



## § 52

BMN2012/13

**Yttrande över ansökan om nytt tillstånd för Landvetter flygplats**

Swedavia AB vid ansöker vid mark- och miljödomstolen i Vänersborg om nytt tillstånd enligt miljöbalken för sin verksamhet vid Landvetter flygplats. Ansökan lämnades in mars 2013 och remissinstanser har därefter haft möjlighet att begära kompletteringar till ansökan. Swedavia har lämnat in de kompletteringar som efterfrågats och domstolen lämnar nu byggnads- och miljönämnden och andra remissinstanser möjlighet att lämna synpunkter på den kompletterade ansökan. Nämnden har fått anstånd med att lämna synpunkter till 2 juli 2014. Nämnden har tidigare yttrat sig i samrådsskedet 2012-02-21, § 13.

**Swedavias ansökan**

Swedavias ansökan med miljökonsekvensbeskrivning gäller nytt tillstånd enligt miljöbalken för Landvetter flygplats. Man ansöker om tillstånd för 120 000 tusen flygrörelser - starter eller landningar - per år mot dagens 80 000. År 2011 hade flygplatsen 69 000 flygrörelser. Med det högre antalet flygrörelser räknar man med säkra flygplatsens utveckling på både kort och lång sikt, 120 000 flygrörelser väntar man sig uppnås 2038. Antalet ryms på befintlig rullbana. Man ansöker också om så kallat verkställighetsförordnande, det vill säga att domen ska gälla direkt även om den överklagas.

På flygplatsen bedrivs en mängd verksamheter som har samband med flygverksamheten och som beskrivs i ansökan, t ex dagvattendammar och brandövningsplats. Förutom Swedavia, bedriver andra aktörer verksamhet med egna tillstånd på flygplatsen, t ex drivmedelshantering och flygplanstvätt, ansökan gäller alltså inte dessa verksamheter.

**Flygvägar**

För Bollebygds del är flygvägarna av intresse. Enligt ansökan ska det övergripande flygvägsystemet behållas men man ansöker om en del ändringar i flygvägar och i villkor för befintliga vägar i avsikt att reducera bränsleåtgång och utsläpp till luft.

Man vill att flygplan ska få lämna den nominella flygvägen när bullernivå på marken understiger maximal ljudnivå 70 d(B)A. Man vill flytta den inflygningsvägen till bana 03 över Bollebygd till en något sydligare dragning och flytta Södra spåret till en nordligare dragning. Swedavia ansöker också om att fyra stycken så kallade kurvade procedurer, en av dessa går över Bollebygds kommun, se figur 3 i teknisk beskrivning.

**Södra spåret**

Enligt ansökan ska avgående flygplan följa SID upp till höjden 6 500 fot (2 000 m) som huvudregel men får dag- och kvällstid (ej natt) lämna SID när bullernivån på marken understiger riktvärdet för maximal ljudnivå 70 d(B)A vilket kan vara på lägre höjd än 6 500 fot.

För Bollebygd är detta aktuellt för utflygningsvägen mot Stockholm från bana 21, flygvägen Laban eller Södra spåret, som efter start åt sydväst viker av åt öster och därefter mot norr mellan Bollebygd och Olsfors. Man ansöker också om att flytta denna flygväg till en nordligare dragning, se figur 11-26 i miljökonsekvensbeskrivningen.

Efter konstruktion av nya flygvägar fastställde mark- och miljööverdomstolen 2009 (M 8675-08) miljödomstolens dom där mark- och miljööverdomstolen bedömde att det finns anledning att

UH

under hela dygnet följa flygleden Södra spåret upp till en höjd av 10 000 fot (3 050 m). Mark- och miljööverdomstolen ansåg att vinsten i bullerhänseende väl uppväger nackdelen av den något längre flygvägen.

### **Ökad bullerspridning**

Olika flygplan bullrar olika mycket. Vid tillåtelse att avvika från den ordinarie flygvägen vid bullernivå på marken understigande 70 d(B)A kommer flygplan att avvika från flygvägen olika långt in på vägen. Spridningen av trafiken i nordostlig riktning ökar därför och överflygningar av tätorterna Rävlanda och Bollebygd och väster därom kommer att återkomma såsom det var i början på 2000-talet då många klagomål på flygbuller förekom. Spridningen förstärks om flygvägen förflyttas mot norr. På radarbilden i miljökonsekvensbeskrivningen på sidan 123 ser det ut som om många flygplan redan nu lämnar flygvägen utan att följa den till 3050 m höjd. På bilden på sidan 127 visas bedömda spridningseffekter av ansökan.

