

Svea Hovrätt
Rote1 0601
Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

Översänds endast per e-post till svea.avd6@dom.se

Göteborg den 30 oktober 2015

M 5962-15

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

Swedavia AB (Swedavia) har förelagts att senast den 30 oktober 2015 inkomma med skriftligt yttrande över inkomna överklaganden i rubricerade mål. Med anledning härav önskar undertecknade i egenskap av ombud för Swedavia anföra följande.

Swedavia vidhåller vad som anförts i ansökningshandlingarna, ingivna yttranden i målet vid mark- och miljödomstolen, vid huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen samt i överklagandet med ingiven komplettering. Nedan anförts därför endast det som Swedavia finner anledning att bemöta särskilt med anledning av motparternas yrkanden och angivna skäl för sina yrkanden.

3106133.9.0847

1 ANSÖKANS OMFATTNING

1.1 Inställning till yrkanden om ansökans omfattning

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Naturvårdsverket och Södra Landvetters kommunalförening yrkar att tillstånd ska lämnas till högst 90 000 flygrörelser per år alternativt att tillståndet ska tidsbegränsas till 15 år.

Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) yrkar att tillstånd ska lämnas till högst 90 000 flygrörelser per år under förutsättning att en fullständig miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kan lämnas samt att tillståndet tidsbegränsas till 10 år.

Kent och Marie Ring har yrkat att tillstånd ska lämnas till högst 80 000 flygrörelser per år.

Ola Christensson yrkar att fler rörelser ska prövas först år 2020 alternativt att tillstånd ska lämnas till högst 90 000 flygrörelser per år.

Swedavia bestrider yrkandena och vidhåller yrkandet att tillstånd ska lämnas till 120 000 flygrörelser per år utan tidsbegränsning.

1.2 Skälen för inställningen till yrkanden om ansökans omfattning

Swedavia har bemött framförda yrkanden i yttrande i mark- och miljödomstolen, se särskilt avsnitt 2.3, punkt 1, avsnitt 2.4, punkt 1 och avsnitt 2.13, punkt 1, i Swedavias yttrande av den 31 oktober 2014.

Swedavia önskar härutöver och till förtydligande av bemötandet av framförda yrkanden anföra följande.

Göteborg Landvetter Airport är Sveriges andra största flygplats och inte någon motpart har ifrågasatt flygplatsens fortsatta existens. Både Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län (Länsstyrelsen) framhåller flygplatsens nytta för regionen.

Länsstyrelsen och Naturvårdsverket menar däremot att det finns skäl att begränsa antalet flygrörelser eller meddela ett tidsbegränsat tillstånd för att villkoren ska kunna omprövas regelbundet så att ny teknik och ny kunskap kan tas tillvara. Det framförs att tillståndet kommer att sträcka sig mycket långt bort i framtiden och att det därför är svårt att meddela ändamålsenliga och aktuella villkor. Särskilt framhålls att utvecklingen inom flygbranschen går fort och att det inte går att veta vilken teknik som finns tillgänglig på sikt. Som exempel anges P-RNAV-tekniken och så kallade kurvade inflygningar (i villkor 4 i mark- och miljödomstolens deldom benämnda RNP AR procedurer).

Swedavia delar inte Naturvårdsverkets och Länsstyrelsens uppfattningar. Det är upp till sökanden att bestämma ansökans omfattning. Detta framgår som Swedavia har anfört i prövningen i mark- och miljödomstolen av det s.k. Norvikmålet (MÖD 2010:53). Domstolen angav i Norvikmålet uttryckligen att det inte ska ske någon behovsprövning. Det betyder att Swedavias affärsmässiga överväganden inte är föremål för prövning. Swedavia menar därför att Mark- och miljööverdomstolen nu ska pröva om den ansökta flygplatsverksamheten med föreslagna försiktighetsmått och skyddsåtgärder är godtagbar med hänsyn till kraven i miljöbalkens bestämmelser.

Swedavia menar vidare att Naturvårdsverket och Länsstyrelsen underskattar den förväntade utvecklingen av flygplatsverksamheten över tid, även om det är riktigt att det är svårt att helt säkert förutspå utvecklingen. Swedavia har ansökt om tillstånd till en verksamhet som bolaget bedömer skapar förutsättningar för Göteborgsregionens förväntade expansion. Det är av avgörande betydelse att efterfrågad kapacitet kan tillgodoses såväl i högtrafik som på årsbasis och att tillståndet rymmer de konjunktursvängningar som oundvikligen sker över tid.

Som framgår av trafikutvecklingen strax före och under 2000-talet kan flygplatsverksamhetens omfattning förändras kraftigt på mycket kort tid. Från år 1998 till år 2000 ökade antalet flygrörelser från drygt 65 000 till drygt 74 000 och från år 2000 till år 2003 minskade antalet flygrörelser från drygt 74 000 till cirka 60 000. Under januari till september i år har antalet passagerare ökat med cirka 20 procent jämfört med motsvarande period år 2014. Statistiken för september månad i år visar en

21-procentig ökning av antalet passagerare jämfört med samma månad föregående år. Även om man exkluderar trafiken som flyttat över från Säve flygplats, har antalet passagerare ökat med drygt 4 procent under september månad. Under år 2015 förväntas antalet flygrörelser kunna uppgå till 68 000, vilket är en ökning med 10 procent jämfört med föregående år.

Det är inte heller korrekt som Länsstyrelsen anför att antalet flygrörelser, förutom vid ett par tillfällen, legat på cirka 60 000 sedan början av 1990-talet. Som anges ovan uppgick trafiken under år 2000 till drygt 74 000 flygrörelser och minskade sedan till cirka 60 000 under år 2003. Sedan ökade trafiken igen och åren 2003-2006 uppgick antal rörelser till cirka 66 000, under 2007 uppgick antal rörelser till drygt 63 000 för att sedan öka till knappt 65 000 år 2008.

Flygplatsverksamhet är en omfattande och komplex verksamhet och Swedavias erfarenheter är att varje tillståndsprövning av en flygplats tar omfattande tid och resurser i anspråk. Detta är särskilt påtagligt när det rör större flygplatser såsom exempelvis Göteborg Landvetter Airport. Det kan noteras att aktuell prövning inleddes redan i början av år 2010 när arbetet med ansökan påbörjades och de första samråden genomfördes och prövningen är ännu inte avslutad. Swedavias erfarenheter är därför inte att en förnyad prövning av befintlig verksamhet blir mindre omfattande än för en ny verksamhet av det skälet att lokaliseringsfrågan inte blir aktuell. Det är därför viktigt att meddelat tillstånd som utgångspunkt inte behöver omprövas med alltför korta intervaller. Det är också av betydelse för möjligheten att genomföra nödvändiga investeringar i verksamheten. Utveckling av flygplatsverksamhet kräver i regel större investeringar med relativt långa avskrivningstider, och dessa kommer inte att genomföras om det finns en osäkerhet kring flygplatsens möjligheter att utvecklas.

Med beaktande av de fluktuationer som kan ske och den tid en tillståndsprövning förväntas ta är det således för sent att som Länsstyrelsen anför, ansöka om en förnyad prövning när verksamheten "närmar sig" 90 000 flygrörelser.

Vad gäller teknikutveckling kan framhållas att en ständig teknikutveckling sker i majoriteten av branscher och det är inget unikt för just flygbranschen och för driften av

en flygplats. Det är snarare så att det i just flygbranschen av flygsäkerhetsskäl kan ta lång tid innan en ny teknik kan introduceras och tas i kommersiell drift. Det kan också noteras särskilt att det har varit flygplatshållaren (tidigare Luftfartsverket och numera Swedavia) som har tagit initiativ till och drivit införandet av ny teknik, medan både Länsstyrelsen och Naturvårdsverket i vissa fall har förhållit sig tveksamma till införandet av nya tekniker och sätt att leda flygtrafiken, såsom exempelvis möjligheten att lämna SID. Swedavia menar att det finns starka ekonomiska incitament att införa ny teknik vad gäller flygvägsprocedurer som kommer att driva utvecklingen framåt. Bränslekostnaden är den största kostnaden för flygbolagen och varje möjlighet att förkorta flygvägarna har stor betydelse. Genom förkortade flygvägar minskar utsläppen till luft. Vid varje förändring beaktas också den samlade miljöpåverkan, varför även bullerexponeringen kommer att bedömas.

