

Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 VÄNERSBORG

Göteborg den 25 september 2013

Mål M 1030-13, Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun, nu fråga om komplettering av ansökan

Swedavia AB (Swedavia) har mottagit remissyttranden med önskemål om komplettering från Länsstyrelsen Hallands län (aktbil 15), Gryaab (aktbil 17), Miljöskyddsnämnden i Alingsås kommun (aktbil 19), Transportstyrelsen (aktbil 20), Länsstyrelsen Västra Götalands län (aktbil 25), Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad (aktbil 27), Salvebogruppern (aktbil 29), Sven-Olof Benjegård (aktbil 30), Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun (aktbil 31), Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun (aktbil 32) och Nämnden för Miljö & och Hälsoskydd i Kungsbacka kommun (aktbil 34). Miljöförvaltningen i Mölndals Stad (aktbil 21) och Kommunstyrelsen i Bollebygds kommun (aktbil 24) anser inte att någon komplettering av ansökan är erforderlig. Havs- och vattenmyndigheten (aktbil 10), Naturvårdsverket (aktbil 13), Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (aktbil 16) och Sveriges geologiska undersökning (aktbil 23) har avstått från att lämna kompletteringsönskemål.

3105135.9.0445

Swedavia har förelagts att senast den 7 oktober 2013 ange i vilka avseenden bolaget avser att lämna komplettering i enlighet med framställda kompletteringsönskemål från remissmyndigheterna och när kompletteringarna kan lämnas in till domstolen.

Med anledning härav önskar vi i egenskap av ombud för Swedavia lämna följande redogörelse.

Swedavia vill inledningsvis anföra att bolaget inte i detta skede avser att bemöta inkomna synpunkter i sak, vilket enligt bolagets mening inte hör hemma i den nu pågående kompletteringsfasen av ansökningshandlingarna. Bemötande av synpunkter på ansökan, t.ex. synpunkter på ansökans omfattning och förslag till villkor, kommer att göras vid ett senare tillfälle i processen.

1 LÄNSSTYRELSEN HALLANDS LÄN (AKTBIL 15)

1. Länsstyrelsen Hallands län efterfrågar om den statistik för flygvägsavvikelse, klagomål och attitydundersökning som redovisas i ansökan för år 2011 och år 2012 även är representativ för år 2010 (ansökans basår).

Swedavia avser att komplettera ansökan med efterfrågat underlag.

2. Länsstyrelsen Hallands län anser att ansökan bör kompletteras med mer detaljerade kartor över hur bullerpåverkan ser ut för olika områden.

Swedavia anser att befintliga kartor har en tillräcklig noggrannhet för att en bedömning av bullerpåverkan för olika områden ska kunna göras. Bolaget avser dock att komplettera ansökan med större kartor (A3-format) för sökt verksamhet för att underlätta granskningen.

3. Länsstyrelsen Hallands län frågar om 2010 var ett undantagsår väderleksmässigt eller om det finns anledning att misstänka att det kan bli flera år liknande 2010 ur väderförhållandeperspektiv och vad det i så fall får för effekt på flygtrafiken. Vilka konsekvenser skulle det i sin tur få för miljön avseende buller? Scenariot bör beskrivas. Beräkning och kartor över bullerpåverkan där fördelningen av flygrörelser redovisas enligt den procentuella fördelningen på bana 03 och bana 21 motsvarande år 2010 efterfrågas.

Swedavia avser att komplettera ansökan med en övergripande beskrivning av konsekvenserna av en mer extrem banfördelning samt en redovisning av hur väderförhållandena har varierat över tid under en längre period.

2 GRYAAB (AKTBIL 17)

1. Gryaab efterfrågar en komplettering av beskrivningen av glykolhanteringssystemet. Mekaniken bakom det faktum att metallerna följer med koncentratet och inte med destillatet till spillvattennätet beskrivs inte.

Swedavia avser att lämna en kortare kompletterande redogörelse av glykolhanteringssystemet med förtydligande av hanteringen av metaller.

2. Gryaab påpekar att bolaget inte har bjudits in att delta i de samråd som Swedavia haft med olika intressenter.

Swedavia har samrått med ett stort antal aktörer inför inlämnandet av ansökan. Gryaab inbjöds till skriftligt samråd den 25 mars 2011, se bilaga 5 och 5.2.b till ansökan. Gryaab inkom också med synpunkter genom e-post den 29 april 2011 (se bilaga 5.2.b). Swedavia har också hållit samråd med allmänheten. Detta samrådsmöte har kungjorts i god tid innan mötet och har varit öppet för alla som vill delta, även Gryaab. Swedavia anser således att bolaget har fullgjort sin skyldighet att samråda enligt miljöbalken.

3 MILJÖSKYDDSNÄMNDEN I ALINGSÅS KOMMUN (AKTBIL 19)

Miljöskyddsnämnden i Alingsås kommun efterfrågar en komplettering under avsnitten 9.4.4. och 9.6.1 i miljökonsekvensbeskrivningen, eftersom två nyinrättade naturreservat (Hjortmarka och Nolhaga berg) och ett nyinrättat kulturreseptat (Gräfsnäs) saknas i underlaget.

Swedavia avser att uppdatera ansökan med den nya informationen.

4 TRANSPORTSTYRELSEN (AKTBIL 20)

Transportstyrelsen påpekar att det i ansökan anges att det för närvarande pågår en tillståndsprocess hos Transportstyrelsen för att godkänna i ansökan föreslagna inflygningsvägar. Transportstyrelsen gav den 11 april 2013 Swedavia och Göteborg Landvetter Airport tillstånd för permanent användning av RNP AR-procedurer OSNAK 2X och KOVUX 1Q.

