

# YTTRANDE

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink.

2014-07-03

Akt..... M 1030-13

Aktbil..... 89



Kungsbacka

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
R2

1 (6)  
INKOM: 2014-07-03 Datum  
MÅLNRO: M 1030-13  
AKTBIL: 89 Dnr

1457/2013- 42-13

Nämnden för Miljö & Hälsoskydd

## Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg-Landvetter Flygplats, Mål M 1030-13

### Förslag till beslut

- Nämnden för Miljö & Hälsoskydd bedömer att bullersituationen i Salvebo (som ligger direkt under den nominella flygkorridoren och idag kan utsättas för uppemot 80 överflygningar varje dag) är en olägenhet för människors hälsa i miljöbalkens mening. Bullret från flyget innebär en störning som kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.
- Nämnden för Miljö & Hälsoskydd yrkar att starterna på SID 21 för flygvägarna TOPLA och VADIN ska flyttas till en ny gemensam dragning längre västerut i huvudsak enligt vad som redovisats under bilaga 4.7 i miljökonsekvensbeskrivningen "Resultat av bullerberäkningar inkl. metodbeskrivning" punkt 6:4, så att flygtrafiken sprids ut jämfört med dagens situation och de allvarligaste bullerstörningarna över 70 dB(A) för boende i Salvebo med omnejd minskar.
- Nämnden för Miljö & Hälsoskydd bedömer att situationen och erfarenheterna av bullerproblemen i norra delen av Kungsbacka talar för att spridning av den startande trafiken på SID 21 över ett större område är att föredra framför att koncentrera trafiken till smala flygkorridorer som idag. Någon optimal lösning som gillas av alla går sannolikt inte att hitta. Principen blir då att sprida trafiken och fördela bullerstörningen till fler människor, men också att minska antalet överflygningar och den kraftiga störning som annars drabbar boende rakt under flygkorridoren.
- Nämnden för Miljö & Hälsoskydd har inget att erinra mot den föreslagna förändringen att flygtrafik får lämna SID efter att maxbuller från planet understiger 70 dB(A). Nämnden har heller inget att erinra mot indelningen av flygplansflottan i grupperingar beroende på bulleremissioner och tillstyrker Swedavias yrkanden.
- Nämnden för Miljö & Hälsoskydd har inget att erinra mot Swedavias yrkande gällande införandet av fyra nya inflygningsprocedurer med RNP-AR teknik för landning och tillstyrker Swedavias yrkanden om nya inflygningsrutiner.

Miljö & Hälsoskydd  
Göran Tobiasson  
Direkt 0300-83 43 77  
goran.tobiasson@kungsbacka.se

Kungsbacka kommun  
434 81 Kungsbacka  
Besöksadress  
Stadshuset, Storgatan 37  
Telefon 0300-83 40 00  
Fax 0300-83 49 34

miljo.halsoskydd@kungsbacka.se  
www.kungsbacka.se

- Nämnden för Miljö & Hälsoskydd tillstyrker även den föreslagna utökningen av dagvattendammarna. Det är, som framförts i den vattenutredning som bifogats ansökan, viktigt att driften av anläggningen styrs så att maximal effekt uppnås både vad gäller nedbrytning av organiskt material och fastläggning av metaller. Det kan ta flera år av intrimning och försök innan man når en optimering av driften.

2 (6)

### Bakgrund och redogörelse för ärendet

Mark- och miljödomstolen meddelar i kungörelse 7 maj 2014 att synpunkter med anledning av föreliggande ansökan och miljökonsekvensbeskrivning ska inges skriftligen senast 23 juni 2014. Nämnden för Miljö & Hälsoskydd har fått förlängd svarstid till 4 juli 2014.

Swedavia ansöker sedan 15 mars 2013 om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg- Landvetter flygplats. Swedavia yrkar i korthet att Mark- och miljödomstolen ska lämna tillstånd för bolaget att vid Göteborg- Landvetter Airport bedriva flygplatsverksamhet på en rullbana med en utökning från nuvarande 80 000 till en omfattning av högst 120 000 flygrörelser per år. Swedavia vill också ha tillstånd att utöka de befintliga dagvattendammarna till en yta om ca 5,5 ha och att för detta ändamål höja in- och utloppen i dammarna.

