

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2014-06-19

Akt. M 1030-13

Aktbil. 67

Vänersborgs tingsrätt

Mark- och miljödomstolen

Box 1070

462 28 VÄNERSBORGS

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
R2

INKOM: 2014-06-19
MÅLNR: M 1030-13
AKTBIL: 67

Mål nr M 1030-13 R2

Bifogat mina synpunkter och förslag i ovan
rubricerade mål.

Samtidigt anhåller jag att få lämna eventuel-
la rättelser och kompletteringar senast den
28 augusti 2014.

I särskild bilaga har jag lämnat upplysningar
som skall ligga till grund för MMD:s beslut
i fråga om vem som är sakägare.

Floda den 17 juni 2014

Ola Christensson
Ola Christensson

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

BESLUT 2014-06-19

Begärt anstånd medges.

~~Anstånd medges till~~

Amela Janna

Postadress: Klövervägen 13

448 36 FLODA

SYNUNKTLER OCH FÖRSLAG föranledda av SWEDAVIAS ANSÖKAN
OM NYTT MILJÖTILLSTÅND FÖR GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT
(GOT)

Vänersborgs tingsrätts mål nr M 1030-13 RZ

Swedavias yrkanden

1. Swedavia yrkar att Mark- och miljödomstolen (MMD) lämnar bolaget tillstånd

till högst 120 000 flygrörelser per år

att utöka de tre befintliga dagvattendammarna inom två år.

Swedavia yrkar vidare, att MMD

- (i) bestämmer att dammutbyggnaden skall vara utförd inom två år efter lagkraftvunnen dom
- (ii) godkänner bolagets miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- (iii) meddelar verkställighetsförordnande samt fastställer villkor i enlighet med bolagets förslag, vilka därmed ersätter samtliga befintliga villkor och meddelade försiktighetsmått för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport inklusive Regeringsvillkor.

Mitt förslag till ändring

1. Tillstånd

Sökt tillstånd till 120 000 flygrörelser
bör vänta till år 2020.

Mina skäl för ändring

Vid en årlig trafikökning om 4 procent nås nuvarande tak (50 000) först i januari 2021.

År 2020 skall Sveriges nationella stoppnål för utsläpp av växthusgaser utvärderas. Tillstånd till fler flygrörelser bör därför anstå till år 2020.

Utsläppen från LTC-cykeln vid GOT år 2013 var cirka 41 500 ton koldioxid. Swedavias egen prognos för 120 000 flygrörelser är - trots bolagets föreslagna besparingar - 77 600 ton. Det är nästan en fördubbling jämfört med år 2013. Det är oacceptabelt och strider mot Sveriges nationella mål om generell minskning av koldioxidutsläppen.

Här kan också ifrågasättas, om Sverige efterlever gällande EU-lagstiftning. Vid allvarliga miljöproblem får flygförbindelser inskränkas eller förbjudas "i synnerhet när andra transportsätt erbjuder lämpliga servicenivåer".

Dessa ~~kr~~visit är uppfyllda för flygtrafiken / re
GOT-Bromma-GOT respektive snabbtågen Gbg C-
Sthlm C-Gbg C.

På denna punkt är Tyskland ett föregångsland. Där har flygtrafiken upphört på flera inrikessträckor och resenärerna hänvisas till snabbtåg.

En inskränkning av flygtrafiken till och från Bromma skulle minska trafikökningen vid GOT och minska både flygbuller och koldioxidutsläpp. En /sdan inskränkning skulle också vara positiv för // så

flygledarna vid GOT, eftersom den skulle underlätta trafikavvecklingen vid högtrafik (peak).

(i) Dagvattendammar

Mitt förslag till ändring

Utvidgningen av dagvattendammarna skall vara fullbordad senast ett år efter MMD:s dom.

Mina skäl för ändring

Dagvattenreningen har i decennier varit försummad och bristfällig. Nu krävs krafttag utan ytterligare dröjsmål.

(ii) Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Mitt förslag till ändring

Swedavias/Swecos miljökonsekvensbeskrivning skall underkännas.

Mina skäl för ändring

Sweco konstaterar "att den sökta verksamheten - 120 000 flygrörelser per år - ger upphov till miljökonsekvenser som med vidtagna och planerade skyddsåtgärder bedöms acceptabla." (Pärm 2, flik 4, s.7)

Jag delar inte Swecos bedömning. Ökad flygbullerbelastning och fördubblade utsläpp av koldioxid från LFO-cykeln är oacceptabla.

Men både buller och koldioxidutsläpp kan minskas med enkla åtgärder t. ex. obligatorisk

CDO-procedur från marschhöjd/ToD. Detta krav har stöd i Miljöbalken som föreskriver att verksamhetsutövare skall använda bästa möjliga teknik.