Swedavia avser att uppdatera ansökan med den nya informationen.

5 LÄNSSTYRELSEN VÄSTRA GÖTALANDS LÄN (AKTBIL 25)

1. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att ansökan baseras på ett för stort antal flygrörelser och har ett för långt tidsperspektiv, varför ansökan bör innehålla ett alternativ som ger en fullständig miljökonsekvensbeskrivning av 90 000 flygrörelser.

Swedavia avser inte att komplettera ansökan med ett alternativ om 90 000 flygrörelser. Bolaget redovisar i ansökan miljökonsekvenserna dels av det totala antal flygrörelser som Swedavia söker tillstånd för (120 000 flygrörelser), dels två nollalternativ (vilka båda utgår från 80 000 flygrörelser), ett nulägesalternativ (ca 60 000 flygrörelser) samt tillkomsten av ett regionalt nav innebärande en

snabb tillväxt upp till en trafikvolym om 100 000 flygrörelser redan år 2015. Dessutom beskrivs i text ett scenario innebärande organisk tillväxt upp till 100 000 flygrörelser. Eftersom scenariot i det regionala navet uppnår 100 000 flygrörelser redan år 2015 tar detta alternativ inte höjd för några tekniska framsteg vad gäller t.ex. buller och utsläpp från motorer och är därför att betrakta som något av ett "worst case-scenario". De redovisade miljökonsekvenserna i detta scenario tar således höjd även för ett alternativ som avser 90 000 flygrörelser med organisk tillväxt.

Ovan nämnda alternativ torde vara fullt tillräckliga för att en ändamålsenlig prövning enligt miljöbalken ska kunna ske. Att fullt ut redovisa ytterligare ett alternativ – ett alternativ som Swedavia dessutom inte söker tillstånd för och vars miljökonsekvenser inbegrips i redovisningen av miljökonsekvenserna av det regionala navet – kan varken anses vara rimligt eller behövligt.

2. Länsstyrelsen Västra Götalands län påpekar att det är missvisande att kalla miljöpåverkan från det gällande tillståndet för ett nollalternativ. Ett nollalternativ är förhållandet om den sökta verksamheten inte skulle komma till stånd, men att teknik- och samhällsutvecklingen fortsätter. Miljökonsekvenserna för de olika utökningsalternativen bör därför jämföras med nollalternativ 2.

Swedavia har valt att redovisa två nollalternativ och har inget att erinra mot att länsstyrelsen vill jämföra utökningsalternativen med nollalternativ 2. Den efterfrågade informationen finns i tabellerna 13 till 22 i bilaga 7, "Resultat av bullerberäkningar inklusive metodbeskrivning", till miljökonsekvensbeskrivningen.

3. Länsstyrelsen Västra Götalands län påpekar att bullermätningar visar att spridningen av maxbuller är stor och anser att ansökan därför ska kompletteras med konsekvenserna av att flygplanen lämnar SID vid ljudnivåer understigande

60 dB(A) på marken istället för vid 70 dB(A). Ansökan bör också kompletteras med hur överflygningarna påverkar boende som tidigare inte varit utsatta för flygbuller i samma grad.

Swedavia vill inledningsvis påpeka att maximal ljudnivå 70 dB(A) utomhus utgör samhällets riktvärde för trafikbuller enligt den s.k. infrastrukturpropositionen.¹ Riktvärdet har också fastslagits i efterföljande propositioner.² Maximal ljudnivå 70 dB(A) utomhus utgör vidare såväl Naturvårdsverkets riktvärde³ som Boverkets riktvärde för flygtrafikbuller i planeringen.⁴

Syftet med Swedavias förslag att lämna SID vid 70 dB(A) är att med bibehållen flygsäkerhet reducera miljöpåverkan från flygtrafiken vad avser framför allt utsläpp till luft. Förslaget kan i vissa fall även ha en positiv effekt ur bullersynpunkt då det sprider trafiken över ett större geografiskt område och avlastar de områden som annars skulle ha haft alla flygplan som följer en SID över sig. Swedavia bedömer att detta sätt att hantera flygtrafiken innebär att en optimal avvägning mellan bullerexponering och utsläpp till luft kan ske. Det innebär också en skälig avvägning mellan miljö kvalitetsmålen "God bebyggd miljö" och "Begränsad klimatpåverkan".

Swedavia avser att komplettera ansökan med en närmare redogörelse för hur en klassindelning vid Göteborg Landvetter Airport skulle kunna se ut.

Swedavia avser också att, med anledning av länsstyrelsens påpekande om spridningsosäkerhet, komplettera ansökan med ett närmare förtydligande av skillnaden mellan de mätningar och beräkningar som presenteras i rapporterna

¹ Prop. 1996/97:53, "Infrastrukturinriktning för framtida transporter".

² Prop. 2008/09:35 "Framtidens transporter och resor – infrastruktur för hållbar tillväxt" samt prop. 2012/13:25 "Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem".

³ Se Naturvårdsverkets allmänna råd om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser, NFS 2008:6.

⁴ Boverkets allmänna råd 2009:1.

som länsstyrelsen refererar till och beräkningarna som är utförda för klassindelningen.

