

Göteborg Landvetter Airport
Att: Karin Görjevik
438 80 Landvetter

Yttrande avseende underlag för samråd inför ny tillståndsansökan enligt miljöbalken, version 4

Transportstyrelsen har beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovan nämnda samrådsunderlag, och lämnar härmed följande synpunkter:

1 Avsnitt 3 Gällande beslut

Miljöoverdomstolens dom M 2856-06 kom 2006-11-07 och inte 2006-07-11.

2 Avsnitt 4.3 Planförhållanden

På sidan 9 talas om 55-60 dB(A) respektive < 60 dB(A). Swedavia bör förtydliga vilken storhet som avses (troligen FBN).

3 Avsnitt 6.3.4 Provning av flygmotorer

Stycke 6.3.4 handlar om plats för provning av flygmotorer. Transportstyrelsen vill poängtera att ingen verksamhet/byggnader får ligga så att de påverkar de hinderbegränsande ytorna. Denna verksamhet får ej finnas på stråkytorna. Övriga hinderbegränsande ytor stiger eller har en viss höjd över marken som gör att man kan etablera verksamhet/byggnader så länge de är under de hinderbegränsande ytorna.

4 Avsnitt 7.1 Trafikutveckling

I samrådsunderlaget står det att flygplatsen i mycket begränsad omfattning kan neka aktörer tillträde till flygplatsen eller styra de flygplanstyper som aktörerna väljer att använda. Transportstyrelsen vill erinra om att förordning (2004:501) om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser (baserad på EU-direktivet 2002/30/EG) skulle kunna möjliggöra förbud mot de mest bullrande flygplanstyperna. Vi bedömer dock att mängden aktuella flygplanstyper som skulle beröras vid Göteborg-Landvetter Airport är marginell. Swedavia bör också beakta det nya förordningsförslaget från EU (2011/0398) om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en väl avvägd strategi och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG.

6 Avsnitt 7.3 Flygvägssystemet i ny tillståndsansökan

Swedavia avser ansöka för avvikelse från SID vid maximal ljudnivå 70 dB(A) stället för vid viss fast höjd. Transportstyrelsen ställer sig positiv till detta, eftersom vi tycker att hänsyn då tas till både miljöpåverkan i form av buller och miljöpåverkan i form av klimatutsläpp. En annan effekt av detta förslag är att en spridning av bullret vid ljudnivåer lägre än de svenska riktvärdena erhålls, innebärande att flygplatsens grannar kommer att få *dela på* bullret utomhus istället för att några få grannar exponeras för *allt* buller under den aktuella flygvägen. Förslaget har ingen inverkan på den fysiska planeringen, eftersom det endast berör ljudnivåer lägre än de gällande riktvärdena.

7 Avsnitt 10.1.1 och 10.1.2 Buller

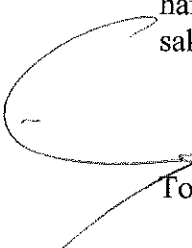
Enligt dokumentet "Kvalitetssäkring av flygbullerberäkningar", daterad 2011-10-31, så är FBN samma sak som L_{DEN} . Om jämförelse med äldre beräkningar ska göras, så är det en jämförelse mellan FBN_{TBU} och FBN som ska göras. I samma Kvalitetssäkringsdokument definieras Maximalnivå på sidan 7. För förståelsens skull bör samma vokabulär som i kvalitetssäkringsdokumentet användas i text och på kartor. Observera att L_{Amax} endast avser den högsta ljudnivån från ett enskilt överflygande flygplan.

Slutligen vill vi påpeka att vi förutsätter att bullerberäkningarna i tillståndsansökan följer Kvalitetssäkringsdokumentet ovan.

8 Bilaga 6 Karta angivande maximalnivå 70 dB(A)

Transportstyrelsen önskar en angivelse av hur många händelser om 70 dB(A) under vilken tidsperiod som kartan redovisar. Eftersom vi förutsätter att redovisningen avser högsta ljudnivå som index (alltså kopplat till hur många gånger ljudnivån förekommer) så ska storheten benämnas maximalnivå – inte L_{Amax} , jämför sid 7 i kvalitetssäkringsdokumentet.

Beslut i detta ärende har fattats av sektionschefen Tomas Olsson. Föredragande har varit sakkunnig miljö Marie Hankanen. I ärendets handläggning har deltagit sakkunnig miljö Annika Lindell samt flygplatsinspektören Jan Jardmark.


Tomas Olsson