Swedavia delar därför inte Naturvårdsverkets och Länsstyrelsens farhågor att det finns en risk att verksamheten inte kommer att beakta den teknikutveckling som sker vad gäller flygvägsprocedurer och möjligheter att leda trafiken. Beroende på vilka större investeringar som kan vara gjorda i närtid, är det dock inte självklart att det är rimligt att en ny teknik omedelbart kan införas och förväntas tas i drift endast av det skälet att den har introducerats på marknaden och är möjlig att ta i kommersiell drift. Det ska alltid göras en rimlighetsavvägning enligt de allmänna hänsynsreglerna.

Swedavia anser därutöver att nu meddelade villkor är flexibelt utformade för att möjliggöra ständiga förbättringar och de kan antas vara aktuella för den verksamhet som kommer att bedrivas under prognosperioden och grunda sig på vad som är tekniskt möjligt, miljömässigt motiverat och ekonomiskt rimligt. Villkoren skulle inte få en annan utformning om verksamheten omfattade 80 000 eller 90 000 flygrörelser istället för 120 000 flygrörelser. Som exempel kan följande anges.

Avgående luftfartyg ska enligt villkor 3 och villkor 4 i mark- och miljödomstolens deldom som huvudregel följa SID upp till en viss höjd (6 500 fot MSL eller 4 000 fot MSL) eller till den höjd då bullernivån på marken understiger beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A). Enligt villkor 6 ska löpande uppföljning av indelning av flygplanstyper i klasser ske. Möjligheten att låta luftfartyg lämna SID när bullernivån på marken understiger en viss

nivå premierar tystare flygplan och stimulerar därmed utvecklingen av nya tystare flygplanstyper. Att ange en fast höjd som enda reglering premierar inte teknikutvecklingen. Denna nu föreslagna reglering anpassas däremot i takt med utvecklingen av tystare flygplanstyper. Bullerskyddsåtgärder ska enligt villkor 8 ske i takt med att trafiken ökar och byggnader berörs av i villkoret angivna nivåer. Detta sätt att reglera vidtagande av bullerskyddsåtgärder är praxis. Swedavia menar vidare att det inte finns något som indikerar att samhället i närtid avser att göra någon annan bedömning av vilka krav som bör ställas. Den 1 juni 2015 trädde en ny förordning (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande ikraft och den ska tillämpas vid prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken. I förordningen vidhålls riktvärdet maximal ljudnivå 70 dB(A) som i praktiken har gällt sedan slutet av år 1996 när den så kallade infrastrukturpropositionen¹ kom.

Utsläpp till luft regleras i skälig omfattning i förhållande till de utsläpp verksamheten förväntas generera vid full drift och i relation till den rådighet Swedavia har över verksamheten. Regleringen av utsläpp till luft är flexibel och kan anpassas till ny teknik då handlingsplanen ska uppdateras vart tredje år i samråd med tillsynsmyndigheten.

Vad gäller utsläpp till vatten har Swedavia nyligen gjort omfattande investeringar för att förbättra omhändertagande och rening av dagvatten. Det bedöms inte finnas anledning att i närtid ställa ytterligare krav på större investeringar, utan det kommer snarare vara fråga om intrimning och mindre förbättringar av de nya anläggningarna. Detta kommer att ske inom ramen för Swedavias egenkontroll. Förslag till slutliga villkor ska enligt mark- och miljödomstolens dom utredas inom ramen för en provotid. Även Swedavia anser att så ska ske även om bolaget har vissa synpunkter på utredningens omfattning och innehåll. Swedavia vill också framhålla att frågan om PFOS som Länsstyrelsen anför som ett argument för ett begränsat tillstånd är en efterbehandlingsfråga som hanteras genom tillsynen oberoende av gällande tillstånd.

Varje verksamhet har vidare en skyldighet att löpande följa upp verksamheten inom ramen för egenkontrollen och följa miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Skulle

¹ Proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter, 4 december 1996

verksamheten avvika väsentligt från den verksamhet som beskrivs och redovisas i denna prövning, har Swedavia en skyldighet att ansöka om tillstånd till den ändring som verksamheten genomgått.

Vad gäller Länsstyrelsens förslag att antalet flygrörelser istället ska fastställas i villkor gör Swedavia följande reflektioner. En överträdelse av ett villkor är straffsanktionerad, varför behovet av att beakta konjunktursvängningar och en utveckling över tid är lika relevant om antalet rörelser anges i villkor istället för i själva tillståndet. Baserat på den erfarenhet Swedavia har av den tidigare omprövningen av samtliga villkor för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport som initierades av Naturvårdsverket (mål M 118-01 vid miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt), bedömer bolaget att en sådan omprövning med stor sannolikhet i praktiken blir lika omfattande som en prövning av hela tillståndet. Omprövningen av samtliga villkor påbörjades år 2001 och avslutades först år 2011. Swedavia delar därför inte Länsstyrelsens uppfattning att en omprövning inte skulle bli i stort sett lika omfattande som en omprövning av hela tillståndet. Tillåtligheten av verksamheten är inte ifrågasatt, varför inte heller det är ett argument för att reglera antalet flygrörelser i villkor.

Vad gäller tidsbegränsning av tillståndet vidhålls vad som anförts i avsnitt 2.13, punkt 1, i Swedavias yttrande av den 31 oktober 2014. Det finns 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 sid. 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 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. Varken Naturvårdsverket eller Länsstyrelsen ifrågasätter tillåtligheten. 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 som 10 eller 15 år som motparterna föreslår, skulle medföra att Swedavia skulle behöva påbörja arbetet med en ny tillståndsansökan bara inom något eller några år efter att den nu pågående processen har avslutats. Som angetts ovan har denna prövning hittills pågått i snart sex år och kommer att ha pågått i vart fall drygt sex år innan det tidigast kan finnas en lagkraftvunnen dom.

Vad gäller Naturvårdsverkets allmänna hänvisning till senare tids praxis vad gäller tidsbegränsade tillstånd kan noteras att varken Malmö Airport, Trollhättans flygplats, Jönköping Airport, Stockholm Arlanda Airport och Visby Airport² som alla nyligen varit föremål för prövning har fått tidsbegränsade tillstånd. Samtliga tillstånd utgår från att verksamheten som utgångspunkt, under förutsättning att inget oförutsett inträffar, ska kunna utvecklas och tillståndet gälla under en längre tidperiod än 15 år. Därutöver kan noteras att inte heller hamnverksamheter i Göteborgs hamn³ som prövats under senare år har fått tidsbegränsade tillstånd. Även om det är några år sedan tillstånden meddelades är de relevanta som en jämförelse då det också är fråga om

²Malmö Airport - Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätts dom i mål M 1452-12 av den 28 juni 2013, Trollhättans flygplats - Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätts dom i mål M 2572-12 av den 2 september 2013, Jönköping Airport – Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätts dom i mål M 3624-12 av den 8 maj 2014, Stockholm Arlanda Airport - Mark- och miljööverdomstolens dom i mål M 11706-13 av den 21 november 2014, Visby flygplats - Miljöprövningsdelegationens beslut, Länsstyrelsen i Stockholms län, Dnr 5511-22691-2013, av den 29 januari 2015

³ Skandiahamnen, Älvsborgshamnen och Arendalshamnen (Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Miljöprövningsdelegationen, beslut 2009-06-12, Dnr 551-55224-2002), Oljehamnarna (Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Miljöprövningsdelegationen, beslut 2011-02-11, Dnr 551-46829-2003), Stena Lines hamnverksamhet vid Majnabbe (Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Miljöprövningsdelegationen, beslut 2009-06-12, Dnr 551-48588-2004)

infrastrukturanläggningar som har betydelse för regionens utveckling och miljöbalkens bestämmelser har inte ändrats sedan dessa tillstånd meddelades.

Sammanfattningsvis anser inte Swedavia att det finns skäl att begränsa antalet rörelser på annat sätt än bolaget föreslagit eller att det finns skäl att meddela ett tidsbegränsat tillstånd.

