



Swedavia AB genom

Advokat Malin Wikström
Gärde Wesslau Advokatbyrå AB, Göteborg
Kungstorget 2
411 17 Göteborg

Naturvårdsverket m.fl. ./ Swedavia AB
angående **ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg
Landvetter Airport, Härryda kommun**

Ni får härmed tillfälle att yttra Er över bifogade handlingar, aktbilaga 96-101, 104-108.

Ert yttrande ska ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen **senast i samband med
huvudförhandlingen**

Josefine Tolleman
Telefon kansli 08-561 67550



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Miljöskyddsavdelningen
Kerstin Harvenberg
010-22 44 666

till Svea Hovrätt YTTTRANDE
2016-01-13 2016-01-12
Mål nr M 5962-15-060102
Aktbil 96

Diarienummer
551-32339-2015
Dossienummer
1401-1115

Sida
1(1)

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2016-01-13
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 96

Svea Hovrätt
Rotel 0601
Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

**Naturvårdsverket m.fl. / Swedavia AB angående ansökan om
nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg
Landvetter Airport, Härryda kommun**

Mål nr M 5962-15

Länsstyrelsen har beretts tillfälle att yttra sig över inlämnade handlingar.
Länsstyrelsen vidhåller vad som sagts i tidigare yttranden och avstår från att
lämna ytterligare synpunkter i ärendet.

Detta beslut skickas enbart som en digital handling. Ingen pappershandling
kommer därför att skickas till er.

Malin Årebäck

Kerstin Harvenberg



Göteborgs Stad
Miljö

Yttrande
2016-01-20
Dnr 07019/13

Ink. till Svea hovrätt
REGISTRATORSKONTORET

2016 -01- 21

Avd 6

Ink. till Svea Hovrätt

2016-01-21

Mål nr M 5962-15:060102

Aktbil

97

Svea Hovrätt
Rotel 0601
Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 STOCKHOLM

SVEA HOVRÄTT
060102

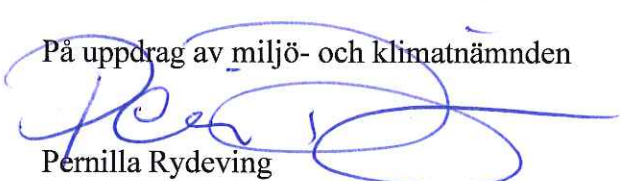
INKOM: 2016-01-21
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 97

**Yttrande till mark- och miljööverdomstolen angående
aktbilaga 86 till ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken
för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport (Mål nr
M5962-15)**

Miljöförvaltningens yttrande

Våra tidigare framförda synpunkter kvarstår och vi stödjer Naturvårdsverkets och Länsstyrelsens framförda synpunkter avseende omfattning/tidsbegränsning av tillståndet samt avvikande från flygvägen vid en lägre bullernivå.

På uppdrag av miljö- och klimatnämnden


Pernilla Rydeving
Enhetschef

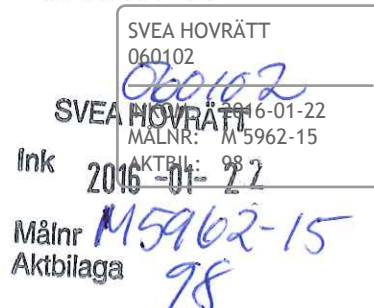
Detta ärende har handlagts av:

Handläggare: Henrik Nystedt
Miljöutredare
E-post: henrik.nystedt@miljo.goteborg.se
Tfn: 031-368 37 16

2016-01-19

551-8177-15

Svea Hovrätt
svea.avd6@dom.se



Angående ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun

Domstolens målnummer: M 5962-15 060102

Länsstyrelsen i Hallands län har inget ytterligare att tillägga i ärendet.

Henrik Frindberg
Miljövårdsdirektör

Anna Helsing Abrahamsson
Miljöhandläggare

Detta beslut har signerats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Postadress	Besöksadress	E-post	Telefon
301 86 HALMSTAD	Slottsgatan 2	halland@lansstyrelsen.se	010-224 30 00

Kontakt i ärendet: Anna Helsing Abrahamsson, 010-224 32 63, anna.helsing.abrahamsson@lansstyrelsen.se

SVEA HOVRÄTT
Rotel 0601
Mark och Miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

060102
SVEA HOVRÄTT
Ink 2016 -01- 26
Målnr M 5962-15
Aktbilaga 99

2016-01-26

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2016-01-27
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 99

Angående Naturvårdsverket m.fl. överklagande av ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun, Mål M 5962-15

Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) har av Mark och Miljööverdomstolen (domstolen) fått möjlighet att yttra sig över tillsända handlingar; aktbilaga 86

Yttrandet skall vara skriftligt och inkommit till Mark- och miljööverdomstolen senast den 29 januari 2016.

Nedan lämnar FHÖ sitt yttrande på ovanstående akthandling och förbehåller sig rätten att komplettera och utveckla dessa senast vid huvudförhandlingen.

FHÖ bemöter nedan delar av Swedavias yttrande i den ordning som yttrandet presenterats i aktbilaga 86.

1. Ansökans omfattning

1.1 Remissinstanser

Här redovisar Swedavia en majoritet av remissinstanserna som instämmer i vad Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län vilka anfört och uppger att verksamheten bör tidsbegränsas eller begränsas i sin omfattning. Kungsbacka kommun uppger särskilt att verksamheten bör omprövas helt eller delvis med 10 – 15 års mellanrum.

Länsstyrelsen i Hallands län anser att det är lämpligt att tillståndet begränsas på något sätt, genom antal flygrörelser eller genom en tidsbegränsning och anför att 20 år är en acceptabel giltighetstid för tillståndet och skiljer sig på så sätt från övriga remissinstanser.

Transportstyrelsen anser inte att det finns något hinder mot att ge Göteborg Landvetter Airport tillstånd till 120 000 flygrörelser per år då det måste finnas utrymme för oförutsägbara fluktuationer utan att omprövning ska behöva ske inom en relativt kort tidshorisont, men Transportstyrelsen meddelar inte hur många år de anser det skall vara mellan omprövning.

Vad gäller Härryda kommun som är närmast berörd av flygverksamheten vid Göteborg Landvetter Airport eftersom flygplatsen är belägen inom kommunen, så anser FHÖ att det är anmärkningsvärt att Swedavia väljer att inte redovisa remissinstansen Härryda kommuns inställning till hur verksamheten bör tidsbegränsas eller begränsas i sin omfattning.

1.2 Swedavias bemötande

Swedavia skriver; ” Som transportstyrelsen anför skulle en begränsning av tillståndet i tid mellan 10-15 år eller en begränsning av antalet flygrörelser till 90 000 medföra höga kostnader för en tillståndsprövning, vilken skulle behöva påbörjas redan inom några år, utan att en sådan prövning skulle förväntas medföra några större förändringar av tillståndet eller verksamheten.”

FHÖ förstår inte varför Swedavia använder transportstyrelsens yttrande att en ny tillståndsprövning kan bli behäftad med höga kostnader som argument för sin sak. Detta anser FHÖ vara helt orelevant för domstolens beslut huruvida verksamheten skall beläggas med ett rörelsetak eller en tidsbegränsning. FHÖ anser dessutom att det inte är verksamhetsutövarens uppgift att spekulera i utgången av ett nytt tillstånd vid en ny miljöprövning av verksamheten.

FHÖ anser att den nya förordningen om trafikbuller vid bostadsbebyggelse inte är applicerbar på all startande och landande jettrafik. I stället finns det stor anledning att förmoda, med hänvisning till nya medicinska rön, att jettrafik över bostadsbebyggelse, tätorter och samhällen bör begränsas.

Swedavia spekulerar i sina prognoser om ett kraftigt ökat behov av tillgänglighet till flygresor för såväl privatpersoner, näringsliv som den nu pågående stora flyktingströmmen. FHÖ vill i detta sammanhang påpeka att Swedavia inte med ett enda ord nämner den pågående miljödebatten om att vikta om resandet till mer miljövänliga trafikslag samt den pågående av regeringen beställda utredningen om att belägga flygtrafiken med höjd flygskatt och hur dessa skulle påverka vårt resande med flyg.

Swedavia skriver på flertalet ställen att det inte är möjligt att i villkor reglera utsläpp till luft från vare sig flygplan eller marktransporter då Swedavia inte anser sig ha rådighet över detta. Swedavia anser även att utsläpp av koldioxid enbart har effekter i ett globalt perspektiv och inte bör regleras genom villkor i tillståndsbeslut för enskilda anläggningar. Med stöd av Swedavias påståenden yrkar FHÖ att domstolen bortser ifrån Swedavias argumentation om vikten av att förkorta flygvägarna genom avvikelser från SID och då enligt Swedavia minska utsläpp till luft. Swedavia ställer på detta sätt olika miljöintressen emot varandra (buller kontra utsläpp till luft) där Swedavia i denna tillståndsansökan endast anser sig ha rådighet över bullerexponeringen i flygplatsens närområde.