Swedavia avser vidare att komplettera ansökan med en översiktlig redovisning av konsekvenserna om flygplanen skulle följa flygvägarna till dess den beräknade maximala ljudnivån understiger 60 dB(A) på marken istället för 70 dB(A). Bolaget vill dock redan här påpeka att det nuvarande flygvägssystemet inte har konstruerats med hänsyn till maximal ljudnivå 60 dB(A), varför en komplett redovisning skulle kräva att hela flygvägssystemet ses över. Swedavia anser inte att en sådan komplettering är rimlig med beaktande av att maximal ljudnivå 70 dB(A) är samhällets riktvärde för flygplansbuller.

4. Länsstyrelsen Västra Götalands län påpekar att det föreslagna bullerisoleringsvillkoret (villkor 7) innebär en förändring jämfört med i dag, eftersom det inte längre ska anges en dimensionerande flygplanstyp för bullerisolering. Länsstyrelsen anser att ansökan bör kompletteras med en konsekvensbeskrivning av den föreslagna ändringen.

Swedavia avser att komplettera ansökan med den av länsstyrelsen efterfrågade konsekvensbeskrivningen.

5. Länsstyrelsen Västra Götalands län efterfrågar även en redovisning av antalet bostadshus samt skol- och vårdlokaler där maximalljudnivå 80 dB(A) överskrids dag- och kvällstid minst 150 dagar/kvällar per år med minst 5 överskridande per dag/kväll. Den beräknade kostnaden för bullerisolering av sådana hus bör redovisas.

Enligt Swedavias uppfattning saknas skäl för den redovisning som länsstyrelsen efterfrågar. En sådan redovisning är både kostsam och tidskrävande samtidigt

som det varken finns praxis, riktvärden eller studier som motiverar en redovisning av maximalljuddnivåer om 80 dB(A) dag- och kvällstid. Swedavia avser därför inte att komplettera ansökan med efterfrågat underlag.

6. Länsstyrelsen Västra Götalands län ifrågasätter omvandlingen mellan mg/m^3 och mg/MJ vad gäller det av Swedavia föreslagna villkor 9. Länsstyrelsens bedömning, med stöd av Naturvårdsverkets rapport 4438 1995, är att $100 \text{ mg}/\text{m}^3$ motsvarar ca $40 \text{ mg}/\text{MJ}$.

Swedavia avser att komplettera ansökan i detta avseende.

7. Länsstyrelsen Västra Götalands län efterfrågar uppgift om hur det av Swedavia föreslagna villkor 11 om glykoluppsamling ska kunna följas upp och hur bolaget och tillsynsmyndigheten ska kunna kontrollera om villkoret har följts.

Swedavia avser att komplettera ansökan med en redogörelse för hur villkor 11 angående glykoluppsamling ska kunna följas upp och därmed hur efterlevnaden av villkoret kan kontrolleras.

8. Länsstyrelsen Västra Götalands län efterfrågar en bedömning av utsläppta mängder från reningsanläggningen vid sökt verksamhet samt var i recipienterna olika ämnen kan förväntas ansamlas.

I kapitel 10 i "Vattenutredning", bilaga 10 till miljökonsekvensbeskrivningen, redovisas en uppskattning av massbalanser för nuläget så långt möjligt. Utifrån dessa bedömningar och antaganden om framtida kemikalieförbrukning har sedan en beräkning av massbalanser/föroreningsmängder för framtida verksamhetsomfattningar vid flygplatsen utförts, vilka också redovisas i Vattenutredningen. I utredningen framgår vilka antaganden och förutsättningar som ligger till grund för beräkningarna. I tabell 6 i Vattenutredningen redovisas ungefärliga utsläppsmängder i olika punkter vid sökt verksamhet (120 000

flygrörelser). Med beaktande av tillgängligt underlag är det inte möjligt att i dagsläget göra en närmare bedömning av utsläppta mängder från reningsanläggningen vid sökt verksamhet samt bedöma var i recipienterna olika ämnen kan förväntas ansamlas. Swedavia kan därför inte komplettera ansökan med något ytterligare underlag.

9. Länsstyrelsen Västra Götalands län påpekar att det i den tekniska beskrivningen står att utsläpp från brandövningsplatsen går till reningsverk. Detta stämmer inte längre.

Swedavia avser att komplettera ansökan med uppdaterad information angående utsläpp från brandövningsplatsen.

10. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att ansökan bör kompletteras med EPNdB-värden som underlag för grupperingen av flygplan i bullergrupper.

Swedavia anser inte att ansökan behöver kompletteras med EPNdB-värden som underlag för grupperingen av flygplan i bullergrupper. Storheten EPNL⁵ är ett mått som företrädesvis används vid certifiering av flygplanstyper och dess enhet är EPNdB. Enligt praxis vid tillståndsprövning av flygplatser redovisas FBN och maximalljudnivåer i enlighet med samhällets riktvärden för flygplansbuller och det finns inget stöd i varken praxis eller lagstiftning som motiverar en redovisning av EPNdB-värden.

Vid genomförda bullerberäkningar har ett antagande gjorts av vilka generella bulleregenskaper flygplanen i varje grupp har och därefter har en grupprepresentant valts ut. För framtida trafikfall består varje grupprepresentant av en flygplanstyp som finns i drift idag och som bedöms vara en lämplig representant för de framtida trafikfallen. Swedavia anser inte att en bedömning

⁵ Effective Perceived Noise Level.

av EPNdB-värden ger en större säkerhet i bedömningen av nuläget eller framtida trafikfall.

11. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att jämförelser av buller ska göras med nollalternativ 2 och inte nollalternativ 1. Tabell 11-12 i miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med en jämförelse av nuläge och nollalternativ 2 beträffande antal boende, antal bostadshus och antal skol- och vårdlokaler.

