

Swedavia
Att: Gabriella Ludvigsson
Göteborg Landvetter Airport
438 80 Landvetter

2011-03-12

Angående Reviderat underlag för samråd inför ny tillståndsansökan, Göteborg Landvetter Airport, Härryda Kommun

Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) inkommer härmed med synpunkter och yrkanden på Swedavia:s presenterade samrådshandlingar daterade 2011-01-10 samt samrådsmöte 2011-02-08.

Flygbullergruppen Härryda Östra företräder boende öster om flygplatsen från samhällena; Risbacka, Sandsbacka, Mossbacka, Vägskillnaden, Stora Bugärde, Södra Bugärde, Huvdaby och Rävlanda. Dessutom stöds föreningen av boende i Hindås, Hällingsjö, Eskilsby och Bollebygd.

Nedan kommenteras Swedavia:s presentation vid samrådsmöte samt reviderat underlag för samråd punktvis:

Inledning

FHÖ förutsätter att information som lämnats vid samrådsmöte och i samrådshandlingar nämnda ovan innehåller en relevant beskrivning av den kommande ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport.

FHÖ:s synpunkter på samrådshandlingar och samrådsmöte

1. Inledning och bakgrund

Swedavia avser att söka tillstånd för 120 000 flygrörelser, vilka enligt beräkningar kan förväntas genereras av ca 8 miljoner passagerare år 2035.

FHÖ anser att det är orimligt att lämna ett tillstånd som spänner över 25 år och som godkänner en fördubbling av dagens verksamhet som omfattar ca 60 000 rörelser.

FHÖ anser att ett nytt tillstånd inte bör sträcka sig längre än 10 år samt att antalet rörelser inte skall utökas från dagens tillståndsgivna rörelser på 80 000. Det finns ju idag redan ett stort utrymme upp till dagens tillståndsgivna antal rörelser.

Det mycket magra underlaget för prognoser och miljökonsekvenser kan inte ligga till grund för ny ansökan.

Dessutom är det orimligt att under så lång tid som ca 25 år spärra och lägga en död hand över stora områden runt flygplatsen. Kommuner och boende måste ges möjlighet att påverka tillståndet inom rimlig tid.

Vad gäller rådighet, alltså vem som råder över vad, så har denna fråga stöts och blöts i domstolar under flera år, varför våra synpunkter i denna inlägga till Swedavia också anses gälla LFV till dess rådighetsfrågorna är klarlagda.

2. Administrativa uppgifter

3. Gällande beslut

FHÖ kan konstatera att Swedavia trots reviderat underlag inte redovisat sitt överklagande av Miljööverdomstolens dom i mål M 118-01, M 3129-05 till Högsta Domstolen där man begärde prövningstillstånd. Högsta Domstolen beviljade inte Swedavia prövningstillstånd och fastställde därmed Miljööverdomstolens dom.

Detta utslag av Högsta Domstolen ger vägledning till vad som kan provas i kommande ansökningar om nytt miljötillstånd.

FHÖ anser att Swedavia i kommande ansökningar skall redovisa bakgrund och resultatet av fastställd dom i de delar Swedavia begärde prövningstillstånd.

FHÖ anser därför att dessa frågor är slutligt avgjorda och skall således inte behandlas i kommande ansökan om nytt miljötillstånd.

4. Lokalisering

4.3 Att en parallellbana finns utritad på en plankarta från 1975 torde ju inte innebära att det finns stöd för en gällande detaljplan för en parallellbana eller något miljötillstånd för en sådan. FHÖ anser därför att alla frågor rörande en eventuell parallellbana skall lyftas ur ansökningshandlingarna då denna fråga inte är relevant för denna ansökan och skall hanteras separat.

För den kommunala utvecklingens skull, skall Swedavia klart redovisa hur mycket den inre och yttre bullerzonen kan flyttas in mot flygplatsen med tanke på redan gjorda miljöförbättringar och kommande miljöförbättringar som kommer att ske.

Det föreligger ett stort kommunalt och lokalt intresse att utveckla bostäder och övrig verksamhet i flygplatsens närhet.