2. Flygvägar-Lämna SID Jettrafik (villkor 3) och propellertrafik med MTOW överstigande 7 ton (villkor 4).

2.2 Remissinstanser

FHÖ anser att det återigen är viktigt att notera att Länsstyrelsen, Bollebygds kommun samt Härryda Kommun med flera remissinstanser argumenterar för att bevara Södra Spåret och dess tillämpning. Remissinstanserna avvisar tydligt Swedavias yrkande att få avvika från SID när bullernivån på marken understiger 70 dB(A) teoretiskt beräknad bullernivå. Detta för att bibehålla resultatet av genomförda provotidsutredningar och fattade domar samt för att inte riskera att fler boende öster om flygplatsen kommer att utsättas för skadligt buller samt att inte riskera att tätorterna öster om flygplatsen kommer att överflygas.

FHÖ anser att sedan provotidsutredningen och införandet av Södra spåret med dess tillämning har inga nya argument tillkommit och inga sakförhållanden förändrats som motiverar en förändring av denna utflygningsväg och dess tillämpning. Tvärtom har Södra spåret med dess tillämpning sedan införandet resulterat i ytterst få klagomål om ens några, enligt Miljödomstolens egna ord.

2.3 Swedavias bemötande

Swedavia skriver på sid 6; *"Swedavia föreslår nu ett mer anpassat sätt att leda trafiken med utgångspunkt från den teknikutveckling som har skett och sker över tid, den nya synen på vilka miljöfrågor som är av central betydelse i samhället samt de synpunkter och önskemål som framförts av boende efter omprövningen av samtliga villkor då ett nytt flygvägssystem infördes"*

FHÖ ställer sig mycket frågande till Swedavias argumentation där man anser att teknikutveckling endast skall leda till att utsläpp till luft minskar men bullerstörningarna risker att öka. Återigen ställer Swedavia olika miljöintressen emot varandra.

Swedavia skriver dessutom att man tagit hänsyn till önskemål och synpunkter som framförts av boende. FHÖ ser fram emot att Swedavia preciserar vilka synpunkter och önskemål från boende längs flygvägen Södra spåret samt öster om flygplatsen som Swedavia tagit hänsyn till.

FHÖ anser det mycket olämpligt att Swedavia som på sid 7 spekulerar i tillkomsten av hur fastställda avvikelshöjder i tidigare villkor tillkommit och sedan använder Swedavia detta i sin argumentation.

Swedavia skriver på sid 6; *"Såväl boende i flygplatsens omgivning som berörda kommuner har framfört önskemål om att flygvägarna så långt möjligt skall ligga fast då omgivningen anpassas till flygvägarna, men även synpunkten att bullerexponeringen borde spridas över fler boende har framförts av boende och bland annat Nämnden för Miljö & Hälsoskydd i Kungsbacka kommun. Swedavia har beaktat dessa synpunkter i aktuell prövning. Bolaget föreslår endast vissa mindre förändringar av flygvägarna om det bedöms ha en tydlig positiv miljöeffekt och föreslår därutöver att det skall vara möjligt att lämna SID när bullernivån på marken understiger en viss ljudnivå på marken."*

Swedavia skriver på sidan 8; *"Det kan noteras att situationen för boende öster om flygplatsen vid möjlighet att lämna SID enligt Swedavias förslag inte skulle bli sämre än hur situationen är för boende söder om flygplatsen."*

Swedavia skriver på sid 8; *"Ett flertal boende och bland annat Nämnden för Miljö och Hälsoskydd i Kungsbacka Kommun förordar en spridning av trafiken."*

Swedavia skriver på sid 8; *"Vad gäller Södra spåret kan noteras att hänsyn till boende har tagits genom hur flygvägen har konstruerats. Däremot anser Swedavia att boende runt flygplatsen skall behandlas lika när förhållandena är lika. Det finns som nämnts ovan inte skäl att beakta Rävlanda, Hällingsjö, och Bollebygd annorlunda än Kungsbacka med omgivning."*

FHÖ vill med ovanstående citat från Swedavia uppmärksamma domstolen på att Swedavia ensidigt framhåller åsikter och synpunkter som talar för deras sak och undanhåller åsikter och synpunkter som går emot deras sak som t.ex. ifrån Härryda Kommun, Bollebygds Kommun, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen, FHÖ med flera direkt berörda.

FHÖ anser att det är självklart att om en spridning av flygtrafiken längs flygvägen söderut vid Kungsbacka skulle gynna de boende i Kungsbacka området så skall Swedavia självklart utreda möjligheterna för detta. FHÖ anser däremot att alla områden som överflygs har speciella förutsättningar och att respektive flygväg skall anpassas därefter.

Swedavia anser med sin argumentation att ingen boende runt flygplatsen skall få ha en bättre boendemiljö ur bullersynpunkt än den värst utsatta.

Slutligen kan FHÖ inte förstå varför Swedavia vill ändra på en fungerande flygväg (Södra spåret) vilken nyligen genomgått en prövotidsutredning och fastställts i domstol efter årtal av förhandlingar.

FHÖ vill återigen uppmärksamma domstolen på hur utredningsuppdraget för Södra spåret löd;

Utredningsuppdraget löd; *"Konstruera en utflygningsväg med fast flygled så att tätorter och annan bebyggelse undviks och så att flygplatsens omgivning får en optimal lösning med avseende på bullerexponering."*

SID (Södra spåret) bana 21 passerar söder om samhällena Hällingsjö och Rävlanda varefter flygvägen viker norrut och passerar öster om samhället Bollebygd. Efter införandet av "Södra spåret" har klagomålen ur bullersynpunkt från de boende upphört enligt såväl FHÖ, tillsynsmyndigheten och Swedavia.

FHÖ:s synpunkter och yrkanden i våra inlagor daterade 2014-08-27, 2015-01-11, 2015-03-11, 2015-03-23, 2015-07-01 i mål M 1030-13 samt våra inlagor daterade 2015-08-26, 2015-10-30, 2015-12-06 i mål M 5962-15 Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda Kommun står fast.

Med vänliga hälsningar

Flygbullergruppen Härryda Östra
Styrelsen genom

Jan Edlund

Georg Johansson
genom Thomas Vahtra

Flygbullergruppen Härryda Östra c/o Thomas Vahtra, Mossbacka 171, 438 94 Härryda

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

060102
SVEA HOVRÄTT

Ink 2016-01-27

Målnr 15962-15
Aktbilaga 150

Svea hovrätt

Rotel 0601

Mark- och miljööverdomstolen

Box 2290

103 17 STOCKHOLM

SVEA HOVRÄTT
060102

2016-01-27
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 100

Mål nr M 5962-15 060102

Swedavias (S) verksamhet vid Göteborg Land-
vetter Airport (GOT)

Nedan mitt yttrande över S:s yttrande den
4 december 2015. (Er aktbilaga 86)

Jag följer S:s uppställning.

Avsnitt 1 Ansökans omfattning

1.2 S:s bemötande

s. 2-4

S påstår, att bolaget inte råder över vilka
flygplan, som trafikerar GOT. Detsamma gäller
marktransporterna.

Som jag tidigare anfört i detta mål, bortser
S från Miljöbalkens (MB) föreskrifter, som
kräver att yrkesmässiga verksamhetsutövare
skall använda bästa möjliga teknik, BMT.
(EG:s formulering är Best available technique,
BAT.) Detta krav gäller både flygbolag och
marktransportbolag.

S hävdar vidare, att bolaget inte har rådighet
över flygbolagens utsläpp till luft, men detta
är bara delvis sant.

S ansvarar för trafikflygets utsläpp inom LTO-cykeln. Vid sökt verksamhet kommer dessa att fördubblas, något som S anser vara acceptabelt.

Med användning av bästa möjliga teknik - inblandning av certifierat biobränsle i flygbränslet Jet A1 - kan S halvera koldioxidutsläppen från LTO-cykeln. När S underlåter att göra detta, bryter S mot MB:s tvingande föreskrift.

MB:s krav på användning av bästa möjliga teknik gäller även för GFC (Göteborg Fuelling Company), som har licensavtal med S och bedriver sin verksamhet inom Airside på S:s mark.

Enligt upplysning från tillsynsmyndigheten (Härnäs kommun) erbjuder inte GFC sina kunder certifierat biobränsle. (Bilaga 1) Detta är ett brott mot MB:s tvingande föreskrifter.

S:s hänvisning till Fly Green Fund är närmast ett hån. Här är det fråga om flygresenärers frivilliga kompensation för den egna resans koldioxidutsläpp. Fly Green Fund kommer inte att leda till en märkbar minskning av trafikflygets miljö-/jöska- skadliga koldioxidutsläpp.

Vidare framhåller S, att flygbolagens utsläpp av koldioxid omfattas av EG:s system för handel med utsläppsrätter. Men S underlåter att nämna, att denna handel har havererat och blivit en stor skandal, där flygbolagen fått gratis utsläppsrätter för miljontals ton koldioxid fram till år 2020.

Avsnitt 2. Flygvägar

2.3 S:s bemötande

s. 6-12

På sidan 7 i tredje stycket hävdar S "att det är viktigt att göra en skälig avvägning mellan buller-exponering och utsläpp till luft."

Såvitt jag kan se, medger MB inte någon skälig avvägning. BMF innebär krav på minsta möjliga bullerexponering och minsta möjliga utsläpp till luft.

På s. 9-10 hänvisar S till den nya förordningen om trafikbullen vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216). Som jag anfört i tidigare yttrande är denna förordning en förvaltningsskandal, eftersom den inte har beaktat de senaste internationella miljömedicinska forskningsrönen.