Landvetter flygplats är Sveriges näst största flygplats med mer än 5 miljoner passagerare per år. Den mest påtagliga miljöpåverkan från flyget på Landvetter är för Kungsbackas del troligen starterna som går söderut över kommunen. I början följer planen särskilt fastställda flygleder, men när planen kommit upp över 6 500 FT (2000 m) får man enligt nu gällande villkor fritt sätta kurs mot sin destination. Det är nogt reglerat i flygplatsens miljötillstånd hur start och landning får ske och hur verksamheten i övrigt får bedrivas. Andra miljöeffekter som regleras i villkor för verksamhetens bedrivande och hanteras inom verksamhetens egenkontroll gäller utsläpp till luft och vatten, kemikalieanvändning, avfallshantering, transporter och verksamhetens resursförbrukning.

Vad gäller flygvägar till och från Landvetter förslår Swedavia införande av en ny princip som innebär att flygplan ska ges möjlighet att lämna flygvägen vid olika höjd beroende på hur mycket eller lite de bullrar på marken. Man vill också ha möjlighet att införa nya inflygningsprocedurer (kurvade inflygningar) och göra vissa justeringar i navigeringssystemet P-RNAV.

Nämnden har behandlat ärendet och frågeställningarna flera gånger, senast den 29 augusti 2013, och då begärt vissa kompletteringar rörande konstruktion och användning av flygvägarna över Kungsbacka. De begärda kompletteringarna och svaren från Swedavia har redovisats i inkomna aktbilagor i ärendet.

### Flygbuller

Ambitionen att minimera flygbullerstörningar har, i enlighet med domen från Miljödomstolen 2008-10-08 och nu gällande villkor för verksamheten, fått konsekvensen att in- och utflygningar medvetet förlagts till områden utanför tätbebyggelse, dvs över orörda skyddsvärda natur- och friluftsområden. Flygtrafiken har sen 2009 koncentrerats kraftigt utmed vissa fastställda flygvägar.

När man konstruerar flygvägar är det många faktorer som spelar in. Det gäller i första hand att skapa säkra trafikflöden och minska risken för olyckor. Trafikflöden till och från flygplatsen ska anpassas till omvärldens krav och flygvägen ska ha hög kapacitet så att inga onödiga förseningar uppstår. Sen måste miljökraven mötas. Kortare flygvägar ger mindre utsläpp av koldioxid, men man ska också i möjligaste mån försöka undvika att flyga över tätbebyggda områden på låg höjd för att minska bullerexponeringen. Vissa krav kan ibland motverka varandra och då gäller det att försöka göra en lämplig avvägning mellan t ex buller och utsläpp. Hur detta principiellt bör lösas är ofta en avvägningsfråga över hur man ska se på störningar från flygbuller i naturområden respektive bullerstörningar för boende runt flygplatsen. Frågan avgörs lämpligen i prövningar enligt miljöbalken. Den flygväg som berör norra delen av Kungsbacka kommun kallas SID TOPLA/VADIN och är den mest använda flygvägen för all trafik från Landvetter söderut. Det faktum att flygvägen smalnats av och den påföljande hårda trafikbelastningen har medfört flerfaldiga klagomål på störande flygbuller från boende i Salvebo med omnejd.

#### Alternativ flygväg för starter söderut

Swedavia har i sin ansökan tagit fram och redovisat alternativa dragningar av flygvägen SID TOPLA/VADIN för starter söderut över Kungsbacka kommun för att se om det går att minska störningarna. Dessa ändringar har visats och presenterats för Salvebogruppern vid flera särskilda möten och Swedavia har då redogjort för vilka förändringar och förbättringar en justering av flygvägen skulle kunna medföra vad gäller flygbuller på marken. Både Miljö & Hälsoskydd och Salvebogruppern har under prövningsprocessen begärt kompletteringar av materialet, vilket Swedavia redovisat i målet i aktbilaga 41.

Vid samarbetsorganets möte på Landvetter flygplats 29 april 2014 redogjorde Swedavia för det pågående arbetet med ansökan och som en punkt meddelades att någon justering av flygvägen SID TOPLA/VADIN över Salvebo och Ryared nu inte längre var aktuell. Något skäl för varför man valt att inte föreslå någon justering av flygvägen enligt något av de framtagna exemplen har inte angetts. Detta får betecknas som anmärkningsvärt mot den bakgrund som finns i ärendet och de samtal som förts mellan Swedavia, Salvebogruppern och Miljö & Hälsoskydd om en smärre justering och flyttning västerut av TOPLA/VADIN. En justering som, om den genomförs, troligen skulle kunna medföra vissa lättnader för de hårdast belastade fastigheterna i Salvebo, men även ge en något ökad bullerbelastning i andra områden som idag inte överflygs, på grund av den spridning av trafiken som en justering skulle innebära.