5. Flygplatsens utformning

6. Beskrivning av den befintliga verksamheten.

6.1 Återigen kan vi under denna punkt konstatera att Swedavia anser sig inte ha rådighet över hur verksamheten bedrivs vid flygplatsen. Denna fråga har varit föremål för domstolsdiskussioner under många år.

Därför är det av största vikt att Swedavia på ett konstruktivt sätt fastställer hur de externa bolagen skall bedriva sin verksamhet ur miljösynpunkt. I annat fall anser FHÖ att Swedavia skall beläggas med villkor i det nya miljötillståndet så att det säkerställs att hela verksamheten vid flygplatsen bedrivs på ett miljöriktigt sätt.

6.5.1 Under denna punkt beskrivs SID och STAR och hur man använder dessa.

FHÖ anser det klarlagt sedan tidigare att Swedavia skall planera och så långt det är möjligt, konstruera utflygningsvägar med fast flygled så att tätorter och annan bebyggelse undviks och så att flygplatsens omgivning får en optimal lösning med avseende på bullerexponering.

Det känns märkligt att dela in saker i huvudsyften och syften.

6.5.2 FHÖ vill påpeka under denna punkt att det nya flygvägssystemet har varit i drift i över två år och inte ett år.

FHÖ bilägger som kommentar till denna punkt vår inlägga till miljödomstolen daterad 2011-02-11 *"Angående prövotidsutredningar med förslag till villkor avseende in- och utflygningssvägar vid Göteborg-Landvetter flygplats efter dom i mål M 118-01 och M 3129-05 daterad 2008-10-08"* (bilaga).

Ytterligare en sak bör kommenteras under denna punkt. Swedavia (tidigare LFV) måste lära sig att jämföra äpplen och äpplen och inte äpplen och meloner.

1998-10-08 infördes luftrum-98 utan tillstånd vilket konstaterats i flera domstolsutslag. Då flyttades trafiken bana 21 mot nordost från SID CINDY till SID TODDY/LABAN.

2009-01-15 flyttades sedan ovan nämnda trafik från SID TODDY/LABAN till SID "Södra spåret" den nu gällande och fastställda flygvägen bana 21 mot nordost. Vid jämförelser så är det som vi minst 100 gånger tidigare i olika sammanhang framfört, utan motsäggande från er sida att nollalternativet skall vara SID CINDY och inget annat. Således har flygvägen SID "Södra spåret" gett förkortad flygväg som ger mindre bullerexponering för de boende längs flygvägen samt reducerat utsläpp till luft.

Vad gäller avvikelshöjden 10 000 fot på SID Södra spåret så anser vi att ni i kommande ansökningshandlingar inte skall ta upp denna fråga någon mer gång, eftersom denna fråga är slutligt avgjord av Högsta domstolen, vilket även ett företag som Swedavia borde ta hänsyn till. Förstår ni löjets skimmer över denna fråga?

7. Sökt verksamhetsomfattning

7.1 Swedavia beskriver hur trafikvolymen och dess sammansättning huvudsakligen styrs av de aktörer som önskar nyttja den tillhandahållna infrastrukturen och alltså inte av verksamhetsutövaren Swedavia själv. Detta konstaterar vi som mycket anmärkningsvärt. Utifrån detta måste man ställa sig frågan hur kan Swedavia styra sin verksamhet överhuvudtaget.

Skall ovanstående ligga till grund för en prognos om ett behov 25 år in i framtiden?

Utifrån detta kan FHÖ konstatera att antalet rörelser legat relativt konstant under perioden 1995-2011, kring ca 60 000 rörelser och dagens tillstånd medger 80 000 rörelser.

FHÖ kan även konstatera att den framtida bedömningen fram till år 2035 känns mycket osäker och baserar sig endast på en oändlig BNP-tillväxt och inte på annan fakta såsom överviktning till mer miljöriktiga trafikslag, kostnadsaspekter samt brist på olja (peak oil) som enligt många bedömare kommer att ske under prognosperioden.

Denna prognos kan således under inga omständigheter ligga till grund för ett utökat tillstånd.