Den hittills största miljömedicinska undersökningen av flygbullens hälsoskadlighet har för första gången visat ett statistiskt signifikant samband mellan flygbuller från och med 55 dB och allvarliga/dödliga sjukdomar bland äldre personer, som är bosatta nära en flygplats i USA.

Forskningsresultaten publicerades i BMJ den 8 oktober 2013. Såvitt jag vet, har dessa forskningsresultat hittills inte blivit ifrågasatta.

Förordningen SFS 2015:216 måste snarast ersättas av en ny, som beaktar den senaste miljömedicinska forskningen. Om förordningen får kvarstå oförändrad, kommer den att skapa stora folkhälsoproblem.

Avsnitt 8. Övriga synpunkter

8.1 Ola Christensson

s. 18-20

S noterar min hänvisning till den senaste miljö-medicinska forskningen om flygbullers hälso_skadlighet, men S avstår från att kommentera forskningsrapporten i BMJ den 8 oktober 2013.

S noterar emellertid, att SFS 2015:216 utfärdades efter det att USA-rapporten publicerats. Ljudnivån 70 dB(A) är inte BMT över tätort.

Vad beträffar Håkan Jerenviks bullermätningar i Tollered år 2015 anför S, att mätresultaten från mobilapplikationer "kan vara mycket missvisande." Men i nästa mening hävdar S, att Håkan Jerenviks mätningar visar "ljudnivåer som uppenbart är helt felaktiga".

S:s påstående är förhastat. Att mätresultat från mobilappar kan kan vara missvisande, tillåter inte slutsatsen att Håkan Jerenviks mätresultat är felaktiga.

Bristen på logisk skärpa i S:s resonemang framgår tydligt av S:s formulering att det bör vara "mycket ovanligt med maximala ljudnivåer över 70 dB(A) i Tollered. Med anledning härav är de ljudnivåer som redovisas i mätsammanställningen felaktiga och helt orimliga."

Det återstår för S att bevisa genom professionella mätningar - utförda av S.

Floda den 26 januari 2016

Ola Christensson
Ola Christensson

Postadress: Klövervägen 13
448 36 FLODA

Sektorn för administrativt stöd
Miljö- och hälsoskydd
Lotta Wiik

2016-01-11

Bilaga 1

1

Kom 12/1 2016

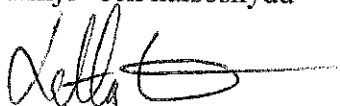
Ola Christensson
Klövervägen 13
448 36 Floda

Dnr 0551/02 427

Bränsle, Landvetter 3:178

GFC blandar inte in biobränsle i Jet A1

Miljö- och hälsoskydd



Lotta Wiik
Miljöskyddsinspektör
lotta.wiik@harryda.se
031-724 62 55

miljo.halso@harryda.se

Datum

2015-03-24

Handläggare

Jenny Blomberg

Sjö- och luftfartsavdelningen

Enheten för marknad, miljö och analys

Sektionen för miljö

SVEA HOVRÄTT
060102

Linnéa Ekström

Sjö- och luftfartsavdelningen

Juridikenheten

Juridiska sektionen för infrastruktur, bemanning och
behörigheterINKOM: 2016-01-28
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 101

Komplettering av Transportstyrelsens synpunkter vid huvudförhandling i mål nr M1030-13, angående ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport.

1 Tillåtelse att avvika från utflygningsvägarna (SID)

Transportstyrelsen anser att flygtrafiken dag och kväll ska få avvika från SID när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 70 dBA. Det är en god avvägning mellan buller och utsläpp till luft. Myndigheten vill framhålla att det är högst rimligt att först tillgodose samhällets bullerkrav och när dessa är uppnådda övergå till att prioritera utsläpp till luft.

De utsläppsbesparingar som kan göras genom att avvika från SID när maximal ljudnivå 70 dBA på marken är uppnådd är inte att förringa. Det är främst under start- och landningsfaserna som de största besparingarna av koldioxid kan göras genom att flyga så bränsleoptimalt som möjligt. När flygplan planflyger på hög höjd finns det däremot inte så stora utsläppsbesparingar att göra idag.

Att minska flygets klimatpåverkan är en högt prioriterad uppgift inom flygets FN-organ ICAO (International Civil Aviation Organisation) och det pågår ett intensivt arbete för att uppnå en minskad klimatpåverkan. För att flygets klimatpåverkan ska kunna minska behöver åtgärder vidtas både vad gäller teknisk utveckling av flygplan och motorer, optimering av flygvägar och luftrum, användande av hållbara bränslen samt reglering genom marknadsbaserade styrmedel. ICAO arbetar just nu med att ta fram en ny standard för utsläpp av koldioxid från nya flygplanstyper samt med att ta fram ett förslag på ett globalt marknadsbaserat styrmedel för att hantera det internationella flygets klimatpåverkan. Alla initiativ som leder till att minska flygets utsläpp av koldioxid uppmuntras starkt inom ICAO. Alla ICAO:s medlemsländer måste, i en så kallad State Action Plan, redovisa de åtgärder som vidtas inom landet för att minska flygets klimatpåverkan. Att

då i villkor i flygplatsernas miljötillstånd begränsa flygbolagens och flygplatsernas möjligheter att minska flygets utsläpp till luft och därmed dess negativa klimatpåverkan, riskerar att motarbeta de initiativ till utsläppsminskande åtgärder som flygbolag, flygplatser och Sverige i stort strävar efter.

Ytterligare anledning till att Transportstyrelsen anser det vara rimligt att få avvika från SID när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 70 dBA är att det ökar kapaciteten på flygplatsen, vilket framför allt kan vara av stor vikt i framtiden då flygplatsen sannolikt kommer att hantera mer trafik och därmed flera flygplansrörelser. Då kan det vara avgörande att få avvika tidigare från SID för att kunna öka eller bibehålla flygplatsens kapacitet.

2 Klassning av flygplanstyper

Transportstyrelsen ser det som positivt att dela in flygplanstyper i olika klasser för att kunna avgöra vilka luftfartyg som får lämna SID vid vilken tidpunkt. Att klassa flygplan på ett sådant sätt medför en "säkerhetsmarginal" då det alltid är den mest bullrande flygplantypen i varje klass som blir normerande och därmed bestämmer vid vilket tillfälle alla flygplan i samma klass får avvika från SID. Transportstyrelsen menar därmed att säkerhetsmarginaler som att få avvika från SID när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 60 eller 65 dBA inte är nödvändiga eftersom man säkerställer att det finns en marginal i bullernivåerna på marken genom klassningen. Istället för att använda sig av säkerhetsmarginaler kopplade till lägre dBA anser Transportstyrelsen att det är rimligare att använda sig av föreslagen klassning i kombination med samhällets vedertagna riktvärden för maxbuller. Dessa riktvärden anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och har även har stöd i propositionen "Framtidens transporter och resor – infrastruktur för hållbar tillväxt, prop. 2008/09:35".

Att använda sig av en klassning medför att luftfartygen får avvika från SID vid olika tillfällen beroende på hur mycket de bullrar, vilket i sin tur medför en spridning av bullerexponeringen. Det kan ses som positivt då det innebär att det inte bara är ett fåtal människor som exponeras för allt buller från utflygningsvägarna. Med en sådan lösning sprider man ut bullerexponeringen så att fler människor får ta ett färre antal överflygningar. I detta sammanhang är det av största vikt att komma ihåg att det buller som människor utsätts för efter att flygplanen har avvikit från SID ligger under maximal ljudnivå 70 dBA, vilket är samhällets vedertagna riktvärde för maxbuller. Det är alltså inte så att fler människor utsätts för buller över

maximal ljudnivå på grund av att flygplan tillåts att avvika från SID tidigare.

3 Tidsbegränsning av miljötillståndet

Transportstyrelsen har inget att erinra om det sökta antalet flygrörelser. Transportstyrelsen har inte heller någon synpunkt om huruvida tillståndet bör vara tidsbegränsat eller inte.

4 Godkännande av icke-raka inflygningar (RNP AR)

I Sverige provas in- och utflygningsprocedurer både enligt miljöbalken och luftfartslagstiftningen. För att procedurerna ska få tas i bruk måste de vara godkända dels av Transportstyrelsen, dels av Mark- och miljödomstolen genom miljötillståndet. De två inflygningsprocedurer som ännu inte är prövade och godkända (LOBBI 1Q och LOBBI 1X) av Transportstyrelsen får alltså inte tas i bruk innan Transportstyrelsen har godkänt dem, oaktat om procedurerna har godkänts i miljötillståndet eller inte.

Vidare måste flygplan som tillämpar de nya procedurerna vara utrustade med navigationsdator för att ha förutsättning att kunna tillämpa icke-raka inflygningsförfaranden. Navigationsutrustningen ska vara godkänd av EASA (European Aviation Safety Agency). Transportstyrelsen ska sedan godkänna en ansökan från flygbolaget som visar att bolaget har operativa procedurer för icke-raka inflygningar och att bolagets piloter har genomgått tillämplig utbildning. Utländska flygbolag behöver först ett godkännande av sin hemmamyndighet och därefter även ett godkännande av Transportstyrelsen för att kunna använda de nya procedurerna.

5 Resultat av bullermätningar och bullerberäkningar

För att kunna beskriva buller används antingen mätningar eller beräkningar. Metoderna kompletterar varandra, men båda metoderna innehåller onoggrannheter.