### **Kurvade inflygningar**

Byggnads- och miljönämnden har flera gånger lämnat synpunkter till Länsstyrelsen i Västra Götaland och mark- och miljödomstolen på de kurvade inflygningarna efter att Länsstyrelsen godtagit införande av flygvägarna som ändring av verksamhet som inte är tillståndspliktig.

Nämnden har ansett att den kurvade inflygningen även Bollebygd inte bör införas då den orsakar betydande bullerstörningar för boende inom områden som vid dagens flygvägar inte blir överflugna. Nya flygvägar leder också till oförutsägbarhet för kommunens och nämndens fysiska planering för boende och andra verksamheter.

Så skedde vid kommunens då pågående vindbruksplanering när försöken med den kurvade inflygningen helst oförutsett aviserades och inkräktade på ett av de områden som kommunen planlade för vindbruk. Även om Swedavias i efterhand har konstaterat att flygvägen inte berör vindbruksområdet i fråga ledde det till osäkerhet om planen även efter att den antagits. Nu har åter en fråga om flyghöjder uppkommit som leder till att planen ifrågasätts.

### **Nämndens överklagan**

Nämnden har överklagat mark- och miljödomstolens dom där även domstolen ansåg att ändringen i form av nya flygvägar ryms inom befintligt tillstånd. Nämnden har till mark- och miljööverdomstolen anfört (mål M 3725) att ändringen inte är av mindre slag. Tvärtom anser nämnden innebära en stor förändring med olägenheter av betydelse för människors hälsa i form av bullerstörning för de boende som följd. Nämnden ser med oro på att nya flygvägar införs och bullerstörningarna därmed ökar. Nya flygvägar leder också till osäkerhet för nämndens fysiska planering, för boende och andra verksamheter.

### **Kompletterad ansökan**

Swedavias ansökan skickades våren 2013 av mark- och miljödomstolen på remiss med frågan om remissinstanserna såg behov av komplettering av ansökan. Ett flertal svar kom in, bland annat från Länsstyrelsen i Västra Götaland, Göteborgs Stad och Lerums kommun med relevans för Bollebygds kommun.

Länsstyrelsen ansåg att ansökan ska kompletteras med konsekvenserna av att flygplanen lämnar SID vid ljudnivåer understigande 60 d(B)A i stället för 70 d(B)A och med hur överflygningarna påverkar boende som tidigare inte varit utsatta för flygbuller i samma grad.

Göteborgs stad, miljöförvaltningen, önskade en beskrivning mer i detalj av vad principen att lämna SID när ljudnivån på marken understiger 70 d(B)A kommer att innebära störningsmässigt samt hur många fler som riskerar att få överflygningar vid dessa starter. Göteborg påpekar att det med hänsyn till felmarginalen kan vara rimligt att i stället följa SID till ljudnivån på marken understiger 60 eller 65 d(B)A. Ansökan bör därför kompletteras med en tydligare och mer detaljerad konsekvensbeskrivning av ett system för starter som använder sig av en säkerhetsmarginal i bullernivå.

Miljö- och byggnämnden i Lerums kommun ansåg att ansökan behöver kompletteras med en redovisning av hur den kurvade inflygningen påverkar spridningen av buller över nya områden i Lerums kommun. Åtgärdsförslag såsom till exempel att kurvade inflygningar inte tillåts nattetid bör redovisas.

### Swedavias svar

Swedavia svarar Länsstyrelsen och Göteborgs miljöförvaltning att maximalnivån 70 d(B)A är samhällets riktvärde för vilket har fastslagits i olika propositioner och av statliga verk. Det nyligen redovisade betänkandet SOU 2013:67 utgår från att 70 d(B)A fortsatt ska gälla. Syftet med att tillåta flygplan att lämna SID vid nämnda nivå är att reducera utsläpp till luft när bullernivåerna understiger samhällets riktvärden. Det kan ha en även positiv effekt ur bullersynpunkt så det sprider trafiken över ett större geografisk område och avlastar de områden som annars skulle ha alla överflygningar. Negativa konsekvenser uppstår för flygplatsen i form av sannolikt lägre kapacitet, förlängd flygsträcka och sämre konkurrenskraft.