7.3 FHÖ ställer sig positiv till en förnyad översyn av flygvägssystemet i de fall förändringar leder till minskad bullerexponering och minskat utsläpp till luft. Att göra som Swedavia antyder d.v.s ställa miljöstörningar emot varandra, accepteras inte. Att den mest bullrande flygplanstypen skall vara dimensionerande för att skapa fasta flygleder är en självklarhet, detta för att leva upp till försiktighetsprincipen enligt miljöbalken.

FHÖ anser dessutom att avvikelse från flygled skall alltid ske vid antingen fasta svängpunkter eller vid en specificerad höjd och att dessa skall anges för respektive flygled. Detta för att de boende skall kunna dra nytta av moderniseringen av flygplansflottan samt införande av ny teknik vilka skall leda till miljöförbättringar.

De nya villkoren måste sträva mot minskade bullernivåer samt minskat utsläpp till luft.

Vad gäller provflygningar med förkortad flygsträcka inför landning så kan den provverksamheten inte utökas innan en riktig utvärdering gjorts. Flera av våra medlemmar har rapporterat att man störts av dessa provflygningar.

FHÖ anser att Swedavia skall utreda ett förslag till en ny flygväg bana 03 vid destinationer söderut. Detta förslag har FHÖ framfört under 10 års tid. Swedavia bör utreda möjligheten att förlägga utflygningsvägen TOPLA/VADIN bana 03 på ett sådant sätt att utflygningsvägen lämpligen dras ut längre mot Härskogen, för att där vika av österut, norr om Hindås och Bollebygd, tills man är öster om Bollebygd, för att där vika av söderut. Utredningen bör redovisa för och nackdelar ur buller- och miljösynpunkt.

8. Alternativ

9. Skyddsvärden

10. Förutsedd Miljöpåverkan

10.1.2 FHÖ anser att det är av största vikt att i de fall Swedavia vill ha rätt att t ex avvika från en flygled vid en viss maximal ljudnivå L_{max} , så måste villkoren utformas så att den naturliga avvikelserna i dBA, beroende på bl a väder, vind, topografi, flygplans vikt, klaffsättning mm. beaktas utifrån verkliga värden. Enligt uppgift från Swedavia så avviker uppmätta nivåer från teoretiska modeller +/- 20 dBA. Detta gör att Swedavia måste ta hänsyn till försiktighetsprincipen i miljöbalken. Hur denna hänsyn skall tillvaratas skall fastställas i villkor.

Med anledning av ovanstående anser FHÖ att på de flygleder som saknar fastställda svängpunkter eller höjdangivelser för avvikelse från flygled så skall dessa införas och fastställas i villkor.

10.1.4 FHÖ vill förtydliga att riktvärden för trafikbuller skall gälla inte bara i teorin utan faktiskt även i praktiken.

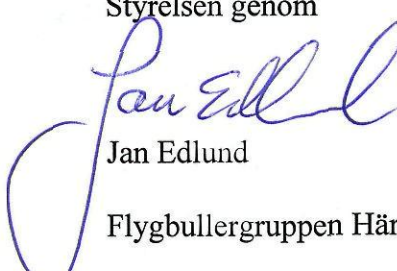
10.1.5 FHÖ anser att Swedavias målsättning med införandet av ny teknik måste vara att införandet av ny teknik skall leda till minskat antal berörda av bullernivåer överstigande gällande riktvärden. Ett riktigt miljöarbete är att arbeta med ständiga förbättringar.

Av bilagorna 5 och 6 framgår stora ökningar i utbredningsområdet för FBN eu 55dB(A) och relativt stora ökningar av L_{max} dB(A), speciellt vid starter norrut bana 03. Detta är helt oacceptabelt. Detta är ytterligare ett skäl till att inte idag medge ett utökat tillstånd förrän Swedavia kan visa att och säkerställa att, förnyad teknik, nya flygvägar vilka ger en minskad miljöpåverkan, kan gå hand i hand med en utökad verksamhet.