2 FLYGVÄGAR – LÄMNA SID JETTRAFIK (VILLKOR 3) OCH PROPELLERTRAFIK MED MTOW ÖVERSTIGANDE 7 TON (VILLKOR 4)

2.1 Inställning till yrkanden om lämna SID

Länsstyrelsen i Västra Götalands län yrkar att luftfartyg ska få lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 65 dB(A).

Naturvårdsverket yrkar att luftfartyg i första hand ska få lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 60 dB(A) och i andra hand vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 65 dB(A)

FHÖ yrkar att Jettrafik på SID LABAN nordost från bana 21 (Södra spåret) ska få lämna vid SID 10 000 fot MSL (villkor 3, iv), att propellertrafik med MTOW överstigande 7 ton ska få lämna SID vid 4 000 fot MSL (villkor 4), att villkor rörande klassindelning ska utgå (villkor 6) samt att första strecksatsen i E. delegation ska utgå.

Södra Landvetters kommunalförening, Henrik Jansson och Marie Jansson och Jan Ericson och Carina Ericson yrkar att Jettrafik på SID LABAN ska få lämna vid SID 10 000 fot MSL (villkor 3, iv).

Tomas Börjesson och Anette Börjesson yrkar, såsom får förstås, att möjligheten att låta Jettrafik på SID LABAN (Södra spåret) få lämna då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 60 dB(A) ska upphävas.

Swedavia bestrider yrkandena och vidhåller sina yrkanden.

2.2 Skälen för inställningen till yrkanden om lämna SID

Swedavia önskar till bemötande av framförda yrkanden närmare ange följande.

Inledningsvis vill Swedavia påpeka att skillnaden mellan det villkor som meddelades för Stockholm Arlanda Airport och nu meddelade villkor för Göteborg Landvetter Airport skiljer sig åt i konstruktion, men i övrigt är skillnaden i praktiken mycket liten. Det villkor som Mark- och miljööverdomstolen meddelade för Stockholm Arlanda Airport utgår från beräknad maximal ljudnivå 65 dB(A) utan inbyggda marginaler. De villkor som mark- och miljödomstolen har meddelat för Göteborg Landvetter Airport utgår från beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) och innehåller inbyggda marginaler som dels kommer till uttryck i villkorens lydelse, dels i den klassindelning som föreslås. Att enbart byta ut beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) mot maximal ljudnivå 65 dB(A) i villkoren skulle därför medföra att villkoren för Göteborg Landvetter Airport blir betydligt strängare än motsvarande villkor för Stockholm Arlanda Airport. Det skulle också bli en betydligt strängare reglering än motsvarande villkor som mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt meddelade för Malmö Airport i deldom av den 28 juni 2013 (mål nr M 1452-12).

Det kan också redan inledningsvis poängteras att vid tillämpning av möjligheten att lämna SID utan några marginaler, kommer inte beräknad maximal ljudnivå att överskridas. Det är beräknad maximal ljudnivå som är praxis vid bedömning av buller vid tillståndsprövningar av flygplatser och det är även beräknad maximal ljudnivå som anges i den nya förordningen (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader som ska tillämpas i ärenden om prövning av tillstånd för flygplatser.

Vid trafikavveckling av jettrafik och propellertrafik överstigande MTOW 7 ton följer trafiken i flygplatsens närhet som huvudregel vissa fastställda utflygningsvägar, så kallade SID (Standard Instrumental Departure). Att etablera utflygningsvägar (och inflygningsvägar, så kallade STAR) till en flygplats har flera syften men sammanfattningsvis görs detta för att i) bidra till hög flygsäkerhet, ii) bidra till hög kapacitet och iii) bidra till att reducera miljöpåverkan. I flygplatsernas närhet är SID dragna så långt möjligt med hänsyn till omgivande tätorter, men det innebär inte att SID

passerar över områden utan bebyggelse. I praktiken innebär förfaringssättet att trafiken koncentreras till vissa områden i flygplatsens närhet som får merparten av överflygningar från just den flygvägen över sig.

Längre ut från flygplatsen tillåts flygplan, om det är behövligt och möjligt utifrån den samlade situationen i luftrummet, att lämna SID för att styras mer direkt mot deras destination. Enligt nu gällande tillstånd för Göteborg Landvetter Airport kan ges tillåtelse att lämna SID när flygplanen har nått en viss höjd, dvs. villkoret är statiskt och tar inte hänsyn till den teknikutveckling som sker i fråga om mindre bullrande flygplan. Swedavia har i detta mål också fört fram en princip som innebär att flygplanen även ska få möjlighet att lämna SID när ljudnivåerna understiger samhällets riktvärde, beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A), på marken. Ett sådant förfarande tillämpas i dag vid Malmö Airport och en liknande konstruktion kommer också att driftsättas vid Stockholm Arlanda Airport inom kort. Förfarandet innebär att tystare flygplan premieras, eftersom dessa kan lämna SID tidigare än mer bullriga flygplan. På så sätt förkortas flygvägen för dessa tystare flygplan, vilket medför en tids- och bränslebesparing för flygbolagen samt minskade utsläpp till luft. Mer bullrande flygplanstyper får istället följa flygvägarna längre, innan tillåtelse att lämna SID ges. Villkoret stimulerar (i motsats till dagens villkor) teknikutveckling och följer som nämnts ovan teknikutvecklingen över tid. Förfarandet innebär också att nya områden kan komma att överflygas när området exponeras för ljudnivåer *under* samhällets riktvärde beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A). Samtidigt innebär förfarandet också att trafiken sprids över ett större geografiskt område längre ut från flygplatsen och att de områden som annars skulle ha alla överflygningar som följer en SID över sig avlastas vad gäller antalet överflygningar. Flera privatpersoner, t.ex. Salvebgruppen, har under processens gång just fört fram åsikten att viss spridning är önskvärt i syfte att avlasta de boenden som har flest överflygningar över sig.

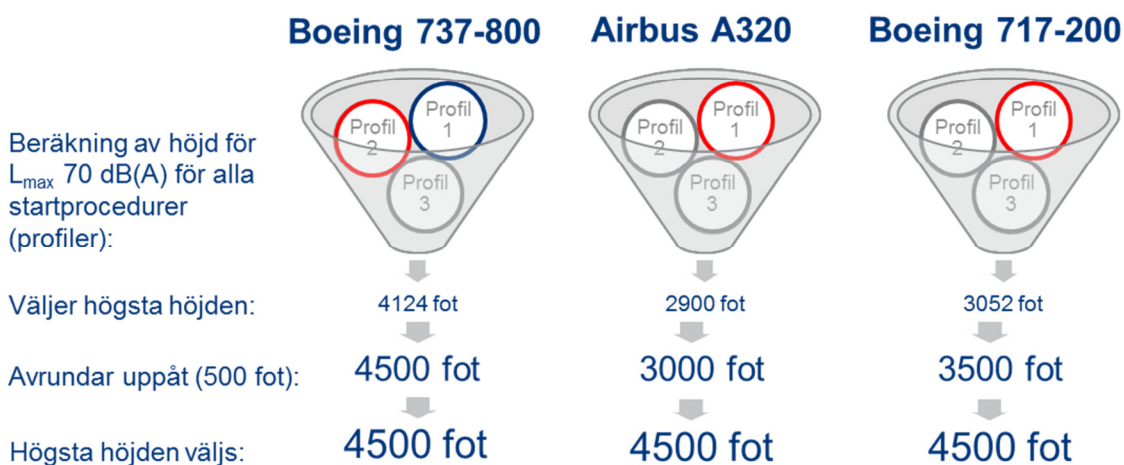
Swedavia har utförligt vid huvudförhandlingen, i ansökan och i skriftväxlingen (se t.ex. avsnitt 3 i TB del II, bilaga 2 och avsnitt 6.5 i Swedavias komplettering av den 30 januari 2014) beskrivit förfarandesättet att lämna SID vid ljudnivåer understigande beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken samt hur en klassindelning skulle kunna se ut. Länsstyrelsen har ifrågasatt utformningen av klassindelningen med

hänvisning till att det enligt Länsstyrelsen finns en stor risk för att maximal ljudnivå 70 dB(A) kommer att överskridas på marken. Swedavias föreslagna metodik för klassindelning beaktar det faktum att flygtrafikledningen inte har en praktisk möjlighet att hantera varje flygplatstyp för sig och skapar marginaler för att beakta de variationer av maximala ljudnivåer som uppstår på marken. Detta trots att beräknad maximal ljudnivå inte kommer att överskridas.