Swedavia svarar Lerums miljö- och byggnämnd att man ansöker om tillstånd att få genomföra kurvade inflygningar hela dygnet varför bolaget inte redovisar konsekvenserna av begränsningar nattetid. Det totala antalet berörda minskar i Lerum då Tollerred inte längre överflygs vid kurvade inflygningen enligt Swedavia.

### Miljöenhetens synpunkter

Flera remissinstanser ifrågasätter i kompletteringsremissen att flygplan ska få lämna SID vid buller nivåer under 70 d(B)A och de kurvade procedurerna med spridning av buller till nya områden och boende som följd.

Såväl kurvade inflygningar som avvikelser från den nominella flygvägen Södra Spåret samt förflyttning norrut av denna ger ökade bullerstörningar över Bollebygds kommun, bl a genom överflygningar av tätorterna Rävlanda och Bollebygd och områden väster därom. Swedavia har inte redovisat konsekvenser för boende för nivåer under 70 d(B)A, trots att detta efterfrågats i samrådet av Länsstyrelsen, miljöförvaltningen i Göteborg och Lerums miljö- och byggnämnd. Sådan redovisning har också tidigare efterfrågats under prövningen av de kurvade inflygningarna av såväl Länsstyrelsen som byggnads- och miljönämnden. Inte heller då redovisade Swedavia detta, vilket är en brist.

I den mån störningarna minskar över Tollerred i Lerum ökar de i Bollebygd vid de kurvade inflygningarna. I samband med prövning av de kurvade procedurerna hos Länsstyrelsen anförde miljö- och byggnämnden i Lerums kommun att den sammanlagda effekten av de nya flygvägarna blir negativ. Flygrörelser i områden som tidigare inte belastats med överflygningar innebär betydande ökning av buller där samtidigt som samma minskning i områden längs de befintliga flygvägstråken ger en marginell positiv effekt på ljudmiljön. Byggnads- och miljönämnden instämde i denna uppfattning.

Vid befintlig inflygningsväg till bana 03 flyger planen relativt lågt över nordvästra delen av Bollebygds kommun och orsakar buller där. Detta har till stor del accepterats av de boende, få klagomål inkommer därifrån. Under det tidiga 2 000-talet och innan de befintliga flygvägarna fastställdes 2009 var klagomålen på överflygningarna i sydvästra delen av kommunen många.

Om avvikelse från Södra spåret på lägre höjd än för närvarande och den kurvade inflygningen tillåts, tillsammans med den befintliga inflygningsvägen, blir stora delar av kommunen överflugna relativt låg höjd, och störningarna inte acceptabla. För den kurvade inflygningen är enligt muntlig uppgift flyghöjden 800 m ö h mot ca 2 000 m över Bollebygd vid befintliga inflygningsvägen till bana 03.

Med ändring av flygvägar försvåras kommunens framtida utveckling. Kommunen har nyligen inlett arbetet med att ta fram en ny översiktplan för hela kommunen. Kommunen har också just tagit fram en utvecklingsplan för området runt det kommande stationsläget mellan Rävlanda och Bollebygd, vid den föreslagna stambanan mellan Göteborg och Stockholm. Ändring av flygvägar motverkar utvecklingen där och på andra ställen i kommunen.

De flygvägar som finns i dag, utflygningsvägen Södra Spåret och inflygningsvägen från sydväst till bana 03 fungerar väl för Bollebygds kommun och Swedavia bör hålla sig till dessa.

Vid Arlanda flygplats går en rak inflygningsväg över Upplands Väsby vilka orsakar stora störningar över tätorten. Upplands Väsby kommun har klagat på bullerstörningarna och kommunstyrelsen där har yttrat sig i över verksamheten vid Arlanda flygplats i överklagandet till mark- och miljööverdomstolen.