10.2 FHÖ vill här belysa den stora osäkerhet som råder kring prognosen om framtida passagerar utveckling, eftersom man skriver att passagerar antalet kan komma att minska om Västra Götalands banan byggs.

Med vänliga hälsningar

Flygbullergruppen Härryda Östra
Styrelsen genom



Jan Edlund



Georg Johansson

Flygbullergruppen Härryda Östra c/o Georg Johansson Stenshultsvägen 165, 430 65 Rävlanda

Kopia: Härryda Kommun, Miljö och Hälsoskyddskontoret
Länsstyrelsen i Västra Götaland
Naturvårdsverket

Bilaga: Inläga till Miljödomstolen daterad 2011-02-11

Vänersborgs Tingsrätt
Miljödomstolen
Box 1070
462 28 Vänersborg

2011-02-11

Mål 118-01:4

Angående prøvotidsutredningar med förslag till villkor avseende in- och utflygningstvågar vid Göteborg-Landvetter flygplats efter dom i mål M 118-01 och M 3129-05 daterad 2008-10-08.

Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) inkommer härmed med synpunkter och yrkanden på Swedavia AB:s presenterade prøvotidsutredningar daterad 2011-01-13 i rubricerat mål.

Flygbullergruppen Härryda Östra företräder boende öster om flygplatsen från samhällena; Risbacka, Sandsbacka, Mossbacka, Vägskillnaden, Stora Bugärde, Södra Bugärde, Huvdaby och Rävlanda. Dessutom stöds föreningen av boende i Hindås, Hällingsjö, Eskilsby och Bollebygd.

Nedan kommenteras Swedavia:s presentation av prøvotidsutredningarna punktvis efter Swedavia:s uppställning:

Bakgrund

I mål M 3129-05 beslöts om en prøvotidsutredning för utflygningstvågar bana 21 mot Stockholm med lydelsen:

” LFV skall under prøvotiden planera och, så långt det är möjligt, konstruera en utflygningstvågar med fast flygled så att tätorter och annan bebyggelse undviks och så att flygplatsens omgivning får en optimal lösning med avseende på bullerexponering.”

Detta ledde slutligen fram till en flygled benämnd ”Södra spåret” nu kallad SID LABAN/NEGIL/LUKAX vilken idag är accepterad och fastställd som utflygningstvågar bana 21 mot Stockholm.

I dom i mål M 118-01 daterad 2008-10-08 står att läsa:

” Det så kallade Södra spåret kommer att belastas med en betydande del av starterna från bana 21. Med beaktande av den variation i ljudnivåer som kan uppkomma vid olika meteorologiska förhållanden bör överflygningar av tätorterna undvikas eller i vart fall ske på högre höjder. Vid utflygning via Södra spåret från bana 21 bör därför såsom Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun yrkat flygleden följas hela dygnet upp till en höjd av 10 000 fot.”

Att inte tätorterna skall kunna överflygas har varit och är ett av FHÖ: s huvudkrav.

Swedavia dåvarande LFV överklagar 2008-10-29 denna del i Mål 118-01 till Miljööverdomstolen.

I dom i Miljööverdomstolen daterad 2009-12-22 står att läsa:

"Miljööverdomstolen anser att vinsten i bullerhänseende väl uppväger nackdelen av den något längre flygvägen. Miljööverdomstolen instämmer därför i miljödomstolens bedömning att det finns anledning att under hela dygnet följa flygleden Södra spåret upp till en höjd av 10 000 fot. Luftfartsverkets yrkande i denna del ska därför avslås."

Swedavia dåvarande LFV överklagar ovanstående dom och ansöker om prövningstillstånd 2010-01-18 till Högsta domstolen.

2010-12-17 fattar Högsta domstolen följande beslut: **"Högsta domstolen meddelar inte prövningstillstånd. Miljööverdomstolens avgörande står därmed fast"**.