Swedavia har föreslagit en indelning i fem klasser; små jet, medelstora jet, stora jet, propellertrafik och övrigt. Flygplanen i varje klass har liknande bulleregenskaper och följande marginaler finns inbyggda för att säkerställa att bullernivån på marken understiger 70 dB(A) när flygplanet lämnar SID.

- Normerande i varje klass är det flygplan som alstrar den högsta ljudnivån, vilket innebär att ett antal flygplan kommer att bullra mindre redan vid lägre höjder.
- Den startprocedur som ger den högsta höjden för att ljudnivån på marken ska understiga 70 dB(A) väljs.
- Varje höjd avrundas upp till närmaste 500 fot.
- De flygplanstyper vars höjd inte har varit möjlig att beräkna eller de flygplanstyper som viktmässigt passar in i en klass men på grund av flygplanets bulleregenskaper inte passar in däri, får följa SID till 6 000 fot, vilket motsvarar 6 500 fot MSL som är dagens villkor för samtliga flygvägar med undantag för SID Södra spåret.

Nedan visas en illustration av hur en klassindelning skulle kunna se ut för klassen medelstora jet, där Boeing 737-800 blir den normerande flygplanstypen för när alla flygplan tidigast får lämna SID inom den aktuella klassen.



Figur 1: Illustration av hur Boeing 737-800 blir normerande i klassen medelstora jet. Notera särskilt den stora marginal i höjd som fås för flygplanstypen Boeing 717-200.

Det ska också framhållas att flygplanen fortsätter att stiga när de lämnar SID. Villkorsförslaget utgår från samhällets riktvärde beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A). I den nya förordningen anges också en frekvens som innebär att maximal ljudnivå 70 dB(A), uttryckt som riktvärde, inte *bör* överskridas mer än 16 gånger dag/kväll och tre gånger per natt. Förordningen tillåter således ett flertal överskridanden av riktvärdet och antalet överskridanden uttrycks som ett *börvärde*. Det kan noteras att maximal ljudnivå 70 dB(A) oundvikligen kommer att överskridas i flygplatsens närhet då det, om nivån måste underskridas, inte är möjligt att starta och landa vid flygplatsen. Mot denna bakgrund och i ljuset av den nya förordningen måste såväl mark- och miljödomstolens nu meddelade villkor som Swedavias föreslagna klassindelning betraktas som mycket restriktivt utformade.

Swedavia ställer sig också i grunden frågande till Länsstyrelsens och Naturvårdsverkets uppfattningar som innebär att de inte ställer sig bakom det av lagstiftaren uppsatta kravet, dvs. att beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) ska ligga till grund för prövning av tillstånd för flygplatser. Naturvårdsverket anför uttryckligen att verket inte ifrågasätter denna nivå men kommer samtidigt med ett betydligt mer långtgående förslag. Swedavia har trots detta tagit fram ett förslag som innebär att det skapas

marginaler i förhållande till beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A). Swedavia anser att bolagets förslag är ett skäligt hänsynstagande.

Vad gäller de hänvisningar till mätningen vid Landvetter som gjordes år 2012 som både Länsstyrelsen och Naturvårdsverket gör, vill Swedavia återigen understryka att dessa mätningar inte kan ligga till grund för en bedömning av förslaget att lämna SID, vilket utvecklas närmare nedan.

Spridning i mätresultat avseende maximala ljudnivåer

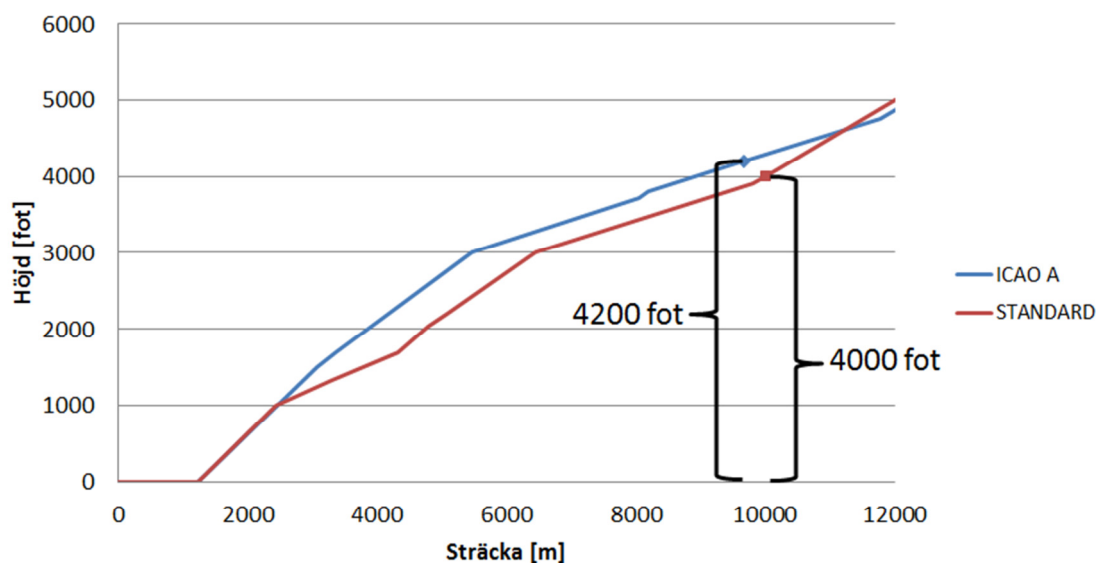
Såväl Länsstyrelsen som Naturvårdsverket påstår att det vid faktiska mätningar visar sig att spridningen i mätresultaten är stor, upptill 20 dB(A) enligt Naturvårdsverket. Vad Swedavia förstår baserar Länsstyrelsen och Naturvårdsverket i mångt och mycket detta antagande på den bullermätning som utfördes vid Landvetter år 2012.

Swedavia har utförligt vid huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen, i ansökan och i skriftväxlingen (se t.ex. avsnitt 6.5 i Swedavias komplettering av den 30 januari 2014 och i avsnitt 2.5, punkt 1, i yttrande av den 23 februari 2015) bemött detta påstående och ser med förvåning på att Länsstyrelsen och Naturvårdsverket återigen framhåller att variationerna av maximal ljudnivå är upp till 20 dB(A) med hänvisning till mätningen från 2012. Det Naturvårdsverket inte synes förstå är skillnaderna mellan genomförda mätningar och föreslagen princip om möjligheten att få lämna SID.

Swedavia redogör nedan återigen för varför ljudnivåvariationer uppkommit vid mätningen. Den mätning som har utförts vid Göteborg Landvetter Airport och som Länsstyrelsen och Naturvårdsverket hänvisar till var en s.k. immissionsmätning, vilken har till syfte att beskriva ljudnivåerna i en specifik punkt. Det innebär att avståndet mellan flygplanen och mätmikrofonen inte har beaktats. Två olika passager av en och samma flygplanstyp kan ha skiljt sig åt så mycket som en km i sidled då mätområdet var två km brett.⁴ Dessutom har flygplanen framförts på olika höjder, vilket sammantaget med spridningen i sidled leder till variationer i uppmätt ljudnivå även om

⁴ För att ta fram radardata som ljudmätningarna korrelerades till användes en så kallad grind som var 2 km bred med mätpunkten i mitten.

flygplanen hade framförts på samma sätt, dvs. med samma motorpådrag, klaffsättning och hastighet. I mätningen finns också skillnader i hur flygplanen har framförts, vilket oftast kallas för startprocedur. Olika flygbolag kan ha olika startprocedurer för samma flygplanstyp där de bestämmer vid vilka höjder som vissa gaspådrag ska användas och när exempelvis klaffarna ska dras in. I mätrapporten har endast standardiserade startprocedurer använts vid jämförelserna mellan uppmätta och beräknade värden.