Beräkningar fungerar bäst för att beskriva ett helt års bullerexponering över ett större område, medan stickprovsmätningar kan vara ett komplement för att beskriva bullersituationen i en punkt just vid det aktuella mättillfället med hänsyn till de meteorologiska förhållandena vid mättillfället.

Beräkningar har högre repeterbarhet, mätningar ger vanligen stor spridning i resultat. Beräkning av den maximala ljudnivån från en bestämd

flygplanstyp görs i en specifik punkt med förutsättningen att flygplanet följer angiven flygväg och använder en standardprofil¹. Mätning av den maximala ljudnivån ger å andra sidan en spridning i resultat på grund av flygplanens spridning utmed flygvägen, varierande höjd, gaspådrag, meteorologisk påverkan osv. Den högsta mätta ljudnivån överensstämmer normalt inte med beräknad maximal ljudnivå, varpå man inte ska jämföra resultat från mätningar med resultat från beräkningar. Medelvärde av mätt maximal ljudnivå stämmer bättre överens med beräknad maximal ljudnivå.

Om flygplatsen har bullervillkor i sitt miljötillstånd innebär det praktiska svårigheter att koppla dessa villkor till bullermätningar. Detta beror på den stora variationen i mätningarnas resultat. Därför bör bullervillkor i miljötillstånd istället bygga på beräkningar.

6 Transportstyrelsens roll och uppdrag²

Enligt förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen har Transportstyrelsen till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsen ska även verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

6.1 De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även vara ett stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering.

¹ En standardprofil utgörs av höjd, gaspådrag och hastighet som funktion av avstånd när den aktuella flygplanstypen flyger på standardiserat sätt (ej påverkad av kraftig vind, ej anpassade profiler som tex NADP).

² All text under punkten 6.1 är hämtad från regeringens hemsida <http://www.regeringen.se/sb/d/18128/a/229619>

Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

6.2 Transportstyrelsens roll med betydelse för miljöprövningsprocessen

Alla flygvägar och procedurer i svenskt luftrum måste vara godkända av Transportstyrelsen innan de får tas i bruk. Tillståndsprövningen sker med stöd av nationell luftfartslagstiftning och internationella regelverk. I tillståndsprövningen ska Transportstyrelsen verka för att de transportpolitiska målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa uppnås.

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:1) om användning och utformning av luftrum och flygprocedurer, ska en ansökan *bland annat* innehålla följande:

- Beskrivning av luftrummet eller flygproceduren/flygprocedurerna
- Överväganden om miljöpåverkan
- Bedömning av flygsäkerhetspåverkan

Transportstyrelsen granskar om påverkan på miljö och flygsäkerhet är redovisad på ett acceptabelt sätt och med ett godtagbart resultat. Beslut tas sedan efter remisshantering till berörda parter. Transportstyrelsen bedömer från fall till fall vilka som kan bli berörda av ändringen och kan tänkas ha synpunkter. Vanligt förekommande remissinstanser är Försvarsvakten, organisationer för allmänflyg, kommuner, länsstyrelsen, m.fl.

YTTRANDE

2016-01-29

Ärendenr:

NV-04363-15

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2016-01-29
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 104

Svea hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen
svea.avd6@dom.se

Yttrande i mål nr M 5962-15 angående ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Naturvårdsverket har beretts tillfälle att lämna yttrande över aktbilaga 86.

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket vidhåller vad som framförts i tidigare inlämnade inlagor i målet. Vad som framförs av Swedavia AB i aktbilaga 86 föranleder inget annat ställningstagande.

Beslut om detta yttrande har fattats av sektionsschefen EvaLinda Sederholm. Vid den slutliga handläggningen i övrigt har deltagit handläggaren Kyriakos Zachariadis och miljöjuristen Camilla Lindholm, föredragande.



EvaLinda Sederholm



Camilla Lindholm

Datum
2016-01-28

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2016-01-29
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 105

§ 1

2044/14-42

Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg-Landvetter Airport – Mål nr M5962-15

Beslut

- Nämnden för Miljö & Hälsoskydd vidhåller och påminner om tidigare uttalade krav på förändring för att åstadkomma bättre spridning av flygtrafiken och minska bullerstörningarna för de som idag bor direkt under flygvägarna. Nämnden förordar en spridning av trafiken vad gäller flygvägarna söderut från Landvetter (TOPLA/VADIN) och att en skälig avvägning ska göras mellan när trafiken av olika skäl bör hållas samlad och när den istället bör spridas för att minska störningar.
- Beträffande villkor 3 och 4 i det överklagade målet M 1030-13 bedömer nämnden för Miljö & Hälsoskydd att villkoren är väl formulerade och ändamålsenliga för att kunna reglera startande trafik från flygplatsen. Villkor 3 och 4 bör därför kvarstå som de nu är utformade i Mark- och miljödomstolens deldom från den 17 juni 2015. Nämnden hänvisar i övrigt vad gäller bullerfrågor och trafikavveckling av jet- och propellertrafik till sitt tidigare yttrande § 78, 2014-06-26.
- Vad gäller frågan om tillståndet för verksamheten bör tidsbegränsas eller begränsas i sin omfattning vidhåller nämnden sitt yttrande från § 125, 2015-10-12. En verksamhet som ständigt genomgår omfattande teknikförändringar, som en internationell flygplats, bör omprövas helt eller delvis när så krävs för att nya krav eller tekniska lösningar och möjligheter som uppkommer ska kunna beaktas.

Beslutet justeras omedelbart.

Sammanfattning

Svea Hovrätt har gett nämnden för Miljö & Hälsoskydd tillfälle att yttra sig över inskickade handlingar från Swedavia angående ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport.

Beslutsunderlag

Förvaltningens yttrande daterat 2016-01-19.

Beslutsexpediering

Svea Hovrätt, Rotel 0601, Mark- och miljööverdomstolen, Box 2290,
103 17 Stockholm

Justerare

Expedierat/bestyrt

Signatursida

Detta dokument har elektroniskt undertecknats av följande undertecknare:

Namn	Christian Olsson Johansson
Datum & Tid	2016-01-29 12:52:13 +01:00
Identifikationstyp	Svensk e-legitimation
Identifikations-id	_085233c5ed5ecd99d544f42140d40e3e32

Namn	Henrik Gradén
Datum & Tid	2016-01-29 14:06:50 +01:00
Identifikationstyp	Svensk e-legitimation
Identifikations-id	_05b1abe2597b86850cbf62585c58bb0ba8

Certifierad av ProSale Signing
Accepterad av alla undertecknare
2016-01-29 14:06:53 +01:00
Ref: 252225
www.comfact.com



[Validera dokumentet](#) | [Användarvillkor](#)

Nämnden för Miljö & Hälsoskydd

Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg-Landvetter Airport - Mål nr M5962-15

Förslag till beslut

- Nämnden för Miljö & Hälsoskydd vidhåller och påminner om tidigare uttalade krav på förändring för att åstadkomma bättre spridning av flygtrafiken och minska bullerstörningarna för de som idag bor direkt under flygvägarna. Nämnden förordar en spridning av trafiken vad gäller flygvägarna söderut från Landvetter (TOPLA/VADIN) och att en skälig avvägning ska göras mellan när trafiken av olika skäl bör hållas samlad och när den istället bör spridas för att minska störningar.
- Beträffande villkor 3 och 4 i det överklagade målet M 1030-13 bedömer nämnden för Miljö & Hälsoskydd att villkoren är väl formulerade och ändamålsenliga för att kunna reglera startande trafik från flygplatsen. Villkor 3 och 4 bör därför kvarstå som de nu är utformade i Mark- och miljödomstolens deldom från den 17 juni 2015. Nämnden hänvisar i övrigt vad gäller bullerfrågor och trafikavveckling av jet- och propellertrafik till sitt tidigare yttrande § 78, 2014-06-26.
- Vad gäller frågan om tillståndet för verksamheten bör tidsbegränsas eller begränsas i sin omfattning vidhåller nämnden sitt yttrande från § 125, 2015-10-12. En verksamhet som ständigt genomgår omfattande teknikförändringar, som en internationell flygplats, bör omprövas helt eller delvis när så krävs för att nya krav eller tekniska lösningar och möjligheter som uppkommer ska kunna beaktas.

Beslutet justeras omedelbart.

Bakgrund och redogörelse för ärendet

Svea Hovrätt har gett nämnden för Miljö & Hälsoskydd tillfälle att yttra sig över inskickade handlingar (aktbilaga 86) från Swedavia angående ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport.

Förvaltningens bedömning/synpunkter

Miljö & Hälsoskydd bedömer att situationen och erfarenheterna av bullerproblemen i norra delen av Kungsbacka talar för att spridning av den startande trafiken söderut från Landvetter flygplats på SID 21 över ett större område är att föredra framför att koncentrera trafiken till smala flygkorridorer som idag.

Någon optimal lösning som gillas av alla går sannolikt inte att hitta. Principen blir då att sprida trafiken och fördela bullerstörningen till fler människor, men också att minska antalet överflygningar och den kraftiga störning som annars drabbar boende rakt under flygkorridoren.

