

Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 VÄNERSBORG

Göteborg den 31 oktober 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 senast den 7 november 2014 bemöta inkomna remissyttranden (aktbilagorna 54-105). Med anledning härav önskar Swedavia anföra följande.

Nedan följer först de villkor för verksamheten som Swedavia föreslår, utifrån inkomna synpunkter och kommentarer under remissförfarandet. Därefter bemöts inkomna synpunkter. Swedavia noterar att SGU (aktbil 63, 76), MSB (aktbil 69) och Alingsås kommun (aktbil 77) inte har något att anföra. Marks kommun (aktbil 55) har inte något att invända mot ansökan.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Förslag till villkor	3
1.1	Slutliga villkor.....	3
2	Remissmyndigheter	11
2.1	SIG (aktbil 59).....	11
2.2	Bygg- och miljönämnden, Partille kommun (aktbil 62).....	12
2.3	Miljöförvaltningen, Göteborgs stad (aktbil 68)	14
2.4	Länsstyrelsen Västra götaland lään (aktbil 71).....	18
2.5	GRYAAB (aktbil 72)	39
2.6	Transportstyrelsen (aktbil 75)	41
2.7	Länsstyrelsen Hallands lään (aktbil 81)	42
2.8	Byggnads- och miljönämnden, Bollebygds kommun (aktbil 85 och 87)	43
2.9	Nämnden för Miljö- och hälsoskydd, Kungsbacka kommun (aktbil 88 och 89)	44
2.10	Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun (aktbil 98).....	45
2.11	Miljönämnden i Mölndals stad (aktbil 99)	47
2.12	Kommunstyrelsen, Lerums kommun (aktbil 101)	48
2.13	Naturvårdsverket (aktbil 103).....	49
2.14	Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun (aktbil 104)	56
2.15	Sektorn för samhällsbyggnad och kommunstyrelsen i Härryda kommun (aktbil 105).....	58
3	Bolag och universitet	59
4	Privatpersoner och föreningar.....	60
4.1	Alexander Berlic (aktbil 40 och 65)	60
4.2	Janette Persson (Aktbil 57).....	60
4.3	Håkan Johansson (aktbil 73)	61
4.4	Peter Balkow och Elisabeth Jonasson (aktbil 78).....	62
4.5	Ola Christensson (aktbil 67 och 93)	62
4.6	Salvebgruppen (aktbil 90 och 91)	70
4.7	Flygbullergruppen Härryda Östra (aktbil 95, 97)	71

1 FÖRSLAG TILL VILLKOR

Nedan följer en redovisning av de villkor som Swedavia föreslår för verksamheten. Ändringar och tillägg från de ursprungliga villkorsförslagen i ansökan framgår i kursivt och fetstil.

1.1 Slutliga villkor

Allmänt villkor

1. Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angivit i denna tillståndsansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Bananvändning och flygvägar

2. Ankommande och avgående luftfartyg som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska som huvudregel följa det i ansökan redovisade SID/STAR-systemet¹ med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (f.n. Transportstyrelsens författningssamling med följdföreskrifter).

Jettrafik

3. Trafikavveckling av jettrafik ska ske enligt följande:

Avgående trafik

¹ Standard Instrument Departure (SID) och Standard Instrument Arrival (STAR), standardiserade ut- och inflygningsvägar som publiceras i Aeronautical Information Publication (AIP) som ges ut av en stat eller på uppdrag av en stat och som innehåller varaktig information av betydelse för luftfarten.

Minst 90 % av de luftfartyg som ska följa SID ska framföras inom flygvägskorridorerna ± 1 nautisk mil från den nominella flygvägen fram till den punkt där luftfartygen får lämna SID.

Avgående luftfartyg ska följa SID upp till höjden 6 500 fot (2 000 m) Mean Sea Level (MSL) om inte annat följer enligt nedan.

- i. Luftfartyg får lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A)².
- ii. Nattetid (kl. 22-06) ska luftfartyg följa SID till definierade fasta punkter eller till dess luftfartygen uppnått lägsta höjden 10 000 fot (3 050 m) MSL.
- iii. Nattetid (kl. 22-06) ska luftfartyg som följer SID SABAK följa SID till den definierade fasta svängpunkten vid start från bana 21.

Ankommande trafik

Luftfartyg får gå ner till lägst höjden 3 000 fot (900 m) MSL, med undantag för Slutna STAR till bana 21 som får gå ner till lägst 2 500 fot (750 m) MSL, till dess slutlig inflygning påbörjas.

Propellertrafik med MTOW³ överstigande 7 ton⁴

4. Trafikavveckling av propellertrafik med MTOW överstigande 7 ton ska ske enligt följande.

Avgående trafik

² Alla angivna värden som avser flygbuller i villkor är beräknade värden om inte annat anges.

³ Maximun Take Off Weight

⁴ Med propellerflygplan avses ett propellerflygplan där propellern drivs av en kolvmotor eller turbin.

Luffartyg ska följa SID upp till höjden 4 000 fot (1 200 m) MSL **om inte annat följer enligt nedan.**

- i. **Luffartyg får dag/kväll (kl. 06-22) lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A)⁵.**
- ii. När luffartygets prestanda medför trafikavvecklingsvårigheter eller avsevärd försening används under tiden kl. 06-22 definierade lågfartssektorer.

Ankommande trafik

Luffartyg får gå ner till lägst höjden 2 500 fot (750 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas.

Propellertrafik med MTOW 7 ton eller lägre

5. Trafikavveckling av propellertrafik med MTOW 7 ton eller lägre ska ske enligt följande.

Avgående trafik

Luffartyg tillåts efter start svänga på kurs direkt mot destination via lämpligaste navigationshjälpmedel.

Ankommande trafik

Luffartyg får gå ner till lägst höjden 2 000 fot (600 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas. Inflygningen får fullföljas visuellt när så är möjligt.

⁵ Alla angivna värden som avser flygbuller i villkor är beräknade värden om inte annat anges.

Särskilda undantag

6. Andra in- och utflygningsförfaranden får tillämpas i följande fall:

- när piloten och/eller flygtrafikledningen gör bedömningen att flygsäkerheten föranleder det,
- vid skolflygning IFR,
- p.g.a. väderskäl (t.ex. åskväder, isbildningsrisk, dimma eller halkbekämpning),
- då andra luftrumsintressenter tillfälligt begränsar tillgängligt utrymme i någon del av kontrollzonen och/eller terminalområdet (Göteborg TMA),
- i samband med ambulanstransport,
- vid banarbeten,
- vid Försvarmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap samt
- vid andra jämförbara omständigheter.

Bullerskyddsåtgärder

7. Swedavia ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsrum i bostads-byggnader, såväl permanentbostäder som fritidshus, samt i lokaler i skol- eller vårdbyggnader som utomhus exponeras för flygbullernivå (FBN) överstigande 60 dB(A)⁶. Målet för åtgärderna 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 maximalljudnivåer 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

⁶ Alla angivna värden som avser flygbuller i villkor är beräknade värden om inte annat anges.

att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A) från den tredje högsta flygbullerhändelsen som inträffar per natt under 150 eller fler nätter per år.

Bullerberäkningar genomförs enligt vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod (för närvarande fastställd av Försvarmakten, Transportstyrelsen och Naturvårdsverket). Saknas en sådan beräkningsmetod ska tillsynsmyndigheten bestämma vilken metod som ska användas.

Med bostadsbyggnader avses byggnader som uppfyller den standard och utformning som anges i Boverkets byggregler för bostadsutformning (BBR 2006:12 avsnitt 3.21) samt vad gäller självständiga äldre byggnader den standard och utformning av bostadsbyggnader som gällde vid tidpunkten för byggnadens uppförande. Åtgärderna ska avse bostadsrum och lokaler enligt definition i Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6).

Åtgärderna behöver vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde och med hänsyn till den effekt som uppnås. Vid denna rimlighetsbedömning ska även beaktas tidigare vidtagna bullerskyddsåtgärder och nedlagda kostnader på samtliga byggnader på fastigheten.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktigheter mellan Swedavia och fastighetsägaren ska Swedavia hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut.

Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från den tidpunkt när domen i detta mål har vunnit laga kraft för vid denna tidpunkt berörda byggnader och därefter inom två år från det att en byggnad exponeras enligt första och/eller andra stycket av detta villkor.

Bullerskyddsåtgärder behöver inte vidtas i byggnader som är uppförda efter miljödomstolens dom den 10 mars 2006 i mål nr M 118-01. Denna begränsning

gäller även utbyggnader och byggnader som får ändrad användning efter angivna tidpunkter.

Tillsynsmyndigheten får vid behov ge Swedavia anstånd från angiven tidsram för genomförandet av åtgärder.

Bullermätning

8. Swedavia ska vart tredje år genomföra bullermätning och jämföra mätresultat med aktuell bullerberäkning. Mätningar ska genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Utsläpp till luft

9. Utsläpp av stoft från rökgaserna vid fastbränsleeldning i panncentralen ska begränsas till högst 100 mg/m³ normal torr gas vid 13 volymprocent CO₂ (motsvarar cirka **40 mg/MJ** tillfört bränsle).
10. Swedavia ska verka för ett genomförande av de åtgärder som beskrivs i Swedavias Handlingsplan för minskade utsläpp till luft. **Handlingsplanen ska uppdateras minst vart tredje år.**

Genomförda åtgärder ska redovisas i miljörapporten.

Utsläpp till vatten

Hantering av avisningsvätska

11. Avisning av flygplan ska ske på plats med avrinning till ett uppsamlingssystem.

Swedavia ska se till att så mycket som möjligt av den avisningsvätska som hamnar på marken samlas upp. Swedavia ska inom ramen för egenkontrollen

redovisa den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits.

Halkbekämpning

12. Halkbekämpning på rullbanor, taxibanor och ramper ska i första hand ske mekaniskt. Vid användning av halkbekämpningskemikalier ska i normala fall sådana som är baserade på formiat eller kemikalier med jämförbara eller bättre egenskaper från miljösynpunkt användas.

Urea får användas i undantagsfall vid särskilt svåra väderförhållanden, eller på platser som från trafiksäkerhetssynpunkt kräver särskilt noggrann halkbekämpning eller i andra situationer då flygsäkerheten kräver det. När urea har använts ska tillsynsmyndigheten informeras skriftligen om det.

Dagvatten

13. Dagvatten som passerar genom dammanläggningen ska minst genomgå luftning, sedimentering och biologisk nedbrytning i syfte att reducera organiskt material, närsalter och metaller från flygplatsverksamheten.

Behandlat utgående dagvatten ska, mätt som veckomedelvärde, minst innehålla 5 mg syre per liter vid utsläppspunkten D-A14 nedströms behandlingsanläggningen. Om begränsningsvärdet **underskrids** ska bolaget närmare undersöka orsaken härför och vidta åtgärder i syfte att kunna innehålla värdet.

Kemikalier och avfall

14. Kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Flytande kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras inom invallning som ska rymma minst den största tankens/behållarens volym plus 10 % av summan av övriga – inom samma

invallning – tankars/behållares volym. Dubbelmantlade tankar/behållare behöver inte vara invallade utan ska vara försedda med ett fungerande larm för läckage mellan mantlarna **samt påkörningsskydd**. Lagringstankar/behållare som fylls med tankbil ska vara försedda med nivåmätare, larm och överfyllnadsskydd.

Informationsorgan

15. För informationsutbyte i frågor rörande verksamheten vid flygplatsen ska det finnas ett informationsorgan. I organet ska ingå representanter för Swedavia, flygtrafiktjänsten, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Hallands län, Göteborgsregionens kommunalförbund, Härryda, Göteborgs, Lerums, Mölndals, Kungsbacka, Borås, Bollebygd, Partille, Marks, Alingsås och Ale kommuner samt Gryaab. På förslag från Swedavia eller ovan nämnda länsstyrelser eller kommuner får tillsynsmyndigheten och Swedavia i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet.

Tillsynsmyndigheten och Swedavia bestämmer närmare i samråd hur arbetet i informationsorganet ska bedrivas.

Kontrollprogram

16. Verksamheten ska kontrolleras enligt ett kontrollprogram. Programmet ska bland annat ange hur kontroll genomförs med avseende på mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder.

Förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter att tillståndet vunnit laga kraft.

2 REMISSMYNDIGHETER

2.1 SGI (aktbil 59)

1. SGI anför att det borde vara möjligt att sätta upp ett krav för uppsamling av glykol, eventuellt som ett prøvotidsförfarande, eftersom sökanden har god kontroll över glykolhanteringen genom flödesmätningar och återanvändning av glykol.

Swedavia motsätter sig ett uppsamlingskrav i villkor och anser inte att det finns behov av någon prøvotid, eftersom Swedavia har god kontroll över glykolhanteringen. Av de skäl som Swedavia har beskrivit i avsnitt 5.5.2 i ansökan är det däremot inte möjligt att med tillräcklig noggrannhet följa upp ett krav på uppsamling av en viss andel använd mängd glykol. Swedavia vidhåller därför sitt villkorsförslag, vilket är utformat i enlighet med rättspraxis.

2. Föreslaget villkor 13 om dagvatten är sannolikt felskrivet. "Överskrids" bör ersättas av "ej uppnås".

Det är riktigt som SGI påpekar att det angivna begränsningsvärdet inte ska underskridas. Swedavia föreslår därför en ändring av lydelsen, se villkorsförslag 13 ovan.

3. SGI påpekar att det i ansökan är oklart om angivna nederbördsvärden är korrigerade för mätfel av nederbörden.

I gjorda beräkningar har nederbördssiffrorna inte korrigerats för mätfel av nederbörden, eftersom det inte har bedömts finnas något behov av att göra det. Vattenutredningen avseende förhållanden i vattenresurser samt miljöpåverkan, bilaga 10 till MKB:n, belyser förhållandena för yt-, grund- och spillvatten vid Göteborg Landvetter Airport. I utredningen redovisas avrinningen till kringliggande vattensystem/recipienter och beräkningar har genomförts för att i första hand bedöma omfattningen av utflöde av vatten till de olika recipienterna (uppdelat på vinter- och sommarperiod). Nederbördsstatistik från SMHI avseende Borås har bedömts relevant att utgå från då denna

mätserie är lång och det därför är möjligt uppskatta extrema år, dvs. den statistiska spridningen mellan normalår och våtår. Det är just spannvidden mellan våtår och torrår som är relevant att bedöma och det har inte bedömts finnas något behov av att korrigera nederbördssiffrorna för att illustrera detta. Att utgå från korrigerad nederbörd i stället för uppmätta värden skulle inte påverka de redovisade slutsatserna.

Sammantaget kan gjorda beräkningar av vattenmängder vid yt- och grundvattenavrinning ligga till grund för en bedömning av miljöeffekterna nu och i framtiden samt utgöra en lämplig grund för övergripande dimensionering av anläggningar.

2.2 Bygg- och miljönämnden, Partille kommun (aktbil 62)

1. Bygg- och miljönämnden anser att bullerisoleringsåtgärder även ska vidtas i bostadsbyggnader, undervisningslokaler och vårdlokaler som är uppförda efter miljödomstolens dom i mål nr M 118-01 om flygbuller över Naturvårdsverkets riktvärden för flygbuller (NFS 2008:6) uppkommit med anledning av det ökade antalet flygrörelser som avses i ansökan.

Swedavia motsätter sig bygg- och miljönämndens förslag och vidhåller sitt villkorsförslag och vad bolaget anfört under villkorsmotiveringen i avsnitt 5.2 i ansökan. Det ska noteras att inga bullerisoleringsåtgärder är aktuella att vidta på byggnader belägna i Partille kommun, varken i nuläget eller för sökt verksamhet.

Swedavia har föreslagit att bullerskyddsvillkoret enbart ska omfatta byggnader som har uppförts efter miljödomstolens dom den 10 mars 2006 i mål nr M 118-01. Förslaget har sitt ursprung i det slutliga bullerskyddsvillkoret som miljödomstolen föreskrev i dom av den 8 oktober 2008 i mål nr M 3129-05 där följande anges. "Bullerskyddsåtgärder ska vid behov vidtas på byggnader som är byggda före miljödomstolens dom den 10 mars 2006. Byggnader som åtgärdats med stöd av villkor 3 i nämnda dom berörs inte av detta villkor."

Swedavia anser att det är kommunen och byggherren som måste tillse att bostäder som uppförs i bullerutsatta områden efter att tillstånd meddelats bullerisolerats i

erforderlig omfattning. Erfarenhetsmässigt vet Swedavia att så inte alltid sker av olika anledningar. Swedavia menar att det förhållandet inte kan läggas Swedavia till last. Det kan inte vara rimligt att Swedavia åläggs att bullerisolera bostäder som har uppförts och erhållit bygglov enligt gällande lagstiftning, men där bullerisoleringen i praktiken av olika anledningar inte är tillräcklig. Det är därför av vikt att villkoret tydligt innehåller en begränsning avseende när i tiden bostäderna ska vara uppförda för att vara berättigade till åtgärder.

2. Bygg- och miljönämnden förutsätter att kommunen får del av resultatet från de årliga bullerberäkningarna.

Resultaten av de årliga bullerberäkningarna finns tillgängliga i den årliga miljörapport som Swedavia ger in till tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen i Västra Götalands län). Miljörapporten finns tillgänglig på Swedavias hemsida.

3. Bygg- och miljönämnden förutsätter att ansökan inte medför hinder för Partille kommuns framtida utbyggnad av bostäder, undervisningslokaler och vårdlokaler.

Bebyggelseplanering är en fråga som hanteras inom ramen för plan- och bygglagen (2010:900). Således är bebyggelseplanering enligt Swedavias mening inte något som hanteras inom den nu aktuella prövningen enligt miljöbalken. Vid bebyggelseplanering omkring en flygplats som är utpekad som riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken (t.ex. Göteborg Landvetter Airport), utgör den bullerkurva som Trafikverket fastställt som flygplatsens influensområde för buller utgångspunkt för bebyggelseplanering. Trafikverkets precisering tar höjd för en framtida utveckling av flygplatsen på lång sikt. Genom beslut den 5 maj 2011 (TRV 2011/30571-B) preciserade Trafikverket Göteborg Landvetter Airports influensområden avseende buller och hinder. Partille kommuns framtida utbyggnadsmöjligheter styrs av den bullerkurva som återfinns i Trafikverkets ovan nämnda precisering.