Figur 2: Startprofiler för Boeing 737-800 och höjder där flygplanet bullrar under 70 dB(A). Av de två illustrerade startprocedurerna är det ICAO A som är den mest bullrande proceduren. Denna höjd avrundas uppåt till 4500 fot.

Vid tillämpning av förslaget villkor angående möjligheten att lämna SID kommer alla flygplan att befinna sig på i förväg bestämda höjder innan de lämnar SID, vilket redovisats närmare ovan. Det kommer därför inte att förekomma en sådan variation av ljudnivåer till följd av spridning i höjddled som redovisades i resultatet från immissionsmätningen 2012. Den mest bullrande startproceduren används vid beräkning av höjder för maximal ljudnivå 70 dB(A), se figur 2 ovan.

I meddelat villkor är flygplanen samlade längs flygvägen (SID) när de får tillåtelse att lämna SID, varför det inte heller förekommer en sådan spridning i sidled som i

immissionsmätningen. Vidare uppstår de högsta ljudnivåerna vid det kortaste avståndet mellan flygplan och mark, det vill säga rakt under flygvägen. Ljudnivåerna i sidled kommer därför alltid att vara lägre än 70 dB(A) med hänsyn till det ökande avståndet. Hade villkoret däremot föreskrivit att flygplanen skulle få lämna SID när de hade flugit en viss sträcka skulle de uppmätta variationerna kunnat ha varit applicerbara.

Med anledning av ovanstående kan mätningen som utfördes 2012 vid Göteborg Landvetter Airport inte ligga till grund för beslut om möjlighet för flygplan att lämna SID när ljudnivån på marken understiger beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A).

Hälsaspekter

Naturvårdsverket redogör i avsnitt 2 i verkets överklagande i allmänna ordalag för de störningar som buller kan orsaka, utan att koppla resonemanget till några särskilda ljudnivåer eller något föreslaget villkor. Swedavia har svårt att se vad resonemanget tillför i frågan om att få lämna SID vid samhällets riktvärde maximal ljudnivå 70 dB(A). Swedavia vidhåller att möjligheten att få lämna SID, utifrån ett miljömedicinskt perspektiv, inte får några effekter på boende runt flygplatsen. Sömnstörningar, som analyseras utifrån resultatet av beräkningar L_{night} , kan inte påverkas, eftersom principen inte föreslås tillämpas nattetid. Vad gäller upplevd störning, som analyseras utifrån resultat av beräkningar enligt FBN, förväntas inga förändringar ske eftersom bullerkurvorna för FBN 55 dB(A) och högre nivåer inte påverkas av möjligheten att lämna SID. Den enda potentiella påverkan som kan förväntas är för FBN 50 dB(A) och då i en mycket marginell utsträckning. På samma sätt som för upplevd störning förväntas inte antalet uppskattade nytillkomna fall av högt blodtryck förändras.

Swedavia vill också påpeka att de miljömedicinska studier som Naturvårdsverket hänvisar till utgår från beräknade värden, se vidare nedan avsnitt 4.2.

Särskilt om SID 21 LABAN (Södra spåret)

Swedavia vidhåller att det Södra spåret bör behandlas på samma sätt som andra flygvägar. Det nuvarande förfarandet för SID 21 LABAN innebär att boende runt flygplatsens flygvägar behandlas olika, beroende på var de råkar ha bosatt sig. Swedavia förespråkar därför att flygplan bör få lämna även Södra spåret när ljudnivåerna understiger samhällets riktvärde, beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken. Principen skulle också leda till att boende direkt under Södra spåret skulle få viss avlastning vad gäller frekvens av överflygningar jämfört med hur situationen ser ut i dag. Viss spridning och därmed avlastning har efterfrågats under processen gång, bland annat av Salvebgruppen.

I förhållande till den nya förordningen om trafikbuller är den nuvarande regleringen av Södra spåret dessutom en mycket sträng reglering. Effekter av förslaget att lämna Södra spåret vid maximal ljudnivå 70 dB(A) har redogjorts för i avsnitt 11.12.1 i MKB:n. Delar av trafikflödet förväntas passera Hällingsjö och Rävlanda, varvid den maximala ljudnivån bedöms vara 65-<70 dB(A) respektive 60-65 dB(A). Delar av trafikflödet 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).

Swedavia vidhåller vidare att principen är en rimlig avvägning mellan buller och utsläpp till luft samt att den koldioxidbesparing som skulle bli fallet inte är försumlig.

Vad gäller Anette och Thomas Börjessons påstående att jettrafiken, efter att det nya miljötillståndet meddelades, numera går både lägre och närmare deras bostadshus vill Swedavia påpeka att flygplatsen i dag inte hanterar trafiken utifrån det nya miljötillståndet och möjligheten att lämna SID. Tillståndet innehåller visserligen ett verkställighetsförordnande men detta har Swedavia inte utnyttjat. Det har således inte skett någon förändring i hur trafiken hanteras i tiden efter mark- och miljödomstolens deldom den 17 juni 2015.

3 FLYGVÄGAR – KURVADE INFLYGNINGAR

3.1 Inställning till yrkanden om kurvade inflygningar

Peter Balkow och Elisabeth Johansson och Håkan Johansson yrkar i första hand att tillstånd att genomföra kurvade inflygningar avslås och i andra hand att kurvade inflygningar inte får ske nattetid och att OSNAK2X flyttas några kilometer norrut.

Tomas Börjesson och Anette Börjesson yrkar att tillstånd att genomföra kurvade inflygningar enligt procedur OSNAK1(2)X upphävs.

Swedavia bestrider samtliga yrkanden.

3.2 Skälen för inställningen till yrkanden om kurvade inflygningar

Swedavia önskar till bemötande av framförda yrkanden närmare anföra följande.

Såsom Swedavia framfört i bolagets ansökan, under skriftväxlingen och under huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen berörs ett oförändrat antal personer av såväl FBN 55 dB(A) som maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn i sökt alternativ med respektive utan RNP AR-procedurer (ibland kallade kurvade inflygningar). Förändringen bedöms i MKB:n som positiv ur ett samlat miljöperspektiv (se vidare avsnitt 11.12.2 i MKB:n, avsnitt 4 i TB del II, bilaga 2 samt t.ex. avsnitt 2.4.2, punkt 6, och avsnitt 4.3 i Swedavias yttrande av den 31 oktober 2014).

Det ska påpekas att nyttjandet av RNP AR-procedurer möjliggör ett sätt att flyga under landningsfasen som ger betydelsefulla vinster i form av reducerad bränsleförbrukning och därmed mindre utsläpp till luft. Inflygningsvägarna kan enbart 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 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 bullerberäkningarna som ligger till grund för MKB:n antagits att omkring 15 procent av inflygningarna till flygplatsen skulle kunna genomföras med RNP AR-procedur (kurvad inflygning).

Flygvägen OSNAK2X infördes permanent vid flygplatsen i augusti 2013, efter att förändringen anmälts till tillsynsmyndigheten enligt de dåvarande bestämmelserna om mindre ändring i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Inflygningsvägen som baseras på RNP AR hade dessförinnan varit en del i en testverksamhet som pågick under åren 2010-2011, benämnd VINGA-projektet. Inflygningsvägen trafikeras således redan i dag, och till och med det första halvåret 2015 har cirka 150 inflygningar (exklusive de inflygningar som gjordes inom ramen för VINGA-projektet) genomförts via inflygningsvägen OSNAK2X.

Swedavia vill återigen påpeka att en RNP AR-procedur inte görs på en lägre höjd än andra inflygningar, utan inflygningen följer en normal sjunkprofil. Vid inflygning via inflygningsvägen OSNAK2X passerar flygplanen cirka 3-5 km norr om Bollebygds tätort på en höjd om cirka 1,2 km.

Som beskrivits ovan kan inflygning med RNP AR-proceduren endast användas vid lägre trafikintensiteter, varför den lämpar sig väl att använda nattetid då trafikintensiteten är låg. Det är vidare fråga om ett begränsat antal rörelser över huvud taget och ännu färre rörelser nattetid som dessutom inte påverkar bullerutbredningen vad gäller ovan angivna riktvärden. Enligt Swedavias uppfattning är det därför inte miljömässigt motiverat med ett nattförbud.