Vad beträffar framtida flygbullerexponering runt GOT anför Sweco att dessa beräkningar "tyder på" att antalet bullerexponerade personer för FBN 55 dB(A) kan komma att öka från "ca 410 till ca 590". Antalet bullerexponerade för Inight 45 dB(A) kan öka från cirka 450 till cirka 690 personer. Antalet bullerexponerade för max 70 dB(A) minst tre gånger per årsmedeldygn är cirka 1 400 personer både för nuläget och för sökt trafikvolym. /c

Sweco/Swedavia anser alltså att det är acceptabelt att antalet bullerstörda ökar från cirka 860 i dag till cirka 1 280 vid sökt verksamhet. (Pärm 2, flik 4.7 s. 3) Jag delar inte denna uppfattning.

Swecos luftutredning visar, att koldioxidutsläppen i det närmaste fördubblas från nuläge till sökt verksamhet: från 39 336 ton till 77 800 ton. (Pärm 2, flik 4.8 s. 33, Tabell 20)

Sweco har inte kommenterat detta i sin sammanfattning. (Pärm 2, flik 4.8 s. 4-6) Jag anser, att en fördubbling av koldioxidutsläppen är oacceptabel.

En allvarlig brist är att Swecos miljökonsekvensbeskrivning saknar miljömedicinsk bedömning. En sådan åberopas emellertid i Swedavias ansökan. (Pärm 1, flik 0, s. 31 not 11) Den offentliggjordes i Swedavias komplettering 30 januari 2014. (Pärm 4, flik 4) Bedömningen är daterad 2013-02-20.

I denna redovisas klart och tydligt kända hälsoeffekter av buller såsom sömnstörning, störning av muntlig kommunikation, inlärningsstörning samt fysiologiska reaktioner. De senare kan vara höjt blodtryck, ökad pulsfrekvens och ökad insöndring av stresshormoner. Upprepat starkt buller nattetid kan ge upphov till akuta hjärt-kärleffekter (s. 5-8).

Utredaren framhåller också, att personer som exponeras för flera bullerkällor ofta upplever sig mer störda än människor som utsätts för buller från en källa. "Därför är det i princip olyckligt om de olika källorna behandlas var och en för sig." (s. 9)

I Swedavias/Swecos MKB behandlas aktuellt buller från tåg- och biltrafik inte alls. Det innebär att antalet bullerstörda grovt underskattas inte minst bland skolelever och förskolebarn. Utredaren nämner två skolor men säger ingenting om antalet elever. (s. 12)

Swecos MKB är daterad 6 mars 2013 och den har självfallet inte kunnat beakta senare publicerade forskningsrön.

Men Swedavias två kompletteringar 30 januari 2014 och 23 mars 2014 borde (enligt Miljöbalken 2 kap. 2 §) ha beaktat den stora USA-undersökningen av samband mellan flygbuller och äldre närboendes hjärt-kärlsjukdom: Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases... (BMJ 2013; 347: 15561... 3 October 2013.)

Dessa nya forskningsrön om flygbullers hälso-
skadlighet innebär ett definitivt underkännan-
de av nu gällande svenska flygbullergränser
och riktvärden.

Senare forskning bekräftar detta t. ex. Göran
Pershagen m. fl. Long-term aircraft noise ex-
posure... Advance Publication: 5 May 2014.
(Environmental Health Perspectives)

/ct

Swedavias MKB har inte heller beaktat, att fle-
ra kommuner runtom GOT redan har svåra buller-
störningar av järnvägs- och landsvägstrafik.
Till dessa kommer det intermittenta flygbull-
ret.

Jag underkänner alltså Swedavias/Swecos MKB.

(iii) Verkställighetsförordnande samt fastställande av villkor

Mitt förslag till ändring

Swedavias yrkande om verkställighetsförordnan-
de och fastställande av villkor - i enlighet
med Swedavias förslag - skall avslås av MMND.

Mina skäl för ändring

För Swedavias verksamhet i dag gäller 29 vill-
kor, ett Regeringsbeslut samt 20 föreskrifter
som utfärdats av tillsynsmyndigheten.

Det är förstädeligt att Swedavia vill minska an-
talet villkor och föreskrifter, men de nu före-
slagna 16 villkore_n skulle ge bolaget fria
händer inom flera viktiga område_n och leda
till e_n sämre miljö.

Swedavia bedriver en komplicerad verksamhet med miljöfarliga utsläpp till luft, mark och vatten samt hälsoskadligt flygbuller. Allt drabbar de närboende från barn till vuxna i alla åldrar.

Swedavias "egen" verksamhet (terminalarbetet utom godshanteringen) är ett relativt mindre problem och där är bolagets mål tydliga och resultaten påtagliga. Men man måste hålla i minne att koldioxidutsläpp från den "egna" verksamheten inte var större än 527 ton år 2013, medan koldioxidutsläppen från flygets LTO-cykel var cirka åttio gånger större, 41 500 ton.

Vid sidan av flygverksamheten är marktransporterna till och från GOT det stora problemet.