Regeringskansliet behandlar för närvarande en förordningstext om riktvärden för trafikbuller. Vad Swedavia erfar planeras förordningen att träda i kraft i början av år 2015, varvid riktvärdet beräknad maximalljudnivå 70 dB(A) för bostadsbebyggelse

avseende maximalljudnivåer kommer att få överskridas upp till 16 gånger dag/kväll istället för 3 gånger dag/kväll som är praxis i riksintressepreciseringarna i dag. Det nya förordningsförslaget tillåter således i många fall bebyggelse närmare flygplatser än vad som är fallet i dag enligt Trafikverkets praxis i riksintressepreciseringar. Trafikverket kommer i sådana fall att behöva se över redan gjorda riksintressepreciseringar, vilket i sin tur kan påverka Partille kommuns utbyggnadsmöjligheter.

2.3 Miljöförvaltningen, Göteborgs stad (aktbil 68)

1. Miljöförvaltningen anser att tillståndet bör omfatta en mindre volym än 120 000 flygrörelser då det annars finns en risk att tillståndet sträcker sig över en för lång tid.

Swedavia vidhåller sitt yrkande om tillstånd till 120 000 flygrörelser per år. Swedavias yrkande är baserat på det behov som Swedavia anser föreligger. Med beaktande av att flygbranschen och därmed även flygplatsverksamheten är mycket konjunkturkänslig, är det av avgörande betydelse att ett nytt miljötillstånd för verksamheten rymmer den förväntade efterfrågan vid en relativt stark ekonomisk utveckling på sikt, inklusive förväntade konjunkturcykler över tid.

Det sker också mycket snabba förändringar i branschen som kan påverka flygplatsverksamheten. Göteborg Landvetter Airport är fortfarande en relativt liten flygplats där satsningar från ett eller ett par bolag snabbt kan få mycket stor påverkan på volymerna på flygplatsen. Om Västsverige växer som planerat både vad gäller turism, men kanske framförallt när det gäller näringslivsutveckling, kommer kraven på effektiva förbindelser morgon och eftermiddag/kväll att öka kraftigt. Detta skulle i så fall kunna innebära en relativt kraftig ökning av linjer (destinationer) med många avgångar/ankomster med inte nödvändigtvis så stora flygplan.

Det är Swedavias samlade bedömning att om ett antal faktorer samverkar är sannolikheten för att ett högscenario ska inträffa högst realistiskt. Mellan åren 2003-2008 ökade rörelserna med 10 % och mellan åren 2010 (nuläge) och 2011 med cirka 15 %, vilket illustrerar vilka snabba förändringar som kan äga rum inom branschen.

Flygplatsverksamhet är en omfattande och komplex verksamhet och en tillståndsprövning av en flygplats tar omfattande tid och resurser i anspråk. Om tillståndet måste omprövas med alltför korta tidsintervaller skulle flygplatsen, bortsett från kortare perioder, ständigt befinna sig i en prövningsprocess, vilket skulle skapa betydande olägenheter men även kostnader för såväl Swedavia som för rättsväsendet, myndigheter, kommuner och grannar.

Den prövning som nu ska göras ska vidare utgå ifrån miljöbalkens regelverk, inte utifrån ett kommersiellt behovsperspektiv. Mark- och miljööverdomstolen har klargjort detta i flera avgöranden under den senaste tiden, bland annat i det så kallade Norvikmålet (MÖD 2010:53). Domstolen angav där att någon behovsprövning eller företagsekonomisk bedömning av den föreslagna verksamheten inte ska göras. I ett senare rättsfall (mål nr M 4359-11, daterat 2011-12-21) upprepade Mark- och miljööverdomstolen sitt ställningstagande från Norvikmålet och anförde att "... prövningen enligt miljöbalken ska vara konkurrensneutral och att någon behovsprövning eller företagsekonomisk bedömning av den sökta verksamheten normalt inte ska ske. De huvudsakliga ramarna för prövningen ges av reglerna i 1 kap., av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. och av reglerna om hushållning med mark och vatten i 3 och 4 kap. MB".

Vid tillståndsprövningen är således Swedavias affärsmässiga överväganden vad gäller behovet av antalet rörelser inte föremål för prövning. Vad som ska prövas är istället om den ansökta flygplatsverksamheten med föreslagna försiktighetsmått och skyddsåtgärder är godtagbar med hänsyn till kraven i miljöbalken. Swedavia har redovisat miljökonsekvenserna av den sökta verksamheten och föreslår ett antal försiktighetsmått och skyddsåtgärder för verksamheten. Enligt Swedavias mening är de förväntade miljökonsekvenserna av den sökta verksamheten acceptabla och de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som föreslås är rimliga. Om verksamheten skulle förändras i något väsentligt avseende måste Swedavia ansöka om tillstånd till förändringen.

Vad gäller Miljöförvaltningens hänvisning till stadens klimatstrategiska program är det för flyget, liksom för övriga transportslag, utsläppen till luft som ska minska – inte resandet. Utsläpp av koldioxid ger inte upphov till några lokala eller regionala

störningar, utan har enbart effekter i ett globalt perspektiv. Swedavia anser med stöd av praxis att andra mer generella styrmedel än miljöbalkens tillståndsprövning ska tillämpas för att minska utsläppen av koldioxid. Att begränsa flygplatsens tillstånd med hänvisning till utsläpp av koldioxid skulle innebära en indirekt reglering av transportsektorn, vilket såväl Högsta domstolen som Mark- och miljööverdomstolen har fastslagit i ett antal rättsfall (se t.ex. NJA 2004 s. 421 angående Stora Enso Hylte AB, MÖD 2009:46 angående Göteborg Landvetter Airport och MÖD 2007:5 angående Renova AB).

Swedavia vill ändå påpeka att bolaget arbetar aktivt med att minska flygplatsens bidrag till utsläpp av fossil koldioxid inom ramen för flygplatsens handlingsplan om utsläpp till luft och genom Swedavias interna miljömål om nollutsläpp av fossil koldioxid från den egna verksamheten år 2020. Swedavia har däremot begränsade möjligheter att påverka flygplanens utsläpp till luft. Swedavia kan endast i viss mån påverka utsläppen till luft genom konstruktion och tillämpning av in- och utflygningsvägarna till Göteborg Landvetter Airport. Exempelvis föreslår Swedavia i denna prövning att luftfartyg ska få lämna SID när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) för att minska den totala flygvägslängden och därmed minska bränsleförbrukningen och utsläpp till luft.

Upplysningsvis kan också nämnas att flygbranschens egna mål för att minska dess klimatpåverkan innebär klimatneutral tillväxt från år 2020, en halvering av koldioxidutsläppen år 2050 jämfört med år 2005 och en energieffektivisering med 1,5 % per år.

2. Miljöförvaltningen anser att möjligheten att lämna SID när flygplanen alstrar en ljudnivå som understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken ska testas under en provotid för att sedan utvärderas ur buller- och utsläppssynpunkt.

Swedavia motsätter sig Miljöförvaltningens förslag om en provotid, eftersom det inte finns något behov av ett sådant förfarande. Ett provotidsförfarande ska enligt 22 kap. 27 § miljöbalken användas när verkningarna av en verksamhet inte kan förutses med tillräcklig säkerhet. Swedavia har redogjort för hur systemet med klassindelning är tänkt att fungera i avsnitt 6, punkt 5 i Swedavias kompletteringskrift av den 30 januari 2014.

Swedavia anser också att miljökonsekvenserna av förslaget har utretts i tillräcklig och rimlig omfattning, se avsnitten 11.12.1 och 12.6.2 i MKB:n samt avsnitt 6, punkt 5 och avsnitt 7, punkt 2 i Swedavias kompletteringskrift av den 30 januari 2014.

Sammantaget beräknas koldioxidutsläppen reduceras med ungefär 450 ton per år baserat på nuläget. Det ska noteras att bullernivåerna på marken understiger riktvärdet maximal ljudnivå 70 dB(A) när flygplanen enligt villkorsförslaget får tillåtelse att lämna utflygningsvägen. Bullernivåerna på marken avtar därefter snabbt i takt med att flygplanen fortsätter att stiga. Att genomföra ytterligare utredningar än vad som redan har gjorts i MKB:n vad gäller påverkan från bullernivåer understigande riktvärdet maximal ljudnivå 70 dB(A) är inte brukligt i flygplatsprövningar och kan inte heller anses miljömässigt motiverat.

3. Miljöförvaltningen anser att handlingsplanen för utsläpp till luft är bra men saknar införandet av en taxiprioritering likt den vid Arlanda där ett poängsystem gynnar miljötaxibilar. Handlingsplanen bör även uppdateras kontinuerligt, t.ex. vart tredje år, och godkännas av tillsynsmyndigheten.

Swedavia har inget att erinra mot Miljöförvaltningens förslag att handlingsplanen ska uppdateras vart tredje år men anser inte att den bör godkännas/fastställas av tillsynsmyndigheten.

Swedavia anser inte att handlingsplanens innehåll ska detaljregleras i ett särskilt villkor. Handlingsplanen ska vara ett levande dokument som revideras och uppdateras efterhand, inte minst med hänsyn till att det sker en ständig teknikutveckling och för att Swedavia ska kunna tillämpa bästa möjliga teknik enligt miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

Upplysningsvis vill dock Swedavia förtydliga att bolaget arbetar aktivt med att styra taxibolagen mot en miljövänligare taxiflotta, oaktat att just en taxiprioritering likt den vid Stockholm Arlanda Airport inte ingår i nuvarande handlingsplan. De taxibolag som Swedavia ingår avtal med får endast angöra taxisystemet om de uppfyller kraven i 2 kap. 11 a § i vägtrafikskattelagen (2006:227) vad gäller skattelättnad för miljöbilar.

Bolagen ska uppfylla gällande krav vid varje enskild tidpunkt, vilket innebär att om lagkraven skärps kommer även flygplatsens krav att skärpas. Swedavia har därför sedan år 2012 endast taxibilar som är godkända miljöbilar inom angöringssystemet för taxibilar. Att kräva att flygplatsen ska skärpa kraven ytterligare till förmån för särskilda drivmedel eller fordonsleverantörer kan varken anses vara rimligt ur ett miljöperspektiv eller lämpligt ur ett konkurrensrättsligt perspektiv. Vidare förs en löpande dialog med taxibolagen inom ramen för ACA, Airport Carbon Accreditation, ett certifieringssystem för flygplatser där Göteborg Landvetter Airport är certifierat på högsta nivå, 3+. Nivån innebär att andra verksamhetsutövare på flygplatsen är involverade och bidrar genom att minska sina egna koldioxidutsläpp.

2.4 Länsstyrelsen Västra Götalands län (aktbil 71)

2.4.1 Övergripande frågor

1. Länsstyrelsen avstyrker tillstånd till 120 000 flygrörelser per år, eftersom en verksamhet som genomgår ständiga teknikförändringar bör omprövas vart 10-15 år. Länsstyrelsen bedömer att det kommer att dröja betydligt längre än 10-15 år innan omfattningen av den sökta verksamheten nås. Länsstyrelsen tillstyrker emellertid tillstånd till 90 000 flygrörelser per år.

Swedavia vidhåller sitt yrkande om tillstånd till 120 000 flygrörelser per år. En ständig teknikutveckling sker inom majoriteten av branscher och det är inget unikt för just flygplatsbranschen. Varje verksamhetsutövare har en skyldighet att löpande följa upp verksamheten inom ramen för egenkontrollen och så långt möjligt tillämpa bästa möjliga teknik enligt miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

Swedavia hänvisar i övrigt i denna del till bemötandet av Miljöförvaltningen i Göteborgs stads remissyttrande, avsnitt 4, punkt 1.

2. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att all flygplansanknuten verksamhet såsom flygverksamheten ska omfattas av tillstånd och villkor.

Swedavia ställer sig frågande till länsstyrelsens farhåga att flygverksamheten inte skulle komma att omfattas av flygplatsverksamhetens tillstånd och villkor. Swedavias yrkande omfattar tillstånd till ett visst antal årliga flygrörelser, dvs. det följer redan av yrkandet att flygverksamheten på flygplatsen är avsedd att regleras vad gäller det maximala antalet årliga flygrörelser. Flygrörelserna regleras därutöver genom villkor om t.ex. flygvägar.

Swedavia anser däremot att flygtrafiken formellt juridiskt är att betrakta som en följdverksamhet till flygplatsverksamheten, se avsnitt 6.2 i ansökan. Att flygplansrörelser till och från en flygplats är att betrakta som en följdverksamhet följer också uttryckligen av domskälen i Högsta domstolens dom angående Stora Enso Hylte AB (NJA 2004 s. 421). Ett sådant betraktelsesätt ligger också i linje med hur t.ex. fartygstrafik hanteras i prövningar av hamnverksamheter. Det finns dock fortfarande krav på att konsekvenserna av följdverksamheten ska ingå i MKB:n och det finns inget som hindrar att villkor föreskrivs i denna del så länge som förutsättningarna för villkorsskrivning är uppfyllda. I MKB:n redovisas bullerkonsekvenserna från flygverksamheten och utsläppen till luft enligt de avgränsningar som etablerats i praxis. Som nämnts ovan omfattar också flera av Swedavias föreslagna villkor flygtrafiken.

Vad gäller markanknuten verksamhet hänvisar Swedavia till bolagets kompletteringskrift av den 30 januari 2014, avsnitt 6, punkt 2.

2.4.2 Flygvägar

3. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att för det fall flygplan ska få lämna SID då en viss maximal ljudnivå på marken underskrids, bör denna ljudnivå sättas till 65 dB(A) för att undvika överskridanden av riktvärdet 70 dB(A).

Swedavia motsätter sig länsstyrelsens förslag.

Maximal ljudnivå 70 dB(A) utomhus utgör samhällets riktvärde för trafikbuller enligt den s.k. infrastrukturpropositionen.⁷ Riktvärdet har också fastslagits i efterföljande propositioner⁸. Maximal ljudnivå 70 dB(A) utomhus utgör vidare såväl Naturvårdsverkets riktvärde⁹ som Boverkets riktvärde för flygtrafikbuller i planeringen.¹⁰ I det nya förslaget till förordning om riktvärden för trafikbuller som nyligen har varit ute på remiss – och som föreslås träda i kraft den 2 januari 2015 – är riktvärdet också maximal ljudnivå 70 dB(A).

Syftet med Swedavias förslag att flygplanen ska få möjlighet att lämna SID vid 70 dB(A) är främst att med bibehållen flygsäkerhet reducera miljöpåverkan från flygtrafiken vad avser framför allt utsläpp till luft. Den 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 överflygningar 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 har i avsnitt 6, punkt 5 i bolagets kompletteringsskrift av den 30 januari 2014 översiktligt redogjort för konsekvenserna av om flygplanen får lämna SID vid 60 dB(A) istället för vid 70 dB(A). I princip gör sig samma resonemang gällande om flygplanen skulle följa SID till 65 dB(A) som 60 dB(A) istället för till 70 dB(A), dvs. det skulle få konsekvenser för såväl flygplatsens kapacitet, utsläpp till luft, intilliggande kommuners bebyggelseplanering som ekonomin för enskilda flygbolag.

Länsstyrelsen hänvisar till Stockholm Arlanda Airports tillstånd från den 27 november 2013 som innehåller ett villkor om att luftfartyg ska få lämna SID då den maximala ljudnivån på marken understiger 65 dB(A). Swedavia till påpeka att denna dom har överklagats och prövas för närvarande av Mark- och miljööverdomstolen (dom

⁷ Prop. 1996/97:53, ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter”.

⁸ Prop. 2008/09:35, ”Framtidens transporter och resor – infrastruktur för hållbar tillväxt”, och Prop. 2012/13:25, ”Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem”

⁹ Se Naturvårdsverkets allmänna råd om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser, NFS 2008:6.

¹⁰ Boverkets allmänna råd 2009:1.

meddelas den 21 november 2014). I ärendet har Länsstyrelsen i Stockholms län godtagit Swedavias förslag med de marginaler som Swedavia föreslagit i prövningen med ett ytterligare tillägg om 500 fot. Malmö Airport har genom en relativt nyligen lagakraftvunnen dom fått ett villkor som innebär att flygplanen får möjlighet att lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) (villkor 3 i Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt dom 2013-06-28 i mål nr M 1452-12). Länsstyrelsen i Skåne län överklagade bland annat villkor 3 men erhöll inte prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen.

4. Länsstyrelsen ifrågasätter Swedavias förslag till gruppindelning bl.a. med hänsyn till de av Swedavia i kompletteringen av ansökan redovisade EPNL-värdena jämförda med förslaget till klassindelningen för att lämna SID.

Swedavia vill inledningsvis, för att undvika en sammanblandning mellan gruppering för flygbullerberäkningar och gruppering för lämnade av SID, förtydliga att grupperingen för lämnande av SID benämns "klassindelning".

Storheten EPNL, vars konstruktion och syfte beskrivs i bilaga 16 till bolagets kompletteringskrift av den 30 januari 2014, har ingenting att göra med förslaget att flygplan ska få lämna SID. Den redovisning av EPNdB-värden som finns i bilagan syftar till att redovisa hur väl varje flygplanstyps emissionsvärden, mätt i EPNL, överensstämmer med grupprepresentanten vid genomförande av flygbullerberäkningar. Slutsatsen är att gruppindelningen för flygbullerberäkningar, generellt sett, överskattar ljudemissionerna mätt i EPNL.

5. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att om en indelning av flygplan i bullerklasser blir aktuell bör i vart fall principerna regleras i villkor och inte genom delegering till tillsynsmyndigheten.

Swedavia motsätter sig en reglering av själva klassindelningen i villkor och anser att uppföljning lämpligen kan ske inom ramen för kontrollprogrammet.

