

Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 VÄNERSBORG

Göteborg den 14 november 2014

Mål M 1030-13, Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun; bemötandeskrift

Swedavia AB (Swedavia) har av mark- och miljödomstolen förelagts att bemöta inkomna remissyttranden (aktbilagorna 54-105). Av ett förbiseende återfanns inte bemötande av Tollereds byalag (aktbil 79) i remissyttrandet daterat den 31 oktober 2014. Med anledning härav önskar Swedavia i detta yttrande bemöta remissyttrandet från Tollereds byalag.

1. Tollereds byalag anför att det kvarstår för Swedavia att genom bullermätning på plats bevisa att Tollerred endast utsätts för godkänt buller från flyget, dvs. under 70 dB.

Ansökan om nytt miljötillstånd omfattar en sökt verksamhet om 120 000 flygrörelser per år jämfört med dagens cirka 65 000 flygrörelser. Det är därför inte möjligt att bedöma miljökonsekvenserna baserat på mätningar, utan bedömningen sker baserat på beräknade värden. Detta är praxis i tillståndsprövningar av flygplatsverksamheter.

I figur 34 och figur 35 i bilaga 7 till MKB illustreras maximal ljudnivå 70 dB(A) vid en enskild landning till bana 21 med den mest bullrande flygplanstypen i nuläget respektive för den sökta verksamheten (Boeing 747-400 respektive Airbus A380). Det framgår att de beräknade ljudnivåerna understiger riktvärdet maximal ljudnivå 70 dB(A) i Tollerred i båda fallen.

I figur 33 i samma bilaga redovisas utfallet av beräkningen av hela trafikfallet för sökt verksamhet vad gäller den tredje högsta maximala ljudnivån 70 dB(A) under ett årsmedeldygn. Flygplanstypen Boeing 737-800 är den absolut vanligaste flygplanstypen i sökt verksamhet och bestämmer därför utbredningen av bullerkurvan vid landning till bana 21. Bullerkurvan är cirka 6 km från Tollerred, vilket innebär att den beräknade ljudnivån från den tredje högsta maximala ljudnivån under ett årsmedeldygn i Tollerred är avsevärt under riktvärdet maximal ljudnivå 70 dB(A).

Sammantaget visar ovan nämnda bullerberäkningar att även de två mest bullrande flygplanstyperna i nuläget respektive i sökt verksamhet genererar bullernivåer som understiger gällande riktvärde maximal ljudnivå 70 dB(A) i Tollerred. Den vanligaste flygplanstypens maximala ljudnivå, både i nuläget och i sökt verksamhet, är långt under maximal ljudnivå 70 dB(A) i Tollerred. Det finns sammantaget inte någon risk att gällande riktvärde för maximal ljudnivå överskrids i Tollerred, varför Swedavia inte anser att det finns ett behov att av att genomföra en mätning i Tollerred.

2. Tollereds byalag anför att acceptabelt flygbuller i Tollerred sannolikt ligger på maximalt 50 dB då flera ljudkällor har en potentierande effekt vad gäller bullerrelaterad ohälsa.

Som framgår i figur 24 i ovan nämnda bilaga, understiger ljudnivåerna i Tollerred även gällande riktvärde FBN 55 dB(A) i nuläget och i sökt verksamhet. I Tollerred och i området söder om Tollerred samt nordost om Tollerred bedöms bullernivån från flygtrafiken i nuläget uppgå till FBN 40-45 dB(A) och i sökt verksamhet uppgå till FBN 40-50 dB(A), se kompletteringsskrift daterad den 30 januari 2014, sid. 71.

Om ljudnivåerna från väg- och tågtrafik ligger på riktvärdet 55 dB(A) i Tollered kommer flygbullrets bidrag till den totala ljudnivån vara mycket marginell. Det beror på att flygbullernivån i Tollered högst uppgår till FBN 50 dB(A) i sökt verksamhet och den teoretiskt beräknade sammanlagda ljudnivån från flyg-, tåg- och vägtrafik därför endast blir 56 dB(A). I det fall ljudnivåerna från väg- och tågtrafik överskrider riktvärdet 55 dB(A) blir flygbullrets bidrag ännu mindre. Swedavia anser därför inte att det med anledning av risken för höga bullernivåer till följd av kumulativa effekter, finns skäl att befara att bullernivåerna i Tollered kan förväntas överstiga gällande riktvärden.

