



## VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

PROTOKOLL

1 (8)

Ink. 2014-08-27

Mötesdatum  
2014-08-26Akt. M 1030-13  
Aktbil. 98 (ep.skt)

Miljö- och byggnadsnämnden

**Plats och tid** Eken kl 14.00

**Beslutande** Douglas Thisell (M), ordförande  
Åsa Bruto (S), vice ordförande  
Gösta Karlsson (M)  
Peter Ramhage (M) ersätter Jan Persson Cooper (FP)  
Ingvar Ringhage (C)  
Erland Ek (S)  
Elisabeth Sandén (MP)

**Ersättare** Cecilia Lindblom (M)  
Arne Odell (KD)  
Pierre Cronell (MP)  
Lena Hansson (V)

**Övriga deltagare** Elisabet Sandström, utvecklingssekreterare

## JUSTERAS

Tid

Väljs att justera

Åsa Bruto

Underskrifter Sekreterare

Elisabet Sandström

Protokollet omfattar  
§§ 170, 187, 193, 194

Ordförande

Douglas Thisell

Justerande

Åsa Bruto

**Bevis / Anslag**

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ

Miljö- och byggnadsnämnden

Sammanträdesdatum

2014-08-26

Anslaget sätts upp

2014-08-26

Anslaget tas ner

2014-09-18

Underskrift

Namnförtydligande

Utdragsbestyrkande

Mötesdatum  
2014-08-26

Miljö- och byggnadsnämnden

Övriga deltagare

Närvaro på  
paragraferna

*Bygglövsenheten*

Lerny Hermansson, bygglovschef	171-194
Elin Sjöström, processhandläggare	171-177
Mariana Andersson, bygglovshandläggare	171-189
Marianne Sörgard, bygglovshandläggare	171-189
Stig Aronsson, bygglovsarkitekt/handläggare	171-189
Lena Bryngelsson, bygglovsarkitekt	171-189
Anna-Carin Svensson bygglovsadministratör	171-189
Erik Elgered, Energi- och byggrådgivare	171-189

*Miljöenheten*

Anna Engström, miljöchef	171-194
Karin Honkanen, miljöinspektör	190-194
Perta Noord, miljöinspektör	190-194
Conny Sävmo, miljöinspektör	190-194
Charlotte Jonsson, miljöinspektör	190-194

Per Sahlin, sektorschef	171-186, 188-194 <sup>ES</sup>
Per-Ola Johannesson, verksamhetschef	171-194

Mötesdatum  
2014-08-26

Miljö- och byggnadsnämnden

MBN §193

M13.786,427

## Beslut om yttrande över Landvetter flygplats nya tillståndsansökan

### Beslut

Miljö- och byggnadsnämnden beslutar att anta förvaltningens yttrande rörande ansökan om nytt miljötillstånd för Göteborg Landvetter Airport som sitt eget.

Beslutet förklaras omedelbart justerat.

### Ärendet

Swedavia AB, som äger Göteborg Landvetter Airport, ansöker om nytt miljötillstånd från Mark- och miljödomstolen.

Swedavia ansöker om 120 000 flygrörelser per år och föreslår en förändring av vissa villkor. Det befintliga miljötillståndet, som omfattar 80 000 flygrörelser, fastställdes av miljödomstolen 2009.

Miljö- och byggnadsnämnden får yttra sig över ansökningshandlingarna senast den 28 augusti 2014

### Beslutsunderlag

Miljöenhetens tjänsteskrivelse, 2014-08-11

### Beslutsgång

Miljöchef Anna Engström föredrar ärendet.

Ordförande Douglas Thisell (M) föreslår att nämndens ledamöter beslutar enligt miljöenhetens förslag.

Nämndledamöterna beslutar i enlighet med Douglas Thisells förslag.

Miljö- och byggnadsnämnden

## Remiss från Mark- och miljödomstolen angående nytt tillstånd enligt miljöbalken för Landvetter Airport

### Förslag till beslut

Miljö- och byggnadsnämnden beslutar att lämna detta yttrande rörande ansökan om nytt miljötillstånd för Göteborg Landvetter Airport.

Beslutet förklaras omedelbart justerat.

### Yttrande

Mark- och miljödomstolens mål nr M 1030-13.

### Sammanfattning av yttrandet

- Det är inte bra att bullret sprids över nya områden.
- Villkoret för bullerskyddande åtgärder ska inte ändras.
- Kompensationsåtgärder behövs för intrång i andra riksintressen.
- Prognos och framtida teknik är osäker.