Sweco uppgav år 2013 att koldioxidutsläppen från marktransporter till och från GOT var drygt 29 000 ton. (Pärm 2, flik 4.3, s. 40 tabell 29)

Här återstår mycket att göra men för dessa utsläpp vill Swedavia inte ta något ansvar. Bolaget åtar sig bara att "verka för" förändringar och lovar inga konkreta åtgärder. Se närmare härom under villkor 10 nedan.

Medan LFV var ett statligt verk, är Swedavia ett affärsdrivande bolag som skall gå med vinst. Följaktligen gör Swedavia ingenting därutöver utan tvingande villkor.

På grund härav föreslår jag, att MMD skall avslå Swedavias yrkande i punkt 1 (iii).

Allmänt villkor

Villkor 1. Swedavia föreslår att verksamheten skall ~~be~~^{för}ivas "i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angivit" i sin tillståndsansökan samt vad sökanden i övrigt uppgivit eller åtagit sig.

Mitt förslag till ändring av villkor 1

Om inte något annat följer av övriga villkor skall Swedavia AB:s hela verksamhet och alla anläggningar knutna till Swedavia eller belägna på Swedavias mark bedrivas med användning av bästa möjliga teknik.

Swedavia AB dess dotterbolag samt av Swedavia AB anlidade utförare (t. ex. flygledare) liksom yrkesverksamma företag (t. ex. flygbolag, servicebolag och transportbolag) skall utföra de skyddsåtgärder, iakttaga de begränsningar och vidtaga de försiktighetsmått i övrigt, som behövs för att förebygga, hindra eller motverka skada eller olägenhet för människors hälsa och miljön.

Mina skäl för ändring av villkor 1

Swedavias formulering "i huvudsaklig överensstämmelse" är en inaktuell kvarleva från Koncessionsnämndens för miljöskydd tid, innan fasta flygvägar hade införts och innan satellinavigering hade blivit tillåten.

Om denna formulering får kvarstå, finns det risk för att den kommer att utnyttjas av Swedavia till skada för miljön.

Leesutom inbjuder Swedavias formulering till tolkningstvister. Var går gränsen för "huvudsaklig" ? Vid 60 eller 80 procent?

En oprecis formulering bör undvikas i villkorstext.

Bananvändning och flygvägar

Huvudregel

Villkor 2. Ankommande och avgående luftfartyg skall som huvudregel följa SID/STAR-systemet.

Mitt förslag till ändring av villkor 2

Ankommande och avgående luftfartyg som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) skall med bästa möjliga teknik under dag- och kvällstid (kl. 06-22) följa det i ansökan redovisade SID/STAR-systemet.

Ankommande luftfartyg skall tillämpa fullständig CDC-procedur (Continuous Descent Operation) från marschhöjd/ToD. Avsteg får göras enligt villkor 6.

Kravet på fullständig CDC-procedur skall publiceras i AIP: lägsta höjd för planflykt innan anslutning ~~xxxx~~ på ILS skall sättas till 3 000 fot QNH.

Tätorter får inte överflygas.

Nattetid (kl. 22-06) skall flygplatsen vara stängd. Undantag får göras för trafik enligt villkor 6 punkt /5/ (ambulanstransport) och punkt /7/ (Försvarsmaktens incidentberedskap).

Mina skäl för ändring av villkor 2

Formuleringen "som huvudregel" bör undvikas i villkorstext. Se mina skäl vid villkor 1 ovan.

Tillägget "med bästa möjliga teknik" är viktigt för att markera att även flygbolagens yrkesmässiga verksamhet omfattas av Miljöbalkens krav.

Fullständig CDO-procedur från marschhöjd/
ToD ger den största minskningen av både
buller och koldioxidutsläpp.

/s/

Jettrafik

Villkor 3. Trafikavveckling

Avgående trafik

Swedavia föreslår,

att minst 90 procent av de luftfartyg som skall följa SID skall framföras inom flygvägskorridorerna fram till den punkt där SID får lämnas.

att SID får lämnas vid 6 500 fot (2 000 m) MSL, om inte annat följer enligt nedan.

- i. SID får lämnas vid den höjd då den beräknade bullernivån på marken understiger max 70 dB(A).
- ii. Nattetid skall luftfartyg följa SID till definierade fasta punkter eller lägst höjden 10 000 fot (3 050 m) MSL.
- iii. Nattetid skall luftfartyg som följer SID SABAK följa SID till definierad fast svängpunkt vid start från bana 21.

Ankommande trafik

Swedavia föreslår

att luftfartyg får gå ner till lägst höjden 3 000 fot (900 m) MSL med undantag för Slutna STAR till bana 21 som får gå ner till lägst 2 500 fot (750 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas.

Mitt förslag till ändring av villkor 3

Avgående trafik

Minst X procent (se nedan under mina skäl för ändring av villkor 3) av de luftfartyg som skall följa SID skall framföras inom flygvägskorridorerna med bredden 1 NM (nautisk mil) på ömse sidor om den nominella flygvägen.