Kommunstyrelsen där förordar kurvad inflygning för att minska bullerstörningarna över tätorten men Swedavia vill inte använda den kurvade inflygningen utan den raka, enligt uppgift bl a för att det är tekniskt komplicerat, dyrt och att flygsäkerheten inte är säkerställd. Vid Landvetter flygplats är förhållandet det motsatta, man vill införa den kurvade flygvägen. Swedavias motsatta förhållningssätt vid Arlanda respektive Landvetter väcker frågan om man alls vill minska bullerstörningar för boende.

### För ärendet aktuella handlingar

- Yttrande till miljödomstolen över ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för landvetter Flygplats, byggnads- och miljönämndens yttrande 2014-06-24
- Byggnads- och miljönämndens yttrande i samråd, 2012-02-21, § 13
- Kungörelse, mark- och miljödomstolen, Vänersborg tingsrätt 2014-05-07
- Sammanfattning av ansökan, Swedavia, maj 2014
- Teknisk beskrivning del 11, sökt flygvägssystem, Swedvia 2013-01-30
- Miljökonsekvensbeskrivning utdrag, Sweco Environment AB, 2013-03-06
- Kartor, flygvägar, bullerutbredning mm, ur teknisk beskrivning och miljökonsekvensbeskrivning

### Yttrande

Byggnads- och miljönämnden ser, liksom många boende och verksamheter i Västsverige, positivt Landvetter flygplats och det utvecklingsarbete som bedrivs där. Miljöarbetet har gått starkt framåt på senare år. Nämnden ser det som positivt att Swedavia vill minska koldioxidutsläppen men anser att bullerstörningar därvid inte får glömmas bort.

Nämnden ser med oro på att nya flygvägar införs, ur störningssynpunkt och med oförutsägbarheten för kommunens utveckling och i den fysiska planeringen som det innebär. Nämnden anser i likhet med mark- och miljööverdomstolen 2009-12-22 i mål M 8675-08 att vinsten i bullerhänseende väl uppväger nackdelen med en något längre flygväg som t ex utefter Södra Spåret.

Nämnden avstyrker därför den kurvade inflygningsvägen över Bollebygd, att SID Laban Södra Spåret flyttas norrut och att flygplanen får lämna Södra Spåret när bullernivån på marken är lägre än 70 d(B)A som maximalnivå. Dessa ändringar sprider, tillsammans med befintlig inflygningsväg från sydväst till bana 03, flygbuller över en stor del av kommunen; en utveckling som nämnden inte vill se. Swedavia bör hålla sig till de etablerade flygvägar som redan finns och som fungerar väl för Bollebygds kommun.

Nämnden tillstyrker dock den förslagna ändringen av inflygningen till bana 03.

Nämnden avstyrker att mark- och miljödomstolen förordnar om verkställighet i målet.

### Yrkande

Göran Eriksson (C) yrkar på ett tillägg till yttrandet, i första stycket efter ordet koldioxidutsläppen enligt följande:

”även om minskningen är marginell jämfört med flygvägens totala längd. Detta måste dock vägas mot den betydande ökningen av bullerstörningar, som den nya flygvägen medför då flygplanen ligger på en lägre höjd och närmare Bollebygds centralort, än de tidigare gjort.

Den föreslagna kurvade inflygningen berör också två områden inom Bollebygds kommun, som är relativt tätbebyggda och som dessutom är attraktiva för nybebyggelse, nämligen Nolåns dalgång upp till Gisslefors och Nedflo. Den fritidsverksamhet som inom kommunen bedrivs vid Hulta golfbana och vid Brandshed i Nolåns dalgång påverkas också. Sammantaget kommer flygvägarna över Bollebygds kommun att påverka många åretruntboende och fritidsboende, samt etablering av nybyggnation i de berörda områdena.”

### Beslutsgång

Ordföranden frågar om det ursprungliga yrkandet kan antas och finner att så sker. Ordföranden frågar om Göran Erikssons (C) tilläggsyrkande kan antas och finner att så sker.

### Beslut

Byggnads- och miljönämnden beslutar att anta yttrande Dnr BMN 2012/13-14 samt tilläggsyrkande från Göran Eriksson (C) som sitt yttrande över ansökan om nytt tillstånd för Landvetter flygplats till Mark- och miljödomstolen i Vänersborg.