Klassindelningen syftar till att Swedavia ska kunna *kontrollera och säkerställa* att villkoret om möjligheten att lämna SID vid beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken inte överskrids. Eftersom flygtrafikledningen inte kan hantera varje enskild flygplanstyps bullerprestanda, är avsikten att flygplansflottan istället ska delas in i ett för flygtrafikledningen hanterbart antal klasser. Inom varje klass kommer sedan den mest bullrande flygplanstypen att vara normerande för när flygplan som hör till den specifika klassen får lämna SID. På så sätt säkerställs att inget flygplan lämnar SID innan det har slutat att bullra beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) eller högre på marken. I avsnitt 6, punkt 5 i Swedavias kompletteringskrift av den 30 januari 2014 redogör Swedavia för hur en sådan klassindelning skulle kunna se ut.

6. Länsstyrelsen Västra Götalands län tillstyrker införandet av den föreslagna justeringen av STAR bana 21 och kurvade inflygningar men anser att användningen av kurvade inflygningar ska regleras i villkor.

Swedavia motsätter sig en ytterligare reglering av inflygningsprocedurerna baserade på RNP AR-teknik (så kallade kurvade inflygningar) i ett särskilt villkor, utöver vad som redan följer av villkorsförslag 3.

En grundläggande förutsättning för att villkor ska meddelas är att dessa ska anses behövliga. I villkorsförslag 3 regleras till vilken höjd ankommande jettrafik lägst får gå ner till dess slutlig inflygning påbörjas, oavsett flygväg. Swedavia ser inget behov av att ytterligare reglera kurvade inflygningar till Göteborg Landvetter Airport i ett särskilt villkor. Förändringen bedöms positiv ur ett samlat miljöperspektiv, se avsnitt 11.12.2 i MKB:n. Flygvägarna och hur dessa används redovisas i ansökan och är därmed en del av det allmänna villkoret precis som för övriga flygvägar. Det är vad gäller kurvade inflygningar vidare fråga om ett begränsat antal årliga rörelser för sökt verksamhet, se tabell 1 i avsnitt 2.3.2 i TB del II Sökt flygvägssystem. Swedavia bedömer inte heller att procedurerna påverkar antalet boende som omfattas av maximalljudnivåer överstigande 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn eller FBN 55 dB(A).

2.4.3 Bullerskyddsåtgärder

7. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att bullerisoleringsåtgärder ska vidtas för bostäder som utsätts för FBN 55 dB(A) utomhus. Swedavia anger att de byggnader som skulle tillkomma i intervallet FBN 55-60 dB(A) redan i dag uppfyller eller mycket nära uppfyller målnivån 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus. Trots detta beräknas kostnaderna för bullerisolering öka från 22 till 30 miljoner kr om FBN 55 dB(A) skulle gälla istället för FBN 60 dB(A). Länsstyrelsen tolkar detta som att ytterligare åtgärder krävs för byggnader om nuvarande flygbullernivå kvarstår.

Av den s.k. infrastrukturpropositionen framgår att bullerskyddsåtgärder för såväl etapp 1 som etapp 2 bör vidtas i områden som exponeras för FBN 60 dB(A). I senare propositioner föreslås ingen ändring i detta avseende varför Swedavia anser att denna utgångspunkt alltså gäller. Swedavia anser inte att det finns någon anledning att frångå denna princip, vilket också framhållits i föregående prövning av villkoren för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport.

Swedavia anser vidare att den i gällande villkor angivna målnivån FBN 30 dB(A) inomhus är oskäligt sträng. I infrastrukturpropositionen anges att målnivån ska vara *ekvivalent ljudnivå* 30 dB(A) inomhus. Inte heller i detta avseende finns anledning att frångå denna princip.

Det är inte skillnaden mellan FBN 55 dB(A) och FBN 60 dB(A) som leder till ökade kostnader. Att isolera för FBN 55 dB(A) istället för FBN 60 dB(A) leder i normalfallet enbart till ökade inventeringskostnader, eftersom majoriteten av tillkommande byggnader i intervallet FBN 55-60 dB(A) redan i nuläget uppfyller eller mycket nära uppfyller målnivån ekvivalent ljudnivå 30 dB(A) inomhus. Skillnaden i kostnad beror istället delvis på att Swedavia i sitt villkorsförslag föreslår en annan målnivå inomhus (ekvivalent ljudnivå 30 dB(A) istället för FBN 30 dB(A)), men framför allt på att Swedavia föreslår ett annat sätt att bestämma den dimensionerande maximala ljudnivån (hänsyn tas till frekvens istället för till en specifikt dimensionerande flygplanstyp). Den formulering av bullerisoleringsvillkoret som Swedavia har föreslagit ligger i linje med dagens praxis.

8. Länsstyrelsen Västra Götalands län påpekar att Swedavia föreslår att det inte längre ska anges en dimensionerande flygplanstyp för bullerisoleringen. Så som gällande villkor är formulerat innebär det ett krav på att de bostäder och skol- och vårdlokaler som faller inom rekvisitet maximalbuller som överstiger 70 dBA minst tre gånger per natt och minst 150 nätter per år kommer att isoleras så att ljudnivån inomhus för i stort sett alla bullerhändelser kommer att uppgå till högst 45 dBA. Swedavia föreslår att de åtgärder som genomförs ska dimensioneras för den flygplanstyp som ger den tredje högsta ljudnivån. Det framgår inte hur ljudnivån ska beräknas, om det är det aritmetiska medelvärdet av EPNdB-nivåerna eller på annat sätt. Det innebär att det finns flygplanstyper som ger högre ljudnivå. Inomhusnivån kan därmed, trots isoleringen, komma att överskrida maximalnivån 45 dBA ett okänt antal gånger. Länsstyrelsen anser att nuvarande utformning av villkoret ska fortsätta gälla.

Swedavia vidhåller sitt villkorsförslag. Rent praktiskt innebär Swedavias villkorsförslag att maximalljudnivåerna utomhus inte bara kommer att beräknas för 70 dB(A) utan också för varje dB över denna nivå. Om ett område exempelvis exponeras för 75 dB(A), tre gånger per natt under 150 nätter, kommer husen i det området att behöva få åtgärder som minst dämpar bullret med 30 dB(A) för att nå ner till 45 dB(A). EPNdB-nivåer används normalt inte för bullerisolering och Swedavia föreslår inte heller i detta fall att sådana nivåer ska ligga till grund för bullerisolering.

Det är korrekt att formuleringen av villkorsförslaget kan leda till ett antal händelser över målnivån 45 dB(A) inomhus, men Swedavia vill understryka att det är få bullerhändelser som är märkbart över 45 dB(A) inomhus. Det ska poängteras att samma förhållande gäller med dagens villkor som utgår från en dimensionerande flygplanstyp, dvs. även med dagens villkor inträffar ett okänt antal händelser över målnivån 45 dB(A) inomhus. Enligt Swedavias mening kan det inte anses vara rimligt att bullerisolera i den omfattningen att inga överskridanden över huvud taget av målnivån 45 dB(A) ska få ske.

9. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att bullerskyddsåtgärder även ska vidtas i bostäder som regelbundet utomhus utsätts för bullernivåer över maximalnivån

80 dB(A) dag och kvällstid kl. 06.00-22.00. Detta motsvarar etapp 2 i den så kallade infrastrukturpropositionen. Med regelbundet bör i detta fall menas fem gånger per dag.

Swedavia motsätter sig Länsstyrelsens förslag. I bolagets kompletteringskrift av den 30 januari 2014, bilaga 11, framgår den geografiska omfattningen av Länsstyrelsens förslag. Detta område inryms i sin helhet inom redan befintligt isoleringsvillkor för natt, och aktuella byggnader har därför redan hanterats inom ramen för nu gällande tillstånd. Det finns således inget behov av föreslaget villkor.

Innebörden av Swedavias förslag till villkor 7 är att Länsstyrelsens krav kommer att omfattas av detta villkor utan att någon särskild skrivning om detta är nödvändig.

För helhetens skull vill Swedavia ändock framhålla att bolaget tolkar maximalljudnivåerna som anges i etapp 2 i infrastrukturpropositionen på så sätt att maximalljudnivåer dag- och kvällstid framför allt syftar på flygplatser som inte har någon regelbundet förekommande nattrafik. Göteborg Landvetter Airport har regelbunden nattrafik. Detta är också skälet till varför Swedavia har föreslagit ett bullerisoleringsvillkor avseende maximalljudnivåer nattetid.

10. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser slutligen att bullerskyddsåtgärder även bör vidtas i undervisningslokaler som exponeras för minst 70 dB(A) maximalljudnivå dagtid fler än tre gånger per dag kl. 07.00-18.00. Samma målnivå för åtgärderna bör gälla som för övrig bullerisolering.

Swedavia motsätter sig Länsstyrelsens förslag. Swedavia anser inte att det finns någon grund för ett sådant krav, varken i någon gällande bullernorm eller i praxis. Ett sådant villkor kommer inte heller att utlösa några bullerisoleringskrav för den sökta verksamheten varför det inte heller finns något behov av ett villkor.

Härrydaskolan har tidigare inventerats som en följd av dom i mål nr M 118-01 daterad den 8 oktober 2008. Vid den tidpunkten berördes skolan enbart av FBN 55 dB(A) och inventeringen visade att skolan inte behövde ytterligare åtgärder för att klara målnivån FBN 30 dB(A) inomhus. Med anledning av länsstyrelsens krav att även maximal-

ljudnivåer ska innehållas dagtid, har en kompletterande analys utförts i förhållande till nuvarande dimensionerande flygplan, B744. Analysen visar att skolan inte behöver några ytterligare åtgärder för att klara maximalljudnivån 45 dB(A) inomhus.

Även Skårtorps förskola har inventerats med anledning av Länsstyrelsen krav. Beräkningen visar att inte heller de två byggnader som utgör Skårtorps förskola behöver några isoleringsåtgärder för att klara maximalljudnivån 45 dB(A) inomhus.

11. Länsstyrelsen Västra Götalands län har inget att erinra mot Swedavias förslag att bullerskyddsåtgärder ska utföras i bostadsrum i bostadsbyggnader och inte i bostadsbyggnader som i gällande villkor, under förutsättning att det synsätt på kök som Swedavia har framfört i sin ansökan om tillstånd till flygplatsverksamheten vid Arlanda iakttas. I den ansökan angav Swedavia att de flesta kök har en matrumsdel som är rum för daglig samvaro och som därför varit föremål för bullerisolering. Länsstyrelsen anser att detta bör förtydligas i föreslaget villkor.

Swedavia har samma synsätt på samtliga bolagets flygplatser, innebärande att kök isoleras om där finns en matrumsdel som är gjord för daglig samvaro. Swedavia anser inte att detta bör detaljregleras i ett villkor och har också svårt att se hur ett sådant villkor skulle formuleras. Frågan bör istället avgöras från fall till fall i samband med inventeringen. Om en fastighetsägare inte delar Swedavias bedömning i ett enskilt fall, har fastighetsägaren möjlighet att hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för avgörande.

12. Länsstyrelsen Västra Götalands län påpekar att formuleringen "Med bostadsbyggnader avses byggnader som uppfyller den standard och utformning som anges i Boverkets byggregler..." i Swedavias villkorsförslag kan ge upphov till tolkningsproblem och felaktiga avgränsningar med hänsyn till den variation i ålder och standard som byggnaderna runt flygplatsen har. Det är tillräckligt att åtgärderna vidtas efter en bedömning av kostnader och byggnadens standard och värde och med hänsyn till den effekt som uppnås.

Swedavia vidhåller sitt villkorsförslag och förstår inte på vilket sätt förslaget är otydligt. Bolaget anser att det är viktigt att åtgärder vidtas med utgångspunkt från den standard som gällde när byggnaden uppfördes, annars kommer Swedavia att åläggas kostnader enbart relaterade till en förbättring av en byggnads standard. Denna kostnad kan inte läggas på Swedavia. Det finns alltså en risk att Swedavia måste vidta åtgärder eller mer omfattande åtgärder än vad som annars varit nödvändigt endast av det skälet att byggnaden är äldre och inte uppfyller dagens byggnorm.

13. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att skrivningen "Vid meningsskiljaktigheter mellan Swedavia och fastighetsägaren ska Swedavia hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut" i Swedavias villkorsförslag bör utformas som i dag, dvs. att tillsynsmyndigheten ska avgöra vilka åtgärder som är rimliga att kräva.

Swedavia har inte avsett att förändra något i denna del utifrån vad som redan gäller enligt dagens villkor. För det fall mark- och miljödomstolen anser att den nuvarande lydelsen av villkor U2 (miljödomstolens dom 2008-10-08 i mål nr M 3129-05) är tydligare i denna del, "... hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva.", har Swedavia i sig inget att erinra mot den nuvarande lydelsen. Enligt Swedavias mening följer ovanstående dock redan av den formulering som Swedavia nu föreslår.

14. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att åtgärder ska vidtas inom ett år från det att en byggnad är berörd. Det finns inte skäl att ha ett uppehåll på tre år efter att domen har vunnit laga kraft, eftersom det redan i dag finns ett villkor om att åtgärderna ska vara vidtagna inom ett år.

Swedavia vidhåller sitt villkorsförslag.

I samband med att ett nytt tillstånd meddelas kan nya bullerisoleringskrav tillkomma. Det innebär att Swedavia kan behöva initiera ett mer omfattande bullerisoleringsprojekt än vad som är fallet efter den årliga kontrollen av det nuvarande villkoret. Erfarenhetsmässigt vet Swedavia att bullerisoleringsprojekt, med undantag för mycket begränsade sådana, vanligtvis tar flera år i anspråk. Det är fråga om en lång och

komplex process med flera moment som ska utföras innan själva isoleringsåtgärderna kan börja vidtas, t.ex. upphandling av entreprenörer, beräkningar, inventeringar och avtalsskrivande med varje enskild fastighetsägare. Swedavia lyder under lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och för det fall upphandlingen överklagas kan tidpunkten för när arbetena kan påbörjas dra ut på tiden. Därutöver kan isoleringsarbeten inte pågå året runt med beaktande av väderleksförhållanden. Erfarenhetsmässigt bedömer därför Swedavia att det är rimligt med en tid om tre år efter det att domen har vunnit laga kraft.

Swedavia vill också påpeka att utfallet för föregående år inte är känt vid årets utgång, utan beräkningarna och resultatet av dessa blir normalt färdigt först inför att den årliga miljörapporten lämnas in under mars månad. Den tvååriga frist från det att en byggnad har blivit berörd bör därför inte räknas från kalenderårets början, utan från den 1 april när det tidigast är känt om en byggnad berörs, dvs. om det visar sig vid beräkningarna av trafikutfallet för år 2014 att en ny byggnad har blivit berörd och kräver bullerisoleringsåtgärder, ska tvåårsfristen börja löpa först den 1 april 2015.

2.4.4 Utsläpp till luft

15. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att Swedavia ska upprätta en handlingsplan för minskade utsläpp till luft av koldioxid, kväveoxider och partiklar. Handlingsplanen ska uppdateras vart tredje år efter samråd med tillsynsmyndigheten. Åtgärderna ska omfatta Swedavias egen verksamhet samt verksamheter som innebär samarbete med andra aktörer, t.ex. rörande marktransporter eller flygtrafiken. Vidtagna åtgärder ska redovisas i miljörapporten.

Swedavia har föreslagit att bolaget ska arbeta med en handlingsplan för utsläpp till luft och att vidtagna åtgärder redovisas i den årliga miljörapporten. Swedavia godtar att handlingsplanen ska uppdateras minst vart tredje år. Swedavia vidhåller att fokus i handlingsplanen bör vara utsläpp av koldioxid, men åtar sig att redovisa effekterna även för utsläpp av kväveoxider och partiklar. Det finns av miljöskäl inget behov av villkor för kväveoxider och partiklar.

2.4.5 Hantering av avisningsvätska

16. Länsstyrelsen Västra Götaland anser att meningen "Swedavia ska se till att så mycket som möjligt av den avisningsvätska som hamnar på marken samlas upp" kan utgå ur Swedavias villkorsförslag nr 11. Det viktiga är att avisning endast sker på plats med kontrollerad avrinning till uppsamlingssystemet.

Swedavia har utformat villkorsförslaget utifrån gällande rättspraxis. Swedavia har i sig inget att erinra mot att den föreslagna meningen ovan stryks om mark- och miljödomstolen finner det lämpligt.

2.4.6 Halkbekämpning

17. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att Swedavias föreslagna villkor 12 ska kompletteras med en informationsplikt för andra kemikalier än formiat, på samma sätt som i gällande tillstånd.

Enligt Swedavias mening är det en självklarhet att tillsynsmyndigheten informeras om nya halkbekämpningsmedel börjar användas. Bolaget har i sig inget att erinra mot att första stycket kompletteras med samma skrivning som i dagens villkor om mark- och miljödomstolen finner det lämpligt, dvs. "Innan Swedavia använder ett halkbekämpningsmedel som bolaget bedömt vara baserat på ett ämne med jämförbara eller bättre hälso- och miljöegenskaper ska tillsynsmyndigheten informeras".

2.4.7 Utsläpp till dagvatten

18. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att Swedavias föreslagna villkor 13 ska kompletteras med förslag på begränsningsvärden för halter av TOC, kväve, fosfor, olja, metaller och syre vid utsläppspunkten D-A14 samt när dessa begränsningsvärden ska börja gälla, dvs. när reningsanläggningen antas fungera på avsett vis. Länsstyrelsen bedömer att Göteborgs stads riktvärden för dagvatten kan vara lämpliga som begränsningsvärden, kompletterande med värde för syre.

	<i>mg/l</i>
TOC	12
Totalkväve	1,25
Totalfosfor	0,05
Koppar	0,01
Zink	0,03
Bly	0,014
Kadmium	0,0004
Krom	0,015
Nickel	0,04
Oljeindex	1

Halten syre får inte gå under 5 mg/l och årsmedelhalten får inte underskrida 7 mg/l.

Ovanstående halter ska gälla som månadsmedelvärden. Begränsningsvärdena ska anses uppfyllda även om två månadsmedelvärden per år överstiger de angivna halterna. För syre gäller att halten inte får underskridas. Begränsningsvärdena får dock inte överskridas som ett årsmedelvärde.

Swedavia motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag.

