

Datum
2014-06-23Dnr/Beteckning
TSL 2013-2522Ert datum
2014-05-07Er beteckning
M 1030-13 R2Kopia till
Swedavia

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2014-06-23

Akt. M 1030-13

Aktbil. 75

Vänersborgs Tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 Vänersborg

Transportstyrelsens yttrande avseende nytt miljötilstånd för Göteborg Landvetter Airport

Transportstyrelsen har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på ansökningshandlingarna i målet avseende nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Transportstyrelsen har inga invändningar mot Swedavias ansökan i stort, men vill ändå framföra ett antal synpunkter på ansökan.

Flygvägar och hantering av flygtrafiken

Avvikelse från SID vid max 70 dBA

Transportstyrelsen delar Swedavias ståndpunkt att flygtrafiken dag och kväll ska få avvika från utflygningsvägarna (SID) när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 70 dBA. Detta är det riktvärde som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och som även har stöd i propositionen "Framtidens transporter och resor – infrastruktur för hållbar tillväxt, prop. 2008/09:35". Att tillåta avvikelser från utflygningsvägarna då ljudnivåerna på marken understiger max 70 dBA är en god avvägning mellan buller och utsläpp till luft. Att kräva att flygplanen måste följa SID längre ut från flygplatsen för att nå ner i maximala ljudnivåer lägre än 70 dBA har inte stöd i gällande riktvärden för flygbuller och leder dessutom till både ökade utsläpp till luft och till ökade bränslekostnader för flygbolagen. I kommande förordning om riktvärden för trafikbuller, även omfattande buller från flygtrafik, föreslås maximal ljudnivå 70 dBA att antas som riktvärde för flygbuller.

Krav på längre flygvägar på grund av buller innebär inte bara ökade utsläpp till luft, utan påverkar även kapaciteten vid flygplatsen i en negativ riktning. Detta i sin tur påverkar det transportpolitiska målet om tillgänglighet på ett negativt sätt.

Transportstyrelsen anser att Swedavias skyddsåtgärder för att förhindra att flygplan avviker från SID innan den maximala ljudnivån nått 70 dBA, dvs. att den mest bullrande flygplanstypen är den dimensionerande i varje bullerkategori, samt att varje normerande höjd avrundas uppåt till närmaste 500 fot, är fullgoda och visar att en tillräcklig marginal finns inbyggd i beräkningarna.

Myndigheten förutsätter att efterlevnaden av att flygplanen avviker vid max 70 dBA hanteras och redovisas i kommande kontrollprogram för verksamhetens egenkontroll.

Justering av P-RNAV STAR till bana 21

Transportstyrelsen vill påminna om att föreslagna justeringar av P-RNAV STAR till bana 21 kräver ett godkännande av Transportstyrelsen för att få tas i bruk. Någon ansökan om justering av P-RNAV STAR till bana 21 har ännu inte inkommit till myndigheten.

Nya inflygningsprocedurer baserade på RNP AR-teknik (kurvade inflygningar)

Transportstyrelsen gav den 11 april 2013 Swedavia och Göteborg Landvetter Airport tillstånd för permanent användning av RNP AR-procedurer OSNAK 2X och KOVUX 1Q. I ansökningshandlingarna benämns dock den förstnämnda proceduren som OSNAK 1X.

Transportstyrelsen vill dock påpeka att den procedur myndigheten godkänt är den benämnd OSNAK 2X.

Vad gäller de föreslagna RNP AR-procedurena LOBBI 1Q och LOBBI 1X vill Transportstyrelsen upplysa om att några ansökningar om att få använda dessa procedurer inte inkommit till myndigheten. För dessa procedurer finns således inget godkännande från Transportstyrelsen i dagsläget.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Simon Posluk. I handläggningen av ärendet deltog sakkunnig miljö Marie Hankanen, sakkunnig flygtrafiktjänst Susanne Westman samt sakkunnig miljö Therése Sjöberg, den senare föredragande.

Simon Posluk