### Ökad spridning av buller

Den sökta verksamheten bedöms medföra en ökad spridning av flygbullret. Bland annat innebär den kurvade inflygningen för bana 21 och starter från bana 03 att bullret sprids över nya större områden i Lerums kommun även om riktvärden för flygbuller vid bostad inte kommer att överskridas. Då fler människor utsätts för buller är risken stor att fler upplever sig vara störda, även om inte riktvärdena överskrids. Flyghöjden behöver vara så hög som möjligt för att minimera den upplevda störningen.

Miljö- och byggnadsnämnden anser att detta kommer att innebära en ökad störning för boende i Lerums kommun även om aktuella riktvärden klaras och ställer sig därför kritiska till att buller sprids över större områden vid kurvad inflygning.

### Bullerskyddande åtgärder

Det befintliga tillståndet ställer krav på bullerskyddsåtgärder för bostäder och

Datum

2014-08-11

M13.786,427

vård- och undervisningslokaler som exponeras för 55 dB(A) FBN ekvivalent ljudnivå (flygbullernivå som är medelljudnivån över ett år där olika tider på dygnet ges olika vikt) eller däröver, samt maximalnivåer 70 dB(A) eller däröver minst 150 nätter per år med minst tre flygrörelser per natt. Målet med åtgärderna är att klara riktvärdena för buller inomhus.

Swedavia önskar ändra villkoret för när bullerskyddande åtgärder ska vidtas på bostäder från 55 dB(A) FBN till 60 dB(A) FBN ekvivalent ljudnivå och menar att det får liten praktisk betydelse eftersom de flesta som exponeras för höga ekvivalenta bullernivåer även har höga maximala bullernivåer och därmed ändå ska få åtgärder. Miljö- och byggnadsnämnden anser att det är viktigt att villkoret inte ändras utan att det fortsätta vara 55 dB(A). Det finns en nyligen gjord studie på hälsoeffekter av flygbuller bland de som bor nära Arlanda flygplats. Den studien tyder på att bullret leder till ökad risk för övervikt, högt blodtryck och diabetes.

#### Påverkan på områden för friluftsliv

Av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) framgår att riksintressen för friluftsliv och naturvård i Lerums kommun kommer att påverkas av ökade bullernivåer. Härskogen är definierat som ett riksintresse för friluftsliv. Riktvärdet för flygbuller vid friluftsområden är 40 dB(A) FBN. Enligt MKB kommer den sökta verksamheten medföra bullernivåer mellan 50-60 dB(A) FBN över Härskogen. Bullernivåerna för naturreservat runt Säveån och Nääs kommer att öka från att idag understiga 40 dB(A) FBN till att överstiga riktvärdet. Förutom ovanstående områden har Lerums kommun i sin översiktplan pekat ut områden för *tätortsnära rekreation* och *stora opåverkade områden, regionala friluftsområden*. Flera av dessa områden ligger söder om E20 och i anslutning till Härskogen. Tre av dessa områden (Stamsjöarna, Floda/Lensjön och runt Tollered) har i nuläget flygbullernivåer under eller strax över riktvärdet, och får efter utbyggnad nivåer klart över riktvärdet. Det är allvarligt att så stora områden, i princip alla viktiga rekreationsområden i hela den södra delen av Lerums kommun, får en försämrad kvalitet för friluftsliv och rekreation då riktvärdet för buller kommer överskridas i dessa områden.

Buller kan påverka vilda djur såsom fåglar, grodor och fladdermöss. Det kan påverka djurens beteende, men även leda till försämrad reproduktion, ökad dödlighet och minskad populationstäthet. Enligt EUs naturvårdsdirektiv samt svenska artskyddsförordningen är det förbjudet att avsiktligt störa djur om det äventyrar arternas långsiktiga livskraft.

Studier av effekter av störningar på fåglar (ex Rapport från SNV 5351 och "Trafikbuller i värdefulla naturmiljöer" TRIEKOL) har visat att fåglar påverkas negativt av buller. I Härskogen, som är det område i Lerums kommun som får högst ljudnivå, finns bland annat den akut hotade arten gök, de sårbara arterna tjäder, skogduva, tofsvipa, sparvuggla, duvhök, och de missgynnade arterna orre, kattuggla, sparvhök och ormvråk. De flesta av ovan nämnda arter är dessutom

Datum

2014-08-11

M13.786,427

bland de arter som tycks påverkas mest av buller.