Avgående luftfartyg skall dag- och kvällstid (kl. 06-22) följa SID till höjden 10 000 fot (3 050 m) MSL.

Avgående luftfartyg får inte överflyga tätorter med undantag av trafik enligt punkterna ~~XXX~~ /5/ och /7/ i villkor 6.

Punkt i skall utgå.

Punkt ii-iii. Nattetid (kl. 22-06) skall avgående trafik vara förbjuden med undantag av trafik enligt punkterna /5/ och /7/ i villkor 6.

Ankommande trafik

Luftfartyg skall tillämpa fullständig CDO-procedur från marschhöjd/ToD. Avsteg får göras enligt villkor 6.

Luftfartyg får dag- och kvällstid (kl. 06-~~XX~~ 22) gå ner till lägst höjden 3 000 fot (900 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas. Detta skall gälla både för den justerade flygvägen till bana 21 och RNP-inflygningar.

Tätorter får inte överflygas med undantag för trafik enligt punkterna /5/ och /7/ i villkor 6.

Natttid (kl. 22-06) skall ankommande trafik vara förbjuden med undantag för trafik enligt punkterna /5/ och /7/ i villkor 6.

Mina skäl för ändring av villkor 3

90 procent av 120 000 flygrörelser vid sökt verksamhet motsvarar 108 000 flygrörelser. Det betyder att 12 000 flygrörelser per år eller 1 000 flygrörelser per månad inte skulle behöva följa nuvarande flygvägskorridorer.

Detta är ett framtida störningsproblem, men Swedavia har inte belyst det.

För ankommande trafik kan man tänka sig krav på att 95 procent skall följa flygvägskorridorerna. Men det är otänkbart för avgående trafik. Swedavia har visserligen uppmärksammat de stora bullerstörningarna i Salvebo, men Swedavia har inget förslag till lösning av detta problem.

Detta är ett onödigt misslyckande. Med god vilja och nära samarbete med Salveboborna (vars fastigheter måste bullerisoleras av Swedavia) kan det inte vara omöjligt att nå en kompromiss med sprif/dning av de startande planens utflygningsvägar. // 2

Salveboexemplet är principiellt viktigt för alla närboende runt GOT.

För ankommande trafik är det viktigt för miljön att längre planflykter på 3 000 fots höjd undviks.

Ett tydligt exempel är flygvägen för ankommande plan från sydväst för landning på bana 21. Där tas planen ner till 3 000 fots (900 m) höjd redan före Kungsbackafjorden och får flyga på denna låga höjd väster om rullbanan för att runda Gråbo och vid Lensjön börja den slutliga inflygningen. En så lång anflygning i planflykt på så låg höjd ger onödigt stort buller och onödigt stora koldioxidutsläpp.

Höjden 3 000 fot (900 m) kan gälla även för RNP-inflygningar eftersom de påbörjar sin glidbana redan på baslinjen och fortsätter att sjunka med 3 grader även vid insväng.

- i. Swedavias föreslagna villkor att startande luftfartyg får lämna SID, när beräknad bullernivå på marken understiger 70 dB(A) är en ny princip, som skulle få mycket negativa konsekvenser, om den blev tillåten.

Som redan påpekats (ovan i kommentaren till Swedavias MKB) har aktuell miljömedicinsk forskning visat ett statistiskt signifikant samband mellan låga nivåer av flygbuller och äldre närboendes sjukhusinläggning på grund av hjärt- kärlsjukdomar. (BMJ oktober 2013)

Nyligen har svensk forskning konstaterat stressreaktioner som lett till ökad bukfetma hos närboende vid Stockholm Arlanda flygplats (EHP 2014)

Med ny forskning kommer ständigt fler bevis på flygbullrets hälsoskadlighet redan vid lägre nivåer än gällande gräns- och riktvärden.

Detta i förening med bullerberäkningarnas felmarginal gör att Swedavias förslag/förkastas.

/ måste

I GOT:s fall tillkommer den viktiga omständig-

heten att in- och utflygningar ofta sker över stora vattenytor, som bär ljud mycket längre än fast mark. Norr om GOT främst Aspen, Mjörn och Sävelången, söder om GOT främst Kungsbackafjorden, Lygnern och Ingsjöarna. Denna omständighet har - såvitt jag kunnat finna - inte kommenterats av Sweco/Swedavia.

Miljöbalkens 2 kap. 3 § föreskriver att alla som bedriver en verksamhet skall vidtaga de försiktighetsmått, som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa. Swedavias förslag står i uppenbar strid med Miljöbalkens bestämmelser.

Den naturliga frågan är då: Varför föreslår Swedavia sådana villkor? Svaret är: För att öka GOT:s trafikkapacitet vid högtrafik (peak).