Swedavia har som redan nämnts ovan valt att redovisa två nollalternativ och har inget att erinra mot att länsstyrelsen vill jämföra utökningsalternativen med nollalternativ 2. I tabellerna 13 till 22 i avsnitt 5.1, bilaga 7 till miljökonsekvensbeskrivningen återfinns den efterfrågade informationen.

12. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att Gösta Blühms utredning bör jämföra nuläge och nollalternativ 2 istället för nuläge och nollalternativ 1. Utredningen bör bifogas.

Swedavia avser att komplettera ansökan med en jämförelse mellan nuläge och nollalternativ 2 och utredningen kommer att bifogas kompletteringen.

13. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att det behövs en översyn av redovisade miljömål och bedömningar av lufthalter jämfört med miljömål i ansökan, särskilt i Bilaga 8 där de gamla regionaliserade miljömålen används. I miljökonsekvensbeskrivningen saknas Härryda kommuns lokala miljömål.

Swedavia avser att komplettera ansökan med nu aktuellt underlag vad avser gällande miljömål och regionala miljömål, bedömningar i relation till dessa miljömål och i tillämpliga delar hänvisa till de avsnitt i miljökonsekvensbeskrivningen där aktuella preciseringar redan finns angivna.

14. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att tabell 12-2 i miljökonsekvensbeskrivningen bör revideras och innehålla relevanta jämförelser vad gäller svaveldioxid (SO₂) och marknära ozon (O₃). I nuläget jämförs tvåmånadsmedelvärden med miljökvalitetsnormer och miljömål för dygns- och timmedelvärden.

Swedavia avser att komplettera ansökan med ett förtydligande av utfallet jämfört med olika tidsmedelvärden.

15. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att slutsatsen av utsläpp till luft av partiklar vid flygplatsterminalen i avsnitt 12.5.3 i miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med ett förklarande resonemang avseende hur ett överskridande av gällande miljömål kan bedömas som en icke negativ påverkan.

Swedavia avser att komplettera ansökan med ett förtydligande avseende bolagets bedömning i detta avseende.

16. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att ansökan bör kompletteras med en redovisning av de regionala bakgrundshalter som använts i miljökonsekvensbeskrivningen för att säkerställa tillförlitliga bedömningar av verksamhetens påverkan på halter i luft. Ansökan bör också kompletteras med en diskussion om hur haltbidraget och påverkan på luftmiljön från flygplatsen förväntas variera med förändrade emissioner och med tiden.

Swedavia avser att så långt möjligt komplettera ansökan med efterfrågat underlag.

17. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med en beskrivning av verksamhetens bidrag till nedfallet av kväve och svavel i närområdet och påverkan på försurningssituationen i länet.

Swedavia avser att komplettera ansökan med en objektiv skattning av påverkan genom en jämförelse med liknande verksamhet från en annan flygplats då bolaget anser att det är en rimlig nivå för att kunna göra en tillräcklig bedömning av hur stor påverkan är.

18. Länsstyrelsen Västra Götalands län påpekar att det pågår diskussioner att inom en snar framtid utpeka Issjöbäcken som vattenförekomst. Länsstyrelsen efterfrågar därför en belysning av möjligheterna att kunna uppfylla miljö kvalitetsnormer för Issjöbäcken.

Swedavia anser inte att det finns något behov av att komplettera ansökan med efterfrågat underlag då det inte finns något beslut att klassa Issjöbäcken som vattenförekomst. Swedavias skrivelse till Vattenmyndigheten i denna fråga och Vattenmyndighetens svar bifogas, se Bilagorna 1 och 2.

19. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att det av miljökonsekvensbeskrivningen bör framgå vad Swedavia bedömer bli effekten på häckande fåglar. Bedömningen måste även motiveras. Om bedömningen är att sådan störning på fåglar kommer att uppstå som är förbjuden enligt artskyddsförordningen bör en dispens prövas av mark- och miljödomstolen.

Swedavia avser att komplettera ansökan med en kortare redogörelse för resultatet av de studier som gjorts vid Göteborg Landvetter Airport och Jönköpings flygplats.

20. Länsstyrelsen Västra Götalands län noterar att Trafikverkets riksintresseprecisering 2011-05-05 används som avgränsning för en beskrivning av konsekvenser för framtida bebyggelse. Om preciseringen av riksintresset ska ligga till grund för ansökans avgränsning för beskrivning av

konsekvenser för framtida bebyggelse så bör ansökan även beskriva hur en uppgradering av preciseringen skulle kunna se ut.

Swedavia anser inte att ansökan ska kompletteras med efterfrågad redovisning. Preciseringen av riksintresset tar höjd för en utveckling av flygplatsen på mycket lång sikt, inklusive en andra rullbana, och påverkar den framtida bebyggelsen i flygplatsens omgivning. Det är dock inte en fråga som är föremål för prövning i denna ansökan som omfattar de förväntade miljökonsekvenserna av sökt verksamhet.

6 MILJÖFÖRVALTNINGEN I GÖTEBORGS STAD (AKTBIL 27)

1. Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad anser att den ansökta mängden flygrörelser är orimligt hög och att ansökan bör kompletteras med ett alternativt scenario som sträcker sig 10-15 år framåt i tiden.

Se bemötande av länsstyrelsens yttrande under kapitel 5, punkt 1 ovan.

2. Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad önskar en beskrivning mer i detalj av vad principen att lämna SID när ljudnivån på marken understiger 70 dB(A) kommer att innebära rent störningsmässigt samt hur många fler som riskerar att få överflygningar i samband med starter.

Swedavia avser att komplettera ansökan med en översiktlig redogörelse för vad principen att lämna SID innebär för Göteborgs Stad.

3. Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad påpekar att det med hänsyn till felmarginalen kan vara rimligt att istället följa SID till ljudnivån på marken understiger 60 eller 65 dB(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.

Se bemötande av länsstyrelsens yttrande under kapitel 5, punkt 4 ovan.

4. Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad anser att för att kunna göra en rimlig jämförelse mellan alternativen bör bilden av olika alternativs påverkan på maxnivåerna breddas. Staden föreslår att detta görs för de olika trafikeringalternativen samt med och utan möjlighet att lämna flygvägen då ljudnivån på marken understiger 70 dB(A) på samma sätt som har gjorts i bullerutredningen avseende beskrivningen av "Alternativ SID VADIN bana 21" i figur 31 i miljökonsekvensbeskrivningen.

Swedavia anser inte att det finns behov av att komplettera ansökan med en mer fördjupad redovisning av bedömd bullerexponering i Göteborgs Stad på sätt som gjorts för alternativ SID VADIN bana 21. Göteborgs Stad överflygs både i nuläget och för sökt verksamhet men inte med sådana volymer, koncentrationer eller vid sådana bullernivåer som är fallet i ovan nämnd redovisning som skulle kunna motivera en fördjupad detaljstudie av bullerexponeringen även över Göteborgs Stad.

5. Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad påpekar att en fördubbling av antalet flygrörelser riskerar att leda till en fördubbling även av biltrafiken till och från flygplatsen. Detta borde beskrivas och hanteras tydligare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Swedavia anser att den efterfrågade redovisningen finns i miljökonsekvensbeskrivningen, se avsnitt 12.4.3 och 12.5 samt för mer detaljerad information avsnitt 9.4 samt kapitel 10 och 11 i "Luftutredning", bilaga 8 till miljökonsekvensbeskrivningen.

6. Miljöförvaltningen i Göteborgs Stad saknar ett resonemang i miljökonsekvensbeskrivningen vad gäller åtgärder som syftar till att underlätta och styra mot ett hållbart resande till och från flygplatsen.

Swedavia avser att komplettera ansökan med en närmare redogörelse av det arbete som bolaget vidtar vad gäller utvecklingen mot ett hållbart resande till och från flygplatsen.

7 SALVEBOGRUPPEN (AKTBIL 29)

1. Salvebogrupper anser att figur 32 och figur 33 i bilaga 7 till miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med flygbullerberäkningar för justerad SID 21 VADIN & TOPLA.

Swedavia avser att komplettera ansökan med efterfrågad redovisning.

2. Salvebogrupper anser att tabell 23 och tabell 24 i bilaga 7 till miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med påverkade boende för justerad SID 21 VADIN & TOPLA. Beräkningsmetodens osäkerhet bör kommenteras då den uppenbarligen har stora felmarginaler när flera boende finns inom +/- 50 meter från bullergränsen.

Swedavia avser att så långt möjligt komplettera ansökan med den efterfrågade redovisningen.

3. Salvebogrupper anser att figur 30 och figur 31 bilaga 7 till miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med beräkningar när flygplanen kan lämna SID vid maximal ljudnivå 70 dB(A) på mark för justerad SID 21 VADIN & TOPLA. Med tanke på osäkerheten i förutsättningarna bör ett minimum- och ett maximumalternativ tas fram. Syftet är att förstå hur antalet

flygrörelser som passerar Älvsåkersvägen är distribuerade mellan Ryared och Gärdsjön.

Swedavia avser att komplettera ansökan med en redovisning av beräkningar för när flygplan kan lämna SID vid maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken för justerad SID 21 VADIN & TOPLA. Ett minimumalternativ, dvs. en beräkning där inget flygplan lämnar SID, har redan redovisats och ett maximumalternativ kommer att redovisas i kompletteringen.

8 SVEN-OLOF BENJEGÅRD (AKTBIL 30)

1. Sven-Olof Benjegård frågar om det finns flygbullermattor avseende maxbuller dBAF.

Swedavia anser att redovisade bullerkurvor utgör ett fullgott underlag för att domstolen ska kunna bedöma verksamhetens påverkan på människors hälsa och miljön.

2. Sven-Olof Benjegård vill se en redovisning av samtliga ändringar av flygmönstret satta i relation till det flygvägsmonster som gällde vid flygplatsens öppnande.

Swedavia anser inte att det finns anledning att lämna en sådan redovisning. I ansökan redovisas nuläget (år 2010), tillståndsgiven verksamhet och en uppskattning av tillståndsgiven verksamhet år 2038, vilket bolaget anser är tillräckligt och i enlighet med praxis vid tillståndsprövningar enligt miljöbalken. Bolaget avser därför inte att lämna efterfrågad redovisning.

3. Sven-Olof Benjegård vill se en redovisning av ett långsiktigt mål istället för mindre ändringar som tillsammans med senare ändringar når det långsiktiga målet.

Swedavia ansöker om ett nytt tillstånd med en utformning av verksamheten som bolaget avser ska kunna gälla under relativt lång tid. Swedavia anser att ansökan innehåller ett tillvaratagande av den tekniska utvecklingen och beaktande av relevanta miljöaspekter. Bolaget anser därför att ansökan innehåller det av Benjegård efterfrågade underlaget.