Miljö & Hälsoskydd bedömer att bullersituationen i Salvebo (som ligger direkt under den nominella flygkorridoren och idag kan utsättas för uppemot 80 överflygningar varje dag) är en olägenhet för människors hälsa i miljöbalkens mening. Bullret från flyget innebär en störning som kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig. Detta har pågått sen början av 2009 när nuvarande flygvägssystem togs i bruk. Flygvägarna blev då mer koncentrade när man försökte undvika att flyga över befintliga samhällen och tätorter. Erfarenheterna av denna förändring visar att antalet personer som är störda av flygbuller runt Landvetter totalt minskat något, men att de personer som bor och vistas direkt under flyglederna fått en kraftigt försämrad boendesituation på grund av det stora antalet bullerstörningar som blivit resultatet. Detta gäller främst flygvägarna söderut TOPLA/VADIN.

Miljö & Hälsoskydd har inget att erinra mot förslaget att flygtrafik får lämna SID efter att maxbuller från planet understiger 70 dB(A) och har heller inget att erinra mot indelningen av flygplansflottan i grupperingar beroende på bulleremissioner.

Nämnden för Miljö & Hälsoskydd yrkade i sitt beslut § 78, 2014-06-26 att starterna på SID 21 för flygvägarna TOPLA och VADIN skulle flyttas till en ny gemensam dragning längre västerut i huvudsak enligt vad som redovisats i ansökan under bilaga 4.7 i miljökonsekvensbeskrivningen så att flygtrafiken sprids ut jämfört med dagens situation och de allvarligaste bullerstörningarna över 70 dB(A) för boende i Salvebo med omnejd minskar. Frågan gällande denna flygväg ansågs emellertid så komplicerad att Mark- och miljödomstolen i deldomen ålagt Swedavia att under en provotid genomföra och redovisa utredningar beträffande alternativa sträckningar till nuvarande flygvägar.



Göran Tobiasson

miljö- och hälsoskyddsinspektör

Beslutsexpediering:

Svea Hovrätt, Rotel 0601, Mark- och miljööverdomstolen, Box 2290,
103 17 Stockholm

060102
SVEA HOVRÄTT

Ink 2016-01-29

Målnr
AktbilagaM 5962-15
106

Till
Svea hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen,
Box 2290
10317 Stockholm

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2016-01-29
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 106

Yttrande över Swedavias svar på inkomna överklaganden rörande Mark- och miljödomstolens i Vänersborg dom 2015-06-17 i miljö mål nr M 1030-13, nu Svea hovrätt mål M 5962-15, om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamhet vid Göteborg Landvetter Airport, aktbilaga 94.

Miljööverdomstolen har gett Södra Landvetter kommunalförening möjlighet att kommentera Swedavias yttrande (aktbilaga 94) över inkomna överklaganden av Mark- och Miljödomstolens ovan nämnda dom.

Föreningen har inte haft resurser att inkomma med fullödigt svar i denna omgång, men vidhåller vad vi anfört tidigare i processen. Vi vill tillägga att det rimligen inte i första hand är vår sak att visa att den bullerspridning Swedavia vill åstadkomma är farlig, utan det är upp till Swedavia att visa att det inte är farligt eller till olägenhet (2 kap. 3 § miljöbalken) att utsätta människor för detta buller under hela den period som tillståndet är avsett att gälla.

Vi vill också understryka, vad vi tidigare utförligt argumenterat för, att Swedavias försök att åberopa den nya bullerförordningen till stöd för obegränsad bullerspridning vid dessa nivåer (70 dB(A)) står i direkt motsättning till intentionerna bakom denna förordning, och ett tillstånd i enlighet med Swedavias önskemål om att få avvika vid 70 dB(A) (men även det värde som antagit i den här överklagade domen) riskerar att göra stora områden obebyggbara kring flygplatsen i den händelse en strängare syn på buller skulle införas i lagen, vilket, som mycket modern bullerforskning (som vi tidigare åberopat) talar för, kan ske inom en inte allt för avlägsen framtid. *Den nya lagen bör rimligen tillämpas så att luftfartygen följer flygvägarna till fastställda höjder, och skulle det i framtiden, med tystare plan, leda till att mindre områden utsätts för störande och skadligt buller (idag 70 dB(A)), och därmed kan tas i anspråk för bebyggelse, är det i linje med intentionerna bakom den nya bullerförordningen.*¹

Vidare vill vi också än en gång framhålla, vilket vi utförligt visat tidigare, att Swedavias sätt att argumentera för spridningsspårens bredd är ohållbart. *Om Swedavia inte kan garantera en noggrannare precision än ± 1 NM kan man alltså inte leva upp till vad som utlovats rörande buller. Då skall MKB:n underkännas, och något förnyat tillstånd skall inte ges för Swedavia att utöva flygverksamhet vid Landvetter.*

Henrik Janson

Ordf. i Södra Landvetter kommunalförening

Gamla Hörhagevägen 12
438 93 Landvetter
Tel. 0708-439930

¹ Intentionerna med den nya förordningen framgår bl.a. av att beredningen för denna förordning utgick från ambitionen att underlätta för ny bebyggelse: "Syftet har varit att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer" (SOU 2013-67, s. 7). I direktivet för utredningen angav regeringen att "Syftet med utredningen är att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer" (SOU 2013-67, s. 85).

060102
SVEA HOVRÄTT

Ink 2016 -01- 29

Målnr
Aktbilaga

M 5962-15
107

1 (3)

Tomas och Anette Börjesson
Fridhemsvägen Dalshöjd 20
438 94 Härryda

Härryda den 27 januari 2016

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2016-01-29
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 107

Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

~~SVEA HOVRÄTT~~
~~Ink 2016 -02- 01~~
~~Målnr~~
~~Aktbilaga~~

Mål nr M 5962-15

Yttrande över Swedavias bemötande gällande mark- och miljödomstolens deldom mål nr M 1030-13 angående Göteborg Landvetter Airport, aktbilaga 86.

Bemötande

Inledningsvis ska sägas att vi vidhåller våra yrkande. I mark- och miljödomstolens nu överklagade dom framgår att det efter ett antal år med tydligt utpekade flygvägar kan konstateras att överflygning över större tätorter i flygplatsens närhet har minskat. Undertecknade vidhåller att denna ordning ska hållas.

Swedavia menar i sitt yrkande att boende som *råkat* bosätta sig öster om flygplatsen ska tåla bullerexponering från alla väderstreck, utsläpp och avstå rådigheten över egendom till förmån för ökad flygtrafik och ökade kommersiella vinstintressen.

SID LABAN är den näst största flygvägen för avgående flygplan. Vi vidhåller att flygplanen ska följa SID LABAN Södra spåret såsom tidigare tillstånd eftersom denna flygväg är förutsägbar, undviker flygningar över Stora Bugärde och övriga tätorter öster om flygplatsen, minimerar antalet bullerstörda, inskränker inte rådigheten över egendom och gör sammantaget därmed minst skada för boende öster om flygplatsen.

SID LABAN

Undertecknade vidhåller att om Swedavias yrkande om att få avvika från SID LABAN får bifall så kommer detta att innebära att flygvägen omkring och över Stora Bugärde i princip blir densamma som före januari 2009. Den stora skillnaden i Swedavias nuvarande förslag är att inte bara Stora Bugärde utan alla tätorter öster om flygplatsen kommer att överflygas, vilket naturligtvis innebär att betydligt fler boende kommer att bli bullerstörda (bilaga 1 och 2).

Swedavia anser att det inte är relevant att hänvisa till hur situationen var före införandet av SID LABAN Södra spåret eftersom klimatfrågan har fått större fokus. Swedavia menar att klimatfrågan ligger i linje med flygbranchens arbete att ta fram fossilfria bränslen till flyget och nya flygplanstyper som är både tystare och mer bränslesnåla. Swedavia vill göra gällande att deras förslag om kortare flygväg skulle vara incitament för flygbranchen att fortsätta utvecklingen mot tystare och mer bränslesnåla flygplan. Vi menar att skulle flygplanen tillåtas avvika från SID LABAN och därigenom få minskade bränslekostnader redan idag så kommer det att saknas incitament för flygbolagen att investera i tystare och mer bränslesnåla flygplan.

Swedavia ansökan sträcker sig till år 2038. Vid tiden för Swedavias nästa ansökan bör fossilfria bränslen ha tagits fram (år 2030), flygplanen bör vara både tystare och mer bränslesnåla samt så bör det kunna gå att utröna Götalandsbanans inverkan på antalet resenärer med flyg från flygplatsen. Fram till i vart denna tid ska flygplanen hålla sig till det förutsägbara nominella spåret SID LABAN Södra spåret såsom tidigare tillstånd.

Trafikverkets precisering, influensområde

Swedavia menar i sitt yttrande att Trafikverkets precisering inte har någon självständig betydelse i miljöprövningen och att domstolen inte fastställer Trafikverkets precisering. Vidare menar Swedavia att möjligheterna att lämna SID vid beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken inte har någon inverkan på möjligheterna att bygga eftersom flygplanen får möjlighet att lämna SID först när beräknad ljudnivå understiger 70 dB(A) på marken.

I avsnitt 9.1.3.5 i mark- och miljödomstolens nu överklagade dom framgår följande:

”I första hand har influensområdet för buller i Trafikverkets precisering 2011-05-05 av riksintresset Göteborg Landvetter Airport använts som avgränsning för en beskrivning av konsekvenser för framtida bebyggelse. Dessutom har bullerkurvor avseende FBN 55 dBA och maximal ljudnivå 70 dBA minst tre gånger per årsmedeldygn för sökt verksamhet studerats. Bullerkurvor avseende FBN 55 dBA och maximal ljudnivå 70 dBA minst tre gånger per årsmedeldygn för sökt verksamhet ligger inom influensområdet för buller.”