Swedavia hävdar att kortare flygvägar leder till bränslebesparing, som i sin tur minskar koldioxidutsläppen. Men denna minskning är mycket liten. Med nya utflygningsvägar bl. a. över tätorter skulle en tidsvinst, som kan räknas i någon eller ett par minuter få gå före fler än 2 000 personers hälsa. Det är en cynisk beräkning.

ii-iii. Mitt förslag att nattrafiken vid GOT skall förbjudas grundar sig på exempel från flygplatser i England, Tyskland och Schweiz. Där har nattstängning införts för att garantera de närboendes ostörda sömn.

Vad beträffar GOT finns det flera skäl till nattstängning.

Eftersom Swedavia inte lämnar ut närmare uppgifter om trafikflödet vid GOT, får jag använda föregångarens, LFV, uppgifter år 2008.

Under första halvåret 2008 var antalet fraktflygrörelser nattetid 535. Det motsvarar cirka 98 per månad eller 3.3 per natt.

Det totala antalet flygrörelser nattetid under första halvåret vid GOT 1 045 (535 + 460). Det motsvarar cirka 174 per månad eller cirka 5.8 per natt.

Det är tillräckligt många för att väcka närboende fler än 3 gånger per natt, men inte så många att de motiverar nattöppethållning. Särskilt inte när det finns tre stora nattöppna flygplatser på 25-35 mils avstånd (fågelvägen) från GOT: Kastrup, Gardermoen och Arlanda. Dessa tre kan ta hand om den nattrafik som är oundärlig och GOT kan värna de närboendes nattsömn.

Propellertrafik med MTOW överstigande 7 ton

Villkor 4. Trafikavveckling av propellertrafik med MTOW överstigande 7 ton skall ske enligt följande.

Avgående trafik

Luftfartyg skall följa SID upp till höjden 4 000 fot (1 200 m) MSL, om inte annat följer enligt nedan.

- i. Luftfartyg får dag-kväll (kl. 06-22) lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A).
- ii. När luftfartygets prestanda medför trafikavvecklings-svårigheter eller avsevärd försening används under tiden kl. 06-22 definierade lågfartssektorer.

Ankommande trafik

Luftfartyg får gå ner till lägst höjden 2 500 fot (750 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas.

Mitt förslag till ändring av villkor 4

Avgående trafik

- i. Punkt i skall utgå.
- ii. När luftfartygs prestanda medför stora trafikavvecklings-svårigheter eller stora förseningar för övrig trafik får under tiden kl. 06-22 definierade lågfartssektorer användas. Dessa sektorer skall redovisas på kartor med tydlig skala som bilaga till villkor 4

Överflygning av tätorter skall vara förbjuden.

Nattetid (kl. 22-06) skall avgående trafik vara förbjuden med undantag av trafik enligt punkterna /5/ och /7/ i villkor 6.

Ankommande trafik

Luftfartyg får gå ner till lägst 2 500 fot (750 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas.

/ Detta villkor gäller alltså propellertrafik inte jet./

Överflygning av tätorter skall vara förbjuden.

Nattetid (kl. 22-06) skall ankommande trafik vara förbjuden med undantag av trafik enligt punkterna /5/ och /7/ i villkor 6.

Mina skäl för ändring av villkor 4

Avgående och ankommande trafik

Bullret från propellerflyg kan vara lika störande som jetbuller.

Ändringsförslagen syftar till att minska bullerbelastningen. / 4

Här gäller i övrigt samma skäl som anförts i skälen för ändring av villkor 3.

Propellertrafik med MTOW 7 ton eller lägre

Villkor 5. Trafikavveckling av propellertrafik med MTOW 7 ton eller lägre

Avgående trafik

Luftfartyg tillåts svänga på kurs direkt mot destination...

Mitt förslag till ändring av villkor 5

Avgående trafik

Luftfartyg tillåts efter start svänga på kurs direkt mot destination via bästa tekniska navigationshjälpmedel.

För både avgående och ankommande trafik skall gälla:

/na

Tätorter får inte överflygas.

Nattetid (kl. 22-06) skall avgående och ankommande trafik vara förbjuden med undantag av trafik enligt punkterna /5/ och /7/ i villkor 6.

Mina skäl för ändring av villkor 5

Samma som under villkor 4.

BULLERSKYLDESÅTGÄRDER

Villkor 7. Ordalydelsen i villkor 7 är inte längre miljömedicinskt relevant. Men med stöd av Miljöbalkens försiktighetsprincip kan MMD besluta om nödvändiga ändringar.

Mitt förslag till ändring av villkor 7

Närboende till GOT får inte exponeras för flygbuller

utomhus överstigande max 50 dB(A)

inomhus överstigande Max 40 dB(A).

Nuvarande trösklar i form av t. ex. antal högsta flygbullerhändelser under ett visst antal nätter per år skall avlägsnas.

Bullerberäkningar enligt nuvarande stycke tre på sidan 7 skall ersättas av kontinuerliga bullermätningar kl. 06-22 längs flygvägarna till och från GOT.