### Protokollsbilaga 1

Yttrande över ansökan om nytt tillstånd för Landvetter flygplats

Skickas till:

Mark- och miljödomstolen, Vänersborgs tingsrätt, box 1070, 462 28 Vänersborg





Dnr : 56587

Mark- och miljödomstolen  
Vänersborgs tingsrätt

## Yttrande över ansökan om nytt tillstånd för Landvetter flygplats

Swedavia AB vid ansöker vid mark- och miljödomstolen i Vänersborg om nytt tillstånd enligt miljöbalken för sin verksamhet vid Landvetter flygplats. Ansökan lämnades in mars 2013 och remissinstanser har därefter haft möjlighet att begära kompletteringar till ansökan. Swedavia har lämnat in de kompletteringar som efterfrågats och domstolen lämnar nu byggnads- och miljönämnden och andra remissinstanser möjlighet att lämna synpunkter på den kompletterade ansökan. Nämnden har fått anstånd med att lämna synpunkter till 2 juli 2014. Nämnden har tidigare yttrat sig i samrådsskedet 2012-02-21, § 13.

### Swedavias ansökan

Swedavias ansökan med miljökonsekvensbeskrivning gäller nytt tillstånd enligt miljöbalken för Landvetter flygplats. Man ansöker om tillstånd för 120 000 tusen flygrörelser - starter eller landningar – per år mot dagens 80 000. År 2011 hade flygplatsen 69 000 flygrörelser. Med det högre antalet flygrörelser räknar man med säkra flygplatsens utveckling på både kort och lång sikt, 120 000 flygrörelser väntar man sig uppnås 2038. Antalet rymms på befintlig rullbana. Man ansöker också om så kallat verkställighetsförordnande, det vill säga att domen ska gälla direkt även om den överklagas.

På flygplatsen bedrivs en mängd verksamheter som har samband med flygverksamheten och som beskrivs i ansökan, t ex dagvattendammar och brandövningsplats. Förutom Swedavia, bedriver andra aktörer verksamhet med egna tillstånd på flygplatsen, t ex drivmedelshantering och flygplanstvätt, ansökan gäller alltså inte dessa verksamheter.

### Flygvägar

För Bollebygds del är flygvägarna av intresse. Enligt ansökan ska det övergripande flygvägsystemet behållas men man ansöker om en del ändringar i flygvägar och i villkor för befintliga vägar i avsikt att reducera bränsleåtgång och utsläpp till luft. Man vill att flygplan ska få lämna den nominella flygvägen när bullernivå på marken understiger maximal ljudnivå 70 d(B)A. Man vill flytta den inflygningsvägen till bana 03 över Bollebygd till en något sydligare dragning och flytta Södra spåret till en nordligare dragning. Swedavia ansöker också om att fyra stycken så kallade kurvade procedurer, en av dessa går över Bollebygds kommun, se figur 3 i teknisk beskrivning.

### Södra spåret

Enligt ansökan ska avgående flygplan följa SID upp till höjden 6 500 fot (2 000 m) som huvudregel men får dag- och kvällstid (ej natt) lämna SID när bullernivån på marken understiger riktvärdet för maximal ljudnivå 70 d(B)A vilket kan vara på lägre höjd än 6 500 fot.

För Bollebygd är detta aktuellt för utflygningsvägen mot Stockholm från bana 21, flygvägen Laban eller Södra spåret, som efter start åt sydväst viker av åt öster och därefter mot norr mellan Bollebygd och Olsfors. Man ansöker också om att flytta denna flygväg till en nordligare dragnig, se figur 11-26 i miljökonsekvensbeskrivningen. Efter konstruktion av nya flygvägar fastställde mark- och miljööverdomstolen 2009 (M 8675-08) miljödomstolens dom där mark- och miljööverdomstolen bedömde att det finns anledning att under hela dygnet följa flygleden Södra spåret upp till en höjd av 10 000 fot (3 050 m). Mark- och miljööverdomstolen ansåg att vinsten i bullerhänseende väl uppväger nackdelen av den något längre flygvägen.