För att upprätthålla flygsäkerheten används under vintersäsongen avisnings- och halkbekämpningsprodukter. Produkterna innehåller till största del vatten och lättnedbrytbara organiska ämnen med en mindre tillsats av fosfor. Swedavia anlade under år 2010 tre dagvattendammar för att omhänderta och behandla dagvattnet med avseende på organiska ämnen, närsalter och metaller genom luftning, sedimentering och biologisk nedbrytning motsvarande bästa möjliga teknik för rening av dagvatten. Detta framgår också av Swedavias förslag till villkor, se villkorsförslag 13.

Göteborgs stads riktvärden för dagvatten är just riktvärden med en hög ambitionsnivå. Det ska också poängteras att stadens riktvärden tar sikte på regnvatten och inte ett renat dagvatten. Swedavia anser därför att det är orimligt att dessa riktvärden

formuleras som begränsningsvärden, oavsett om det anses nödvändigt att meddela villkor för samtliga eller några av de parametrar Länsstyrelsen nämner eller ej.

Swedavia anser inte, med undantag för syrehalt, att det finns anledning att meddela ytterligare begränsningsvärden för utsläpp av dagvatten. Provtagning sker kontinuerligt och uppföljning av ovan nämnda parametrar sker inom ramen för kontrollprogrammet. Det kan noteras att verksamheten vid flygplatsen inte tillför kväve till dagvattnet utan det härrör främst från atmosfäriskt nedfall. Parametrarna kadmium, bly, krom och nickel i utgående dagvatten från flygplatsen uppfyller både nivån för Göteborgs riktvärden för dagvatten samt miljökvalitetsnormer. Det finns inget skäl att anta att dessa förhållanden kommer att förändras.

Halten syre får enligt Swedavias förslag som veckomedelvärde inte understiga 5 mg/l. Om begränsningsvärdet underskrids ska Swedavia undersöka anledningen härför och vidta åtgärder i syfte att kunna innehålla värdet. Swedavia motsätter sig länsstyrelsens förslag att halten aldrig får underskridas. I vissa situationer kan isbildning ha bildats, varför vattenflöde helt kan saknas. I en sådan situation är det inte möjligt att innehålla värdet. Likaså kan vattenflöde saknas under torra perioder sommartid. Det innebär att till och med ett veckomedelvärde på grund av naturliga förhållanden kan vara omöjligt att innehålla under vissa perioder, varför ett månadsmedelvärde egentligen vore att föredra.

2.4.8 Kemikalier och avfall

19. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att nuvarande villkor 7¹¹ ska vara kvar, innebärande att "Kallavfettningsmedel som inte är självspaltande får inte föras till flygplatsens spillvattennät eller släppas ut på annat sätt". Villkoret bör kompletteras med att dubbelmantlade tankar ska stå inom invallning som hindrar påkörning och som samlar upp spill eller överfyllnad.

¹¹ Villkoret meddelades i dom i mål M 118-01 daterad 2006-03-10

Swedavia motsätter sig att nuvarande villkor 7 ska fortsätta att gälla. Kallavfettningemedel är självspaltande. Det ligger i Swedavias intresse att endast använda självspaltande avfettningemedel för att säkerställa funktionen i oljeavskiljarna. Enligt Swedavias mening fyller villkoret därför inget syfte. I Swedavias komplettering av den 28 mars 2014 avsnitt 3, redovisas närmare Swedavias kemikaliehantering.

20. Länsstyrelsen Västra Götaland anser att det föreslagna villkoret nr 14 bör kompletteras med att dubbelmantlade tankar ska stå inom invallning som hindrar påkörning och som samlar upp spill eller överfyllnad.

Swedavia anser inte att det finns något behov av invallning av dubbelmantlade tankar, men föreslår en justering av villkor 14 som innebär att alla dubbelmantlade tankar förses med påkörningsskydd.

En dubbelmantlad cistern och invallning av en cistern är två olika typer av s.k. sekundärt skydd, se Naturvårdsverkets föreskrifter om skydd mot mark- och vattenförorening vid lagring av brandfarliga vätskor (NFS 2003:24). Att installera flera typer av sekundära skydd kan inte anses nödvändigt eller rimligt. Enligt skriften Handledning för kemikalietillsyn framtagen av Miljösamverkan Västra Götaland, november 2000, är dubbelmantlade cisterner miljömässigt godtagbart.

Sammanfattningsvis är dubbelmantlade tankar kompletterat med påkörningsskydd är ett fullgott skydd ur säkerhetssynpunkt.

2.4.9 Brandövningsplatsen

21. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att nuvarande villkor¹² om utsläpp från brandövningsplatsen ska vara kvar.

¹² Villkor 9 i dom i mål M 118-01 daterad 2006-03-10.

Swedavia motsätter sig länsstyrelsens förslag. Nuvarande villkor 9 innehåller krav som gällde under själva byggskedet av brandövningsplatsen. Eftersom brandövningsplatsen redan är anlagd, finns inget behov av villkoret.

2.4.10 Utsläpp till spillvatten

22. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att ansökan ska kompletteras med villkor om utsläpp till spillvatten. Länsstyrelsen Västra Götalands län anser att nuvarande villkor 8 om spillvatten ska fortsätta att gälla, förutom att riktvärde byts mot begränsningsvärde. Begränsningsvärdet ska anses uppfyllt även om två månadsmedelvärden per år överstiger de angivna halterna. Begränsningsvärdet får dock inte överskridas som ett årsmedelvärde. Det är inte tillräckligt att hänvisa till avtal med Gryaab, eftersom villkorsskrivning enligt VA-lagen och miljöbalken har helt olika rättsverkan.

Swedavia motsätter sig att nuvarande villkor 8 ska fortsätta att gälla. För det första är det oskäligt att utan närmare motivering byta ut ett riktvärde mot ett begränsningsvärde som är ett mycket strängare krav. För det andra är det oskäligt att meddela villkor som uppställer krav på att begränsningsvärden ska klaras vid varje utsläppspunkt inom flygplatsområdet. Det måste vara halterna i det utgående spillvattnet som ska bli föremål för reglering om så anses nödvändigt.

Swedavia vidhåller att en hänvisning i villkor till det avtal som ingåtts med Gryaab är den enda rimliga regleringen om spillvattnet ska regleras. Det vore olämpligt att ställa ett krav i villkor och ett annat i avtalet med Gryaab. Detta helt oberoende av inställningen till rättsverkan av olika villkorsregleringar. Swedavia vill dock påtala att bolaget anser att ett villkor med hänvisning till parametrar i avtal har lika stor rättsverkan som ett villkor med angivande av parametrar direkt i villkoret. Skillnaden är att villkoret med föreslagen formulering kommer att följa de krav Swedavia som bolaget måste uppfylla i förhållande till Gryaab, vilket torde vara det som är relevant att reglera i villkor för verksamheten även i miljötilståndet.

Swedavia vill också upplysa om att vid tillståndsprövningen av Stockholm Arlanda Airport accepterade mark- och miljödomstolen denna inställning och accepterade Swedavias förslag till villkor, innebärande att Swedavia ansvarar för att omhändertagandet av spillvatten från all verksamhet inom flygplatsområdet sker på ett sådant sätt att spillvattnet i den samlade anslutningspunkten till Sigtuna kommuns ledningsnät uppfyller de vid var tidpunkt gällande kraven i ABVA. Mark- och miljödomstolen bemyndigade tillsynsmyndigheten att vid behov meddela villkor för utsläpp till spillvatten utöver vad som angetts i avtalet (ABVA) mellan Swedavia och Käppalaförbundet/Sigtuna kommun.

2.4.11 Övriga synpunkter

2.4.11.1 Buller

23. Länsstyrelsen Västra Götalands län anför att ett ökat antal flygrörelser innebär ökade bullerstörningar och hänvisar till Gösta Blühms miljömedicinska bedömning och Naturvårdsverkets utredning om flygbuller på uteplats (Rapport 6570 maj 2013). Framför allt barnperspektivet lyfts fram.

I tabellen i bilaga 5 (Miljömedicinsk komplettering) till bolagets kompletteringsskrift av den 30 januari 2014 har siffrorna för antalet skolor och antalet byggnader blivit omkastade. I både sökt verksamhet och nollalternativ 2 är det två skolor om totalt fyra byggnader som exponeras för maximalljudnivån 70 dB(A) sex eller fler gånger per årsmedeldygn och antalet exponerade skolor för denna ljudnivå ökar inte. Felet har dock inte påverkat analysen och slutsatserna som dras i de miljömedicinska rapporterna utan det är bara ett formateringsfel i tabellen. De två skolor som omfattas är Härrydaskolan, en F-5 skola med 127 elever, och Skåtorps förskola med drygt 100 elever.

Härrydaskolan har tidigare inventerats som en följd av dom i mål nr M 118-01 daterad den 8 oktober 2008. Vid den tidpunkten berördes skolan enbart av FBN 55 dB(A) och inventeringen visade att skolan inte behövde ytterligare åtgärder för att klara målnivån FBN 30 dB(A) inomhus. Med anledning av länsstyrelsens krav ovan (se avsnitt 5.3,

punkt 10) att även maximalljudnivåer ska innehållas dagtid, har en kompletterande analys utförts i förhållande till nuvarande dimensionerande flygplan, B744. Analysen visar att skolan inte behöver några ytterligare åtgärder för att klara maximalljudnivån 45 dB(A) inomhus.

Även Skårtorps förskola har inventerats med anledning av Länsstyrelsen krav. Beräkningen visar att inte heller de två byggnader som utgör Skårtorps förskola behöver några isoleringsåtgärder för att klara maximalljudnivån 45 dB(A) inomhus.

Anledningen till att upplevd störning och sömnstörning endast har beräknats för den vuxna delen av befolkningen är att det inte finns vedertagna metoder för att göra samma analys för barn. Institutet för Miljömedicin vid Karolinska Institutet har på uppdrag av Swedavia genomfört en granskning av kunskapsunderlaget gällande flygbuller och barns hälsa.¹³ Underlaget för granskningen utgör i huvudsak etablerad kunskap relaterad till aktuella nationella och internationella vetenskapliga studier, litteratursammanställningar och myndighetsrapporter inom ämnesområdet. Sammanfattningsvis visar de studier som genomförts vad gäller fysiologiska stress effekter av flygbuller hos barn inte några entydiga resultat. Det är inte möjligt att dra några säkra slutsatser om vid vilka ljudnivåer negativa effekter på barns hälsa uppkommer då det samlade kunskapsunderlaget är begränsat. De ökningarna som faktiskt observerats hos barn vad gäller både blodtryck och stresshormoner är små och har låg klinisk relevans. Ökningarna ska snarare tolkas som fysiologiska markörer för stress. Generellt sett kan en förhöjd stressnivå till följd av buller hos barn inverka negativt på deras hälsa om den kvarstår under en längre tid, vilket stöds av resultat från vuxna. Avslutningsvis anförs att risken för barns hälsa till stor del beror på den specifika exponeringssituationen runt en flygplats samt på andra modifierande faktorer, såsom byggnaders ljuddämpande egenskaper, varför en bedömning bör göras från fall till fall.

¹³ Flygbuller och barns hälsa, En kunskapssammanställning gjord av Institutet för Miljömedicin, Karolinska Institutet, på uppdrag av Swedavia, G. Bluhm och C. Eriksson, Stockholm, september 2014

2.4.11.2 Luft

24. Länsstyrelsen Västra Götalands län anger att verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport har en viss påverkan på omgivningsluften samt på möjligheterna för naturens återhämtning från förorening och övergödning och refererar till olika luftmätningar. Länsstyrelsen anför under avsnitt "Emissioner och halter i luft" att de uppmätta halterna, speciellt kvävedioxid, är förhöjda jämfört med de regionala bakgrundshalterna.

Att halterna som är uppmätta vid terminalen är förhöjda jämfört med de regionala bakgrundshalterna beror på att det är där bilar och bussar angör flygplatsen. Däremot är de uppmätta halterna vid rullbanan betydligt lägre jämfört med halterna vid terminalen och kan ligga inom mätmetodernas felmarginal. En mer detaljerad beskrivning om mätmetodernas felmarginaler finns på sidan 46 i bolagets kompletteringskrift av den 30 januari 2014.

Länsstyrelsen anger att de regionala bakgrundshalterna av kvävedioxid i länet ligger på mellan 1 - 3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vilket är riktigt gällande länet i stort, men att jämföra halterna på 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vid de regionala bakgrundsstationerna (Vänern och Töreboda) är inte relevant, särskilt när den dominerande vindriktningen vid den aktuella mätkampanjen var sydvästlig. Sweco anser därför att mätningarna vid Råö bättre avspeglar den regionala bakgrundshalten för Härryda. Det är även rimligt att anta att bakgrundshalten vid flygplatsen, där riksväg 40 passerar, är något högre jämfört med den uppmätta bakgrundshalten vid Råö, se vidare sid 45-46 i Swedavias kompletteringskrift av den 30 januari 2014. Uppmätta halter vid Råö låg under den aktuella perioden på 3,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, vilket är något lägre än den halt som uppmätts vid rullbanan (6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, se sidan 149 i MKB). På sidan 46 i bolagets kompletteringskrift av den 30 januari 2014 framgår att genomförda mätningar ger en indikation på haltnivåer och baserat på resultaten bedömer Sweco sammantaget att tillskottet är litet och att nivåerna kring rullbanan av kvävedioxid ligger i "nivå" med bakgrundshalterna.

25. Länsstyrelsen Västra Götalands län anför vidare att verksamhetens utsläpp har en märkbar påverkan på halterna av kvävedioxid i omgivningsluften runt flygplatsen.

Mätningarna vid rullbanan visar att kvävedioxidhalterna är låga och i princip i nivå med bakgrundshalten. Halterna vid rullbanan påverkas sannolikt även av utsläpp från vägtrafiken på väg 40. Området vid rullbanan har inte allmänheten tillgång till, varför miljö kvalitetsnormen inte är tillämplig där. Sweco bedömer inte att verksamheten har en betydande påverkan på halterna runt flygplatsen. Däremot har marktransporterna från transporter till och från flygplatsen en märkbar påverkan på kvävedioxidhalterna vid angöringen till terminalen, sannolikt är verkliga halter även vid terminalen dock lägre eftersom det inte var en öppen mätplats, se mer om val av mätplatser på sid 43 i Swedavias kompletteringskrift av den 30 januari 2014.

26. Länsstyrelsen Västra Götalands län konstaterar att verksamhetens utsläpp utgör drygt 40 % av Härryda kommuns kvävedioxidutsläpp.

Swedavia anser inte att det är relevant för bedömningen av verksamhetens miljöbelastningen att jämföra Göteborg Landvetters Airports kväveoxidutsläpp mot det totala kväveoxidutsläppet i en relativt liten kommun. Flygplatsen är Sveriges andra största flygplats och den största i Västsverige med ett mycket stort upptagningsområde. Flygplatsen är den överlägset största verksamhetsutövaren i kommunen och kommunens övriga utsläpp av kväveoxid kommer framförallt från biltrafiken. Det bör vara mer relevant att jämföra med utsläppen inom ett större område. Kväveoxidutsläppet från Göteborg Landvetter Airport utgör endast cirka 1 % av länets totala kväveoxidutsläpp.

27. Länsstyrelsen Västra Götalands län anför under avsnitt "Försurning och övergödning" att Sweco:s bedömning avseende försurnings- och övergödningssituationen är missvisande.

Swecos bedömning bygger dels på litteraturgenomgång, dels på kontakt med IVL som ansvarar för bland annat depositions mätningar i länet. Den i Swecos rapport¹⁴ redovisade *uppmätta kvävedepositionen*, uppmätt av IVL vid mätstationen Klippan, kan enligt senare uppgift av IVL inte användas för bedömning av försurningsläget kring

¹⁴ Sweco: rapport, se bilaga 6 i bolagets komplettering av den 30 januari 2014

flygplatsen. I Swecos rapport redovisas även det *beräknade kvävenedfallet* för det aktuella området, vilket överensstämmer med både länsstyrelsens synpunkter och den uppfattning IVL har om depositionsnivåerna i Härryda kommun (omkring 10 - 16 kg N/ha/år). Bidraget av kväve- och svavelnedfallet från Göteborg Landvetter Airports verksamhet jämförs i Swecos rapport sedan mot den kritiska belastningen definierad för Sverige till skydd för förändringar hos växtligheten. Det faktum att den uppmätta kvävedepositionen vid Klippan inte kan ligga till grund för en bedömning av försurningsläget kring flygplatsen, påverkar inte Swecos samlade bedömning beträffande den relativa påverkan från Göteborg Landvetter Airport verksamhet.

2.4.11.3 Omfattning av ansökan – ny- och tillbyggnader m.m.

28. Länsstyrelsen Västra Götalands län påpekar att det enligt ansökan bland annat planeras att flytta tankanläggning och bränsleanläggning, utöka uppställningsplatser och hårdgjorda ytor. Länsstyrelsen anser att denna typ av förändringar ska anmälas till tillsynsmyndigheten så att försiktighetsmått kan föreskrivas för utformning och verksamhet.

Swedavia är medvetet om att förändringar av verksamheten i vissa fall kan komma att kräva en särskild anmälan enligt 1 kap. 4 § första stycket punkten 2 och 11 § punkten 1 i miljöprövningsförordningen (2013:251).

Swedavias yrkande i tillståndsmeningen syftar till att tydliggöra att Swedavia söker tillstånd även för den framtida verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport. Formuleringen återfinns också i Stockholm Arlanda Airports nyligen meddelade tillstånd (mark- och miljödomstolens deldom 2013-11-27 i mål nr M 2284-11) och liknande formuleringar finns även i andra nyligen meddelade tillstånd.¹⁵ Framtida utbyggnadsplaner är särskilt omnämnda i avsnitt 10.6 i ansökan.

¹⁵ Se t.ex. mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt nyligen meddelade tillstånd vad gäller Jönköping Airport i mål nr M 3624-12 av den 8 maj 2014 och Malmö Airport i mål nr M 1452-12 av den 28 juni 2013 samt mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt vad gäller Fyrstads flygplats i Trollhättan i mål nr M 2572-12 av den 2 september 2013.