Swedavias hänvisar till Trafikverkets precisering såsom fastställd och att preciseringen därmed skulle legitimerar överflygningar inom influensområdet. Vi menar att eftersom flygvägarna i Trafikverkets precisering för influensområdet är hypotetiskt framtagna så är preciseringen inte rättsligt bindande förrän flygvägarna slutligt har miljöprövats. Vi instämmer i Swedavias uttalande om att Trafikverkets precisering inte har någon självständig betydelse utan är starkt kopplad till miljötillståndet. Det ska här tilläggas att Trafikverkets precisering för influensområdet justerades i samverkan mellan Swedavia, Trafikverket och Transportstyrelsen till att omfatta Stora Bugärde som är en tätort. Swedavia har således varit med i beslutsfattandet av preciseringen som de nu hänvisar till i egen sak.

I yttrande vill Swedavia göra gällande att en avvikelse från SID (LABAN?) inte har någon inverkan på möjligheten att bygga. Som tidigare anförts ligger Stora Bugärde som tätort inom Trafikverkets precisering för influensområdet. Swedavia har i sin ansökan inte redovisat varken trafikflöden eller bullernivå på mark över området Stora Bugärde. Naturvårdsverkets allmänna råd har under alla år varit vägledande vad gäller antal överskridande flygplan. Naturvårdsverket anser att maximinivån (70 dB(A)) utomhus vid bostäder och vårdlokaler bör kunna överskridas upp till fem gånger mellan kl 06 och 22, dock högst två gånger per timme. Swedavia är sakägare vid bygglovsprövningar, och har efter Trafikverkets beslut avstyrkt alla ansökningar om bygglov för större åtgärder inom influensområdet. Skulle domstolen vid miljöprövningen komma fram till att flygplanen ska få tillåtas avvika från SID LABAN såsom Swedavia yrkat kommer Swedavia med stor sannolikhet fortsätta avstyrka ansökningar om bygglov inom influensområdet med hänvisning till Trafikverkets precisering och Naturvårdsverkets allmänna råd, och på den grund att åtgärderna påtagligt kan försvåra utnyttjandet av Swedavias verksamhet. Detta kommer i så fall att innebära att tätorten Stora Bugärde och ett stort utvecklingsbart område öster om flygplatsen med 10 minuter till flygplatsen och 35 minuter till centrala Göteborg kommer att få oanade konsekvenser för framtida bebyggelse. Det ligger således i domstolens avgörande om ett stort område öster om flygplatsen ska utvecklas eller avvecklas.

Slutligen ska tilläggas att egendomsskyddet gör undantag för allmänna intressen. Det har aldrig ifrågasatts att Landvetter flygplats är utpekad som riksintresse, men det måste starkt ifrågasättas om egendomsskyddet inte kringgås när Swedavia som bolag varit delaktig i Trafikverkets beslut om preciseringen när beslutet innebär inskränkningar i rådigheten över egendom.

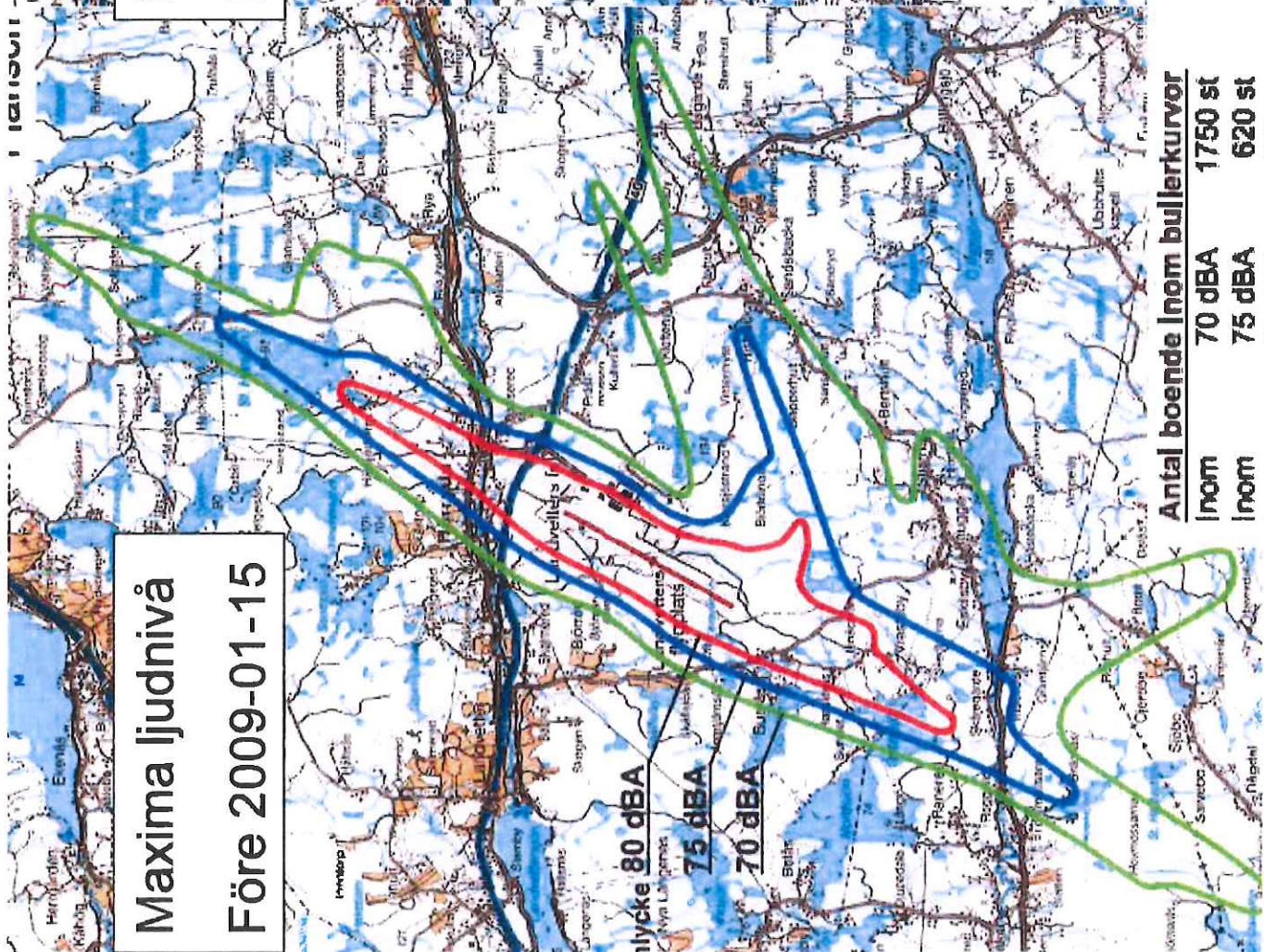

Tomas Börjesson
Anette Börjesson

Bilagor:

1. Karta över flygvägar före och efter den 15 januari 2009
2. Karta över Swedavias yrkade flygvägar
3. Karta över Trafikverkets precisering före justering
4. Karta över Trafikverkets precisering efter justering