4. Sven-Olof Benjegård vill se ett komplett underlag avseende det totala antalet flygrörelser som avses ske på den nya flygvägen (de nya flygvägarna).

Swedavia uppfattar att Benjegård önskar se ett komplett underlag avseende det totala antalet flygrörelser som avses ske på de publicerade kurvade inflygningarna. Detta underlag finns i ansökan, se avsnitt 2.3.2 i Teknisk beskrivning del II Sökt flygvägssystem och avsnitt 3.7.1 i bilaga 7 till miljökonsekvensbeskrivningen.

9 MILJÖ- OCH BYGGLOVSNÄMNDEN I HÄRRYDA KOMMUN (AKTBIL 31)

1. Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun anser att ansökan bör förtydligas med vilka delar av flygplatsverksamheten som Swedavia anser ska omfattas av tillståndet. Det skulle öka tydligheten om avgränsningen gjordes på en karta över flygplatsområdet.

Swedavia avser att i kompletteringen av ansökan förtydliga redovisningen av vad ansökan omfattar och bolaget avser att bifoga en karta över flygplatsområdet.

2. Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun saknar en avgränsning av miljöansvaret för transporter genom Swedavias område till GFC och transporter från GFC till flygplatsen. Likaså bör Swedavia precisera avgränsningen och sin inställning till om GFC:s verksamhet borde omfattas av tillståndet.

Se svar under punkten 1 ovan.

3. Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun anser att Swedavia bör belysa varför SAS flygplanstvätt inte längre bör ingå i tillståndet.

Se svar under punkten 1 ovan.

4. Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun antar att Swedavias parkeringsplatser och parkeringshus omfattas av ansökan. Detta bör bekräftas.

Se svar under punkten 1 ovan.

5. Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun påpekar att det i Swedavias förslag till villkor 7 anges att Swedavia ska vidta bullerskyddsåtgärder inom två år från det att en byggnad exponeras för flygbuller över i villkoret angivna bullernivåer. Med hänsyn till variationerna i antalet flygrörelser mellan år kan bullerkurvorna förändras snabbt. Swedavia bör därför redovisa om det är ett åtagande att uppdatera bullerberäkningarna årligen.

Swedavia kommer att besvara frågan i kompletteringen av ansökan.

6. Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun påpekar att definitionen av bullerskyddsåtgärder begränsar dessa till att endast omfatta bostadsrum till skillnad mot gällande villkor som anger bostadsbyggnad. Swedavia bör redovisa orsaken till den nya formuleringen och vilka utrymmen i en bostadsbyggnad som Swedavia inte anser utgör bostadsrum.

Swedavia kommer att förtydliga motivet för den nya formuleringen i kompletteringen av ansökan.

7. Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun anser att kartmaterialet som utgör underlag för bullerkurvorna behöver förbättras med större skala, särskilt FBN 55 dB(A) samt tredje högsta maximala ljudnivån 70 dB(A) under minst 150 nätter per år. Alla byggnader som kan beröras av krav på bullerdämpande åtgärder bör kunna identifieras på kartan.

Swedavia avser att komplettera ansökan med större kartor (A3-format) men anser inte att det finns anledning att på kartan identifiera varje byggnad som kan komma att beröras av krav på bullerskyddsåtgärder för att kunna bedöma miljökonsekvenserna av verksamheten. Det samlade antalet byggnader som kan komma att beröras av bullerisoleringsåtgärder i den sökta verksamheten redovisas. Det skulle vidare kunna anses olämpligt att identifiera varje enskild byggnad då majoriteten av byggnaderna utgör privatbostäder.

8. Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun anser att bullerkartornas beräkningsosäkerhet bör redovisas på kartan, antingen med siffror eller att kurvorna ges samma bredd som motsvarars av osäkerheten i beräkningen.

Swedavia avser inte att komplettera ansökan med efterfrågat underlag utan anser att det fastställda kvalitetssäkringsdokumentet för flygbullerberäkningar i Sverige ska ligga till grund för framtagandet av bullerkartor på sätt som gjorts i aktuell ansökan. Som framgår av kvalitetssäkringsdokumentet är syftet med en standardiserad beräkningsmodell att objektivt kunna jämföra olika trafikfall med varandra. Av kvalitetssäkerhetsdokumentet framgår också att de standardiserade beräkningsmodellerna är tillräcklig noggranna för att kunna ligga till grund för tillståndsprövningar enligt miljöbalken. Swedavia anser att det varken är rimligt eller lämpligt att avvika från angivna riktlinjer i kvalitetssäkerhetsdokumentet. Swedavia avser dock att i kompletteringen av ansökan i korthet redogöra för beräkningsmetodens osäkerheter.

9. Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun uppger att fördelningen av starter och landningar mellan bana 02 och bana 21 varierat stort under åren. För att ge en mer rättvisande beskrivning av bullrets utbredning bör bullerberäkning göras med en fördelning av starter och landningar mellan banorna som täcker in de senaste årens fördelningar, dvs. 80 procent respektive 60 procent på bana 21. Beräkningarna bör omfatta FBN 55 dB(A), max 70 dB(A) och tredje högsta maximala ljudnivån 70 dB(A) 150 nätter per år.

Swedavia har i beräkningarna i ansökan utgått från en genomsnittlig banfördelning under de senaste tio åren och anser att gjorda beräkningar kan ligga till grund för prövningen. Bolaget avser därför inte att komplettera ansökan med de efterfrågade beräkningarna. Det faktiska utfallet varje år kommer att redovisas inom ramen för tillsynen över verksamheten. Swedavia avser dock att översiktligt beskriva konsekvenserna av en mer extrem banfördelning och väderstatistik, se bemötande av yttrande från Länsstyrelsen i Hallands län, kapitel 1, punkt 3 ovan.