Flygningar som överskrider de nya bullervillkoren skall bötfällas.

Genomförandet av bullerskyddsåtgärder på utsatta fastigheter skall påskyndas.

(Styckena /6/ och /8/ på sidan 8 kan kvarstå i oförändrad form.)

Mina skäl för ändring av villkor 7

Nuvarande gränsvärden och riktvärden för buller fastställdes på 1960-talet.

Redan år 2001 framhöll professor Tor Kihlman, Chalmers, att en god ljudmiljö kräver en bullergräns på 40/45

decibel i tätbebyggda områden. Det är alltså hög tid att sänka nu gällande gränsvärden.

Men Swedavia fortsätter att åberopa den för-
åldrade bullerskyddslagstiftningen som bygger
på bullerberäkningar.

Denna metod har flera allvarliga brister.
För det första är flygbullerberäkningen en
artificiell teknisk konstruktion, som inte
har någon anknytning till det verkliga inter-
mittenta flygbuller, som närboende upplever
momentant vid varje störningstillfälle. Dess-
utom har alla bullerberäkningar en felmargi-
nal på minst plus/minus 3 dB.

Flygakustikerna försöker ta hänsyn till vind-
styrka och temperatur samt omgivande topografi,
men de bortser från att öppna vattenytor bär
ljud längre. (Se ovan om hav och insjöar norr
och söder om GOT.)

Ännu en negativ egenskap hos flygbuller är att
det hörs över annat buller, både det från bil-
trafik och det från anläggningsmaskiner.

Böter för flygbulleröverträdelser tillåpas se-
dan decennier runt om i världen. Firman Brüel
& Kjaer, som svarar för Swedavias ANOMS-system,
sköter i andra länder både flygbullerövervakning
och debitering av böter. Swedavia skulle alltså
inte behöva lägga egen tid och egna resurser på
denna administration.

/äm

Den internationella flygbranschen är medveten
om flygbullrets nega/va konsekvenser och tar
därför ut en särskild bulleravgift (noise fee),
som debiteras flygplan tyngre än 9 ton. Denna
noise fee finansierar Swedavias bullerkydds-

/H

åtgärder. En Boeing 737-600 debiteras vid GOT
SEK 230, knappt 2 kronor per passagerare.

Jag är övertygad om, att de resande gärna skul-
le betala en femkrona eller rentav en tiokrona
för att skydda närboende från hälsoskadligt
flygbuller.

BULLERMÄTNING

Villkor 3. Nuvarande villkor är föråldrat och måste ändras.

Mitt förslag till ändring av villkor 3

Kontinuerliga bullermätningar skall företagas året om på flera platser längs flygvägarna till och från GOT.

Särskilt bullerutsatta bebyggelser, t. ex. Salvebo och Tollered, skall prioriteras.

Vid sidan av de kontinuerliga mätningarna från fasta stationer skall GOT ha mobila mätstationer, som kan flyttas till olika punkter inom Göteborg TMA, t. ex. tätorter.

Om generellt förbud mot nattrafik införs, skall de kontinuerliga mätningarna ske dag och kväll (kl. 06-22), annars dygnet runt (kl. 06-06).

Sammanställningar av mätresultaten skall rapporteras till tillsynsmyndighete kvartalsvis och redovisas ~~kvartalsvis~~ både i kvartalsrapporterna och den årliga miljörapporten.

Mina skäl för ändring av villkor 3

Flygbullret är ett av de största problemen vid GOT.

Kontinuerliga bullermätningar på flera punkter inom Göteborg TMA:s gränser är en förutsättning dels för att säkert kunna identifiera och åtgärda flygbullerproblemen dels för att kunna bötfälla överträdelser.

UTSLÄPP TILL LUFT

Villkor 10. Handlingsplan för minskade utsläpp till luft

Enligt Swedavias förslag till villkor 10 skall bolaget "verka för" genomförandet av Handlingsplan för minskade utsläpp till luft.

Mitt förslag till ändring av villkor 10

Swedavia skall med bästa möjliga teknik minska utsläppen till luft från egen och andras verksamhet vid Göteborg Landvetter Airport.

Vad beträffar koldioxidutsläpp från marktransporter av gods till och från flygplatsen skall Swedavia i avtal med egna och externa transportföretag kräva användning av bästa möjliga teknik.

När det gäller kollektivtrafik med buss till och från flygplatsen skall Swedavia utöver krav på bästa möjliga teknik utan dröjsmål bygga en ankomst- och avgångshall för bussresenärer som skydd mot regn och vinterkyla.

Swedavia skall också utan dröjsmål i samarbete med berörda bolag och myndigheter etablera direktbussar till och från GOT på - förslagsvis - sträckorna Alingsås-Tollered-Lerum-Partille samt Onsala-Kungsbacka.