I denna prøvotidsutredning daterad 2011-01-13 visar Swedavia återigen att man inte accepterar eller tar hänsyn till tidigare fattade domar. Swedavia anser återigen att det är en teoretiskt maximal ljudnivå om 70 d B(A) som skall vara utgångspunkt för att få avvika från SID och STAR. Domarna ovan visar tydligt på att man skall ta annan hänsyn när man beslutar var och när avvikelser från SID och STAR kan ske. Annan hänsyn kan vara t.ex. tätorter, känslig bebyggelse, topografi, vädersituation mm.

1 Förslag till slutliga villkor

Generellt vill FHÖ återigen trycka på vikten av tydliga villkor och vad Swedavia skall göra i de fall inte beslutade villkor efterlevs. Det framgår likt tidigare att Swedavia gör allt som står i dess makt att undvika och/eller begränsa villkor och dess slutliga inverkan på Swedavias verksamhet. Med tanke på historien så är det viktigt att Miljödomstolen tydligt pekar ut vägen för att nå en förbättrad och minskad miljöpåverkan i och i kring Landvetter flygplats. Swedavia och tidigare Luftfartsverket har ännu inte frivilligt visat några tecken på att utan mycket stora påtryckningar bedriva miljöarbetet vid Landvetter flygplats framåt. Vid avvikelser från villkor måste det klart framgå på vilket sätt som Swedavia skall redovisa avvikelserna och anledningarna till dessa till tillsynsmyndigheten och även ett åtgärdsprogram hur man tänker rätta till verksamheten för att minimera framtida avvikelser. Att arbeta med ständiga förbättringar är en självklarhet i vilken verksamhet som helst i ett modernt samhälle och borde även gälla Swedavia.

1.1 Prövotid A- Fastställande av flygvägskorridorer

FHÖ yrkar i villkor 1 att bredden av flygvägskorridoren skall i ett första steg fastställas till +/- 0,7 NM från den nominella flygvägen. Samt att 90 % av startande IFR-trafik som riktvärde skall framföras inom föreslagna flygstråk(SID). Villkoret skall förtydligas med att 90% skall gälla för respektive flygväg och mätas månadsvis.

1.2 Prövotid B- Tillämpning av Star-systemet och Radar-CDA

FHÖ yrkar att villkor fastställs om att minst 65% av alla inflygningar i ett första steg skall skall omfattas av procedurbaserad och radarbaserad CDA.

2 Prövotid A- Fastställande av flygvägskorridorer

2.1 Prövotidsuppdraget

FHÖ yrkar ovan att 90 % av startande IFR-trafik som riktvärde skall framföras inom föreslagna flygstråk(SID) och mätas på respektive flygväg månadsvis. Detta med anledning av de mycket stora avvikelserna som skett på Södra spåret under januari till oktober 2010. Avvikelserna har redovisats månadsvis med avvikelser från 5,3% till 14,6% .

2.2 Dragning och Bredd av flygvägskorridorer

Utifrån att man redan idag klarar 96% av alla flygningar inom +/- 1 NM är det uppenbart att man redan med dagens teknik kan förbättra och samla flygtrafiken närmare respektive nominella flygväg. Därför yrkar vi om en minskning av flygkorridorsbredden till +/-0,7NM. Detta är att hjälpa Swedavia till ständiga förbättringar. Detta skall givetvis inte påverka möjligheten att avvika vid säkerhetssituationer.

2.3 Sammanfattning och bedömning

FHÖ anser att det är viktigt att Swedavia arbetar vidare med att ytterligare samla flygtrafiken till respektive nominell flygväg.

3 Prövotid B – STAR- systemet och radar – CDA

3.1 Prövotidsuppdraget

FHÖ instämmer i att målet ska vara att så hög andel som möjligt ska följa Slutna STAR. FHÖ anser att denna målsättning måste fastställas i villkor.

3.2 Slutna STAR

3.3 Öppna STAR – nyttjande av radarledning

3.4 CDA – procedurer till Landvetter

Det enda vi vill kommentera under denna punkt är att Swedavia måste ändra förhållningssätt när det gäller att leda flygtrafiken. Det kan ju inte hela tiden handla om att erbjuda saker och ting. Skall man leda någon eller någonting så förväntas det att man talar om för den som skall ledas vad man förväntar sig.