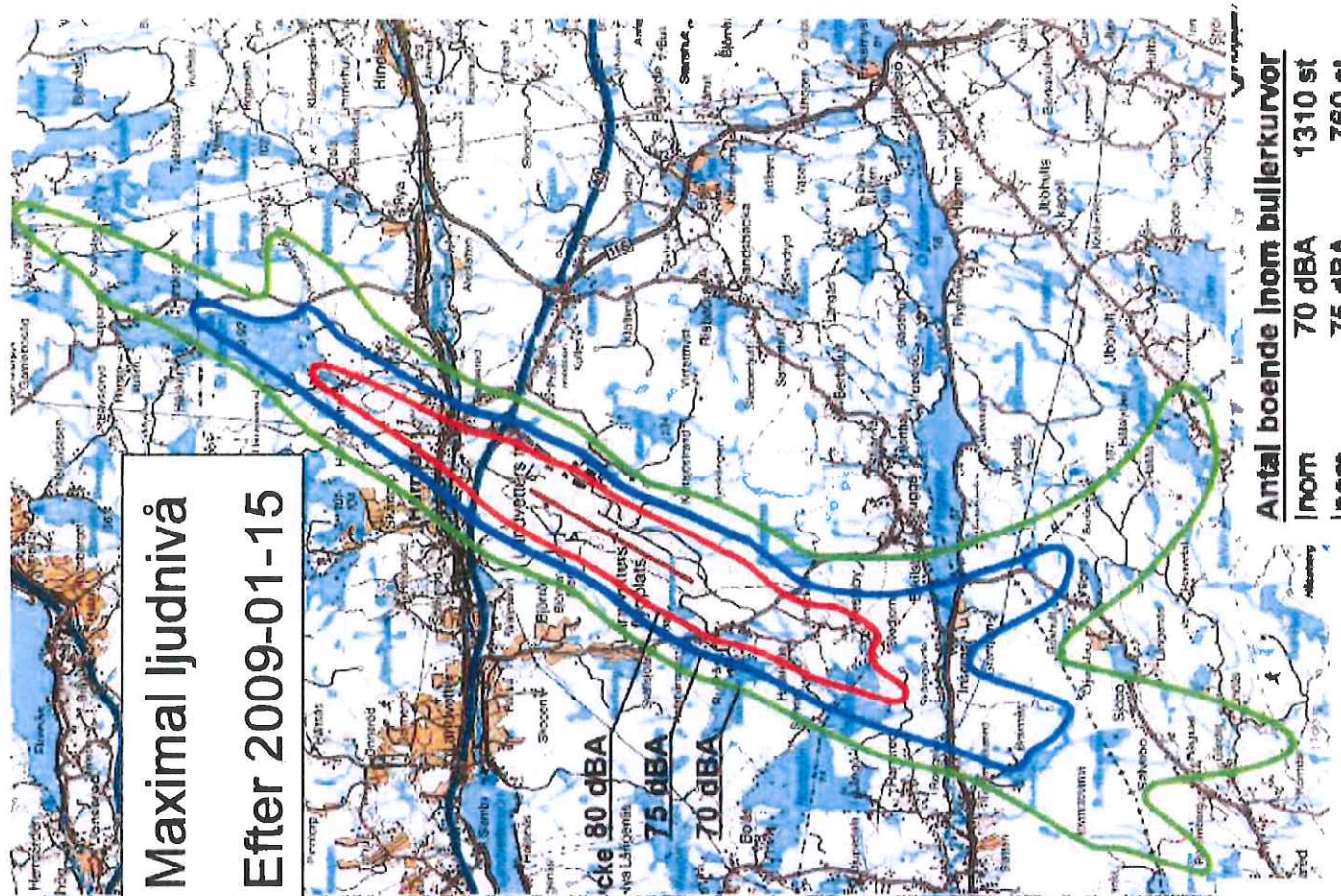
Maxima ljudnivå

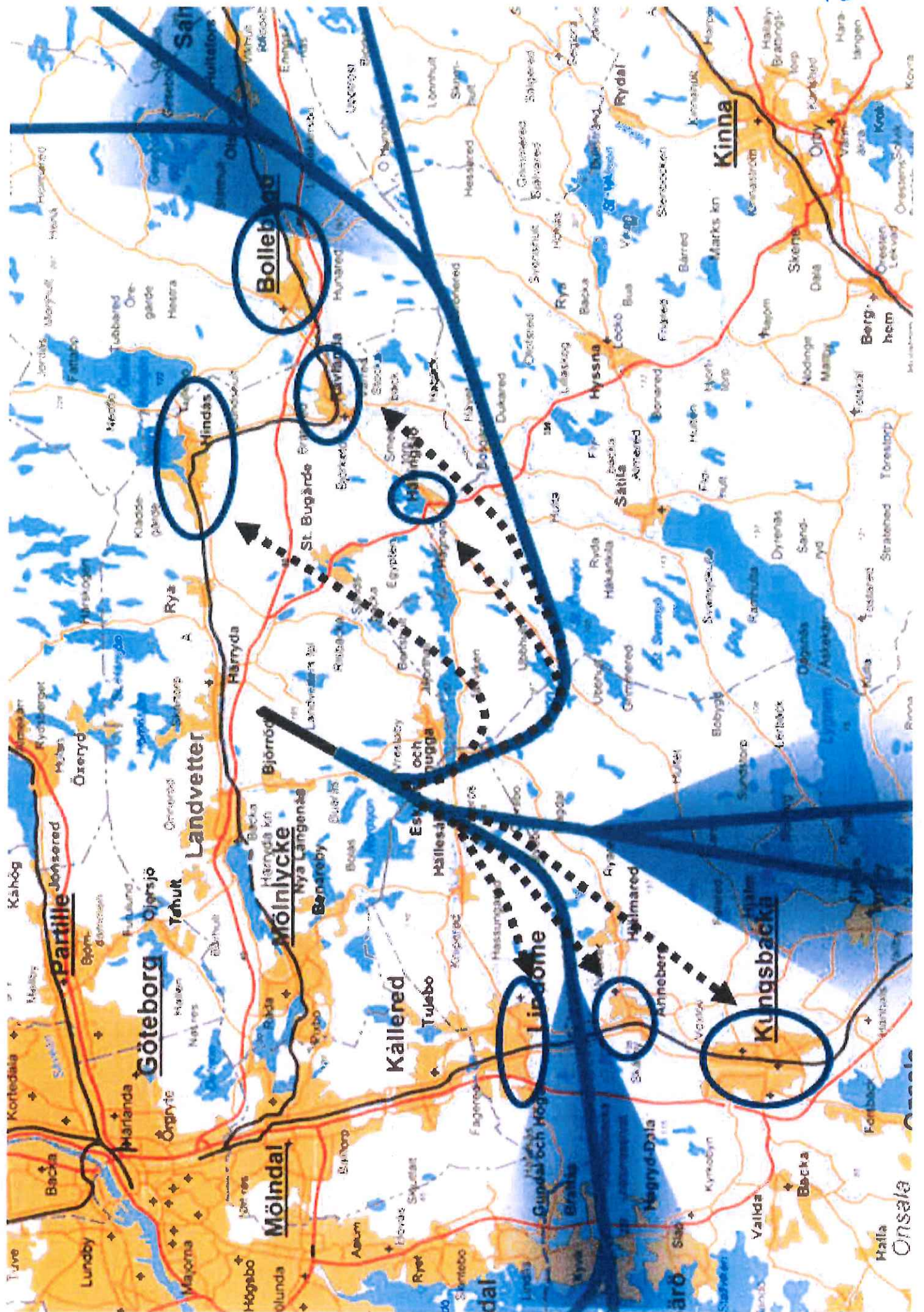
Före 2009-01-15

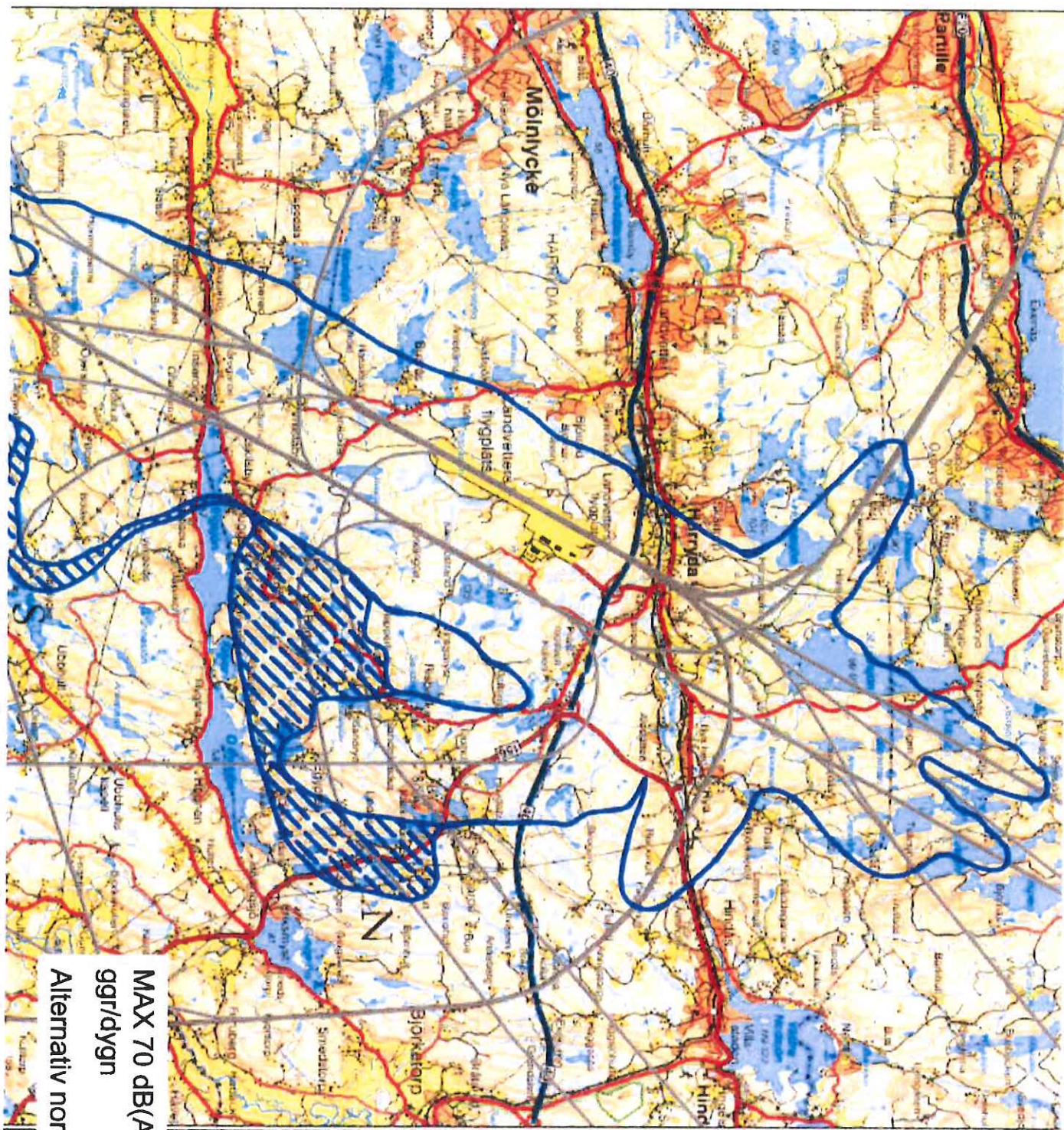


Maximal ljudnivå

Efter 2009-01-15



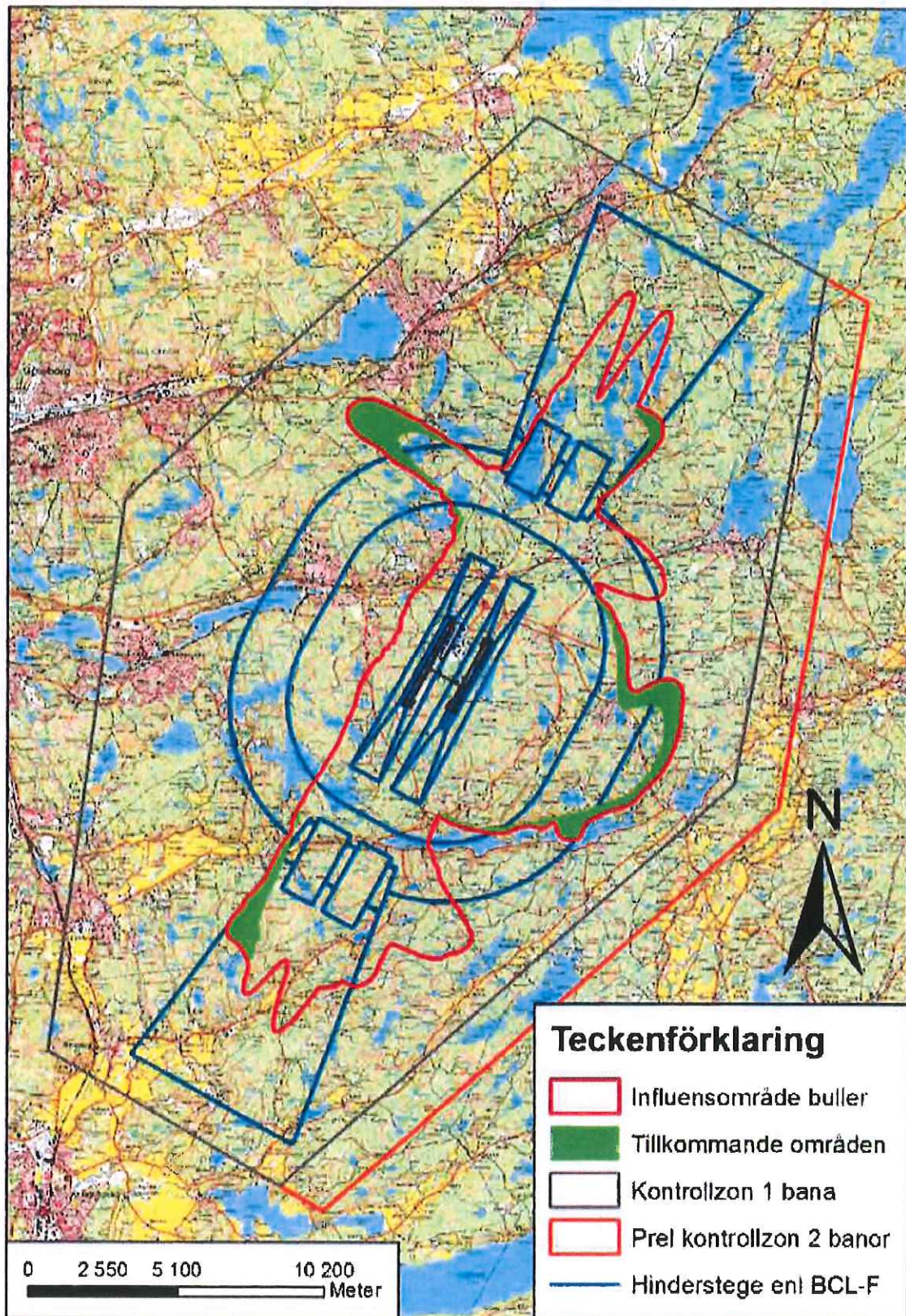




MAX 70 dB(A) 3

ggr/dygn

Alternativ nord och syd



060102
SVEA HOVRÄTT

Ink 2016-02-02

Målnr
AktbilagaM 5962-15
108SVEA HOVRÄTT
060102INKOM: 2016-02-02
MÅLNR: M 5962-15
AKTBIL: 108MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN
BOX 2290
103 17 STOCKHOLM

MBn § 41

Dnr 0188/10 427

Mål nr M 5962-15

YTTRANDE TILL MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN ANGÅENDE
ANSÖKAN OM NYTT TILLSTÅND FÖR GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT
AKTBILAGA 86 SVAR PÅ YTTRANDET FRÅN SWEDAVIA

Bakgrund

Nytt tillstånd enligt miljöbalken för flygplatsens verksamhet Göteborg Landvetter Airport meddelades i Vänersborgs Mark- och miljödomstol 17 juni 2015. Denna dom har överklagats och instanserna fick då möjlighet att yttra sig över överklagandet.

Swedavia har sedan bemött dessa yttranden, och nu ges möjlighet för instanserna att yttra sig över Swedavias synpunkter.

Från sektorn för administrativt stöd föreligger skrivelse av den 25 januari 2016.

Miljö- och bygglovsnämndens beslut

- Miljö- och bygglovsnämnden antar yttrandet som eget yttrande till Mark- och miljööverdomstolen
- Paragrafen förklaras omedelbart justerad

Bedömning**Villkor 3 och 4**

Miljö- och bygglovsnämnden i Härryda kommun tillstyrker Naturvårdsverkets förslag att luftfartygen ska få lämna SID när bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 60 dB(A).

Swedavia framför att med deras förslag försvinner inte bullerexponeringen utan den flyttar och sprids ut över fler boende när bullernivåerna understiger samhällets riktvärden. Detta innebär att inga nya boende kommer att exponeras över riktvärdena.
Forts.

Signatur justerande



Utdragsbestyrkande

Exp 2016-02-02
Mark- och miljööverdomstolen
Akten

Fokus bör läggas på var samhällets riktvärden bedöms vara. Det MBN har framfört är att den maximala ljudnivån inte bör överstiga maximal ljudnivå 60 dB(A), inte maximal ljudnivå 70 dB(A). MBN har i tidigare yttrande framfört att om flygplanen tillåts lämna flygvägen vid beräknad maximal ljudnivå 70 dBA skulle det medföra att stora områden som idag inte påverkas av flygbuller skulle överflygas.

Gjorda bullermätningar visar att det är stora skillnader vid överflygning med olika flygplan beroende på bl.a. väderlek, hur planen framförs m.m. Vid mätning av buller från olika flygplan har det uppmätts variationer upp mot 10 dBA i förhållande till beräknad maximal ljudnivå. Det innebär att många boende skulle komma att utsättas för maximala bullernivåer över 70 dBA om flygplanen tillåts lämna flygvägen.