Slutligen skall Swedavia i samarbete med länsstyrelser samt regionala och kommunala organ snarast etablera billig pendeltågstrafik

(ingen dyr Arlandaexpress) mellan Göteborg och Hälaryda station samt moving walkways fram till flygterminalen.

Mina skäl för ändring av villkor 10

Swedavias förslag till villkorstext är nästintill en provokation.

Orden "verka för" förpliktar inte till någonting. Man kan verka för något från morgon till kväll utan att göra något konkret.

Här behövs tydliga villkor med krav på konkreta åtgärder och tidsfrister samt sanktioner, om målen inte nås.

Enligt Sweco (Swedavias MKB pärm 2, flik 4, s. 153) är GOT:s beräknade koldioxidutsläpp i ton räknat cirka

	Nuläge	Sökt verksamhet
Flygplatsdrift	9 000	16 000
Flygverksamhet	40 700	30 500
Marktransporter	29 000	51 500
Totalt	78 700	148 000

Det är en skrämmande tillväxt.

Swedavia hävdar att bolaget inte har rådighet över marktransporterna till och från GOT. Men det är bara delvis sant.

När det gäller godstransporterna sköts huvuddelen av ett litet antal internationella transportfirmor, som har avtal med Swedavia. Inget hindrar Swedavia att kräva att dessa skall an-

vända bästa möjliga teknik.

Vad beträffar flygresenärernas bilresor till och från GOT har Swedavia ett egenintresse, eftersom parkeringsavgifterna är en inte obetydlig inkomstkälla.

Detta avspeglas i kollektivtrafiken med buss till och från GOT. Den har bara en fördel: bussarna drivs med miljöbränsle. Allt annat är undermåligt eller sköts med vänster hand.

Mindre än 20 procent av flygresenärerna tar bussen. Bussbiljetten är inte billig och man får räkna med att bli våt av regn och kall av vinterkyla vid GOT:s busshållplats. Det är dålig reklam för Swedavia och för Göteborg - rikets andra stad.

Behovet av fler busslinjer till och från GOT är stort. I mitt förslag har jag givit ett par exempel.

Buss är bra, men tåg är bättre. Jag har för flera år sedan föreslagit att den nu nedlagda stationen på järnvägslinjen Göteborg-Borås skall öppnas, förses med ett sidospår och en ny perong. Så har ännu inte skett.

Däremot har Regeringen beslutat att en ny järnvägslinje skall dras från Göteborg till GOT med station i väning under nuvarande passagerarterminal.

Det är bra om detta förverkligas, men det dröjer i bästa fall till år 2026. Under tiden beräk-

nas marktransporterna till och från GOF släppa ut ca 345 000 ton koldioxid (12 x 29 000). Detta är inte en hållbar tillväxt.

Ett sidospår med ny perrong i Härryda och en moving walkway kan byggas på ett år.

UTSLÄPP TILL VAFERN

Hantering av avisningsvätska

Villkor 11. Avisning av flygplan

Swedavia föreslår "på plats med avrinning till ett uppsamlingssystem".

Mitt förslag till ändring av villkor 11

på invallad plats med avrinning till ett slutet uppsamlingssystem.

Mina skäl för ändring av villkor 11

Hanteringen av avvisningsvätska har varit
bristfällig i decennier.

/st

Dagvatten

Villkor 13. Swedavia föreslår i andra styckets sista mening
"vidta åtgärder i syfte att kunna innehålla vär-
det."

Mitt förslag till ändring av villkor 13

vidta sådana åtgärder att värdet innehålls.

Mina skäl för ändring av villkor 13

Gryaab karakteriserade vid miljöprövningen
år 2008 Swedavias/LFV:s dagvattenhantering
som stenålder.

Hanteringen har blivit bättre, men den är
inte fullgod.

/ jö

INFORMATIONSORGAN

Villkor 15. Swedavia föreslår ett antal ändringar i sak som stärker Swedavias ställning och exkluderar NV.

Mitt förslag till ändring av villkor 15

NV skall fortsatt garanteras plats i Informationsorganet.

Listan över ordinarie representanter skall utökas med företrädare för flygbullergrupper, lokala föreningar och nätverk samt andra grupper som sysslar med miljöfrågor i anslutning till verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport.

På förslag från Swedavia, NV, ovannämnda länsstyrelser och kommuner får tillsynsmyndigheten besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet.

Informationsorganet skall sammanträda minst en gång om året och då minst två veckor efter det att Swedavia lämnat sin Miljörapport för föregående år till tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten bestämmer, hur arbetet i Informationsorganet skall bedrivas.

Mina skäl för ändring av villkor 15

NV:s plats i Informationsorganet är utomordentligt viktig. NV:s sakkunskap i miljöfrågor är unik i Sverige.

Det är en stor brist i både det gamla villkoret och Swedavias nya förslag att företrädare för flygbullergrupper, lokala föreningar och nätverk samt andra grupper som sysslar med miljöfrågor i anslutning till verksamheten vid GOT saknar representation i Informationsorganet.