10 MILJÖ- OCH BYGGNADSNÄMNDEN I LERUMS KOMMUN (AKTBIL 32)

1. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun anser inte att det tillräckligt tydligt framgår hur Swedavia räknat fram utvecklingen av ett regionalt nav redan 2015 och anser att bolaget tydligare bör redovisa hur storleken på det regionala navet har räknats ut.

Swedavia avser att komplettera ansökan med ett förtydligande av redovisningen av ett regionalt nav.

2. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun anser att ansökan bör kompletteras med ett samhällsekonomiskt resonemang där konsekvenserna av att begränsa utvecklingen av ett stort område runt flygplatserna ingår.

Swedavia anser inte att ansökan ska kompletteras med efterfrågad redovisning. Denna typ av övergripande samhällsekonomiska resonemang är inte ett underlag som erfordras i en prövning enligt 9 kap. miljöbalken. Göteborg Landvetter Airport är vidare utpekat som ett riksintresse och inom ramen för preciseringen av riksintresset tas höjd för en utveckling av flygplatsen på lång sikt, inklusive anläggande av en andra rullbana. Det s.k. influensområdets utbredning påverkar den framtida bebyggelsen och kan även påverka annan utveckling, t.ex. vindkraftsutbyggnad, i flygplatsens omgivningar. Det är således inte denna prövning som i första hand påverkar utvecklingen i flygplatsens omgivningar, varför efterfrågad redovisning inte är nödvändig.

Swedavia anser däremot att den av kommunen framförda frågeställningen är relevant i förhållande till den nyligen publicerade rapporten "Take off Västsverige, Ökad tillgänglighet för högre tillväxt" som innehåller en samhällsekonomisk analys av flygplatsens roll för utvecklingen i regionen. Rapporten beskriver hur tillgängligheten påverkar regionens aktörer samt föreslår åtgärder som kan vidtas för att förbättra den internationella tillgängligheten. I rapporten framgår bl.a. Göteborg Landvetter Airports bidrag till arbetstillfällen och BRP i Göteborgsregionen.

4. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun anser att det i ansökan bör tydliggöras på vilket sätt ändringen av rekommendationen av antal gånger som maximala ljudnivåer från flygtrafik får överskridas dag och kväll från tre till fem påverkar bedömningen av miljökonsekvenserna.

Swedavia avser att komplettera ansökan med en översiktlig bedömning av en eventuell förändring av rekommendationen av antal gånger som maximala ljudnivåer får överskridas dag och kväll. Nya beräkningar bedöms dock inte rimligt att genomföra i detta skede eftersom det inte finns några nya fastställda riktlinjer.

5. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun anser att ansökan behöver kompletteras med en redovisning av hur den kurvade inflygningen till bana 21 påverkar spridningen av buller över nya områden i Lerums kommun. Åtgärdsförslag såsom t.ex. att kurvade inflygningar nattetid inte tillåts bör redovisas.

Swedavia avser att i korthet komplettera ansökan med en redovisning av effekterna av ökad spridning men vill redan här upplysa om att kurvade inflygningar inte innebär ökad spridning, vilket kommer att utvecklas närmare i kompletteringen. Swedavia avser dock inte att komplettera ansökan med en redovisning av effekterna av att kurvade inflygningar inte skulle tillåtas nattetid då bolaget söker tillstånd till att få genomföra kurvade inflygningar under hela dygnet.

6. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun anser att ansökan behöver kompletteras med en redovisning av hur ändringen av inflygningsvägen STAR till bana 21 påverkar spridningen av buller över nya områden i Lerums kommun. Ansökan behöver kompletteras med ett resonemang om vad detta skulle innebära i ökad störning för boende i Lerums kommun, hur många människor, hälsomässiga effekter och vilka tätbebyggda områden som berörs.

Swedavia avser att förtydliga konsekvenserna av förkortande av STAR, men vill redan här upplysa om att förändringen inte innebär en ökad spridning eller ökad störning för boende i Lerums kommun.

7. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun har ställt ett antal frågor rörande villkoret för när bullerskyddsåtgärder ska vidtas. Miljö- och byggnadsnämnden anser att det krävs en tydligare redogörelse för Swedavias förslag till ändring av villkoret från FBN 55 dB(A) till FBN 60 dB(A). Redogörelsen bör innehålla en redovisning av hur kvaliteten på

byggnadsbeståndet har bedömts. Bolaget bör även redovisa hur många byggnader som faller bort genom förändringen och en konsekvensbeskrivning av den föreslagna ändringen. Miljö- och byggnadsnämnden önskar också ett förtydligande av hur Swedavia kommer att uppdatera sina bullerberäkningar för att kunna uppfylla åtagandet att vidta åtgärder inom två år från det att en byggnad berörs.

Swedavia avser att i kompletteringen av ansökan förtydliga innebörden och konsekvenserna av förslaget till villkor för vidtagande av bullerskyddsåtgärder.

8. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun anser inte att det tillräckligt tydligt framgår hur Härskogen kommer att påverkas av ett ändrat tillstånd och önskar en tydligare beskrivning av vilken skillnad det sökta alternativet kommer att innebära för ljudnivåerna över Härskogen som friluftsområde.