#### Förvaltningens bedömning/synpunkter

Frågan om koncentration eller spridning av flygtrafiken runt större flygplatser har ofta diskuterats och det är långtifrån självklart vilket som i alla lägen är bäst för omgivningen. När det gäller Landvetter valde både Naturvårdsverket och tillsynsmyndigheten länsstyrelsen i Västra Götaland i sina yttranden inför gällande tillståndsbeslut att förordna så smala och koncentrerade flygvägar som möjligt och att man skulle undvika att flyga rakt över tätorter och samlad bebyggelse. Resultatet av dem genomförda omläggningen 2009 blev att antalet personer som var flygbullerstörda runt Landvetter flygplats minskade totalt, vilket är en god sak, men en del boende blev samtidigt väldigt mycket mer bullerstörda än tidigare. Salvebo är ett tydligt sådant exempel.

Vad gäller flygvägen SID TOPLA/VADIN över nordöstra delen av Kungsbacka kommun bedömer Miljö & Hälsoskydd, mot bakgrund av de erfarenheter som vunnits under tiden sen början av 2009, att spridning av trafiken över ett större område här troligen skulle kunna vara ett bättre alternativ. Boende i Salvebo säger att det inte är den höga ljudnivån från vissa plan i sig som är det största problemet, utan det stora antalet flygrörelser man nu utsätts för särskilt under morgnar och kvällar.

Swedavia vill få möjlighet att dela in flygplanen i olika bullerklasser vilket skulle kunna innebära att lågt bullrande flygplan kan avvika tidigare från nuvarande flygkorridor än de som bullrar mer. Enligt vad som framgår av konsekvensbeskrivningen skulle möjligheten att lämna den fastställda flygvägen SID tidigare vid 70 dB(A) markbuller främst leda till minskade emissioner till luft, vilket är positivt. Det skulle också i vissa fall kunna ha en effekt ur bullersynpunkt då trafiken sprids över ett större område och avlastar de områden som ligger direkt under SID. De sammanräknade bullerkurvorna för både FBN 55 dB(A) och maxbuller 70 dB(A) påverkas, enligt vad som sägs i utredningen, inte av en sådan förändring och det blir heller inte några signifikanta förändringar för antalet bullerexponerade boende.

Miljö & Hälsoskydd har inget att erinra mot den föreslagna förändringen att flygtrafik får lämna SID efter att maxbuller från planet understiger 70 dB(A) och har heller inget att erinra mot indelningen av flygplansflottan i grupperingar beroende på bulleremissioner. Det tidigare mest bullrande planet (MD-80) flyger inte längre på Landvetter.

När det gäller flygvägen SID TOPLA/VADIN föreslås nämnden yrka på att bullersituationen i Salvebo, som idag kan utsättas för uppemot 80 överflygningar varje dag, ska underlättas genom att avgående trafik flyttas till en ny dragning längre västerut, enligt vad som redovisats under "Resultat av bullerberäkningar inkl. metodbeskrivning" punkt 6:4. Detta leder säkerligen inte till någon idealisk situation vad gäller bullerstörningar över norra delen av Kungsbacka, men starkt störande bullerhändelser över 70 dB(A) över bebyggelsen skulle då kunna förväntas minska.

Om justeringen av SID TOPLA/VADIN genomförs enligt den modell som redovisats skulle flygtrafiken komma att spridas ut över ett större område än idag och därmed också passera över platser som idag inte störs av flygbuller. Principen blir då att fördela bullerstörningen till fler människor, men också att minska antalet överflygningar och den kraftiga störning som så hårt drabbat boende rakt under flygkorridoren. Störningen för de nya boende som skulle drabbas utanför korridoren bedöms komma att ligga på en relativt sett lägre nivå.

#### Kurvade inflygningar

Under senare år har Swedavia genomfört tester med kurvade inflygningsvägar för landning. Denna princip vill man nu permanenta vilket innebär, för de flygplan som idag har teknisk möjlighet, betydligt kortare inflygning, mindre buller och mindre miljöpåverkan.