För de områden där riktvärdet för friluftsområden på 40 dBA FBN överskrids anser Miljö- och byggnadsnämnden att det behöver göras kompensationsåtgärder för friluftslivet i Lerums kommun om nytt tillstånd beviljas. Miljö- och byggnadsnämnden bedömer att det är särskilt viktigt att kompensationsåtgärder föreslås för det intrång som Landvetter flygplats gör i riksintresset Härskogen. Riktvärdet är 40 dBA och i Härskogen blir det så höga nivåer som 55-60 dBA med nytt tillstånd. Detta måste kompenseras för på lämpligt sätt om nytt tillstånd beviljas. Först behöver en analys göras av hur friluftsvärden och naturvärden påverkas negativt, och vilken omfattning åtgärderna bör ha (i relation till ingreppet). Exempel på kompensation kan vara att avsätta skog som inte får avverkas, att rusta upp vandringsleder, vindskydd, kanotisättningsplatser och dylikt.

### Prognos

Miljö- och byggnadsnämnden ifrågasätter rimligheten i att anta att flygplatsen kommer att öka till 120 000 flygrörelser fram till 2038. Prognosen bygger på en rad osäkra antaganden. Enligt prognosen för en låg rörelseutveckling skulle Landvetter nå endast 70 000 flygrörelser 2038.

Fram till 2038 kan både samhälle och teknik utveckla sig åt håll som vi i dagsläget inte kan förutse. Miljö- och byggnadsnämnden saknar fortfarande ett samhällsekonomiskt resonemang, där man resonerar kring konsekvenserna av att begränsa utvecklingen av ett stort område runt flygplatsen. Miljö- och byggnadsnämnden anser att man med relativt osäkra prognoser som grund och för en lång framtid hindrar samhällsplaneringen bland annat vad gäller möjlighet att planera för etablering av exempelvis vindkraft och annan bebyggelse.

### Bakgrund

Swedavia AB, som äger Göteborg Landvetter Airport, ansöker om nytt miljötillstånd från Mark- och miljödomstolen.

Swedavia ansöker om 120 000 flygrörelser per år och föreslår en förändring av vissa villkor. Det befintliga miljötillståndet, som omfattar 80 000 flygrörelser, fastställdes av miljödomstolen 2009.

Miljö- och byggnadsnämnden får yttra sig över ansökningshandlingarna senast den 28 augusti 2014.

### Beskrivning av ansökan

Till ansökan har bifogats en teknisk beskrivning av flygplatsverksamheten, en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och en samrådsredogörelse.

Datum

2014-08-11

M13.786,427

### *Motiv*

Swedavias motiv till ansökan är att tillgodose regionens behov av flygtransporter och säkra flygplatsens utveckling på kort och lång sikt. Den befintliga rullbanan, som används för samtliga start och landningar, har kapacitet för 120 000 flygrörelser per år.

Swedavia redogör för låg-, mellan- och högscenarier för hur trafiken kommer att öka samt ett fjärde scenario som kallas för regionalt nav. Det är det höga scenariot som ligger till grund för den sökta verksamheten. Det scenariot innebär en mer eller mindre konstant ökning till 120 000 flygrörelser 2038. Det motsvarar 9,5 miljoner passagerare. Det fjärde scenariot, regionalt nav, innefattas också i tillståndsansökan. Det skulle innebära en relativt snabb ökning upp till 100 000 trafikrörelser inom några års tid. Därefter förväntas en fortsatt ökning upp till 120 000 flygrörelser som beräknas nås 2034/2035. Regionalt nav innebär att ett eller flera flygbolag väljer att leda trafik från mindre flygplatser till Landvetter för vidare transport till utrikes destinationer. Vid en sådan utveckling skulle framförallt plan i mindre viktclasser öka.

Det långa tidsperspektivet i ansökan är nödvändigt av olika skäl, enligt Swedavia. De lyfter bland annat fram behovet av långsiktigt kunna utveckla infrastrukturen runt flygplatsen. Ett annat skäl är den tid- och resurskrävande prövning som en sådan komplex verksamhet leder till.

### *Villkor*

Swedavia ansöker inte om några större ändringar av befintliga flygvägar eftersom dessa är välutredda sedan tidigare.