Swedavia anser att det efterfrågade underlaget framgår av avsnitt 11.10 2 i miljökonsekvensbeskrivningen.

9. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun anser att ansökan behöver kompletteras med en redogörelse för de områden som Lerum i sin översiktsplan pekat ut som "tätortsnära rekreation" och "stora opåverkade områden, regionala friluftsområden" och hur de kommer att påverkas av ökade bullervärden.

Swedavia avser att komplettera ansökan med efterfrågat underlag.

10. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun anser att kommunens år 2011 fastställda vindbruksplan, tematiskt tillägg till kommunens översiktsplan "Lerums framtidsplan ÖP 2008" bör redovisas som en nulägesbeskrivning i Swedavias ansökan. Ansökan bör även innehålla hur den sökta verksamheten kommer att påverka möjligheten till vindkraftsetablering enligt vindbruksplanen.

Swedavia avser inte att komplettera ansökan med efterfrågad redovisning då det som efterfrågas inte är föremål för prövning i detta mål. Som nämnts ovan är Göteborg Landvetter Airport utpekad som ett riksintresse och inom ramen för preciseringen av riksintresset tas höjd för en utveckling av flygplatsen på lång sikt, inklusive anläggandet av en andra bana. Nämnd vindbruksplan bör därför ta hänsyn till det s.k. utpekade influensområdet. Av Länsstyrelsens granskningsyttrande, som är en del av översiktsplanen och som ska fogas till planen när den antagits, framgår att i senare skede med tillståndsprövning krävs ytterligare utredning om förenligheten med riksintresse för bl.a. civil luftfart samt hälso- och säkerhetsfrågor, yttrandet bifogas som Bilaga 3. Det kan noteras att område K och område L i planen ligger inom influensområdet för flyghinder och Swedavia har i sitt yttrande över det tematiska tillägget avstyrkt etablering av vindkraft inom kontrollzonen och därmed inom områdena K och L.

11. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun önskar även en beskrivning av den koldioxidbesparing som man får med spridda flygvägar jämfört med att kunna satsa på vindkraft i dessa områden och jämfört med antalet ytterligare människor som blir störda av buller.

Swedavia avser med stöd av vad som anförts under punkterna 3 och 11 ovan inte att det finns skäl att komplettera ansökan med efterfrågat underlag. Det är vidare inte heller möjligt att göra en sådan utredning då det genom framtagande av en vindbruksplan inte står klart vilken utbyggnad vindkraftverk som kommer att genomföras och exakt var vindkraftverken kommer att placeras. En eventuell uppskattning skulle bli så osäker att den inte skulle tillföra något i aktuell prövning.

**11 NÄMNDEN FÖR MILJÖ & HÄLSOSKYDD I KUNGSBACKA
KOMMUN (AKTBIL 34)**

1. Nämnden för Miljö & Hälsoskydd i Kungsbacka kommun anser att det i avsnitt 6.5, tabellerna 23 och 24 samt i figurerna 32 och 33 saknas redovisning av antalet boende inom FBN 55 dB(A) och maximal ljudnivå 70 dB(A) som skulle påverkas av en justering av SID 21 VADIN/TOPLA. Beräkningsmetodens osäkerhet och felmarginaler när det gäller de lokala förhållandena bör också kommenteras.

Se bemötande av Salvebogruppens yttrande, kapitel 7, punkt 2 ovan.

2. Nämnden för Miljö & Hälsoskydd i Kungsbacka kommun anser att en komplettering bör göras av hur bullersituationen runt Salvebo och Ryared skulle påverkas och förändras om flygplanen, enligt ansökans intentioner, skulle tillåtas lämna en justerad SID 21 VADIN/TOPLA vid maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken. Se avsnitt 6.4, figurerna 30 och 31.

Se bemötande av Salvebogruppens yttrande, kapitel 7, punkt 3 ovan.

12 TID FÖR KOMPLETTERING

Swedavia bedömer att de kompletteringar av ansökan som bolaget avser att genomföra kan lämnas in till mark- och miljödomstolen senast den 15 november 2013.

Dag som ovan

Malin Wikström

Tomas Fjordevik

Bilagor:

- Bilaga 1 Swedavias skrivelse till Vattenmyndigheten angående förslag att klassa Issjöbäcken som vattenförekomst enligt ramdirektivet för vatten, daterad 2013-03-05.
- Bilaga 2 Skrivelse från Vattenmyndigheten avseende Swedavias synpunkter angående förslag att klassa Issjöbäcken som vattenförekomst enligt ramdirektivet för vatten, daterad 2013-06-26.
- Bilaga 3 Länsstyrelsens i Västra Götalands läns granskningsyttrande angående vindbruksplan – tematiskt tillägg till översiktsplan för Lerums kommun, Västra Götalands län, daterat 2011-07-01 (diarienummer 401-8392-2010).

Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 VÄNERSBORG

Göteborg den 1 oktober 2013

Mål M 1030-13, Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun, nu fråga om komplettering av ansökan

Swedavia lämnade den 25 september 2013 in ett yttrande i vilket bolaget lämnar svar på vilka kompletteringar bolaget avser att genomföra.

i yttrandet har det blivit fel i numreringen vid bemötande av Miljö- och byggnadsnämndens i Lerums kommuns yttrande, kapitel 10 i yttrandet. Punkt 3 saknas och med anledning härav har en hänvisning i punkten 11 blivit fel. Hänvisningen ska rätteligen vara till punkterna 2 och 10.

Dag som ovan



Malin Wikström

3105135.9.0450