per år. Denna mängd beräknas även vid en kraftig ökning av flygtrafiken uppnås först år 2038 och vid medelstor ökning först år 2060.

Under denna period kommer flygtekniken utvecklas och kunskap om buller och andra störningar förbättras. Även bedömning av störningar på miljö- och hälsa kommer troligen förändras. Det är därför olämpligt med ett tillstånd som kan komma att sträcka sig över mycket lång tid.

Oavsett hur snabbt flygtrafiken ökar kommer det finnas behov av omprövning av flygplatsens villkor innan antalet flygrörelser uppgår till 20 000 per år.

Forts.

Justerarsignatur

Utdragsbestyrkande

Fotokopians överensstämmelse
med originalet intygas:

Forts. MBn § 133

MBn (miljö- och bygglövsnämnden) är tveksam till ett tillstånd och villkor som kan komma att sträcka sig över många år och okänt antal år.

Det är viktigt med hänsyn till teknikutveckling och andra förändringar att få en omprövning av verksamheten inom 10 – 15 år. En sådan omprövning bör initieras av bolaget. För att få tillstånd en omprövning av tillståndet som initieras av bolaget behöver tillståndet tidsbegränsas. Tillståndet för flygverksamheten bör därför tidsbegränsas till högst 15 år.

Med en tidsbegränsning eller krav på omprövning har MBN inget att erinra mot att tillstånd lämnas för 120 000 flygrörelser per år.

Avgränsning av tillståndet

I ansökan anges att det finns ett 25-tal verksamhetsutförare på airside på flygplatsen. Bland dessa nämns i ansökan särskilt GFC (Gothenburg fueling company) och Landvetter Hangar. Det nämns även avisning av flygplan och provning av flygplansmotorer.

MBN anser att alla verksamhet på airside har ett sådant funktionellt och organisatoriskt samband med flygplatsverksamheten att de bör omfattas av tillståndet för flygplatsverksamheten. Swedavia anger dessutom i sin komplettering (sidan 2) att Swedavia kontrollerar verksamheten i egenskap av infrastrukturhållare.

Bränslehantering för flygplanen är en integrerad del av flygplatsverksamheten. Transporter av bränsle på airside till GFC och från GFC till flygplanen bör omfattas av ett nytt miljötillstånd för flygplatsen. Även om GFC har eget tillstånd enligt miljöbalken utgör bränslehanteringen en integrerad och nödvändig del av flygplatsverksamheten. Det miljömässiga ansvaret för bränslehantering på airside är idag oklart då det inte finns någon tydlig gräns mellan GFC och Swedavia vid exempelvis ett utsläpp. All bränslehantering bör därför ingå i tillståndet.

Landvetter Hangars avloppsvatten leds efter rening till Swedavias ledningsnät. Utsläpp från flygplatsen regleras i utsläppsvillkor för metaller som huvudsakligen kommer från Landvetter Hangar. All verksamhet som Landvetter Hangar bedriver och som bedrivs i dess lokaler bör även fortsättningsvis omfattas av flygplatsens tillstånd.

Detsamma gäller avisning av flygplan och hantering av avisningsvätska och annan miljöfarlig verksamhet som bedrivs på airside.

Tillsynsansvaret för GFC som är en s.k. B-anläggning skulle därmed flyttas från MBn till länsstyrelsen som har tillsyn över flygplatsen i övrigt.

Flygbuller

Många undersökningar och allt mer forskning visar på hälsoeffekter av buller. Bl.a har Socialstyrelsen i juni 2009 publicerat rapporten "Validering av miljöhälsoindikatorer för buller". Den sammantagna bilden visade att såväl besvär av trafikbuller som sömnstörning ökar påtagligt vid nivåer från 55 dB och uppåt. Nuvarande riktvärde för vägtrafik, 55 dB vid fasad, tycks alltså väl motiverat ur hälsosynpunkt.

Forts.



Forts. MBn § 133

Resultaten gav inget stöd för ett högre riktvärde för spårbuller, andelen störda av väg- och spårbuller var jämförbara vid samma exponering. Däremot var andelen besvärade av flygbuller påtagligt större än för väg- och spårbuller vid likartade nivåer.

Den ökade flygverksamheten kommer att medföra ökade bullerstörningar och fler boende kring flygplatsen kommer bli störda.

Miljökvalitetsmålet "god bebyggd miljö" och miljökvalitetsnormerna för buller blir allt svårare att nå.

De bullerutredningar som gjorts innehåller stora osäkerheter. Det kan vara stor variation i starter och landningar från bana 03 respektive bana 21 beroende på vindförhållanden. Detta medför att utbredningen av buller kan variera kraftigt mellan åren. Detta visar sig även i att möjligheterna att få bullerisolering av bostäder skiftar mellan åren.