Swedavia vill också redan här poängtera att för att det över huvud taget ska vara möjligt att landa på bana 21, kan överflygningar av Tollered inte undvikas, se vidare nedan.

3. Tollered's byalag anför att justeringen av inflygningen från söder inte kan förväntas ge avsedd effekt då korridoren är 3,7 km bred. Tollered's byalag förväntar sig att Swedavia hittar ett sätt att få det absoluta flertalet att flyga där det är tänkt, mellan samhällena.

Navigeringsprecisionen vid inflygning i enlighet med P-RNAV är, såsom också redovisats i TB med bilagor, god. P-RNAV har en navigeringsnoggrannhet om ± 1 nautisk mil, men det faktiska utfallet är i regel ännu bättre. Vid s.k. radarledning fram till den punkt där den slutliga inflygningen påbörjas är spridningen däremot större än vid navigering i enlighet med P-RNAV. Swedavia har i TB redogjort för varför radarledning måste ske i vissa fall, även om flygtrafikledningen strävar efter att så långt möjligt leda trafiken enligt P-RNAV.

Både när flygplanen följer P-RNAV och vid radarledning sjunker flygplanen till som lägst 3 000 fot/900 m MSL innan slutlig inflygning (ILS) påbörjas och flygplanen angör ILS. Vid radarledning angörs ILS något längre ut, dvs. något längre norrut, än vid navigering enligt P-RNAV.

Oavsett om inflygning sker med hjälp av radarledning eller enligt P-RNAV, befinner sig flygplanet i planflykt under minst 2 nautiska mil innan ILS angörs. Den slutliga

inflygningen sker i enlighet med gällande regelverk och piloterna har därför inte Tollerred som riktmärke. Inte i någon del av inflygningen förekommer visuell navigering utan piloten följer en av flygtrafikledningen angiven kurs och höjd. I TB del II - Sökt flygvägssystem, avsnitt 2.3.3, redovisas den sökta justeringen av P-RNAV STAR till bana 21. Såsom där anges, kommer den sökta justeringen att medföra en signifikant förbättring för Ingared och en marginell förbättring för Tollereds tätort. Den sökta förändringen har dock inte implementerats ännu då förändringen är föremål för prövning i detta mål.

4. Tollereds byalag uppskattar införandet av kurvade inflygningar då det minskar trafikmängden över Tollerred, även om Swedavias beräkningar tyder på att det är endast marginella minskningar.

Det är riktigt som Tollereds byalag anför att tillämpning av de av Swedavia föreslagna kurvade inflygningarna till bana 21 innebär avlastning för Tollerred. I figur 20 och figur 24 i TB del II – Sökt flygvägssystem, Bilaga 2 – Utredningar flygvägssystemet, framgår att både den kurvade inflygningen OSNAK 1X (numera benämnd OSNAK 2X) från sydost till bana 21 och LOBBI1X från sydväst till bana 21 medför avlastning för Tollerred. De flygplan som följer OSNAK 2X kommer inte att överflyga Tollerred/Ingared. Tekniken med kurvade inflygningar är dock ännu inte så utvecklad att den i dagsläget bedöms kunna nyttjas i någon större utsträckning och i tabell 1 i TB del II – Sökt flygvägssystem anges det antal inflygningar som kan förväntas ske genom de av Swedavia föreslagna kurvade inflygningarna.

5. Tollereds byalag anför att genom att tillämpa en fullständig CDO-procedur vid inflygningen är det möjligt att istället öka flyghöjden samtidigt som det ur andra miljöhänsyn är att föredra.

Såsom beskrivits ovan i punkt 3 finns det regelverk som anger att en rakbana om 2 nautiska mil måste föregå angörandet av den slutliga inflygningen (ILS). Detta sker oavsett om flygplanet följer en CDO-procedur eller ej. När flygplanen överflyger Tollerred har den slutliga inflygningen påbörjats och i detta skede befinner sig samtliga flygplan därför på samma höjd. Se vidare avsnitt 11.11 i TB del II – Sökt

flygvägssystem, Bilaga 1 Befintligt system flygvägar och avsnitt 5.2 i TB del II – Sökt
flygvägssystem, Bilaga 2 Utredningar flygvägssystemet.

Dag som ovan

Malin Wikström

Malin Wikström