Swedavia vidhåller att området som berörs av inflygningsvägen OSNAK2X är glesbebyggt. Flygvägen har en identisk dragning som befintlig P-RNAV STAR till bana 21 fram till Bollebygd där den viker av västerut. Det totala antalet berörda boende minskar då Tollered inte överflygs då proceduren används. Den kurvade inflygningsvägen passerar inte heller över Bollebygd, Rävlanda och Hindås. I samband med konstruktionen av proceduren har en samlad bedömning gjorts för att få en så optimal dragning som möjligt, även ur bullerexponeringssynpunkt. Enligt Swedavias bedömning finns det inte andra områden som är mindre bebyggda och där

inflygningsvägen därmed skulle beröra färre hushåll. Hela området norr om Hindås är mer eller mindre glesbebyggt men inte obebyggt.

Swedavia ställer sig frågande till Peter Balkows och Elisabeth Jonassons påstående om att bolaget vid huvudförhandlingen skulle ha frånfallit invändningen att en dragning längre norrut inte är tekniskt möjlig. Den dragning som föreslagits längre norrut skulle innebära en alltför snäv vänstersväng och skulle även – om den hade varit möjlig att genomföra – innebära att andra boenden överflygs, dvs. bullret skulle bara flyttas, se också avsnitt 3.3, punkt 2, i Swedavias yttrande av den 23 februari 2015.

Vad gäller bebyggelseplanering är det en fråga som hanteras inom ramen för plan- och bygglagen (2010:990) och således inte en fråga som ska hanteras inom ramen för den nu pågående miljöprövningen. Upplysningsvis ska dock framhållas att bullernivåerna som de kurvade procedurerna alstrar i Lerums och Bollebygds kommuner kommer, Swedavia veterligen, inte att begränsa några planerade eller pågående planprojekt. Den nya förordningen (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader medför också att bostäder generellt sett kan uppföras närmare flygplatsen än tidigare.

Swedavia har slutligen svårt att förstå invändningen om planstridighet och vilken detaljplan som i sådant fall avses.

4 BULLERSKYDDSÅTGÄRDER – VILLKOR 8

4.1 Inställning till yrkanden om vidtagande av bullerskyddsåtgärder

Länsstyrelsen i Västra Götalands län yrkar att villkor 8 ska ändras så att bullerskyddsåtgärder ska vidtas i skolor som regelbundet exponeras för 70 dB(A) maximalnivå och däröver, dagtid kl. 07-18. Swedavia uppfattar, med anledning av vad Länsstyrelsen anför på sid. 4 i sitt yttrande, att Länsstyrelsen med regelbundet menar fler än tre gånger per dag.

Naturvårdsverket yrkar att villkor 8 ska ändras så att bullerskyddsåtgärder ska vidtas i första hand vid bostadsbyggnader samt vård- och undervisningslokaler som exponeras

för beräknade maximala ljudnivåer 70 dB(A) dag- och kvällstid (06-22), i andra hand vid vård- och undervisningslokaler som exponeras för beräknade maximala ljudnivåer 70 dB(A) dag- och kvällstid (06-22).

Länsstyrelsen i Västra Götalands län yrkar vidare att åtgärder ska vara vidtagna inom ett år från lagakraftvunnen dom för då berörda byggnader.

Ola Christensson yrkar att villkor 8 bör ändras så att ordet "enstaka" preciseras i villkorstexten, alternativt ska hänvisning göras till det ställe i deldomen där ordet definieras (s. 6 stycke 5), orden "senast inom tre år" ska ändras till "senast inom två år" (s. 7 stycke 2), orden "senast fem år" ska ändras till "senast inom två år" (s. 7 stycke 3).

Swedavia bestrider yrkandena och vidhåller sitt yrkande.

4.2 Skälen för inställningen till yrkanden om bullerskyddsåtgärder

Swedavia önskar till bemötande av framförda yrkanden närmare anföra följande.

Vad gäller vidtagande av bullerskyddsåtgärder för maximal ljudnivå 70 dB(A) dagtid har Swedavia i mark- och miljödomstolen redovisat att det inte finns någon grund för ett sådant krav, varken i någon gällande bullernorm eller i praxis. Ett krav på vidtagande av åtgärder vid skolor enligt Länsstyrelsens och Naturvårdsverkets yrkanden kommer inte heller att utlösa några åtgärder varför det redan av den anledningen inte finns skäl att meddela något villkor för skolor, se avsnitt 2.4.3, punkt 7, i Swedavias yttrande av den 31 oktober 2014. Som Swedavia anført i målet vid mark- och miljödomstolen finns inte heller några säkerställda resultat som visar att barns hälsa påverkas i större utsträckning än vuxnas hälsa, se avsnitt 2.4.1, punkt 23, i Swedavias yttrande av den 31 oktober 2014.

Swedavia ifrågasätter Naturvårdsverkets uppfattning att den genomsnittliga fasaddämpningen uppgår till 25 dB. Vid en stickprovskontroll av 50 inventerade fastigheter vid Göteborg Landvetter Airport var medeldämpningen 31 dB.

Vad gäller Naturvårdsverkets hänvisning till den nya förordningen om trafikbuller kan följande konstateras. Den nya förordningen om trafikbuller anger bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för bland annat maximal ljudnivå 70 dB(A) på samma sätt som den tidigare infrastrukturpropositionen och Naturvårdsverkets allmänna råd gjorde. I förordningen anges vidare att om maximal ljudnivå 70 dB(A) överskrids, vilket är oundvikligt i flygplatsens närhet, bör nivån inte överskridas mer än sexton gånger mellan kl. 06.00 och 22.00 (dag och kväll). Att genom förordningen acceptera denna bullerexponering och samtidigt ställa krav på vidtagande av bullerisolering kan inte ha varit lagstiftarens syfte. Av förordningen framgår vidare att den maximala ljudnivån inte bör överskridas mer än tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00 (natt). Swedavia har åtagit sig att vidta bullerskyddsåtgärder i det fall bostadsbyggnader (både permanent- och fritidshus) samt vård- och undervisningslokaler utomhus exponeras för maximalljudnivåer 70 dB(A) eller däröver minst 150 nätter per år med minst tre flygrörelser per natt, vilket är i enlighet med praxis.

Som skäl för sitt krav hänvisar Naturvårdsverket till bullernivåernas variation och hänvisar till bullermätningen som gjordes vid flygplatsen 2012. Swedavia menar att Naturvårdsverket i detta fall endast tar hänsyn till de ljudnivåvariationer som är högre än det beräknade medelvärdet. Hälften av alla överflygningar genererar ljudnivåer som understiger medelvärdet. Om beräkningarna tog hänsyn till ljudnivåvariationen skulle konsekvensen bli att *färre* bostäder skulle vara berättigade till bullerisolering.

Naturvårdsverket drar vidare utifrån de miljömedicinska studier som har analyserat maximala ljudnivåer och störning slutsatsen att bullerskyddsåtgärder som endast är baserade på bullrets "energisummering" och beräknade värden inte är tillräckliga för de flesta bullriga miljöer. Naturvårdsverket anser att det är viktigt att mäta och kartlägga de maximala ljudnivåernas fluktuation för att kunna bedöma bullrets negativa effekter och för att uppnå ett tillräckligt skydd.

Swedavia vill till bemötande av detta påpeka att även de miljömedicinska studierna är baserade på beräknade värden. Vid de flygplatser och vägar som ingår i studierna har ljudnivåerna varierat, varför dessa variationer har beaktats i studiernas slutsatser.

Naturvårdsverket anför vidare i allmänna ordalag vilka hälsorisker som kan knytas till höga bullernivåer och kraftigt bullerutsatta områden. Swedavia anser inte att dessa påståenden har någon koppling till Naturvårdsverkets yrkanden. I avsnitt 6, punkt 25, på sid. 35 f i komplettering av ansökan daterad den 30 januari 2014, redogör Swedavia för de bedömda miljömedicinska konsekvenserna av den sökta verksamheten. Vidare hänvisas till avsnitt 2.13, punkt 3, i Swedavias yttrande av den 31 oktober 2014, i vilket Swedavia bemöter Naturvårdsverkets hänvisning till forskningsstudier och verkets skäl till varför det skulle göras undantag från Naturvårdsverkets allmänna råd som gällde vid tidpunkten för upprättandet av yttrandet.