3.5 CDA på internationell nivå

3.6 Uppföljning av genomförandet av CDA – procedurer

Flygplan som ankommer och kan använda CDA- procedur skall inte bara erbjudas utan förväntas använda sig av CDA- procedurerna. I texten kan det tolkas som att piloterna har någon form av "fritt valt arbete" under inflygningarna.

Man kan också fråga sig varför Swedavia inte går till botten med varför piloter som har möjlighet att använda CDA-procedurer inte använder den möjligheten utan att man i texten spekulerar. Flygbolagens förseningar, bränsleförbrukning eller annan företagspolicy kan ju inte vara grund till att inte använda CDA-procedurer.

3.7 Styrande regelverk för flygtrafiktjänsten

3.8 Tillämpning av STAR i styrande regelverk för flygtrafiktjänsten

Återigen kan inte flygplanens prestanda eller förseningar få styra huruvida CDA-Procedurer skall användas eller inte.

3.9 Praktisk tillämpning av STAR för flygtrafiktjänsten Landvetter

3.10 Erfarenheter av Landvetters STAR- system under 2009 och 2010

Det framstår som helt klart att man måste styra flygledningen bättre, t.ex. informera om villkorstexter och inte bara ha en massa erbjudanden. Då blir det mycket lättare för flygledningen att planera för att ta emot ankommande trafik.

3.11 Särskilt om bullernivåer

Vi vill bara påpeka att dimensionerande flygplanstyp för bullerexponering är B 747-200.

3.12 sammanfattande bedömning

För målnivåer se vårt yrkande under 1.2 ovan.

Att det befinner sig två eller flera flygplan i lufterummet samtidigt kan väl inte innebära en säkerhetsrisk i sig för tillämpningen av slutna STAR? Ska man tolka detta som att Swedavia uppfattar i stort sett samtliga flygplan i lufterummet som en säkerhetsrisk?

Ska vi uppfatta det som om villkor skulle göra att flygledningen inte leder trafiken på ett säkert sätt. Detta känns som ni gör en riktigt dålig spekulation.

3 Flygvägsuppföljning Göteborg Landvetter Airport (bilaga 2) dat 2010-10-11

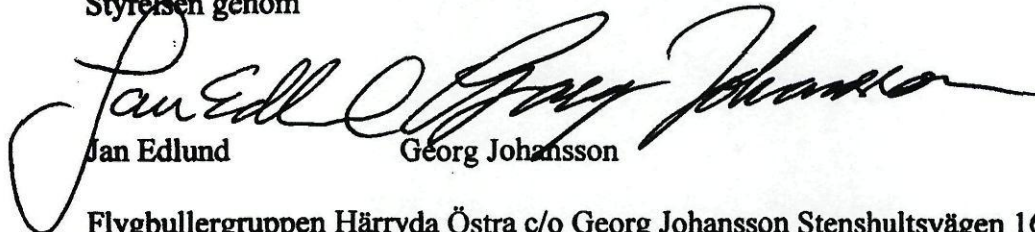
Under punkten 2.2.3 kommentar vad avser villkor om bananvändning så har ett stort överskridande av villkoret skett, 36,1% istället för maximala 25%. Det är ju av största vikt att tillsynsmyndigheten kontrollerar att det verkligen är väder och vind som har styrt detta och att inget annat föreligger, eftersom Swedavia anser att villkoret är uppfyllt.

Under punkten 2.3.3 kan vi konstatera att flygledarna tydligen inte varit informerad om gällande villkor, vilket är synnerligen anmärkningsvärt.

Förutom det som framförts i denna inlaga hänvisar vi till våra tidigare inlagor i rubricerat mål (bifogas ej);

Med vänliga hälsningar

Flygbullergruppen Härryda Östra
Styrelsen genom



Jan Edlund Georg Johansson

Flygbullergruppen Härryda Östra c/o Georg Johansson Stenshultsvägen 165, 430 65 Rävlanda

Kopia: Härryda Kommun, Miljö och Hälsoskyddskontoret
Länsstyrelsen i Västra Götaland
Naturvårdsverket