Utöver vad som omnämnts om framtida utbyggnadsplaner i ansökan förekommer normalt underhållsarbete av byggnader och infrastruktur på flygplatsen, t.ex. sker omtoppling av rullbanan med jämna mellanrum. Normalt sett är dessa underhållsåtgärder inte av den karaktär att en anmälan enligt miljöprövningsförordningen är erforderlig men detta får bedömas från fall till fall.

2.4.11.4 Nollalternativ

29. Länsstyrelsen anser att miljökonsekvenser för de olika utökningsalternativen bör jämföras med nollalternativ 2.

Swedavia hänvisar i denna del till svaret under länsstyrelsens kompletteringsönskemål, avsnitt 6, punkt 4 i Swedavias kompletteringsskrift av den 30 januari 2014.

2.4.11.5 Verkställighetsförordnande

30. Länsstyrelsen Västra Götalands län tillstyrker verkställighetsförordnande för införandet av de kurvade inflygningarna. I övriga delar avstyrker länsstyrelsen verkställighetsförordnande.

Swedavia vidhåller att skäl finns för att meddela ett verkställighetsförordnande och hänvisar i denna del till avsnitt 17 i ansökan.

2.5 GRYAAB (aktbil 72)

1. Gryaab anser att villkor 8 om spillvatten i dagens villkor plus en reglering av pH-värdet ska finnas med i ett nytt tillstånd.

Swedavia motsätter sig en reglering av utsläpp till spillvattnet i enlighet med dagens villkor 8 och reglering av pH-värdet och hänvisar till vad som anförs till bemötande av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.10, punkt 22.

Vad gäller kravet på reglering av pH-värde anser Swedavia att ett sådant krav är onödigt. Swedavia innehåller gällande pH-värde för utgående vatten enligt ABVA-avtalet. Det vatten som leds till spillvattennätet är att likna vid vanligt hushållsvatten och är i stort sett neutralt.

2. Gryaab anser att dagens villkor 6 om avloppsvatten från verkstäder ska finnas med i ett nytt tillstånd.

Swedavia motsätter sig att nuvarande villkor 6 som rör avloppsvatten från verkstäder ska fortsätta att gälla.

Swedavia motsätter sig att nuvarande villkor 6 som rör avloppsvatten från verkstäder ska fortsätta att gälla. Det är endast sanitärt vatten som avleds från verkstäder, inget övrigt spillvatten. Spolhall vid fordonsverkstaden leds via reningsanläggning till spillvattennätet. Det finns därför inte något behov av villkoret.

3. Gryaab anser att dagens villkor 7 om kallavfettningsmedel ska finnas med i ett nytt tillstånd.

Swedavia motsätter sig ett bibehållande av nuvarande villkor 7 som rör kallavfettningsmedel och hänvisar i denna del till bemötandet av länsstyrelsens i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.8, punkt 19.

4. Gryaab anser inte att brandövningsvattnet får ledas till spillvattennätet. Gryaab har som princip att inte ta emot släckvatten från bränder oavsett brandhärd.

Swedavia anser att det vore önskvärt att få leda brandövningsvattnet till spillvattennätet även om det, som Gryaab påpekar, är Gryaab som bestämmer vilket vatten bolaget önskar ta emot. Det är fråga om vatten från en kontrollerad brand med bränsle, tändvätska och släckmedel som är känt.

Brandövningsvattnet består endast av rent etanolbaserat bränsle blandat med färskvatten. Metallhalter i brandövningsvattnet understiger gällande riktvärden i ABVA-

avtalet. Swedavia anser därför inte att det är miljömässigt motiverat att transportera brandövningsvattnet som avfall med tankbil till avfallsmottagare.

Om Gryaab inte önskar ta emot brandövningsvattnet avser Swedavia att leda vattnet till dagvattenanläggningen, se vidare avsnitt 4 i bolagets kompletteringskrift av den 28 mars 2014.

2.6 Transportstyrelsen (aktbil 75)

1. Transportstyrelsen delar Swedavias ståndpunkt att flygtrafiken dag och kväll ska få avvika från utflygningsvägarna (SID) när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A). Att kräva att flygplanen måste följa SID längre ut från flygplatsen för att nå ner i maximala ljudnivåer lägre än 70 dB(A) har inte stöd i gällande riktvärden för flygbuller och leder dessutom till både ökade utsläpp till luft och ökade bränslekostnader för flygbolagen. Dessutom påverkas även kapaciteten vid flygplatsen i negativ riktning. Myndigheten anser att Swedavias förslag innehåller fullgod marginal. Myndigheten förutsätter att efterlevnaden av att flygplanen avviker vid max 70 dB(A) hanteras och redovisas i kommande kontrollprogram för verksamhetens egenkontroll.

Swedavia delar Transportstyrelsens synpunkt att riktvärdet maximalljudnivå 70 dB(A) bör gälla för när flygplanen ska få lämna SID. Swedavia kommer att hantera efterlevnaden av villkoret inom ramen för egenkontrollen. Den föreslagna klassindelningen är tänkt som ett redskap just för att kunna kontrollera att villkoret innehålls.

2. Transportstyrelsen vill påpeka att de två RNP AR-procedureerna som har godkänts är OSNAK 2X och KOVUX 1Q. I ansökan benämns den förstnämnda proceduren OSNAK 1X.

Det är korrekt att den aktuella RNP AR-proceduren nu ska benämnas OSNAK 2X. Under den tidigare testverksamheten benämndes proceduren OSNAK 1X.

3. Transportstyrelsen vill upplysa om att inga ansökningar har inkommit myndigheten vad gäller den föreslagna justeringen av P-RNAV STAR till bana 21 och de föreslagna RNP AR-procedureerna LOBBI 1Q och LOBBI 1X. För denna justering och dessa procedurer saknas således i dagsläget ett godkännande från Transportstyrelsen.

Det är riktigt att föreslagna justeringar av flygvägar kräver godkännande från Transportstyrelsen innan de tas i bruk. Swedavia planerar att ansöka om godkännande hos Transportstyrelsen om tillstånd till förändringarna erhålls av mark- och miljödomstolen.

2.7 Länsstyrelsen Hallands län (aktbil 81)

1. Länsstyrelsen Hallands län påpekar att Swedavias föreslagna dagvattenvillkor endast innehåller ett begränsningsvärde för syrehalten i utgående vatten från reningsanläggningen. Länsstyrelsen anser att det även bör finnas begränsningsvärden för organiskt material, kväve och fosfor i allt utgående vatten till Issjöbäcken, dvs. förutom utgående vatten från reningsanläggningen även bräddat vatten och det vatten som kommer från området vid södra banändan.

Swedavia motsätter sig införande av begränsningsvärden för andra parametrar än syrehalten och hänvisar till svaret ovan under bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands yttrande, avsnitt 5.7, punkt 18.

Vad gäller bräddning av vatten utgörs det samlade utgående dagvattnet från flygplatsen i punkten D-A14 av; (i) dagvatten som behandlats i dammanläggningen, (ii) vatten som bräddar förbi dammanläggningen samt (iii) vatten som avrinner från södra banändan. Det betyder att bräddat vatten samlas i punkten D-A14. Det sker en löpande uppföljning av vattenkvaliteten i det samlade utgående vattnet i punkten D-A14 genom provtagningar och mätningar i enlighet med Swedavias kontrollprogram.

Separat uppföljning av det bräddade dagvattnet sker vid sex tillfällen per år genom provtagning i enlighet med gällande kontrollprogram. Syre, konduktivitet, pH, turbiditet, temperatur och flöde mäts kontinuerligt.

Separat uppföljning sker även av det vatten som avrinner från den södra banändan. Det sker månadsvis med avseende på TOC, fosfor, kalium, klorid, konduktivitet och syre.

2. Länsstyrelsen i Hallands län anser att villkor enligt buller ska formuleras i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd för flygtrafikbuller.

Swedavia vidhåller sinavillkorsförslag avseende buller som utgår från gällande riktvärden och den rättspraxis som finns beträffande prövning av flygplatsverksamheter.

2.8 Byggnads- och miljönämnden, Bollebygds kommun (aktbil 85 och 87)

1. Byggnads- och miljönämnden avstyrker den kurvade inflygningsvägen över Bollebygd, att SID Södra spåret justeras norrut, att flygplan ska få lämna Södra spåret när bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) samt Swedavias yrkande att mark- och miljödomstolen ska meddela verkställighetsförordnande.

Swedavia motsätter sig nämndens yrkanden och vidhåller de förslag till förändringar av flygvägssystemet som framgår av ansökan. Swedavia vidhåller också sitt yrkande om verkställighetsförordnande och hänvisar i denna del till avsnitt 17 i ansökan.

Vad gäller de fyra kurvade inflygningsvägarna har Swedavia beskrivit miljökonsekvenserna av dessa i avsnitt 11.12.2 i MKB:n. Jämförande bullerberäkningar av sökt alternativ med respektive utan kurvade inflygningsvägar visar att det blir ett oförändrat antal personer som berörs av flygbullernivå FBN 55 dB(A) vid användning av kurvade inflygningsvägar. Detta förhållande gäller även avseende maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn. Förändringen bedöms positiv ur ett samlat miljöperspektiv.

Vad gäller justering av SID (LABAN 2J) som också benämns "södra spåret" har Swedavia utrett en sådan alternativ dragning men *inte* föreslagit någon justering av denna flygväg, se avsnitt 11.12.4 i MKB:n samt avsnitt 6 i TB del II bilaga 2. Ansökan

omfattar endast förslaget att flygplan dag- och kvällstid ska få lämna även SID "Södra spåret" vid höjden 6 500 fot (2 000 MSL), alternativt när bullernivån på marken understiger 70 dB(A). Konsekvenserna av principen är att det sker en viss spridning av flygtrafiken när bullernivåerna på marken understiger riktvärdet 70 dB(A) eftersom överflygningarna fördelas över ett större område. Det innebär att vissa områden kommer att få färre överflygningar än i dag, medan andra områden kommer att få fler överflygningar.

Området som kommer att få något fler överflygningar är det som ligger norr om SID LABAN, dvs. Bollebygd tätort med omnejd, men alla överflygningar kommer att generera bullernivåer på marken som understiger gällande riktvärden. Områden som i dag ligger rakt under flygvägen, exempelvis Olsfors, kommer att få markant färre överflygningar. Delar av flödet kommer att passera Hällingsjö och Rävlanda, varvid maximala ljudnivån bedöms vara 65-<70 dB(A), respektive 60-65 dB(A). Andra delar av flödet kommer istället att lämna SID senare och flyga söder om Hällingsjö och Rävlanda, vilket innebär överflygning av Bollebygd med bedömd maximal ljudnivå om cirka 60 dB(A). Se vidare avsnitt 11.12.1 i MKB:n.

2.9 Nämnden för Miljö- och hälsoskydd, Kungsbacka kommun (aktbil 88 och 89)

1. Nämnden yrkar att starterna på SID 21 för flygvägarna TOPLA och VADIN ska flyttas till en ny gemensam dragning länge västerut i huvudsak enligt vad som redovisats under bilaga 4.7 i MKB:n, punkt 6:4, så att flygtrafiken sprids ut jämfört med dagens situation och de allvarligaste bullerstörningarna över 70 dB(A) för boende i Salvebo med omnejd minskar.

Nämnden har inget att erinra mot Swedavias förslag att flygplanen ska få möjlighet att lämna SID när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) eller mot Swedavias förslag till klassindelning. Nämnden har inte heller något att erinra mot användandet av fyra inflygningsprocedurer med RNP AR-teknik.

Swedavia vill påpeka att om de ovan nämnda flygvägarna TOPLA och VADIN flyttas till en mer västlig dragning kommer det inte innebära att flygtrafiken sprids ut jämfört med dagens situation. Salvebo kommer att få något färre överflygningar men istället kommer det snarare bli en högre koncentration i det område (Ryared) som då kommer att överflygas av både landande och startande flygplan. Antalet personer som exponeras för ljudnivåhändelser över 70 dB(A) minskar något med en flytt av flygvägarna. Om däremot villkorsförslaget om att lämna SID vid 70 dB(A) blir verklighet kommer flygtrafiken att spridas ut och de berörda orterna kommer få färre överflygningar av de mindre jetflygplanen och turbopropellerflygplanen, se vidare avsnitt 8 i bolagets kompletteringskrift av den 30 januari 2014.

Swedavia förespråkar den nuvarande dragningen av utflygningsvägen söderut från bana 21 (SID VADIN/TOPLA), se avsnitt 11.12.4 i MKB:n. Swedavia har i sak inget att erinra mot de alternativa utredda dragningarna av SID VADIN/TOPLA (se avsnitt 11.12.4 i MKBN, avsnitt 6.4 i bilaga 7 till MKB:n och avsnitt 2 i TB del II bilaga 2) för det fall mark- och miljödomstolen vid en avvägning av de samlade miljökonsekvenserna finner dessa lämpligare. Det ska dock noteras att en sådan förändring även kräver Transportstyrelsens godkännande.

2.10 Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun (aktbil 98)

1. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun är kritisk till att buller sprids över större områden i kommunen vid kurvad inflygning till bana 21.

Det område inom Lerums kommun som berörs av den kurvade inflygningen från sydost till bana 21 överflygs redan i dag av startande flygplan från bana 03 som flyger mot Stockholm eller österut. Området ligger dessutom i kommunens sydöstra spets som är glest befolkat. Jämförande bullerberäkningar av sökt alternativ med respektive utan kurvade inflygningsvägar visar att det blir ett oförändrat antal personer som berörs av flygbullernivå FBN 55 dB(A) vid användning av de kurvade inflygningsvägarna. Detta förhållande gäller även avseende maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeltygn, se vidare avsnitt 11.12.2 i MKB:n.

2. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun anser att bullerskyddsvillkoret inte ska ändras från FBN 55 dB(A) till 60 dB(A).

Swedavia motsätter sig miljö- och byggnadsnämndens förslag och hänvisar i denna del till svaret ovan under bemötandet av länsstyrelsens i Västra Götalands län yttrande, avsnitt 5.3, punkt 7.

3. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun anser att kompensationsåtgärder behöver göras för de områden där riktvärdet för friluftsområden om FBN 40 dB(A) överskrids.

Swedavia motsätter sig att kompensationsåtgärder ska meddelas.

Det finns enligt Swedavias uppfattning inte skäl att vidta kompensationsåtgärder. Grundprincipen när det gäller miljöansvar är att verksamhetsutövaren ska utföra de skyddsåtgärder och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att skydda hälsa och miljö enligt 2 kap. 3 § miljöbalken. Syftet med bestämmelserna om kompensationsåtgärder är att vara en motkraft till exploatering och exploatören ska, genom att kompensera för förlorade naturvärden, undvika eller minimera förstörande ingrepp. Med kompensationsåtgärder avses framförallt särskilda åtgärder för kompensation av förlorade miljövärden såsom intrång i naturvårdsintressen och annat intrång i allmänna intressen. I det fall en verksamhet exempelvis tar i anspråk bad-, parkerings- eller tältplats kan myndigheten kräva att utövaren istället ställer i ordning en ny liknande anordning på en annan plats.¹⁶ Swedavia anser inte att aktuella intressen går förlorade på ett sådant sätt eller att miljöpåverkan är så omfattande att det är befogat att ställa krav på kompensationsåtgärder. Aktuella friluftsområden kan fortfarande nyttjas på avsett sätt. Det kan också konstateras att flera av miljö- och byggnadsnämndens förslag sannolikt skulle öka störningen av fåglar, eftersom förslagen underlättar för mänsklig aktivitet i aktuella områden.

¹⁶ Prop. 1997/98:45, del 2, s. 209 f.

Swedavia har i avsnitt 10 i bolagets kompletteringsskrift av den 30 januari 2014 redogjort för de bedömda ljudnivåerna över Härskogen och andra områden som pekats ut som "tätortsnära rekreation", "stora opåverkade områden och "regionala friluftsområden" i Lerums översiktsplan.

4. Miljö- och byggnadsnämnden i Lerums kommun ifrågasätter rimligheten i att anta att flygplatsen kommer att öka till 120 000 flygrörelser fram till år 2038.

Swedavia hänvisar i denna del till bemötandet av Miljöförvaltningen i Göteborgs stad remissyttrande ovan, avsnitt 4, punkt 1.

2.11 Miljönämnden i Mölndals stad (aktbil 99)

1. Miljönämnden i Mölndals stad anser att maxnivån för buller när flygplanen får lämna SID bör vara 65 dB(A).

Swedavia motsätter sig miljönämndens förslag och hänvisar i denna del till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.2, punkt 3.

2. Miljönämnden i Mölndals stad anser att tillståndet bör kompletteras med villkor för kurvade inflygningar.

Swedavia motsätter sig en sådan reglering och hänvisar i denna del till bemötandet av länsstyrelsens i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.2, punkt 6.

3. Miljönämnden i Mölndals stad påpekar att det vore önskvärt om flygvägen SID VADIN/TOPLA utreddes ytterligare om det kommer att påverka Mölndals Stad, innan slutliga villkor beslutas. Frågeställningen som är aktuell är hur många fastigheter som kommer att påverkas i Mölndal och vilka nivåer det i så fall är fråga om.

Inledningsvis vill Swedavia påpeka att bolaget förespråkar att den nuvarande dragningen av utflygningsvägen söderut från bana 21 ska ligga fast (SID VADIN/TOPLA), men har efter önskemål från remissmyndigheter och boende utrett alternativa dragningar av SID VADIN/TOPLA.

De alternativa dragningarna skulle endast i mycket marginell omfattning påverka ljudnivåerna i den östra delen av Mölndals kommun. Inga ytterligare byggnader berörs av bullernivåer över gällande riktvärden av denna förändring. Det aktuella området är redan i nuläget exponerat för bullernivåer över 70 dB(A) från flygvägen DETNA och från flygplan som landar på bana 03.

4. Miljönämnden i Mölndals stad anser att bullerskyddsåtgärder bör vidtas över 55 dB(A) och inte 60 dB(A).

Swedavia motsätter sig Miljönämndens förslag och önskar till bemötande av denna fråga hänvisa till bemötande av remissyttrande från Länsstyrelsen i Västra Götalands län, se avsnitt 5.3, punkt 7.