Med viss förvåning kan noteras att Swedavia anser att det inte är korrekt att det kommer att bli en ökning från maximal ljudnivå 60 dB(A) till maximal ljudnivå 70 dB(A).

I Swedavias svar hänvisas därefter till avsnitt 11.12.1 i MKB:n citat "Swedavia föreslår villkor som tillåter flygplan att dag- och kvällstid kl 06-22 lämna de standardiserade flygvägarna SID då maximalnivån på marken understiger 70 dB(A). Det innebär att buller understigande 70 dB(A) sprids över ett större område och att delvis nya områden kan bli berörda av dessa flygbullernivåer. I gengäld kan de som bor under den standardiserade flygvägen i viss mån avlastas. Det innebär också att flygvägen blir kortare, vilket medför lägre bränsleåtgång och därmed mindre utsläpp till luft."

Enligt domen får luftfartygen under dag/kväll (kl. 06-22) lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dBA.

Men med undantag för SID LABAN nordost från bana 21 (Södra spåret) där luftfartyget får lämna vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 60 dBA.

Om Swevia vill stryka i villkor 3 -iv innebär det att luftfartygen får lämna flygvägen SID LABAN (Södra spåret) vid max 70 dBA och inte vid 60 dBA. Detta innebär att fler boende kommer att exponeras för högre bullernivåer i jämförelse med om stycket i villkor 3 -iv inte stryks.

I detta sammanhang vill MBN poängtera att felmarginalen kan vara stor när det exakta värdet diskuteras. Som tidigare nämnts så kan denna marginal vara upp till 10 dBA. Om 70 dBA tillåts som ljudnivåvärde i villkoret kan det i praktiken innebära att det bullrar upp till 80 dBA i vissa fall.

Forts.

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande
	

Villkor Dagvatten – Provisoriska föreskriften D2

Swedavia har under avsnittet 6.3 en diskussion om dagvattnets riktvärden. I detta sammanhang så anges att det är mer rimligt att utgå från Stormtacs schablonvärden för utsläpp från centrum, parkering och industri istället för flygplatser. Man anser att denna typ av användning motsvarar mera flygplatsens verksamhet.

Här vill MBN Härryda inflika att StormTacs schablonvärden inte är riktvärden. Ett riktvärde bör grunda sig på mängden föroreningar och vad som är möjliga reningsåtgärder, samt recipientens status.

MBN håller fast vid ståndpunkten att avstyrka villkor att ändra provisoriska riktvärden för dagvatten.

Protokollet skickas till

Mark- och miljööverdomstolen

Box 2290

103 17 Stockholm

Signatur justerande



Utdragsbestyrkande