### **Ökad bullerspridning**

Olika flygplan bullrar olika mycket. Vid tillåtelse att avvika från den ordinarie flygvägen vid bullernivå på marken understigande 70 d(B)A kommer flygplan att avvika från flygvägen olika långt in på vägen. Spridningen av trafiken i nordostlig riktning ökar därför och överflygningar av tätorterna Rävlanda och Bollebygd och väster därom kommer att återkomma såsom det var i början på 2000-talet då många klagomål på flygbuller förekom. Spridningen förstärks om flygvägen förflyttas mot norr. På radarbilden i miljökonsekvensbeskrivningen på sidan 123 ser det ut som om många flygplan redan nu lämnar flygvägen utan att följa den till 3050 m höjd. På bilden på sidan 127 visas bedömda spridningseffekter av ansökan.

### **Kurvade inflygningar**

Byggnads- och miljönämnden har flera gånger lämnat synpunkter till Länsstyrelsen i Västra Götaland och mark- och miljödomstolen på de kurvade inflygningarna efter att Länsstyrelsen godtagit införande av flygvägarna som ändring av verksamhet som inte är tillståndspliktig.

Nämnden har ansett att den kurvade inflygningen även Bollebygd inte bör införas då den orsakar betydande bullerstörningar för boende inom områden som vid dagens flygvägar inte blir överflugna. Nya flygvägar leder också till oförutsägbarhet för kommunens och nämndens fysiska planering för boende och andra verksamheter. Så skedde vid kommunens då pågående vindbruksplanering när försöken med den kurvade inflygningen helst oförutsett aviserades och inkräktade på ett av de områden som kommunen planlade för vindbruk. Även om Swedavias i efterhand har konstaterat att flygvägen inte berör vindbruksområdet i fråga ledde det till osäkerhet om planen även efter att den antagits. Nu har åter en fråga om flyghöjder uppkommit som leder till att planen ifrågasätts.

### **Nämndens överklagan**

Nämnden har överklagat mark- och miljödomstolens dom där även domstolen ansåg att ändringen i form av nya flygvägar rymts inom befintligt tillstånd. Nämnden har till mark- och miljööverdomstolen anfört (mål M 3725) att ändringen inte är av mindre slag. Tvärtom anser nämnden innebära en stor förändring med olägenheter av betydelse för människors hälsa i form av bullerstörning för de boende som följd. Nämnden ser med oro på att nya flygvägar införs och bullerstörningarna därmed ökar. Nya flygvägar leder också till osäkerhet för nämndens fysiska planering, för boende och andra verksamheter.

### **Kompletterad ansökan**

Swedavias ansökan skickades våren 2013 av mark- och miljödomstolen på remiss med frågan om remissinstanserna såg behov av komplettering av ansökan. Ett flertal svar kom in, bland annat från Länsstyrelsen i Västra Götaland, Göteborgs Stad och Lerums kommun med relevans för Bollebygds kommun.



Länsstyrelsen ansåg att ansökan ska kompletteras med konsekvenserna av att flygplanen lämnar SID vid ljudnivåer understigande 60 d(B)A i stället för 70 d(B)A och med hur överflygningarna påverkar boende som tidigare inte varit utsatta för flygbuller i samma grad.

Göteborgs stad, miljöförvaltningen, önskade en beskrivning mer i detalj av vad principen att lämna SID när ljudnivån på marken understiger 70 d(B)A kommer att innebära störningsmässigt samt hur många fler som riskerar att få överflygningar vid dessa starter. Göteborg påpekar att det med hänsyn till felmarginalen kan vara rimligt att i stället följa SID till ljudnivån på marken understiger 60 eller 65 d(B)A. Ansökan bör därför kompletteras med en tydligare och mer detaljerad konsekvensbeskrivning av ett system för starter som använder sig av en säkerhetsmarginal i bullernivå.

Miljö- och byggnämnden i Lerums kommun ansåg att ansökan behöver kompletteras med en redovisning av hur den kurvade inflygningen påverkar spridningen av buller över nya områden i Lerums kommun. Åtgärdsförslag såsom till exempel att kurvade inflygningar inte tillåts nattetid bör redovisas.

