



Dnr 473-1282/10

§ 82

Remiss; Swedavia AB ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamhet vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun – remissvar till Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen
Mål nr M1030-13

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2014 -08- 29

Akt. M 1030-13

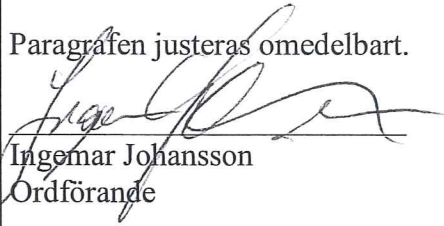
Aktbil. 99

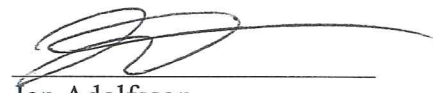
Ink på epost 27/8-14

Miljönämndens beslut

Miljöförvaltningens förslag till yttrande, daterat den 19 augusti 2014, antas och skickas till Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen som miljönämndens remissvar.

Paragrafen justeras omedelbart.


Ingemar Johansson
Ordförande


Jan Adolfsson
Justerande

Ärendet

Swedavia AB har vid Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen, ansökt om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamhet vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Yttrande över ansökan ska lämnas skriftligen till mark- och miljödomstolen senast den 28 augusti 2014.

Ärendets behandling

Miljönämndens arbetsutskott protokoll den 7 maj 2013 § 37.

Miljönämndens protokoll den 21 maj 2013 § 61.

Miljöförvaltningens tjänsteskrivelse den 19 augusti 2014.


Miljönämndens arbetsutskott har behandlat ärendet den 19 augusti 2014, § 47, och föreslår att miljönämnden antar förslag till yttrande daterat den 19 augusti 2014, och översänder det som sitt eget till Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Expedieras till

Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen.

Ordförandes sign	Justerandes sign	Utdragsbestyrkande 
------------------	------------------	--



Yttrande över remiss om Swedavia AB ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun Mål nr M1030-13

Förslag till beslut

Förslag till yttrande, daterat den 19 augusti 2014, antas och skickas till Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen som miljönåmndens remissvar.

Bakgrund

Från Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen har underlag för synpunkter inkommit till miljöförvaltningen gällande ansökan och miljökonsekvensbeskrivning. Nuvarande tillstånd gäller 80 000 flygrörelser och ansökan gäller 120 000 flygrörelser.

Följande justeringar/förändringar föreslås:

1. En ny princip så att flygplan ska kunna ges möjlighet att lämna SID.
2. Justering av P-RNAV till bana 21 och fyra nya inflygningsprocedurer som är baserade på RNP AR teknik (kurvade inflygningar).
3. Förslag till villkor angående bananvändning och flygvägar, bullerskyddsåtgärder och bullermätningar.

Bedömning

1. Principen är att flygplan kan tillåtas lämna SID när flygplanet exponerar marknivån för buller som understiger 70 dB(A) maxnivån.

Med dagens villkor tillåts avgående jettrafik att lämna SID vid passage av 2 000 meter. Det föreslagna villkoret möjliggör att avgående trafik skulle kunna lämna SID tidigare än idag. En miljövinst är att flygdistansen blir kortare och därmed sparas bränsle. Jämfört med hur trafiken i nulåget följer aktuella SID skulle sparad flygsträcka för befintlig trafikvolym motsvara en årlig besparing på ca 400 ton koldioxid för Landvetters utflygningsvägar. En framtida besparing bedöms omfatta cirka 800 ton koldioxid.



För Mölnåls del innebär det att två områden berörs. Dels ett område från Lindome och söder över, dels ett område en bit söder om Hålleråkersvägen, mellan Kroksjön och Djursjön. Mölnåls stad påverkas bara av avgående bana 21. (TB DEL II Bilaga 2, sid 25)

Flygbullers påverkan på lång sikt är ofullständigt kända. Vid jämförelse med väg- och spårbuller så upplevs flygbuller vara mer besvärande. Vid samma exponering är andelen störda störst för flygbuller, därefter för vägtrafikbuller och i mindre grad för spårbuller. En orsak till detta kan (som uppges i den miljömedicinska bedömningen för Göteborg Landvetter Airport av hälsorisker, Gösta Bluhm 2013-02-20) vara att bostäder exponerade för flygbuller nästan aldrig har tillgång till en tyst sida av bostaden.

Därför anser Mölnåls stads miljöförvaltning att maxnivån för buller när flygplanen kan lämna SID bör vara 65 dB(A).

2.

Fyra procedurer är skapade för Göteborg Landvetter Airport. Två av dessa påverkar Mölnåls stad.

Den ena är RNP AR från Sydost till bana 03 – KOVUX1Q. Denna procedur omfattas av Swedavias anmälan till Länsstyrelsen (dnr 555-20913-2012). Detta kommer att påverka Mölnåls stad marginellt.

Den andra är RNP AR från sydväst till bana 03 – LOBBI1Q. Här anges att det område som utgörs av tätbebyggelse är Skäggered, där flygplan bedöms passera på ca 900 meter. Den ökade trafikvolymen kommer att öka från i nuläget 1 inflygning per dygn till 5,5 inflygningar per dygn. Bullernivån ligger på mindre än 70 dB(A) maxnivån.