Miljö & Hälsoskydd har ingenting att erinra mot Swedavias yrkande gällande införandet av fyra nya inflygningsprocedurer med RNP-AR teknik för landning.

### Utsläpp till luft

5 (6)

Swedavia arbetar enligt en handlingsplan för minskade utsläpp till luft. Målet är att inte behöva använda några fossila bränslen och att verksamheten ska vara klimatneutral. En hel del åtgärder har redan gjorts som att man använder fjärrvärmesystem med biobränslepannor för uppvärmning och ökar antalet miljöklassade fordon samt fordon som går på förnybara bränslen. Flygplatsen är klimatcertifierad på högsta nivå sen 2010 och man arbetar mycket aktivt med olika projekt och information till medarbetare, verksamheter på flygplatsen och kunder/resenärer för att minska sina utsläpp och klimatpåverkan.

Beräkning av utsläpp från flygplanstrafiken görs inom LTO-cykeln vilket innefattar inflygning från 3000 fot, landning, taxning till och från gate, start och stigning upp till 3000 fot. De relativa utsläppen av koldioxid per passagerare och flygrörelse beräknas minska till följd av framtida teknikutveckling vad gäller motorer och bränsleförbrukning samt eventuellt ökad fyllnadsgrad i planen. Ökning av utsläppen beror på den ökade trafikvolymen och därmed ökad bränsleförbrukning.

### Utsläpp till vatten

Flygplatsen ligger ursprungligen mitt på en vattendelare, men när anläggningen byggdes förändrades den naturliga avrinningen genom flygplatsens dränerings- och dagvattensystem så att den lilla Issjöbäcken som avrinner söderut ner mot Lilla Issjön och vidare till Västra Ingsjön blev huvudrecipient. Från Västra Ingsjön rinner vattnet via Lindomeån vidare i Kungsbackaån och ut i havet i Kungsbackafjorden. Landvetter flygplats är medlem i Kungsbackaåns vattenvårdsförbund

Störst utsläpp och vattenpåverkan har troligen skett vintertid i samband med halkbekämpning och avisning av flygplan. Under lång tid användes ett kvävehaltigt medel (urea) för halkbekämpning på banorna men det har sen flera år bytts ut mot ett mer miljöanpassat medel, kaliumformiat (salt av myrsyra), som är fritt från kväve. Vid avisning av flygplan används monopropylenglykol. Båda medlen innehåller organiskt material och fosfor. Vid användningen frigörs också en del metaller.

Glykolen som använts för avisning och runnit av flygplanet samlas upp. Det sker dels med särskilda sugbilar direkt på avisningsplatsen, dels genom att glykolförorenad snö samlas upp. Under 2010 har man byggt en industrianläggning för att kunna återvinna den mesta delen av vätskan till ny glykol. Endast en mycket liten del av den förbrukade glykolen avrinner till spillvattennätet.

På brandövningsplatsen i mitten av flygplatsområdet har tidigare använts brandskum innehållande toxiska ämnen. PFOS (perfluoroktansulfonat) är ett så kallat PBT-ämne, det vill säga persistent, bioackumulerande, toxiskt. Det innebär att PFOS inte bryts ned i naturen, utan ansamlas där, att det är kroniskt giftigt, reproduktionsstörande och giftigt för vattenlevande organismer. Sen 2008 används endast brandskum som är fritt från PFOS på Landvetter. Miljöpåverkan av PFOS utreds i ett särskilt forskningsprojekt.

Det samlade spillvattnet från flygplatsområdet mäts kontinuerligt ned avseende på flöde och pH. Stickprover tas för analys av TOC, DOC och metaller.

En omfattande dammanläggning har under senare år byggts ut på Landvetter. Den består idag av tre dammar med en total yta av 4,9 ha och ska enligt ansökan byggas ut till ca 5,5 ha. Syftet är att dammarna framförallt ska omhänderta organiskt material, kväve, fosfor, kalium och metaller från flygplatsens utgående dagvatten. Reningen sker i flera steg genom pumpning mellan dammarna, syresättning och sedimentering. Vattnet passerar sedan en genomströmningsvall bestående av torv och sand som filtrerar och binder metaller. Filtermassan är utbytbar. Den beräknade uppehållstiden i dammarna är ca två veckor. Reningseffekten är beroende av uppehållstid i systemet, temperatur och syretillgång.



Göran Tobiasson  
miljöskyddsinspektör