5. Miljönämnden i Mölndals stad påpekar att det beträffande dagvattnets utsläppsvärde vore önskvärt med en komplettering av parametrar enligt Göteborgs stads riktvärden för dagvatten.

Swedavia vidhåller sitt villkorsförslag och hänvisar i denna del till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.7, punkt 18.

2.12 Kommunstyrelsen, Lerums kommun (aktbil 101)

1. Kommunstyrelsen i Lerums kommun ser positivt på en utveckling av Landvetter men understryker vikten av att bullerfrågan hanteras och att flygets klimatpåverkan minskar.

Swedavia delar givetvis kommunstyrelsens uppfattning att flygplatsen är viktig och gör ett antal åtaganden för att minska bullerexponeringen från verksamheten i flygplatsens närhet. Vad gäller flygets klimatpåverkan både följer och deltar Swedavia i det arbete som pågår internationellt och i Sverige.

2.13 Naturvårdsverket (aktbil 103)

1. Naturvårdsverket delar länsstyrelsens uppfattning att tillståndet bör begränsas till 90 000 flygrörelser, alternativt att tillståndet tidsbegränsas till 10 år.

Swedavia motsätter sig Naturvårdsverkets uppfattning och vill åter betona att det inte är Swedavias affärsmässiga överväganden vad gäller behovet av antalet rörelser som är föremål för prövning. Vad som ska prövas är istället om den ansökta flygplatsverksamheten med föreslagna försiktighetsmått och skyddsåtgärder är godtagbar med hänsyn till kraven i miljöbalken. Swedavia har redovisat miljökonsekvenserna av den sökta verksamheten och föreslår ett antal försiktighetsmått och skyddsåtgärder för verksamheten. Enligt Swedavias mening är de förväntade miljökonsekvenserna av den sökta verksamheten acceptabla och de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som föreslås är rimliga.

Swedavia hänvisar i övrigt i denna del till bemötandet av Miljöförvaltningen i Göteborgs stad remissyttrande ovan, avsnitt 4, punkt 1.

Vad gäller tidsbegränsning finns det enligt 16 kap. 2 § första stycket miljöbalken en möjlighet att lämna tillstånd för en begränsad tid. Av lagtexten framgår inte när en sådan begränsning bör göras. I förarbetena anges att tidsbegränsade tillstånd bör meddelas när det finns behov av det (prop. 1997/98:45 del 1 s. 473). Skäl för tidsbegränsade tillstånd kan enligt förarbetena exempelvis vara att sökt verksamhet innebär en risk för att grundvattnet förorenas eller att den annars medför kraftig miljöpåverkan. I praxis har tidsbegränsat tillstånd också meddelats vid oklarheter beträffande verksamhetens framtida existens. Av miljöbalkskommentaren till aktuell bestämmelse framgår dock att det vid bedömningen av om huruvida en tidsbegränsning av ett tillstånd är lämplig ska beaktas den osäkerhet ett tidsbegränsat tillstånd skulle medföra för sökanden, bl.a. beträffande lokaliseringen av verksamheten. Detta torde vara viktigt inte minst ur ett rättskraftsperspektiv.

Det har bedrivits flygplatsverksamhet på platsen under lång tid varför det saknas anledning att ifrågasätta lokaliseringen av den aktuella verksamheten. Den förväntade

miljöpåverkan är inte heller av sådan omfattning eller så oklar att det motiverar ett tidsbegränsat tillstånd.

I praxis är det framför allt tillstånd till täktverksamheter och vindkraftparker som tidsbegränsas. Tillstånd till vindkraftparker brukar bestämmas till 25-30 år utifrån verkens förväntade tekniska livstid. Täktillstånd tidsbegränsades historiskt sett till 10 år men i nyare praxis föreskrivs snarare 20-30 år för bergtäktillstånd. Vad gäller tillstånd till flygplatsverksamheter tidsbegränsas dessa inte enligt praxis. Swedavia ser inte heller något skäl att börja tidsbegränsa tillstånd till flygplatsverksamheter. Att dessutom föreskriva en så kort tidsbegränsning om 10 år som Naturvårdsverket föreslår, skulle medföra att Swedavia skulle behöva påbörja arbetet med en ny tillståndsansökan bara något eller några år efter den nu pågående processen har avslutats.

2. Naturvårdsverket anser att ansökan har avgränsats på felaktigt sätt, eftersom den inte har avgränsats enligt Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd för flygplatser (2008:1). Naturvårdsverket kan inte se att sådana avgränsningar har gjorts i motsvarande prövningar för andra flygplatser. All flygplansanknuten verksamhet ska ingå i tillståndet.

Swedavia har redogjort för den valda avgränsningen i avsnitt 6 i bolagets ansökan. Swedavia använder sig av samma avgränsning som har gjorts och accepterats i tidigare tillståndsprövningar som Swedavia har varit involverade i på senare tid beträffande bolagets flygplatser, t.ex. Stockholm Arlanda Airport och Malmö Airport. Redovisningen av miljökonsekvenserna i denna ansökan är helt i enlighet med praxis.

Swedavia hänvisar i övrigt till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.1, punkt 2.

3. Naturvårdsverket anser att buller är ett stort samhällsproblem som snarare ökar än minskar. Verket hänvisar till ett antal forskningsstudier och konstaterar att de riktvärden för flygbuller som anges i verkets handbok med allmänna råd för flygplatser bör utgöra utgångspunkten vid bedömningen i denna prövning. Vid tillämpningen av riktvärdena i en tillståndsprövning som denna och då verksamheten är lokaliserad i närheten av

bebyggda områden anser verket att det kan finnas anledning att göra avsteg från riktvärdena då det alltid finns känsliga grupper.

Swedavia delar inte Naturvårdsverkets uppfattning att det finns skäl att göra avsteg från riktvärdena i detta fall. Naturvårdsverket hänvisar i flera fall till studier vilka Swedavia önskar bemöta närmare nedan. Swedavia vill inte negligera det faktum att flygbuller kan vara störande och i vissa fall ge medicinska konsekvenser, men anser att de i många delar allmänna uttalanden som Naturvårdsverket gör bör klargöras och konkretiseras.

Naturvårdsverket hänvisar till slutrapporten från forskningsprogrammet MAXFLYG – Flygbuller på uteplats.¹⁷ Den första slutsatsen (slutsats 1)¹⁸ i rapporten är att studien inte gav något belägg för att uteplatser med mycket flygbuller används mindre än uteplatser utsatta för mindre flygbuller. Naturvårdsverket nämner inte detta utan hänvisar istället till en annan studie¹⁹ där forskarna har sett att en minskning av *vägtrafikbuller* fick boende att oftare använda uteplats, balkong eller gård.

Naturvårdsverket anför att buller ger upphov till akuta fysiologiska stressreaktioner och att det är uppenbart att flygbuller på uteplats bör ge en temporär och påtaglig höjning av blodtrycket. Slutsats 6a i ovan nämnda rapport (MAXFLYG) fastställer emellertid att inte ens vid 32 bullerhändelser á 73 dB(A) under en timme kunde några fysiologiska stressresponser uppmätas. Swedavia ställer sig därför frågande till Naturvårdsverkets slutsats och vilket stöd verket har till grund för sin slutsats.

En sammanfattande bild av besvärsupplevelsen lämnas i den sista slutsatsen (slutsats 7) i samma rapport (MAXFLYG) där det anges att andelen flygbullerstörda boende förväntas vara låg om 70 dB(A) inte överskrids mer än 3-5 gånger per dag och kväll, och högst 2 gånger per timme. Med de marginaler som Swedavia föreslår vid

¹⁷ Flygbuller på uteplats: Besvärsupplevelser och hälsa i relation till maximalnivå och antal flygbullerhändelser. Mats E. Nilsson, Jenny Selander, Jesper Alvarsson, Gösta Bluhm och Birgitta Berglund. Naturvårdsverkets rapport 6570, maj 2013.

¹⁸ Observera att Naturvårdsverket har gjort fel på numreringen i sin kopiering av slutsatserna från studien.

¹⁹ Öhrstrom, E., Svensson, H., Holmes, M. (2006). "Effekter av Södra Länken. Före och efterstudie av störning, sömn och välbefinnande i samband med trafikomläggning i Stockholm."

fastställande av höjder för att lämna SID kommer ljudnivåerna på marken endast i undantagsfall överskrida 70 dB(A), varför slutsats 7 är applicerbar. Det kan noteras att inga bullernivåer kommer att överskrida beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) och beräknade bullernivåer ska som utgångspunkt ligga till grund för bedömningar i tillståndsprövningar. Andelen nya bullerstörda kan därför förväntas vara låg, se vidare Swedavias kompletteringsyttrande av den 30 januari 2014, avsnitt 6, punkt 5, sid 25.

Swedavia bemötte i avsnitt 6, punkt 5 i bolagets kompletteringsskrift av den 30 januari 2014 också den oro som länsstyrelsen uttryckte, och som nu Naturvårdsverket upprepar, att ljudnivåerna på mark kan variera kraftigt på grund av exempelvis meteorologiska förhållanden. I kompletteringsyttrandet förklarade Swedavia varför de ljudnivåvariationer som presenteras i mätrapporterna inte är tillämpliga som underlag för beslut om Swedavias förslag att flygplan ska få lämna SID när ljudnivån på marken understiger beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A).

Naturvårdsverket anför vidare i sitt yttrande att antalet exponerade personer som anges i Swedavias underlag ger en felaktig bild då endast den vuxna befolkningen är beaktad. Detta är enligt Swedavias uppfattning inte korrekt. De siffror som beskriver antalet exponerade personer för de olika ljudnivåerna i bilaga 7 till MKB:n är för hela befolkningen oavsett ålder. Även de siffror som redovisas i bilaga 4 och 5 till Swedavias kompletteringsskrift av den 30 januari 2014 gäller hela befolkningen inklusive barn. Det är endast vid beräkningen av antalet mycket störda eller sömnstörda personer som antalet räknas om till att endast omfatta den vuxna andelen av befolkningen. Detta görs, eftersom de funktioner som används för att uppskatta sådana störningar endast är giltiga för vuxna.

Vad gäller barnperspektivet har Institutet för Miljömedicin vid Karolinska Institutet på uppdrag av Swedavia genomfört en granskning av kunskapsunderlaget gällande flygbuller och barns hälsa²⁰. Anledningen till att upplevd störning och sömnstörning endast har beräknats för den vuxna delen av befolkningen är att det inte finns

²⁰ Flygbuller och barns hälsa, En kunskapssammanställning gjord av Institutet för Miljömedicin, Karolinska Institutet, på uppdrag av Swedavia, G. Bluhm och C. Eriksson, Stockholm, september 2014

vedertagna metoder för att göra samma analys för barn. I kunskapssammanställningen hänvisas både till studien vid Munchens flygplats och "RANCH-studien" som Naturvårdsverket hänvisar till. I övrigt hänvisas till vad som anförs ovan till bemötande av länsstyrelsens remissyttrande i avsnitt 5.11.1, punkt 23.

4. Naturvårdsverket anser att start och stigning ska utföras enligt ICAO:s anvisningar för bullerminskning och/eller de anvisningar för bullerminskning som föreskrivs i tillverkarens manual för respektive flygplanstyp.

Swedavia motsätter sig Naturvårdsverkets krav då bolaget anser att ett sådant villkor är onödigt. Start och stigning sker redan i dag enligt ICAO:s anvisningar för bullerminskning och/eller de anvisningar för bullerminskning som föreskrivs i tillverkarens manual. Detta förfarande implementerades i flygplatsens lokala trafikföreskrifter redan 2006-12-21.

5. Naturvårdsverket anser att avgående flygplan inte bör få lämna flygvägen (SID) förrän beräknad maximalljudnivå 60 dB(A) vid marken underskrids. Detta eftersom bullernivåerna på marken kan variera med 10-20 dB(A). Vidare bör 60 dB(A)-kravet översättas till ett konkret avståndskrav. Detta avstånd bör bestämmas till 30 km räknat i färdvägen från banändan. Verket anser inte att de ökade utsläppen är av någon större betydelse för flygvägens totala längd.

Swedavia motsätter sig Naturvårdsverkets förslag. Swedavia har under avsnitt 6, punkt 5 i bolagets kompletteringsskrift av den 30 januari 2014 översiktligt redogjort för konsekvenserna om flygplanen får lämna SID vid 60 dB(A) istället för vid 70 dB(A). Samma resonemang gör sig gällande om ett avståndskrav skulle införas. Det kan noteras att 60 dB(A) inte motsvarar 30 km som Naturvårdsverket anger som lämpligt avståndskrav.

Det finns inte några miljömässiga skäl att frånga riktvärdet beräknad maximalljudnivå 70 dB(A). Tvärtom skulle ett sådant krav medföra en förlängd flygsträcka och därmed ökad bränsleförbrukning och ökade utsläpp till luft. Det skulle också medföra att områden som ligger under utflygningsvägarna inte skulle få någon avlastning med

hänsyn till bullerexponering. Vad gäller Naturvårdsverkets påstående att bullernivåerna på marken kan variera mellan 10 och 20 dB(A) med hänvisning till de bullermätningar som har gjorts vid Göteborg Landvetter Airport, har Swedavia i avsnitt 6, punkt 5 i bolagets kompletteringsskrift av den 30 januari 2014 redovisat varför flygbullermätningarna vid Landvetter saknar relevans för bedömningen av konsekvenserna av att lämna SID. I kompletteringsskriften redovisas också närmare den genomsnittliga beräknade ljudnivån när flygplanen tillåts lämna SID.

Swedavia hänvisar i övrigt i denna del till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.2, punkt 3.

6. Naturvårdsverket anser att bullerskyddsåtgärder ska vidtas i bostadsbyggnader (både permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för FBN 55 dB(A) eller däröver, maximalljudnivåer 70 dB(A) eller däröver, minst 150 nätter per år med minst 3 flygrörelser per natt. Målet ska som lägst vara att uppnå 30 dB(A) ekvivalentljudnivå respektive 45 dB(A) maximalljudnivå nattetid inomhus för de bostadsbyggnader som används nattetid samt 45 dB(A) maximalljudnivå för vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för maximalljudnivåer högre än 70 dB(A).

Swedavia vidhåller sitt föreslagna bullerisoleringsvillkor.

Vad gäller FBN 55 dB(A) istället för FBN 60 dB(A) hänvisar Swedavia till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.3, punkt 7.

Beträffande målnivån maximalljudnivå 45 dB(A) anger Naturvårdsverket ingen frekvens. Enligt Swedavias mening bör frekvensen vara den som Swedavia föreslår, dvs. att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte ska överstiga 45 dB(A) från den tredje högsta flygbullerhändelsen som inträffar per natt under 150 eller fler nätter per år. För det fall Naturvårdsverket är av en annan uppfattning önskar Swedavia ett förtydligande i denna del.

Vad slutligen gäller isolering av vård- och undervisningslokaler hänvisar Swedavia till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.3, punkt 10.

7. Naturvårdsverket anser att mark- och miljödomstolen ska föreskriva att bolaget senast den 31 december 2015 ska inkomma till tillsynsmyndigheten med bullerkartor som visar vilka fastigheter som behöver åtgärdas enligt ovan angivna värden. Därefter, senast inom ett år, ska bolaget ha vidtagit de bullerskyddsåtgärder som krävs för att nå angivna bullernivåer. Vid bestämmandet av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska bullerberäkningar göras med tillämpning av gällande beräkningsmodell för flygbuller.

Swedavia motsätter sig Naturvårdsverkets förslag. Swedavia har föreslagit ett villkor enligt praxis, innebärande att bullerskyddsåtgärder vidtas efterhand som trafiken växer. Beroende på trafikutveckling och de flygplanstyper som förekommer vid flygplatsen kan i framtiden vissa byggnader tillkomma och vissa byggnader falla bort jämfört med de bedömningar som går att göra i dag. Det är därför olyckligt att i förtid peka ut de fastigheter som eventuellt kommer att omfattas av bullerisoleringsåtgärder i en framtid, eftersom detta kan skapa onödiga förväntningar hos omgivningen.

För det fall Naturvårdsverket avser en redovisning av vilka byggnader som omfattas av bullerisoleringskyldigheten vid tiden för redovisningen (dvs. den 31 december 2015), förstår Swedavia inte varför detta bara ska göras en gång och varför det behöver framgå av ett särskilt villkor. Swedavia ser redan i dag årligen över bolagets bullerisoleringsvillkor inom ramen för bolagets egenkontroll, varefter en bedömning görs av om några nya byggnader har tillkommit som kan komma i fråga för bullerskyddsåtgärder. Per den 31 december känner dock inte Swedavia till utfallet för innevarande år. Beräkningarna görs årsvis och det är först i samband med miljörapporten som lämnas in i mars 2016 som Swedavia har resultatet av bullerberäkningarna för utfallet år 2015.

Swedavia motsätter sig vidare att tiden för när bullerskyddsåtgärderna ska vara vidtagna ska bestämmas till ett år. Av skäl som Swedavia redogjort för i bemötande av

länsstyrelsen i Västra Götalands län remissvar ovan, avsnitt 5.3, punkt 14, är det inte realistiskt att genomföra ett bullerisoleringsprojekt på så kort tid som ett år (med undantag för mycket begränsade bullerisoleringsprojekt).

2.14 Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun (aktbil 104)

1. Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun anser att tillståndet bör tidsbegränsas till högst 15 år. Med en tidsbegränsning eller krav på omprövning har nämnden inget att erinra mot att tillstånd lämnas till 120 000 flygrörelser per år.

Swedavia motsätter sig miljö- och byggnadsnämndens förslag och hänvisar i denna del till bemötandet av Miljöförvaltningen i Göteborgs stad remissyttrande ovan, avsnitt 4, punkt 1, och vad gäller tidsbegränsning, till bemötandet av Naturvårdsverkets remissyttrande ovan, avsnitt 14, punkt 1.