### **Swedavias svar**

Swedavia svarar Länsstyrelsen och Göteborgs miljöförvaltning att maximalnivån 70 d(B)A är samhällets riktvärde för vilket har fastslagit i olika propositioner och av statliga verk. Det nyligen redovisade betänkandet SOU 2013:67 utgår från att 70 d(B)A fortsatt ska gälla. Syftet med att tillåta flygplan att lämna SID vid nämnda nivå är att reducera utsläpp till luft när bullernivåerna understiger samhällets riktvärden. Det kan ha en även positiv effekt ur bullersynpunkt så det sprider trafiken över ett större geografisk område och avlastar de områden som annars skulle ha alla överflygningar. Negativa konsekvenser uppstår för flygplatsen i form av sannolikt lägre kapacitet, förlängd flygsträcka och sämre konkurrenskraft.

Swedavia svarar Lerums miljö- och byggnämnd att man ansöker om tillstånd att få genomföra kurvade inflygningar hela dygnet varför bolaget inte redovisar konsekvenserna av begränsningar nattetid. Det totala antalet berörda minskar i Lerum då Tollered inte längre överflygs vid kurvade inflygningen enligt Swedavia.

### **Miljöenhetens synpunkter**

Flera remissinstanser ifrågasätter i kompletteringsremissen att flygplan ska få lämna SID vid buller nivåer under 70 d(B)A och de kurvade procedurerna med spridning av buller till nya områden och boende som följd.

Såväl kurvade inflygningar som avvikelser från den nominella flygvägen Södra Spåret samt förflyttning norrut av denna ger ökade bullerstörningar över Bollebygds kommun, bl a genom överflygningar av tätorterna Rävlanda och Bollebygd och områden väster därom. Swedavia har inte redovisat konsekvenser för boende för nivåer under 70 d(B)A, trots att detta efterfrågats i samrådet av Länsstyrelsen, miljöförvaltningen i Göteborg och Lerums miljö- och byggnämnd. Sådan redovisning har också tidigare efterfrågats under prövningen av de kurvade inflygningarna av såväl Länsstyrelsen som byggnads- och miljönämnden. Inte heller då redovisade Swedavia detta, vilket är en brist.

I den mån störningarna minskar över Tollered i Lerum ökar de i Bollebygd vid de kurvade inflygningarna. I samband med prövning av de kurvade procedurerna hos Länsstyrelsen anförde miljö- och byggnämnden i Lerums kommun att den sammanlagda effekten av de nya flygvägarna blir negativ. Flygrörelser i områden som tidigare inte belastats med

överflygningar innebär betydande ökning av buller där samtidigt som samma minskning i områden längs de befintliga flygvägstråken ger en marginell positiv effekt på ljudmiljön. Byggnads- och miljönämnden instämde i denna uppfattning.

Vid befintlig inflygningsväg till bana 03 flyger planen relativt lågt över nordvästra delen av Bollebygds kommun och orsakar buller där. Detta har till stor del accepterats av de boende, få klagomål inkommer därifrån. Under det tidiga 2 000-talet och innan de befintliga flygvägarna fastställdes 2009 var klagomålen på överflygningarna i sydvästra delen av kommunen många.

Om avvikelse från Södra spåret på lägre höjd än för närvarande och den kurvade inflygningen tillåts, tillsammans med den befintliga inflygningsvägen, blir stora delar av kommunen överflugna relativt låg höjd, och störningarna inte acceptabla. För den kurvade inflygningen är enligt muntlig uppgift flyghöjden 800 m ö h mot ca 2 000 m över Bollebygd vid befintliga inflygningsvägen till bana 03.

Med ändring av flygvägar försvåras kommunens framtida utveckling. Kommunen har nyligen inlett arbetet med att ta fram en ny översiktplan för hela kommunen. Kommunen har också just tagit fram en utvecklingsplan för området runt det kommande stationsläget mellan Rävlanda och Bollebygd, vid den föreslagna stambanan mellan Göteborg och Stockholm. Ändring av flygvägar motverkar utvecklingen där och på andra ställen i kommunen.

De flygvägar som finns i dag, utflygningsvägen Södra Spåret och inflygningsvägen från sydväst till bana 03 fungerar väl för Bollebygds kommun och Swedavia bör hålla sig till dessa.

Vid Arlanda flygplats går en rak inflygningsväg över Upplands Väsby vilka orsakar stora störningar över tätorten. Upplands Väsby kommun har klagat på bullerstörningarna och kommunstyrelsen där har yttrat sig i över verksamheten vid Arlanda flygplats i överklagandet till mark- och miljööverdomstolen.

