

Datum
2015-03-24Handläggare
Jenny Blomberg
Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys
Sektionen för miljö

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2015 -03- 24

Akt. M1030-13

Aktbil. 168

Linnéa Ekström
Sjö- och luftfartsavdelningen
Juridikenheten
Juridiska sektionen för infrastruktur, bemanning och
behörigheter

Komplettering av Transportstyrelsens synpunkter vid huvudförhandling i mål nr M1030-13, angående ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport.

1 Tillåtelse att avvika från utflygningsvägarna (SID)

Transportstyrelsen anser att flygtrafiken dag och kväll ska få avvika från SID när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 70 dBA. Det är en god avvägning mellan buller och utsläpp till luft. Myndigheten vill framhålla att det är högst rimligt att först tillgodose samhällets bullerkrav och när dessa är uppnådda övergå till att prioritera utsläpp till luft.

De utsläppsbesparingar som kan göras genom att avvika från SID när maximal ljudnivå 70 dBA på marken är uppnådd är inte att förringa. Det är främst under start- och landningsfaserna som de största besparingarna av koldioxid kan göras genom att flyga så bränsleoptimalt som möjligt. När flygplan planflyger på hög höjd finns det däremot inte så stora utsläppsbesparingar att göra idag.

Att minska flygets klimatpåverkan är en högt prioriterad uppgift inom flygets FN-organ ICAO (International Civil Aviation Organisation) och det pågår ett intensivt arbete för att uppnå en minskad klimatpåverkan. För att flygets klimatpåverkan ska kunna minska behöver åtgärder vidtas både vad gäller teknisk utveckling av flygplan och motorer, optimering av flygvägar och luftrum, användande av hållbara bränslen samt reglering genom marknadsbaserade styrmedel. ICAO arbetar just nu med att ta fram en ny standard för utsläpp av koldioxid från nya flygplanstyper samt med att ta fram ett förslag på ett globalt marknadsbaserat styrmedel för att hantera det internationella flygets klimatpåverkan. Alla initiativ som leder till att minska flygets utsläpp av koldioxid uppmuntras starkt inom ICAO. Alla ICAO:s medlemsländer måste, i en så kallad State Action Plan, redovisa de åtgärder som vidtas inom landet för att minska flygets klimatpåverkan. Att

då i villkor i flygplatsernas miljötillstånd begränsa flygbolagens och flygplatsernas möjligheter att minska flygets utsläpp till luft och därmed dess negativa klimatpåverkan, riskerar att motarbeta de initiativ till utsläppsminskande åtgärder som flygbolag, flygplatser och Sverige i stort strävar efter.

Ytterligare anledning till att Transportstyrelsen anser det vara rimligt att få avvika från SID när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 70 dBA är att det ökar kapaciteten på flygplatsen, vilket framför allt kan vara av stor vikt i framtiden då flygplatsen sannolikt kommer att hantera mer trafik och därmed flera flygplansrörelser. Då kan det vara avgörande att få avvika tidigare från SID för att kunna öka eller bibehålla flygplatsens kapacitet.

2 Klassning av flygplanstyper

Transportstyrelsen ser det som positivt att dela in flygplanstyper i olika klasser för att kunna avgöra vilka luftfartyg som får lämna SID vid vilken tidpunkt. Att klassa flygplan på ett sådant sätt medför en ”säkerhetsmarginal” då det alltid är den mest bullrande flygplantypen i varje klass som blir normerande och därmed bestämmer vid vilket tillfälle alla flygplan i samma klass får avvika från SID. Transportstyrelsen menar därmed att säkerhetsmarginaler som att få avvika från SID när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 60 eller 65 dBA inte är nödvändiga eftersom man säkerställer att det finns en marginal i bullernivåerna på marken genom klassningen. Istället för att använda sig av säkerhetsmarginaler kopplade till lägre dBA anser Transportstyrelsen att det är rimligare att använda sig av föreslagen klassning i kombination med samhällets vedertagna riktvärden för maxbuller. Dessa riktvärden anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och har även har stöd i propositionen ”Framtidens transporter och resor – infrastruktur för hållbar tillväxt, prop. 2008/09:35”.

Att använda sig av en klassning medför att luftfartygen får avvika från SID vid olika tillfällen beroende på hur mycket de bullrar, vilket i sin tur medför en spridning av bullerexponeringen. Det kan ses som positivt då det innebär att det inte bara är ett fåtal människor som exponeras för allt buller från utflygningsvägarna. Med en sådan lösning sprider man ut bullerexponeringen så att fler människor får ta ett färre antal överflygningar. I detta sammanhang är det av största vikt att komma ihåg att det buller som människor utsätts för efter att flygplanen har avvikit från SID ligger under maximal ljudnivå 70 dBA, vilket är samhällets vedertagna riktvärde för maxbuller. Det är alltså inte så att fler människor utsätts för buller över

maximal ljudnivå på grund av att flygplan tillåts att avvika från SID tidigare.