Däremot vill de ändra några villkor för in- och utflygning för att få kortare flygvägar och därmed minska utsläppen till luft av framförallt koldioxid. Dessa ändringar är i korthet:

- När flygplanen lämnar flygplatsen ska de få lämna SID (flygväg vid utflygning) tidigare om bullernivån vid marken understiger maximal ljudnivå 70dB(A).
- Flygvägen STAR vid ankomst till flygplatsen norrifrån ska förskjutas något för att minska inflygningen över tätorter. Det innebär även en sänkt anflygningshöjd.
- Fyra kurvade inflygningar ska införas och användas när det är tekniskt möjligt. Swedavia föreslår ett maxtak på hur ofta varje inflygningsväg får användas.

I nuvarande tillstånd krävs åtgärder för de hus som påverkas av flygbullernivåer över 55 dB(A) FBN. De önskar justera detta till 60 dB(A) FBN. Deras motiv är att byggnadsbeståndet även vid 60 dB(A) FBN klarar att reducera bullernivån så att

Datum

2014-08-11

M13.786,427

inomhusvärdet på 30 dB(A) FBN klaras.

Det befintliga villkoret om att Swedavia vart tredje år ska utföra en bullermätning kommer att finnas kvar. Syftet med bullermätningar är att jämföra resultat med aktuella bullerberäkningar.

Informationsorganet kommer att finnas kvar för utbyte av information i frågor rörande flygplatsen. I informationsorganet ingår representanter från berörda Länsstyrelser och kommuner, Swedavia, flygtrafiktjänsten och Göteborgsregionens kommunalförbund.

I övrigt föreslås villkor som främst berör markområdet närmast flygplatsen.

### *Miljökonsekvensbeskrivning*

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) finns bullerkartor där sökt tillstånd jämförs med dagens bullernivåer (60 000 flygresor 2010) samt nollalternativ 1 (befintligt tillstånd 80 000 flygresor 2012) och nollalternativ 2 (befintligt tillstånd 80 000 flygresor 2038). Bullerkartor finns redovisade för överskridande av riktvärdena för ekvivalent och maximal ljudnivå.

Sökt verksamhet innebär en ökning av bullernivåerna och antal bullerexponerade bostadshus och lokaler för vård och omsorg. Slutsatsen i MKB är att den ökade bullerexponering är liten i jämförelse med andra flygplatser av motsvarande storlek i Skandinavien. Inga nya tätorter kommer att exponeras för buller. De anser att det inte finns någon bättre plats att genomföra åtgärden på.

Landvetter flygplats utgör sedan 2010 ett riksintresse för trafikinfrastruktur. I samband med detta har man identifierat områden där samhällsplaneringen bör ta hänsyn till en framtida utveckling av flygplatsen. Bullerkartorna för det sökta tillståndet ligger inom det redan utpekade riksintresset. Lerums kommun berörs främst genom att bullerkurvorna där riktvärden överskrids förlängs norrut över Härskogen. Enligt ansökan kommer den sökta verksamheten inte att leda till begränsningar av ny bebyggelse vid exempelvis Öxeryd.

Den sökta verksamheten innebär även en viss spridning av bullret, det vill säga fler kommer att utsättas för flygbuller men det kommer underskrida befintliga riktvärden. När det gäller olika förslag för att sprida bullret bedömer miljöenheten att det främst är förslaget om kurvade inflygningar som medför en ökad spridning av flygbuller över Lerums kommun. Gösta Buhm, docent i miljömedicin vid Karolinska institutet har fått i uppdrag att utreda hälsorisker relaterade till flygbuller. Han har bedömt hälsorisker för sökt alternativ jämfört med nuläge 2010 och nollalternativ 1 och 2. Skillnaden blir enligt Gösta Buhms bedömning att antal mycket störda kommer att öka från nuläget 81 till 150 samt antal sömnstörda från nuläget 33 till ett sextiotal. Vad gäller inlärning, hjärt- och kärlsjukdomar samt rekreation bedömer inte Gösta Buhm att sökt verksamhet kommer att få några större effekter förutsatt att åtgärder vidtas enligt föreslagna



Datum  
2014-08-11

M13.786,427

villkor, men han betonar vikten av tysta rekreationsområden och att de bör fortsätta beaktas i processen t ex Härskogen som är ett riksintresse för friluftsliv

#### *Samråd och tidigare yttrande*

Samråd hölls i Lerums kommun den 21 april 2010. I augusti 2013 lämnade miljö- och byggnadsnämnden ett yttrande över behovet av kompletteringar av ansökan om tillstånd och dess miljökonsekvensbeskrivning. De punkter som särskilt lyftes fram av Sektor samhällsbyggnad och miljö- och byggnadsnämnden vid dessa tillfällen har varit viktiga underlag i det här yttrande.

Miljöenheten



Anna Engström  
Miljöchef