De redovisade bullerutbredningarna utgår från genomsnittliga flygvägar och flygtrafik. De bullerstörningar som de boende utsätts för varierar mycket jämfört med beräknade. Bullrets störande effekt påverkas utöver bullernivåer även av i vilken grad bullret kan förutses.

För de boende är det viktigt att såväl den maximala ljudnivån som FBN (flygbullernivå) begränsas. Det är även av stor betydelse för störningarna att bullerstörningarna blir förutsägbara som möjligt..

Flygvägar

Swedavia föreslår att flygplan skall tillåtas lämna utflygningsvägen (SID) vid den höjd då den beräknade bullernivån på marken är 70 dBA.

MBN anser i första hand att nuvarande flygvägar ska behållas. Dessa flygvägar undviker överflygning av tätorter. Inför miljödomstolens prövning 2008 togs flygvägen SID LABAN "södra spåret" fram efter flera års utredningar. Denna flygväg undviker alla tätorter och minimerar antalet bullerstörda.

Bl.a. skulle tätorterna Hällingsjö, Rävlanda och Stora Bugärde i Härryda kommun och Bollebygd i Bollebygds kommun komma att överflygas. De berörda områdena är dessutom mycket mer bebyggda jämfört med "södra spåret" som till stor del går över glest bebyggd områden.

Förutom ljudnivån upplever många boende förutsägbarheten viktig vid bedömning av bullerstörningarna.

Om flygplanen tillåts lämna flygvägen vid beräknad maximal ljudnivå 70 dBA skulle det medföra att stora områden som idag inte påverkas av flygbuller skulle överflygas. Gjorda bullermätningar visar det är stora skillnader vid överflygning med olika flygplan beroende på bl.a. väderlek, hur planet framförs m.m. Vid mätning av buller från olika flygplan har det uppmätts variationer upp mot 10 dBA i förhållande till beräknad maximal ljudnivå.

Forts.

Forts. MBn § 133

Det innebär att många boende skulle komma att utsättas för maximala bullernivåer över 70 dBA om flygplanen tillåts lämna flygvägen enligt Swedavias ansökan.

Vinsten med något kortare flygväg är marginell i förhållande till hela flyresan. Swedavia beräknar förkortad flygsträcka för vissa flygplan till maximalt 4- 5 km. Detta motsvarar ca 1 % kortare flygväg till Stockholm och 0,005 % kortare flygväg till Thailand. Den maximalt inbesparade flygsträckan per år, ca 4000 mil motsvarar 2 flygresor till Thailand.

MBN anser inte att denna marginella vinst i kortare flygsträckor uppväger de öka bullerstörningar som ett stort antal boende kommer utsättas för.

Om flygplanen trots detta skall få lämna flygvägen anser MBN att detta får ske först när beräknad maximal ljudnivå på marken understiger 60 dBA. Detta skulle säkerställa att nya områden åtminstone inte utsätts för ljudnivåer över 70 dBA.

Villkor om ljudisolering av byggnader

MBN anser att bullerskyddsåtgärder även i fortsättningen skall vidtas i bostadsbyggnader samt vård- och undervisningslokaler som utsätts för mer än FBN 55 dBA eller maximal ljudnivå 70 dBA minst 3 gånger per natt minst 150 nätter per år. Detta motsvarar nuvarande villkor 18 i gällande miljötillstånd. Dessutom bör bullerskyddsåtgärder vidtas om ljudnivån utomhus överstiger 80 dBA.

Antalet tillkommande bostäder om kravet är FBN 60 dBA är litet. Det rör sig om äldre bostadshus som funnits i området redan innan flygplatsen anlades.

Utsläpp till vatten

Utsläpp av spillvatten från flygplatsen sker till Härryda kommuns ledningsnät för vidare transport till Ryaverket i Göteborg.

Swedavia anser att det inte behövs några utsläppsvillkor för spillvatten då Swedavia har avtal med Härryda kommun. Ett avtal enligt va-lagstiftningen mellan abonnent och va-huvudman har dock inte samma rättsverkan som ett villkor i ett miljötillstånd. Va-huvudmannens möjligheter vid överskridande av begränsningsvärden är mycket begränsade.

För utsläpp av spillvatten via Härryda kommuns ledningsnät för vidare transport till Ryaverket i Göteborg ska nuvarande villkor 8 fortsatt gälla. Dock bör "riktvärde" ersättas med begränsningsvärde.

Även utsläppet av dagvatten bör regleras med begränsningsvärden. MBN anser Göteborgs stads riktvärden är lämpliga begränsningsvärden för utsläpp av dagvatten från flygplatsen.