3 Tidsbegränsning av miljötillståndet

Transportstyrelsen har inget att erinra om det sökta antalet flygrörelser. Transportstyrelsen har inte heller någon synpunkt om huruvida tillståndet bör vara tidsbegränsat eller inte.

4 Godkännande av icke-raka inflygningar (RNP AR)

I Sverige provas in- och utflygningsprocedurer både enligt miljöbalken och luftfartslagstiftningen. För att procedurerna ska få tas i bruk måste de vara godkända dels av Transportstyrelsen, dels av Mark- och miljödomstolen genom miljötillståndet. De två inflygningsprocedurer som ännu inte är prövade och godkända (LOBBI 1Q och LOBBI 1X) av Transportstyrelsen får alltså inte tas i bruk innan Transportstyrelsen har godkänt dem, oaktat om procedurerna har godkänts i miljötillståndet eller inte.

Vidare måste flygplan som tillämpar de nya procedurerna vara utrustade med navigationsdator för att ha förutsättning att kunna tillämpa icke-raka inflygningsförfaranden. Navigationsutrustningen ska vara godkänd av EASA (European Aviation Safety Agency). Transportstyrelsen ska sedan godkänna en ansökan från flygbolaget som visar att bolaget har operativa procedurer för icke-raka inflygningar och att bolagets piloter har genomgått tillämplig utbildning. Utländska flygbolag behöver först ett godkännande av sin hemmamyndighet och därefter även ett godkännande av Transportstyrelsen för att kunna använda de nya procedurerna.

5 Resultat av bullermätningar och bullerberäkningar

För att kunna beskriva buller används antingen mätningar eller beräkningar. Metoderna kompletterar varandra, men båda metoderna innehåller onoggrannheter.

Beräkningar fungerar bäst för att beskriva ett helt års bullerexponering över ett större område, medan stickprovsmätningar kan var ett komplement för att beskriva bullersituationen i en punkt just vid det aktuella mättillfället med hänsyn till de meteorologiska förhållandena vid mättillfället. Beräkningar har högre repeterbarhet, mätningar ger vanligen stor spridning i resultat. Beräkning av den maximala ljudnivån från en bestämd

flygplanstyp görs i en specifik punkt med förutsättningen att flygplanet följer angiven flygväg och använder en standardprofil¹. Mätning av den maximala ljudnivån ger å andra sidan en spridning i resultat på grund av flygplanens spridning utmed flygvägen, varierande höjd, gaspådrag, meteorologisk påverkan osv. Den högsta mätta ljudnivån överensstämmer normalt inte med beräknad maximal ljudnivå, varpå man inte ska jämföra resultat från mätningar med resultat från beräkningar. Medelvärde av mätt maximal ljudnivå stämmer bättre överens med beräknad maximal ljudnivå.

Om flygplatsen har bullervillkor i sitt miljötillstånd innebär det praktiska svårigheter att koppla dessa villkor till bullermätningar. Detta beror på den stora variationen i mätningarnas resultat. Därför bör bullervillkor i miljötillstånd istället bygga på beräkningar.

6 Transportstyrelsens roll och uppdrag²

Enligt förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen har Transportstyrelsen till huvuduppdrag att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsen ska även verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljökvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

6.1 De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även vara ett stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering.

¹ En standardprofil utgörs av höjd, gaspådrag och hastighet som funktion av avstånd när den aktuella flygplanstypen flyger på standardiserat sätt (ej påverkad av kraftig vind, ej anpassade profiler som tex NADP).

² All text under punkten 6.1 är hämtad från regeringens hemsida <http://www.regeringen.se/sb/d/18128/a/229619>

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

6.2 Transportstyrelsens roll med betydelse för miljöprövningsprocessen

Alla flygvägar och procedurer i svenskt luftrum måste vara godkända av Transportstyrelsen innan de får tas i bruk. Tillståndsprövningen sker med stöd av nationell luftfartslagstiftning och internationella regelverk. I tillståndsprövningen ska Transportstyrelsen verka för att de transportpolitiska målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa uppnås.

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:1) om användning och utformning av luftrum och flygprocedurer, ska en ansökan *bland annat* innehålla följande:

- Beskrivning av luftrummet eller flygproceduren/flygprocedurerna
- Överväganden om miljöpåverkan
- Bedömning av flygsäkerhetspåverkan

Transportstyrelsen granskar om påverkan på miljö och flygsäkerhet är redovisad på ett acceptabelt sätt och med ett godtagbart resultat. Beslut tas sedan efter remisshantering till berörda parter. Transportstyrelsen bedömer från fall till fall vilka som kan bli berörda av ändringen och kan tänkas ha synpunkter. Vanligt förekommande remissinstanser är Försvarsvakten, organisationer för allmänflyg, kommuner, länsstyrelsen, m.fl.