För de närboende är det angeläget att ha ett forum där både Swedavia, NV och tillsynsmyndigheten deltagar.

Där kan många oklarheter och missförstånd bli uppklarade. Det är beklagligt att Swedavia inte vill medverka till detta.

När det gäller tiden för Informationsorganets årliga möte är det viktigt att mötet hålls efter det att Swedavia lämnat sin Miljörapport, så att alla mötesdeltagare hinner läsa den före mötet och få veta hur verksamheten har utvecklats.

I villkoret skall även inskrivas att Miljörapporten skall av Swedavia distribueras till alla ledamöter i Informationsorganet.

KONTROLLPROGRAM

Villkor 16. Swedavia skriver att dess förslag till kontrollprogram skall lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter att "tillståndet vunnit laga kraft".

Mitt förslag till Ändring av villkor 16

Swedavias förslag till kontrollprogram skall efter MMD:s dom utan dröjsmål sändas till tillsynsmyndigheten.

Förslaget skall redovisa bl a. detaljerad trafikstatistik fördelad på

- 1) trafikdygnets tre perioder dag, kväll och natt
- 2) de tre trafikslagen: reguljärtpassagerarflyg, charterflyg och fraktflyg
- 3) antal flygrörelser med den mest bullrande samt den bullerdimensionerande flygplans-typen fördelat på dag, kväll och natt.

Om MMD beslutar att GOP skall vara nattstängt, bortfaller givetvis nattstatistiken.

Trafikstatistiken skall publiceras i kvartalsrapporterna och i den årliga Miljörapporten.

Mina skäl för ändring av villkor 16

Kontrollprogrammet är en av de viktigaste delarna i villkoren för Swedavias verksamhet.

NV har i tidigare miljöprövning efterlyst utförligare trafikstatistik. Denna är en förutsättning för att upptäcka trafikförändringar och vid behov korrigera en icke önskvärd utveckling.

Nu gällande villkor som måste behållas:

Villkor 15. Informationsfunktion

Detta villkor måste behållas.

Det urval som är tillgängligt på GOT:s "hemsida" kan inte täcka allt.

Alla närboende har inte heller tillgång till digital information.

Det borde också ligga i Swedavias eget intresse att fortsatt kunna erbjuda information via telefon.

- o -

TILLÄGG

Swedavia ansöker om kurvade inflygningar hela dygnet.

Om MMD inte skulle bifalla mitt försäg om nattstängning av GOT, föreslår jag att kurvade inflygningar nattetid förbjuds. /la

Skälet är den nya miljömedicinska kunskapen om flyg-
bullrets stora hälsoskadlighet.

Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 VÄNERSBORG

Mål nr M 1030-13 R2

Underlag för Mark- och miljödomstolens beslut
i fråga om vem som är sakägare

Undertecknad, Ola Christensson, är sedan femtio år bosatt i tätorten Floda, som ligger i Lerums kommun cirka femton kilometer fågelvägen från Göteborg Landvetter Airport's (GOT) rullbana 21. Flygplatsen togs i bruk hösten 1977.

Jag bor intill den flygväg, som samlar trafiken från sydväst, nord och nordöst i Tollered före landning på bana 21.

År 2013 var det totala antalet flygrörelser vid GOT 60 670. (Miljörapport 2013, s. 7) Det totala antalet landningar var cirka 30 000. Cirka 65-70 procent av alla landningar sker på bana 21.

Enligt bullerkartorna i Ingemanssons Technology AB:s Bullerkartläggning Lerums kommun 2003 beräknades maxbullret utomhus från tåg- och biltrafik uppgå till 75-80 dB(A) vid den väg där jag bor. Till detta kommer alltså flygbullret.

Vid tidigare miljöprovningar har jag - hittills utan framgång - uppmärksammat behovet av verkliga mätningar av flygbullret i de tätorter, som ligger utanför Swed-avias beräknade bullerkurvor.

Floda påverkas inte bara av flygbuller från de plan som följer fastställda flygvägar fram till rullbana 21. Floda ligger nämligen inom GOT:s norra radarledningsområde.

Radarledning innebär att vissa plan lämnar fastställd flygväg (STAR). Piloterna i dessa plan beordras att styra magnetiska kurser - oftast en genväg - fram till den avslutande rakbanan (ILS). Detta kräver större gaspådrag, som leder till ökat buller och ökade utsläpp av växthusgaser.

Vid radarledning mot bana 21 framförs flygplanen inte sällan rakt över min bostad på lägre höjd än 3 000 fot. Flygbullret utomhus överstiger då nu gällande gränsvärden. Inomhus är bullret påtagligt störande trots stängda fönster.

Med hänvisning till ovanstående hävdar jag, att jag är sakägare i mål M 1030-13.

Floda den 17 juni 2014


Ola Christensson

Postadress: Klövervägen 13
448 36 FLODA