Dessa kurvade inflygningar för sökt trafikvolym, kommer inte att innebära att fler personer bullerexponeras över gällande riktvärden jämför med om proceduren inte införs, enligt Swedavia, och miljövinsten är så pass stor att detta bör accepteras. Tillståndet bör dock kompletteras med villkor för kurvade inflygningar.

3.

Utredning har gjorts på en alternativ dragning för SID VADIN/TOPLA från bana 21. Starterna samlas i ett relativt smalt spår upp till den höjd där luftfartygen tidigast kan tillåtas lämna SID dvs. dag/kväll 2000 meter. Med hög koncentration av flygplan längs SID följer å ena sidan en geografisk förutsägbarhet, och att boende vid sidan av flygspåret inte överflygs. Å andra sidan exponeras de boendegrupper som bor under flygspåret för all trafik. Spridning av flygspåren kan godtas.

Nytt flygvägssystem 2009 innebär att ett nytt område blev berört, det s.k. Salveboområdet. Boende i Svalebo har framfört synpunkten att det vore bättre att



sprida flygvägen så att inte samma personer störs utan att det blir en större spridning på exponeringen.

Av ansökan framgår att utredningen av flygvägens geografiska dragning kan komma att förändra utbredning av bullernivåer överstigande riktvärden om än marginellt.

Det redovisas två flygvägar som är aktuella, det är befintlig dragning SID TOPLA, alternativ till denna dragning något till väster, som benämns, SID VADIN. De två redovisas på sid 13 TB DEL II BILAGA 2.

Det område som är aktuellt är inte tätbefolkat.

Dessa områden är relativt glest befolkat, vilket innebär att det gäller ett fåtal personer som utsätts för den ökade bullerexponeringen. Spridningen på planen påverkar inte heller många eftersom det är glest befolkat. Det framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att ljudnivåerna från startande och landande flygplan under ett årsmedeldygn beräknats i orterna Salvebo och Ryared för SID VADIN. Med nuvarande dragning av flygvägar uppskattas det vara ca två bullerhändelser över 70 dB(A) i Salvebo men inga i Ryared. Däremot är det uppskattningsvis 75 bullerhändelser på 60 dB(A) eller högre i Salvebo och 50 bullerhändelser i Ryared.

Eftersom området närmare Landvetter för dessa flygvägar kommer att ligga på högre ljudnivåer vore det önskvärt om SID VANADIN/TOPLA flygväg utreddes ytterligare om det kommer att påverka Mölnåls stad, innan slutliga villkor beslutas. Frågeställningen som är aktuell är hur många fastigheter som kommer att påverkas i Mölnåls, och vilka nivåer det i så fall är frågan om.

Beräkningar för sökt trafikvolym tyder på att antalet bullerexponerade personer för FBN 55 dB(A) kan komma att öka från 410 till 590 stycken jämfört med nuläget. Antalet bullerexponerade personer för L-night 45 dB(A) kan öka från ca 450 till 690 personer. Antalet bullerexponerade personer för den maximala ljudnivån 70 dB(A) förekommande minst tre gånger per årsmedeldygn är ca 1 400 både för nuläget och för sökt trafikvolym.

Nya förslaget villkor 7 anges att:

Swedavia ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsrum i bostadsbyggnader, såväl permanentbostäder som fritidshus, som utomhus exponeras för flygbullernivå (FBN) överstigande 60 dB(A) Målet för åtgärder ska vara att den ekvivalenta ljudnivån (Leq 24h) inomhus inte överstiger 30 dB(A) per årsmedeldygn.

Swedavia ska vidare vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsrum i bostadsbyggnader, såväl permanentbostäder som fritidshus, samt i lokaler i skol- eller vårdbyggnader som regelmässigt används nattetid och som varaktigt utomhus exponeras för maximala ljudnivåer överstigande 70 dB(A) tre gånger eller fler per natt (kl. 22-06) under 150 eller fler nätter per år. Målet för åtgärderna ska vara att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A) från den tredje hösta flygbullerhändelsen som inträffar per natt under 150 eller fler nätter per år.



I Naturvårdsverkets allmänna råd NFS 2008:6 anges att vid FBN 55 och över så utgör bullret en olägenhet för människors hälsa. I senare års forskning visar alltmer att buller inte bara orsakar allmän störning och sömnstörning utan också ger hälsopåverkan i form av hjärt- och kärlsjukdomar. Därför bör bullerskyddsåtgärder vidtas över 55 dB(A) och inte som förslaget är 60 dB(A).

De ökade antalet flygrörelser innebär en viss ökad effekt på klimatet och naturmiljön. De grönområden som berörs i Mölnåls stad är Sandsjöbacka, Gunnebo och Rambosse. Dessa områden kommer inte att påverkas i större omfattning ur natursynpunkt. Tilläggas bör ändå att den kurvade inflygningen som benämns, LOBBIQ, kan i viss utsträckning påverka det rörliga friluftslivet med anledning av bulleralstringen.

Beträffande dagvattnets utsläppsvärde vore det önskvärt med en komplettering av parametrar enligt Göteborgs stads riktvärden för dagvatten.

Miljöförvaltningen

Per Kaarle
Miljöchef

Gun Kriström
Miljöinspektör