2. Miljö- och byggnadsnämnden i Härryda kommun anser att alla verksamheter på airside har ett sådant funktionellt och organisatoriskt samband med flygplatsverksamheten att de bör omfattas av tillståndet för flygplatsverksamheten.

Swedavia har redogjort för den valda avgränsningen i avsnitt 6 i bolagets ansökan. Swedavia hänvisar i övrigt till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.1, punkt 2.

3. Miljö- och byggnadsnämnden i Härryda kommun anser i första hand att nuvarande flygvägar ska behållas. Om flygplanen ska få lämna flygvägen anser nämnden att detta får ske först när beräknad maximal ljudnivå på marken understiger 60 dB(A). Detta för att säkerställa att nya områden åtminstone inte utsätts för ljudnivåer över 70 dB(A).

Swedavia motsätter sig miljö- och byggnadsnämndens förslag och hänvisar i denna del till bemötandena ovan av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande, avsnitt 5.2, punkt 3, och Naturvårdsverkets remissyttrande, avsnitt 14, punkt 5.

4. Miljö- och byggnadsnämnden i Härryda kommun anser att bullerskyddsåtgärder även i fortsättningen ska vidtas i bostadsbyggnader samt vård- och undervisningslokaler som utsätts för mer än FBN 55 dB(A) eller maximalljudnivå 70 dB(A) minst 3 gånger per natt minst 150 nätter per år. Detta motsvarar nuvarande villkor 18 i gällande miljötillstånd. Dessutom bör bullerskyddsåtgärder vidtas om ljudnivån utomhus överstiger 80 dB(A).

Swedavia vidhåller sitt föreslagna bullerisoleringsvillkor.

Vad gäller FBN 55 dB(A) hänvisar Swedavia till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.3, punkt 7, och vad gäller maximalljudnivå 80 dB(A) till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.3, punkt 9.

5. Miljö- och byggnadsnämnden i Härryda kommun anser att nuvarande villkor 8 om utsläpp av spillvatten ska fortsatt gälla. Dock bör "riktvärde" ersättas med begränsningsvärde.

Swedavia motsätter sig miljö- och byggnadsnämndens förslag hänvisar i denna del till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.10, punkt 22.

6. Miljö- och byggnadsnämnden i Härryda kommun anser att även dagvattnet bör regleras med begränsningsvärden. Göteborgs stads riktvärden är lämpliga begränsningsvärden för utsläpp av dagvatten från flygplatsen.

Swedavia motsätter sig miljö- och byggnadsnämndens förslag och hänvisar i denna del till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.7, punkt 18.

7. Miljö- och byggnadsnämnden i Härryda kommun anser att de bullerutredningar som har gjorts har stora osäkerheter eftersom beräkningarna utgår från genomsnittliga flygvägar och eftersom ljudnivåerna kan variera kraftigt beroende på vindförhållanden.

Swedavia delar inte Härryda kommuns slutsatser. Att genomsnittliga flygvägar används för beräkning är en konsekvens av att beräkningen av FBN och maxbuller genomförs för årsmedeldygnet. I Swedavias kompletteringskrift av den 30 januari 2014 (sid 4-7), beskrivs hur vindförhållandena har varierat de senaste åren och det lämnas en översiktlig beskrivning av hur det kan påverka ljudnivåerna för sökt trafik. Slutsatsen är att förändringar av banfördelning mellan bana 03 och bana 21 i mycket liten mån bedöms påverka gjorda bullerberäkningar.

2.15 Sektorn för samhällsbyggnad och kommunstyrelsen i Härryda kommun (aktbil 105)

1. Sektorn för samhällsbyggnad och kommunstyrelsen i Härryda kommun påpekar att det är viktigt att bullerutbredningen inte ökar utöver gällande riksintresse.

Trafikverket preciserade riksintresset Göteborg Landvetter Airport den 5 maj 2011, se figur 11-20 i MKB. Med undantag för ett mycket litet område i Skårtorp ligger bullerkurvan för maximal ljudnivå 70 dB(A) innanför det preciserade riksintresset (influensområde för buller). Vid en eventuell ny precisering kan Trafikverket göra en annan bedömning av influensområdets utbredning. Om samhällets riktvärden ändras eller en annan tillämpning av gällande riktvärden ska ske, kan influensområdet komma att få en annan utbredning.

2. Sektorn för samhällsbyggnad och kommunstyrelsen i Härryda kommun anser att flygplanen inte ska tillåtas att lämna nu gällande flygvägar.

Swedavia tolkar sektorn för samhällsbyggnad och kommunstyrelsens yttrande i denna del som att flygplanen inte ska få tillåtelse att lämna SID när beräknad maximalljudnivå på marken understiger 70 dB(A). Swedavia vidhåller sitt villkorsförslag och hänvisar i denna del till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.2, punkt 3.

3. Sektorn för samhällsbyggnad och kommunstyrelsen i Härryda kommun anser att nuvarande utsläppsvillkor för spillvatten fortsatt ska gälla.

Swedavia motsätter sig sektorn för samhällsbyggnads och kommunstyrelsens förslag och hänvisar i denna del till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands län remissyttrande ovan, avsnitt 5.10, punkt 22.

3 BOLAG OCH UNIVERSITET

Swedavia noterar att näringsliv, universitet och flygbolag ställer sig bakom en utveckling av Göteborg Landvetter Airport.

Business Region Göteborg AB (aktbil 61), Chalmers tekniska högskola (aktbil 66), Göteborgs Hamn AB (aktbil 70), Västsvenska Handelskammaren (aktbil 74), Göteborgs universitet (aktbil 84), Go:teborg & Co samt Göteborgsregionens kommunalförbund (GR, aktbil 102) framhåller vikten av internationella och nationella kommunikationer för bibehållande och utveckling av regionens näringsliv. Detta då en stor del av näringslivet är utlandsägt och har verksamheter i olika delar av världen. Behovet av nya direktlinjer poängteras. Även inrikesflygets betydelse lyfts fram då Sverige inte har tillräckligt snabba tågförbindelser till de skandinaviska huvudstäderna. Göteborgs hamn lyfter särskilt fram det nära samarbetet mellan sjö- och flygtransporter. Chalmers och Göteborgs universitet uppmärksammar behovet av flyglinjer för att kunna attrahera de bästa forskarna och studenterna samt för att kunna arrangera strategiskt viktiga internationella konferenser och ta emot delegationer över hela världen. Go:teborg & Co betonar att om turismen ska kunna växa måste det ske på de utländska marknaderna. Goda transportmöjligheter är därför helt avgörande för fortsatt framgång och tillväxt av turistnäringen. GR påpekar i sitt yttrande att flygplatsens upptagningsområde kommer att öka i samband med byggandet av nya stambanan Göteborg-Stockholm. Detta instämmer Swedavia i och vill poängtera att detta visar på en av flertalet faktorer som kan komma att påverka i vilken takt prognosen nås.

Flygbolagen lyfter särskilt fram den stora nyttan med att skapa system som främjar utvecklingen inom flygbranschen och ger flygbolagen incitament att investera i nya flygplan som i sin tur minimerar bullerexponeringen och minskar utsläppen till luft. Möjligheten att skapa så korta flygvägar som möjligt främjar flygbolagen att investera i

nya flygplan. Den av Swedavia föreslagna möjligheten att få lämna SID när flygplanen på marken alstrar ljudnivåer som understiger 70 dB(A) lyfts särskilt fram då ett sådant system skulle preminera de flygbolag som investerar i ny modern teknik.

SKF (aktbil 100) påpekar den direkta nyttan flygplatsens utveckling har för bolagets verksamhet.

4 PRIVATPERSONER OCH FÖRENINGAR

4.1 Alexander Berlic (aktbil 40 och 65)

Alexander Berlic, boende mellan Härryda och Hindås, anser att bullerstörningar från flygplatsen stör sömnen och önskar att Swedavia ska isolera huset alternativt lösa in det, särskilt som den sökta verksamheten innebär en ökad trafik.

Alexander Berlic är bosatt i Rya beläget cirka 5 km nordost om Göteborg Landvetter Airport längs gamla riksväg 40. Huset är beläget under utflygningsvägen TOPLA/VADIN från bana 03. Dessa vägar används normalt vid nordliga eller nordöstliga vindar. Bostaden är belägen cirka 2,7 km utanför det område som är utsatt för FBN 55 dB(A) eller mer. FBN-nivån vid bostaden är väl under 50 dB(A). Dessutom används flygvägen mindre än 150 nätter per år, varför bostaden inte bedöms omfattas av några bullerskyddsåtgärder inom överskådlig framtid. Förhållandena ändras inte nämnvärt vid den sökta verksamhetsvolymen. För det fall byggnaden skulle komma att omfattas av krav i ett bullerisoleringsvillkor i framtiden, kommer naturligtvis Swedavia att bullerisolera fastigheten.

Swedavia löser inte in fastigheter i flygplatsens närhet.

4.2 Janette Persson (Aktbil 57)

Janette Persson, boende i Kungsbacka kommun, upplever en mycket stor störning sedan 2009 när de nya flygvägarna togs i bruk. Janette Persson anser att trafiken bör fördelas över ett större område så att fler personer blir berörda men vid färre tillfällen.

Swedavias förslag om att flygplanen ska få lämna SID när ljudnivån på marken understiger beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) leder till viss avlastning för boende under specifika utflygningsvägar. Genom förslaget fördelas således trafiken över ett något större område när ljudnivåerna på marken understiger beräknad maximalljudnivå 70 dB(A).

4.3 Håkan Johansson (aktbil 73)

Håkan Johansson, boende i Hindås, ser med oro att en ny flygväg etableras i närheten av bostaden och centrala Bollebygd.

Swedavia har full förståelse för att närboende kan känna en oro när nya flygvägar etableras. Den flygväg som Håkan Johansson sannolikt relaterar till är en av de fyra RNP AR-inflygningarna (så kallade kurvade inflygningar). Två av de fyra kurvade inflygningsprocedurerna trafikeras redan i dag (OSNAK 2X från sydost till bana 21 och KOVUX 1Q från sydost till bana 03). Under kvartal 1-3 år 2014 har hittills 119 inflygningar förekommit på dessa två inflygningsvägar.

Nyttjandet av kurvade inflygningar möjliggör ett sätt att flyga under landningsfasen som ger betydelsefulla vinster i form av reducerad bränsleförbrukning och därmed mindre utsläpp till luft. Inflygningsvägarna kommer enbart att kunna användas vid lägre trafikintensiteter och under vissa väderleksförhållanden. Därtill krävs bl.a. att flygbolagen har ett särskilt tillstånd och utrustning för att kunna genomföra en RNP AR-procedur och att piloten i fråga har särskild utbildning. På grund av ovanstående är det därför fråga om ett begränsat antal kurvade inflygningar som kommer att kunna genomföras till Göteborg Landvetter Airport inom överskådlig framtid. I sökt alternativ har i MKB:n antagits att maximalt 15 % av inflygningarna till flygplatsen skulle kunna genomföras kurvat. I dagsläget uppskattas motsvarande andel kunna bli maximalt 5 %. Jämförande bullerberäkningar av sökt alternativ med respektive utan kurvade inflygningsvägar visar att det blir ett oförändrat antal personer som berörs av flygbullernivå FBN 55 dB(A) vid användning av kurvade inflygningsvägar. Detta förhållande gäller även avseende maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn, se vidare avsnitt 11.12.2 i MKB:n och avsnitt 4 i TB del II, bilaga 2.

4.4 Peter Balkow och Elisabeth Jonasson (aktbil 78)

Peter Balkow och Elisabeth Jonasson, boende i Nolåns dalgång norr om Bollebygd, har yttrat sig med anledning av att de kommer att beröras av den föreslagna kurvade inflygningen OSNAK 2X. De boende yrkar i första hand att ansökan om kurvad inflygning avslås. I andra hand yrkas att kurvad inflygning inte får ske nattetid och att banan för den kurvade inflygningen flyttas några kilometer längre norrut för att beröra betydligt färre boende. Peter och Elisabeth anser att om den planerade flygvägen hade dragits några kilometer längre norrut hade väsentligt färre hushåll berörts av flygvägen. Vidare anser de att bränslebesparingen inte är stor i förhållande till störningen som skulle uppkomma för boende av en ny och ökad bullermatta under flygvägen. Därtill anser de att det, även om flygvägen tillåts dagtid, finns starka skäl att begränsa bullerstörningarna nattetid.

Swedavia motsätter sig Peter Balkows och Elisabeth Johanssons förslag hänvisar i denna del till bemötandet av Håkan Johanssons yttrande ovan, avsnitt 18.3.

Det område som Peter Balkow och Elisabeth Jonasson nämner, mellan Slätthult och Hestra, är beläget under inflygningsvägen OSNAK 2X. Beräkningar visar att området är utsatt för maximala ljudnivåer omkring 61-62 dB(A). Enligt Swedavias bedömning finns det inte andra områden som är mindre bebyggda och därmed skulle beröra färre hushåll. Hela området norr om Hindås är mer eller mindre glesbebyggt men inte obebyggt. Swedavia anser därför inte att det finns anledning att justera flygvägen.

4.5 Ola Christensson (aktbil 67 och 93)

Ola Christensson, boende i Floda, har lämnat ett antal synpunkter på Swedavias ansökan och Swedavia redogör nedan för de synpunkter bolaget bedömer rör ansökan och som det finns skäl att bemöta särskilt.

1. Ansökans omfattning

Swedavia motsätter sig Christenssons yrkande vad gäller ansökans omfattning och hänvisar till vad som anförts ovan till bemötande av Miljöförvaltningen i Göteborgs stad, avsnitt 4, punkt 1.

2. Dagvattendammar

Swedavia motsätter sig Christenssons yrkande vad gäller när i tiden åtgärderna i dammanläggningarna ska vara utförda. Med beaktande av att tillståndet till vattenverksamheten förfaller om inte arbetena utförs inom den meddelade tiden, anser Swedavia att den föreslagna tiden om två år är skälig. Dagvattendammarna är anlagda och tagna i drift, nu aktuella åtgärder är förbättringsåtgärder som innebär en utökning av dammarnas totala yta.

3. Miljökonsekvensbeskrivningen

Swedavia motsätter sig att MKB:n ska underkännas. MKB:n beskriver de förväntade miljökonsekvenserna för sökt verksamhet. Christensson synes snarare anse att ansökan i sig ska ogillas för att miljökonsekvenserna inte är acceptabla, vilket inte är samma sak som att MKB:n inte är fullständig.

4. Miljömedicinska studier. Christensson framhåller en ny miljömedicinsk studie "Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases (BMJ 2013: 347: 15561), daterad den 8 oktober 2013, samt studien "Long-term aircraft noise exposure...", daterad den 5 maj 2014.

Rapporten daterad den 8 oktober 2013 tillför ingenting i sammanhanget då den undersöker risken för sjukhusinläggningar till följd av högt blodtryck som orsakas av flygbuller. Av den miljömedicinska bedömningen som genomförts för Göteborg Landvetter Airport framgår att inga allvarliga hjärt-kärl effekter kan förväntas av den sökta verksamheten. Därmed kan det inte heller förväntas att några personer blir inlagda på grund av detta.

Gösta Bluhm, som har gjort de miljömedicinska bedömningarna i Swedavias ansökan, är medförfattare till studien "Long-term aircraft noise exposure and body mass index, waist circumference, and type 2 diabetes" som bland annat berör sambandet mellan fetma och flygbuller. Om denna studie skulle ha påverkat de miljömedicinska bedömningarna för sökt verksamhet, skulle det därför ha beaktats.

5. Verkställighetsförordnande

Swedavia vidhåller yrkandet om verkställighetsförordnande.

6. Allmänt villkor

Swedavia motsätter sig Christenssons yrkande och vidhåller sitt förslag till allmänt villkor som är helt i enlighet med praxis. Christenssons förslag till villkor är oklart och därmed inte rättssäkert och möjligt att efterleva. Det är också orimligt. Det omfattar också verksamheter som utförs av andra verksamhetsutövare som Swedavia inte har rådighet över.

7. Villkor 2 Ankommande och avgående luftfartyg

Swedavia motsätter sig Christenssons yrkande och vidhåller sitt förslag till villkor 2 som motsvarar gällande villkor. Det som rör avgående trafik i gällande villkor 2 har flyttats till Swedavias förslag till villkor 3. Christenssons förslag till villkor är oklart och därmed inte rättssäkert och möjligt att efterleva.

Göteborg Landvetter Airport arbetar redan idag aktivt med att skapa förutsättningar för en så miljöoptimal hantering som möjligt av luftfartygen under inflygning genom att bl.a. i AIP reglera vad som förväntas av en pilot vid landning på flygplatsen vad avser Low Power, Low Drag-procedur och CDO, s.k. grön inflygning. Flygtrafikledningen erbjuder när trafiksituationen så medger piloten kontinuerligt sjunk.

Med beaktande av att det inte alltid är möjligt att erbjuda en inflygning med en CDO-procedur samt att flygtrafikledningen inte kan beordra en pilot att genomföra en

inflygning med en CDO-procedur, anser inte Swedavia att det är möjligt att ställa krav på att alla inflygningar ska ske med en CDO-procedur från marschhöjd eller annan lägre höjd och genomföras vid alla inflygningar.

Flygplanen lämnar marschhöjd på en så hög höjd och på ett så långt avstånd från flygplatsen (exempelvis vid Åhus och Landskrona) att det helt saknar betydelse för denna miljöprövning och därför rimligen inte heller bör regleras.

En lägsta höjd för planflykt (anflyningshöjd) om 3 000 fot före anslutning ILS skulle skapa längre flygvägar med ökad bullerexponering och ökade utsläpp till luft som följd. Med ett sådan införande skulle också inflygningsvägarna (STAR) behöva konstrueras om, vilket inte bedöms motiverat då Christenssons förslag inte medför några fördelar ur vare sig flygtrafiklednings- eller miljösynpunkt.

Swedavia förstår inte Christenssons synpunkt att tätorter inte får överflygas och om det gäller oberoende av bullernivåerna på marken. Om tätorter inte får överflygas oavsett bullernivå på marken blir det inte möjligt att starta eller landa på flygplatsen.