Ola Christensson har yrkat att ordet "enstaka" ska preciseras alternativt att hänvisning ska ske till domskälen. Swedavia anser att det inte finns anledning att göra någon ändring av villkorets lydelse.

Länsstyrelsen har yrkat att åtgärderna ska vara vidtagna inom ett år efter att domen har vunnit laga kraft för då berörda byggnader och Ola Christensson att åtgärderna ska vara vidtagna inom två år efter att domen har vunnit laga kraft för då berörda byggnader. Swedavia vidhåller att detta är orimligt korta tider och hänvisar till de skäl som bolaget anfört i avsnitt 2.4.3, punkt 14, i bolagets yttrande av den 31 oktober 2014. Sammanfattningsvis är det ett flertal faktorer som påverkar hur lång tid det kan ta innan bullerskyddsåtgärderna är vidtagna. Inledningsvis ska berörda fastigheter identifieras. Eventuellt behöver upphandling av entreprenörer ske och därefter ska inventering av fastigheterna ske och avtal ingås med fastighetsägarna. När detta är klart och åtgärderna ska vidtas kan det beroende väderlek och årstid dröja innan arbetena kan påbörjas. Swedavia menar därför att tre år från det att domen i denna del vunnit laga kraft är en rimlig tid.

Ola Christensson yrkar därutöver att tiden fem år för vidtagande av kompletterande åtgärder på byggnader som redan delvis åtgärdats ska ändras till två år från det att domen i denna del har vunnit laga kraft. Swedavia anser med stöd av vad som anförts ovan och då det kan bli fråga om åtgärder på många byggnader att fem år från det att domen i denna del vunnit laga kraft är en skälig tid.

5 BULLERMÄTNING – VILLKOR 9

5.1 Inställning till yrkanden om bullermätningar

FHÖ yrkar att villkor 9 ändras så att tillsynsmyndigheten efter samråd med Swedavia ska fastställa hur och var bullermätningarna ska genomföras samt att Swedavia vid avvikelser mot gällande villkor ska presentera ett åtgärdsförslag. Mätningarna ska utföras årligen.

Ola Christensson yrkar att villkor 9 ändras så att orden "vart tredje år" ändras till "årligen" och att mätningarna ska genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten och berörda kommuner samt flygbullergrupper, lokala föreningar och nätverk som sysslar med miljöfrågor.

Swedavia bestrider yrkandena och anser att villkor 9 ska ligga fast.

5.2 Skälen för inställningen till yrkanden om bullermätningar

Swedavia önskar till bemötande av framförda yrkanden närmare anföra följande.

Swedavia anser inledningsvis inte att *FHÖ*:s förslag om hur och var bullermätningarna ska genomföras tillför något. Det beslutas i samråd med tillsynsmyndigheten hur mätningarna ska genomföras. Bolaget förstår inte vad *FHÖ* menar med åtgärdsförslag. Vilka bullerskyddsåtgärder som eventuellt ska vidtas på byggnader i flygplatsens närhet regleras i villkor 8.

Vad gäller *Ola Christenssons* framförda önskemål om vilka som ska delta i beslut om hur mätningarna ska genomföras, anser Swedavia att det är lämpligt och skäligt att det sker i samråd med tillsynsmyndigheten som ska beakta och representera även allmänna intressen.

Swedavia anser inte att det finns behov av att vidta mätningar varje år då de mätningar som genomförts visar att det generellt finns en god överensstämmelse mellan

beräknade och uppmätta värden. Se vidare avsnitt 4.5, punkt 12, i Swedavias yttrande av den 31 oktober 2014.

6 SPILLVATTEN – VILLKOR 15

6.1 Inställning till yrkanden om spillvatten

Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Naturvårdsverket yrkar att villkor 15 ska ändras så att angivna halter av föroreningar i spillvatten ska mätas i de punkter där det leds till flygplatsens spillvattennät.

Av innehållet i Länsstyrelsens yttrande (aktbil 2 sid. 5) och Naturvårdsverkets yttrande (aktbil 38 sid. 6) framgår att Länsstyrelsen och Naturvårdsverket även anser att hittillsvarande villkor 8 bör fortsätta att gälla med tillägget att riktvärde byts mot begränsningsvärde och att begränsningsvärdet ska anses uppfyllt även om två månadsmedelvärden per år överstiger de angivna halterna. Begränsningsvärdet får dock inte överskridas som ett årsmedelvärde. Swedavia uppfattar att även detta framförs som yrkanden i målet.

Swedavia bestrider yrkandena och vidhåller sitt yrkande.

6.2 Skälen för inställningen till yrkanden om spillvatten

Swedavia önskar till bemötande av framförda yrkanden närmare anföra följande.

Swedavia anser att det ska ske en reglering med angivande av halter vid utsläppspunkten till kommunens spillvattennät som är det som är avgörande för bedömningen av miljöpåverkan. Inom ramen för egenkontrollen kontrollerar Swedavia utgående vatten från varje utsläppspunkt, vilket måste anses vara tillräckligt för att säkerställa att verksamheten drivs i enlighet med de allmänna hänsynsreglerna och för att tillse att nödvändiga försiktighetsmått vidtas för det fall högre halter än normalt skulle noteras i en utsläppspunkt. Det kommer således inte som Länsstyrelsen nämner

bli svårare att "komma till rätta med" höga utsläpp från olika anläggningar och kunskapen om olika verksamheter kommer inte att försämrats.

Vid de verksamheter som ger upphov till ett förorenat vatten såsom fordonstvättar och hangarverksamhet sker rening av utgående vatten innan det avleds till spillvattennätet. Provtagning sker i enlighet med kontrollprogram både vid Swedavias egna verksamheter och hos externa verksamheter. Swedavia genomför verksamhetsrevisioner löpande på både interna och externa verksamheter på flygplatser för att följa upp ställda krav.

Det kan noteras att den nya glykolanläggningen medför att använd avisningsvätska innehållande glykol sorteras och indunstas på flygplatsen. Vätskan återvinns därefter utanför flygplatsen. Enbart destillat avleds till spillvattnet från glykolanläggningen. Detta har inneburit en investering på omkring 40 miljoner kr.

Efter idrifttagandet av glykolanläggningen har mängderna metaller som når spillvattennätet minskat kraftigt samtidigt som vattenflödet har minskat. Bolaget anser att det är de samlade mängderna tungmetaller som har en påverkan på miljöbelastningen, inte som utgångspunkt de halter som uppmäts varje månad. Då de samlade vattenmängderna har minskat blir dagens villkor 8 i praktiken ett strängare villkor än det var innan den nya glykolanläggningen togs i drift då halterna som uppmäts idag blir högre då flödet är mindre. Mängden transporterade tungmetaller har dock minskat, vilket innebär att miljöbelastningen har minskat.

Swedavia menar som utgångspunkt att det är orimligt att i villkor uppställa strängare krav än de krav mottagaren av spillvattnet gör, i detta fall Gryaab. Gryaabs riktvärden baseras på Svenskt vattens råd gällande riktvärden vid mottagande av avloppsvatten från industrier och annan verksamhet. Swedavia föreslog inledningsvis i mark- och miljödomstolen ett villkor i linje med det villkor som meddelades för Stockholm Arlanda Airport innebärande ett åtagande att följa de krav som mottagaren uppställde. Detta förslag bestreds av både Länsstyrelsen och Naturvårdsverket. Swedavia godtog därför mark- och miljödomstolens förslag till villkor och har genom anslutningsöverklagande yrkat smärre justeringar av det av mark- och miljödomstolen föreslagna villkoret

avseende halter. Därutöver har Swedavia yrkat att sista stycket utgår och anledningen härtill har utvecklats i anslutningsöverklagandet.