Kommunstyrelsen där förordar kurvad inflygning för att minska bullerstörningarna över tätorten men Swedavia vill inte använda den kurvade inflygningen utan den raka, enligt uppgift bl a för att det är tekniskt komplicerat, dyrt och att flygsäkerheten inte är säkerställd. Vid Landvetter flygplats är förhållandet det motsatta, man vill införa den kurvade flygvägen. Swedavias motsatta förhållningssätt vid Arlanda respektive Landvetter väcker frågan om man alls vill minska bullerstörningar för boende.

### **För ärendet aktuella handlingar**

- Yttrande till miljödomstolen över ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för landvetter Flygplats, byggnads- och miljönämndens yttrande 2014-06-24
- Byggnads- och miljönämndens yttrande i samråd, 2012-02-21, § 13
- Kungörelse, mark- och miljödomstolen, Vänersborg tingsrätt 2014-05-07
- Sammanfattning av ansökan, Swedavia, maj 2014
- Teknisk beskrivning del 11, sökt flygvägssystem, Swedavia 2013-01-30
- Miljökonsekvensbeskrivning utdrag, Sweco Environment AB, 2013-03-06
- Kartor, flygvägar, bullerutbredning mm, ur teknisk beskrivning och miljökonsekvensbeskrivning

### **Yttrande**

Byggnads- och miljönämnden ser, liksom många boende och verksamheter i Västsverige, positivt Landvetter flygplats och det utvecklingsarbete som bedrivs där. Miljöarbetet har gått starkt framåt på senare år. Nämnden ser det som positivt att Swedavia vill minska

koldioxidutsläppen, även om minskningen är marginell jämfört med flygvägens totala längd. Detta måste dock vägas mot den betydande ökningen av bullerstörningar, som den nya flygvägen medför då flygplanen ligger på en lägre höjd och närmare Bollebygds centralort, än de tidigare gjort.

Den föreslagna kurvade inflygningen berör också två områden inom Bollebygds kommun, som är relativt tätbebyggda och som dessutom är attraktiva för nybebyggelse, nämligen Nolåns dalgång upp till Gisslefors och Nedflo. Den fritidsverksamhet som inom kommunen bedrivs vid Hulta golfbana och vid Brandshed i Nolåns dalgång påverkas också. Sammantaget kommer flygvägarna över Bollebygds kommun att påverka många åretruntboende och fritidsboende, samt etablering av nybyggnation i de berörda områdena.

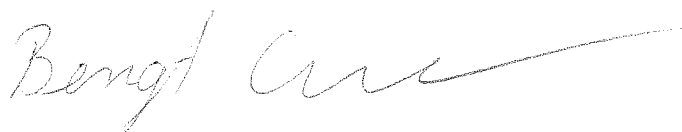
Nämnden ser med oro på att nya flygvägar införs, ur störningssynpunkt och med oförutsägbarheten för kommunens utveckling och i den fysiska planeringen som det innebär. Nämnden anser i likhet med mark- och miljööverdomstolen 2009-12-22 i mål M 8675-08 att vinsten i bullerhänseende väl uppväger nackdelen med en något längre flygväg som t ex uttefter Södra Spåret.

Nämnden avstyrker därför den kurvade inflygningsvägen över Bollebygd, att SID Laban Södra Spåret flyttas norrut och att flygplanen får lämna Södra Spåret när bullernivån på marken är lägre än 70 d(B)A som maximalnivå. Dessa ändringar sprider, tillsammans med befintlig inflygningsväg från sydväst till bana 03, flygbuller över en stor del av kommunen; en utveckling som nämnden inte vill se. Swedavia bör hålla sig till de etablerade flygvägar som redan finns och som fungerar väl för Bollebygds kommun.

Nämnden tillstyrker dock den föreslagna ändringen av inflygningen till bana 03.

Nämnden avstyrker att mark- och miljödomstolen förordnar om verkställighet i målet.

BOLLEBYGDS KOMMUN  
Byggnads- och miljönämnden



Bengt Classon  
Ordförande

Skickas till:  
Mark- och miljödomstolen, Vänersborgs tingsrätt, box 1070, 462 28 Vänersborg