Swedavia anser inte att det av miljöskäl finns anledning att ha nattstängning vid Göteborg Landvetter Airport. Trafiken nattetid är särskilt reglerad i villkor för att begränsa bullerexponeringen.

8. Villkor 3 Trafikavveckling

Swedavia motsätter sig med hänvisning till vad som anförs ovan under villkor 2 Christenssons yrkande och vidhåller sitt förslag till villkor 3. Att 90 procent av de luftfartyg som ska följa SID ska framföras inom definierade flygvägskorridorer innebär inte att 10 procent av trafiken har rätt att flyga utanför korridorerna. De flygplan som inte har P-RNAV-utrustning har en större spridning och det är därför inte möjligt att garantera att samtliga flygplan kan hålla sig inom flygvägskorridorerna. Den procedur som finns framtagen för flygplan utan P-RNAV-utrustning är dock anpassad för att så långt möjligt följa den nominella flygvägen.

Det är inte motiverat av bullerhänsyn att följa utflygningsvägarna till 10 000 fot MSL. Det skulle också medföra begränsningar i möjligheten att utöva en effektiv och flexibel flygtrafikledning. Det skulle därför också minska möjligheterna att tillämpa CDO.

Ankommande trafik hanteras genom s.k. Öppna och Slutna STAR. Det är flygsäkerheten som ytterst styr användandet av Öppen eller Slutna STAR. Bedömer flygledaren att ett flygplan, med bibehållen flygsäkerhet, kan följa Slutna STAR, så kommer flygplanet normalt att göra detta. Bedömer flygledaren att en sådan inflygning potentiellt kan komma i konflikt med annan trafik, nyttjar flygledaren Öppna STAR (dvs. radarledning). Flygsäkerhet är och kommer alltid att vara högsta prioritet vid utövande av flygtrafiktjänst. Med detta som utgångspunkt är det inte möjligt att reglera att ankommande trafik ska följa flygkorridorer och att det ska ske i en viss utsträckning. Att låta Slutna STAR till bana 21 gå ner till lägst höjden 2 500 fot MSL medför ingen ökad bullerexponering av boende i flygplatsens närhet men utsläppen till luft reduceras.

Planflygning sker under mycket kort tid, cirka 30 sekunder i snitt, innan anslutning till ILS görs. Detta då det flygoperativa regelverket kräver kort planflygning innan flygplanet ansluter till ILS.

Vad särskilt gäller bullerexponeringen av boende i Salvebo kan noteras att Swedavias förslag till villkor, innebärande att flygplanen kan få möjlighet att lämna SID när bullernivåerna på marken understiger 70 dB(A), medför att det sker en spridning av startande trafik i området. Denna effekt torde anses positiv av de parter som även förordar en fördelning av trafik.

Vad gäller Christenssons påståenden om bullerberäkningarnas felmarginaler hänvisas till vad som anförts i avsnitt 6, punkt 5 i bolagets kompletteringsskrift av den 30 januari 2014. Vad gäller miljömedicinska studier hänvisas till studien Flygbuller på uteplats, Besvärsupplevelser och hälsa i relation till maximalnivå och antal flygbullerhändelser²¹, i vilken det framgår att andelen flygbullerstörda kan förväntas vara låg om den

²¹ Flygbuller på uteplats, Besvärsupplevelser och hälsa i relation till maximalnivå och antal flygbullerhändelser, Stockholms universitet och Institutet för miljömedicin vid Karolinska Institutet, Naturvårdsverkets rapport 6570, publicerad i maj 2013

maximala ljudnivån 70 dB(A) inte överskrids mer än högst tre till fem gånger per dag och kväll och högst två gånger per timme. I Swedavias förslag till att lämna SID kommer ingen bullerhändelse överskrida beräknad ljudnivå 70 dB(A).

9. Villkor 4 Propellertrafik med MTOW överstigande 7 ton

Swedavia motsätter sig Christenssons förslag till villkor och vidhåller sitt förslag till villkor 4 och hänvisar till vad som anförts ovan. Christenssons förslag är också oskäligt. Möjligheten att avveckla avgående trafik via lågfartssektorer förändras inte genom Swedavias förslag jämfört med vad som redan gäller enligt dagens villkor.

10. Villkor 5 Propellertrafik med MTOW understigande 7 ton

Swedavia motsätter sig Christenssons förslag till villkor och vidhåller sitt förslag till villkor 5 och hänvisar till vad som anförts ovan. Christenssons förslag till villkor är oklart och därmed inte rättssäkert och möjligt att efterleva. Christenssons förslag är också oskäligt. Därutöver kan noteras att möjligheten att avveckla avgående trafik inte förändras genom Swedavias förslag jämfört med vad som redan gäller enligt dagens villkor.

11. Villkor 7 Bullerskyddsåtgärder

De föreslagna villkoren är orimliga och inte möjliga att uppnå. I en studie²² som genomfördes där ljudnivåer från flygplan på hög höjd studerades, framgår att de maximala ljudnivåerna på marken kan överstiga 50 dB(A) även om flygplanen är mer än 11 000 m (36 000 fot) från mottagarpositionen. Christenssons förslag innebär därför att alla hus i hela södra Sverige ska inventeras och bullerisoleras på grund av verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, vilket givetvis är orimligt.

Christensson föreslår även ett bötesystem som innebär att flygningar som överskrider de nya bullervillkoren ska bötfällas. Swedavia vill påpeka att införande av ett

²² "Background noise level and noise levels from en-route aircraft" BANOERAC Project, 2009, ANOTEC Consulting S.L.

sanktionssystem måste ha stöd i lag och är myndighetsutövning. Swedavia är ett bolag och har därför inte möjlighet att utfärda denna typ av sanktioner.

12. Villkor 8 Bullermätning

Swedavia motsätter sig Christenssons förslag. Det är inte en nödvändig förutsättning att genomföra kontinuerliga mätningar för att kunna identifiera och åtgärda flygbullerproblem. De mätningar som har genomförts på Göteborg Landvetter Airport och Swedavias andra flygplatser visar att det generellt är god överensstämmelse mellan beräknade och uppmätta ljudnivåer och oftast ger beräkningarna ett något för högt värde. Tillsammans med det flygvägsuppföljningssystem som finns kan Swedavia med bra träffsäkerhet modellera och beräkna ljudnivåer på mark. Kostnaden för ljudmätningssystem som är byggda för att kunna stå ute året om uppgår till ungefär 250 000 kr styck och med Christenssons förslag blir det en investering på cirka 1 Mkr. Att handha, flytta runt och underhålla dessa system samt att rapportera mätresultaten kvartalsvis skulle uppskattningsvis kräva en heltidstjänst av flygplatsen. Sammanfattningsvis skulle inte kostnaden uppväga nyttan med mätningarna.

13. Villkor 10 Utsläpp till luft

Swedavia motsätter sig Christenssons förslag. Förslaget är både oklart och orimligt. Swedavia saknar i många delar den rådighet som krävs för att villkor enligt Christenssons förslag ska kunna meddelas och i vissa delar ligger kraven helt utanför Swedavias ansvarsområde och det ankommer på andra aktörer i samhället att vidta åtgärder.

14. Villkor 11 Avisning av flygplan

Swedavia motsätter sig Christenssons förslag och vidhåller sitt villkorsförslag. Den glykol som rinner av på plattan och inte sugts upp av sugbil, avleds via dräneringsbrunnar till det nya systemet för glykolhantering som beskrivs närmare i ansökningshandlingarna.

15. Villkor 13 Dagvatten

Swedavia motsätter sig Christenssons förslag och vidhåller sitt villkorsförslag. Som bolaget redovisat i ingivna skrifter kan det uppstå förhållanden som gör att det inte är möjligt att omedelbart vidta åtgärder så att värdet kan innehållas, t.ex. avsaknad av vattenflöde på grund av torka eller isbildning, se vidare bemötande av länsstyrelsen i Västra Götalands län, avsnitt 5.7, punkt 18 ovan.

16. Villkor 15 Informationsfunktion

Swedavia motsätter sig Christenssons förslag och vidhåller sitt villkorsförslag. Swedavia anser att de berörda lokala aktörerna bör ingå i informationsorganet.

17. Villkor 16 Kontrollprogram

Swedavia motsätter sig Christenssons förslag och vidhåller sitt villkorsförslag. Det är nödvändigt att få skälig tid för att upprätta ett nytt kontrollprogram när det nya tillståndet vunnit laga kraft. Swedavia anser att den inriktning dagens kontrollprogram har är skälig.

18. Nu gällande villkor 15, informationsfunktion.

Swedavia vidhåller att detta villkor kan utgå. Det finns möjlighet att kontakta Swedavia både via e-post och telefon men det behöver inte regleras i villkor.

19. Biobränsle (aktbil 93)

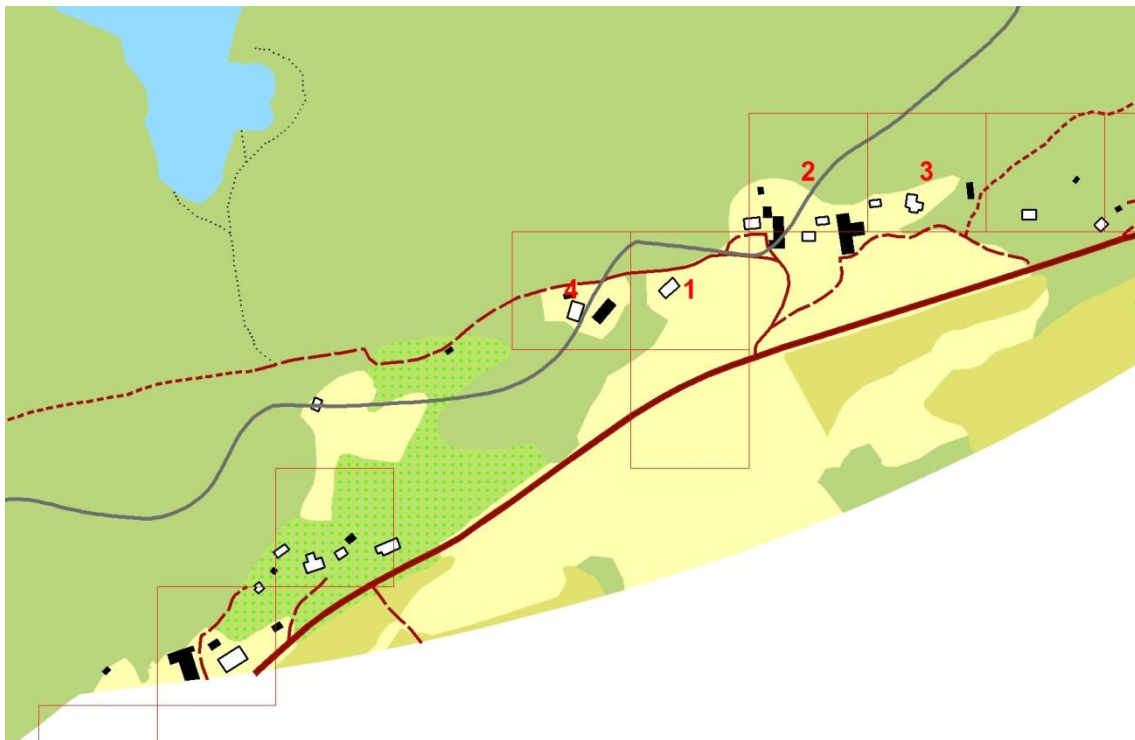
Swedavia motsätter sig Christenssons förslag. En överträdelse av ett villkor är straffsanktionerat. En grundförutsättning för att villkor ska kunna föreskrivas är att tillståndshavaren har rättsliga och faktiska förutsättningar att klara de krav som villkoret innebär. Swedavia bedriver som flygplatshållare ingen egen tankningsverksamhet av flygplanen vid Göteborg Landvetter Airport och innehar inga egna tankanläggningar för flygbränsle. Swedavia kan inte heller tvinga en privat aktör som erbjuder flygbiobränsle

att etablera sig vid flygplatsen. Vid Karlstad Airport är det enligt uppgift Statoil Fuel & Retail Aviation som erbjuder den tjänsten.

4.6 Salvebgruppen (aktbil 90 och 91)

Salvebgruppen menar att Swedavias motivering inte är tillräckligt underbyggd beträffande antal boende.

Som förtydligande av gjorda analyser redovisas nedan en karta som visar förhållandena vid Salvebo. Det grova röda strecket är Älvsåkersvägen och det slingrande grå strecket något norr om vägen är bullerkurvan för maximal ljudnivå 70 dB(A) för sökt trafik utan justeringen av SID TOPLA/VADIN. På kartan visas rutor inom vilka det finns boende. Den röda siffran visar antalet boende i de rutor där bullerkurvan passerar.



Figur 1 Princip för bedömning av berörda boende.

Av bilden framgår att kurvan går igenom rutor med totalt tio boende, vilka därmed samtliga är beaktade.

Swedavia vidhåller sin tidigare uppfattning att det är mycket små förändringar i antalet boende för de studerade alternativa dragningarna av TOPLA och VADIN.

4.7 Flygbullergruppen Härryda Östra (aktbil 95, 97)

1. Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) anser att det finns brister i det publicerade materialet på Swedavias hemsida.

Swedavia konstaterar att alla handlingar i målet finns hos mark- och miljödomstolen och hos en särskilt utsedd aktförvarare. Som en service har Swedavia även lagt ut alla handlingar i målet på sin hemsida. Swedavia beklagar givetvis om det uppstått något fel vid publiceringen av dokument på hemsidan och rättar givetvis omgående till alla fel som uppmärksammas. Swedavia har dock inte mottagit någon information om felen från FHÖ. Om så hade skett hade FHÖ kunnat få de korrekta underlagen direkt från Swedavia.

Swedavia förstår inte vad FHÖ menar med att ansökan ska sammanställas i en "ny" handling.

2. FHÖ anser att nuvarande lydelse av det allmänna villkoret ska fastställas och att tillstånd ska ges till maximalt 90 000 flygrörelser.

Swedavia vidhåller sitt yrkande och hänvisar i denna del till bemötandet av Miljöförvaltningen i Göteborgs stads remissyttrande ovan, avsnitt 4, punkt 1.

Vad gäller det allmänna villkoret vidhåller Swedavia sitt förslag till skrivning.

3. FHÖ anser att flygplanen inte ska få lämna SID vid en speciell ljudnivå på marken (villkorsförslag 3), utan att avvikelse från SID ska följa de avvikelsehöjder som framgår av nu gällande villkor.

Swedavia vidhåller sitt villkorsförslag och hänvisar i denna del till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands läns remissyttrande ovan, avsnitt 5.2, punkt 3.

4. FHÖ anser att nuvarande villkor 20 om banfördelning ska vara kvar.

Swedavia motsätter sig FHÖ:s förslag. Val av bana vid start och landning styrs av säkerhetsskäl, primärt av rådande vindar på marknivå. Det är således förhållanden som Swedavia inte råder över som primärt styr banval, varför det inte är lämpligt att reglera bananvändning i ett straffsanktionerat särskilt villkor. Se vidare avsnitt 5.1.6 i ansökan.

5. FHÖ anser att inte heller lågfartstrafiken ska få lämna SID vid en speciell ljudnivå på marken (villkorsförslag 4), utan som i dag upp till höjden 4 000 fot.

Swedavia vidhåller sitt villkorsförslag och hänvisar i denna del till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands läns remissyttrande ovan, avsnitt 5.2, punkt 3.

6. FHÖ anser att det föreslagna bullerisoleringsvillkoret (villkorsförslag 7) ska som i dag utgå från den i dagsläget mest bullrande flygplanstypen samt att FBN 55 dB(A) ska gälla.

Swedavia vidhåller sitt villkorsförslag och hänvisar till bemötandet av länsstyrelsen i Västra Götalands läns remissyttrande ovan, avsnitt 5.3, punkt 7 och 8.

7. FHÖ anser att villkorsförslag 8 om gällande bullermätningar ska skrivas om. Tillsynsmyndigheten ska efter samråd med Swedavia fastställa hur och var bullermätningarna ska genomföras samt att Swedavia vid avvikelser mot gällande villkor ska presentera ett åtgärdsförslag.

Swedavia motsätter sig FHÖ:s förslag. Swedavias samtliga villkorsförslag och MKB:n utgår från beräknade värden, vilket är praxis i flygplatsprövningar. Eftersom önskemål har framförts i tidigare prövningar från remissinstanser och övriga berörda åtar sig Swedavia emellertid att regelbundet genomföra bullermätningar och att jämföra dessa värden med beräknade värden.

8. FHÖ anser att det är av vikt att intresseorganisationer liksom FHÖ ska beredas plats i informationsorganet och föreslår en skrivning för att möjliggöra detta.

Swedavia motsätter sig FHÖ:s förslag till skrivning. Det följer redan av Swedavias villkorsförslag att andra parter än de i villkoret uppräknade (t.ex. intresseorganisationer) vid behov kan adjungeras till informationsorganet.

9. FHÖ anser att villkorsförslag 16 om kontroll ska förtydligas så att det framgår att kontrollprogrammet ska möjliggöra för tillsynsmyndigheten att följa upp verksamheten för att kontrollera att tillståndsgivna villkor följs.

Swedavia motsätter sig FHÖ:s förslag till villkor. Själva syftet med ett kontrollprogram är just att verksamhetsutövaren, och även tillsynsmyndigheten, ska kunna kontrollera och följa upp verksamheten. Swedavia anser inte att detta behöver framgå i ett särskilt villkor.

10. FHÖ anser att domstolen omgående ska ålägga Swedavia att korrigera fel och brister i ansökan. Därefter ska Swedavia sammanställa en reviderad komplett ansökan i en ny handling.

Swedavia motsätter sig FHÖ:s yrkande. Enligt Swedavias mening är bolagets ansökan komplett och kan ligga till grund för prövning.

11. FHÖ anser att domstolen ska fastställa en ny tidplan i målet där utrymme ges för en ny slutlig remissrunda inför huvudförhandling.

Swedavia har inget att erinra mot FHÖ:s yrkande i denna del. Att tid även ges för en andra remissomgång ser Swedavia som positivt.

Dag som ovan

Malin Wikström

Tomas Fjordevik