Swedavia menar dels att det är orimligt strängt att meddela ett villkor som omfattar varje anslutningspunkt till flygplatsens spillvattennät, dels att det är orimligt strängt att föreskriva att de riktvärden som anges i befintligt villkor 8 ska bytas ut mot begränsningsvärden då det medför att villkoret blir betydligt strängare än gällande villkor. Om Mark- och miljööverdomstolen delar Naturvårdsverkets och Länsstyrelsens uppfattning att det ska meddelas begränsningsvärden som ska anses uppfylla även om två månadsmedelvärden per år överskrider de angivna halterna, måste halterna ändras om Swedavia ska ha en möjlighet att klara villkoret. Mark- och miljödomstolen har angivit ett medelvärde som, mätt som senast gångna tolv månadersperioden, inte får överskrida angivna halter. Detta är en mer rimlig reglering i förhållande till de förväntade miljökonsekvenserna.

7 ÖVRIGA YRKANDEN OCH SYNPUNKTER

7.1 Flygbullergruppen Härryda Östra

7.1.1 A, Tillstånd, Miljökonsekvensbeskrivningen

FHÖ anser inte att MKB:n uppfyller kraven i miljöbalken och att mark- och miljödomstolen inte tagit hänsyn till de senast framkomna rönen kring bullers påverkan på människan.

Swedavia motsätter sig att det föreligger brister i MKB:n.

Vad gäller bilaga 6 till aktbilaga 132 har Swedavia kommenterat BMJ:s rapport tidigare, se avsnitt 4.5, punkt 4, i Swedavias yttrande av den 31 oktober 2014 och avsnitt 3.5, punkt 5, i Swedavias yttrande av den 23 februari 2015. Sammanfattningsvis anser Swedavia att rapporten inte tillför något. Det är inte nytt att ekvivalenta ljudnivåer över 55 dB(A) kan bidra till hjärt- och kärlsjukdomar. I den miljömedicinska studie som Gösta Bluhm har gjort på uppdrag av Swedavia har så låga ekvivalentnivåer som

50 dB(A) använts, dvs. lägre ljudnivåer än ekvivalentnivå 55 dB(A). Vidare visar Gösta Bluhms miljömedicinska studie att inga allvarliga hjärt- och kärlsjukdomar kan förväntas med anledning av sökt verksamhet.

7.1.2 Huvudregel - Villkor 2

FHÖ anser att alla angivna värden ska baseras på faktiska uppmätta värden och inte teoretiskt beräknade värden och yrkar vidare att villkor 2 ska kompletteras med tidigare villkor 20.

Swedavia bestrider yrkandena.

Det är praxis i flygplatsprovningar att beräknade värden används och det finns en av myndigheterna fastställd bullerberäkningsmetod i form av ett kvalitets-säkringsdokument. Det framgår av kvalitetssäkringsdokumentet att för tillståndsprovning och tillsynsverksamhet är noggrannheten i beräkningen tillräcklig om dokumentet följs. Beräknade värden är även utgångspunkten vad gäller samhällets riktvärden för trafikbuller. Det kan också tilläggas att beräkningarna utgår från uppmätta värden, dvs. flygplan har under kontrollerade förhållanden uppmätts⁵ och dessa värden ligger sedan till grund för beräkningarna. Swedavia ser därför inga skäl till att beräknade värden ska frångås till förmån för uppmätta värden.

7.1.3 Informationsorganet - Villkor 19

FHÖ yrkar att sista meningen i första stycket i villkor 19 ska utgå och ersättas med följande mening: "På förslag från Swedavia, Naturvårdsverket eller ovan nämnda Länsstyrelser och kommuner får dessa besluta om att andra kan adjungeras till informationsorganet."

Swedavia bestrider yrkandet och anser att villkor 19 ska ligga fast.

⁵ Mätningarna sker oftast i samband med att flygplanstyperna ska miljöcertifieras för att ett luftvärdighetsintyg ska kunna utfärdas. Databasen med flygplansprestanda och ljudnivåer administreras av Eurocontrol.

Det är tillräckligt att tillsynsmyndigheten och Swedavia i samråd beslutar om vilka andra som eventuellt bör adjungeras till informationsorganet. Länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet får anses representera allmänna intressen. Även de kommuner som ingår i organet representerar allmänna intressen.

7.1.4 Övriga villkor (kontrollprogram) – Villkor 25

FHÖ yrkar att sista meningen i sista stycket i villkor 25 ska utgå och ersättas med följande mening: "Förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter att tillståndet i denna del vunnit laga kraft och därefter godkännas av tillsynsmyndigheten."

Swedavia bestrider yrkandet och anser att villkor 25 ska ligga fast. Villkoret är i denna del formulerat som ett sedvanligt villkor om kontrollprogram.

7.2 Södra Landvetters kommunalförening

7.2.1 B. Slutliga villkor

Södra Landvetters kommunalförening yrkar ett tillägg rörande ändringar av start- och landningsprocedurer.

Swedavia bestrider yrkandet.

Swedavia förstår inte förslaget. Det regleras i miljöbalken och tillhörande förordningar på vilket sätt ändringar i ett gällande tillstånd får ske. Det föreslagna tillägget är således varken en lämplig eller möjlig reglering.

7.2.2 Spridningsspår/flygvägskorridorer – Villkor 3

Södra Landvetters kommunalförening yrkar en justering av första stycket i villkor 3 rörande avgående luftfartyg, i huvudsak innebärande följande. Luftfartyg ska framföras inom spridningsspår utformade i överensstämmelse med bullerberäkningar i ansökans

miljökonsekvensbeskrivning och beräkningarna ska korrigeras så att de grundar sig på de nominella flygvägarnas sträckning, inte den faktiska spridningen vid en specifik tidpunkt. Föreningen yrkar i andra hand att luftfartygen ska framföras inom ett spridningsspår om maximalt ± 750 meter från den nominella flygvägen till den punkt där luftfartygen får lämna SID. Luftfartyg som ännu inte utrustats med P-RNAV ska framföras inom maximalt ± 1000 meter från den nominella flygvägen.

Tillsynsmyndigheten ska kontinuerligt, minst varje kvartal, följa upp att trafiken på föreskrivet sätt koncentrerar sig kring de nominella flygvägarna och Swedavia ska förse tillsynsmyndigheten med ett sådant underlag.

Swedavia bestrider yrkandet och anser att lydelsen i villkor 3 ska ligga fast.

Swedavia kommenterar i avsnitt 7.2.3 nedan korrigerings av bullerberäkningarna. Beträffande flygvägskorridorernas bredd har dessa nyligen varit föremål för en prövotidsutredning, varvid bredden fastställdes i mark- och miljödomstolens dom den 27 juni 2011 (mål nr M 118-01). När en flygväg baserad på P-RNAV konstrueras kan det endast ske med en noggrannhet om ± 1 nautisk mil, dvs. tekniken garanterar inte en högre noggrannhet. Det vore orimligt att i ett straffsanktionerat villkor föreskriva en högre noggrannhet än vad tekniken garanterar.

Swedavia vill också påpeka att användning av nautiska mil är standard inom flygtrafikledning och bör därför inte ändras till meter.

7.2.3 Miljökonsekvensbeskrivningen

Södra Landvetters kommunalförening yrkar att MKB:n bör korrigeras och kompletteras vad avser bullerberäkningarnas genomförande. De bör utgå från de nominella flygvägarna och uppdelas på två trafikfall, ett med all trafik och ett med enbart P-RNAV-styrd trafik. De bör också väga in det stora bortfall av startande trafik på bana 21 med hänsyn till att Götalandsbanan öppnar under första hälften av 2030-talet.

Swedavia bestrider yrkandena.

Swedavias bullerberäkningar utgår från den bullerberäkningsmetod som återfinns i det kvalitetssäkringsdokument som fastställts av Transportstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket. Bullerberäkningarna utgår från faktiska radarspår, vilket bättre speglar verkligheten än nominella flygvägar. Swedavia har också svårt att se vitsen med att i bullerberäkningarna dela upp trafiken på trafik som flyger enligt P-RNAV och övrig trafik. Det är den totala bullerexponeringen från all flygtrafik som är av intresse för att miljökonsekvenserna ska kunna bedömas.

Swedavia ser inte skäl till att väga in ett eventuellt bortfall i trafiken då Götalandsbanan öppnar på 2030-talet. För det första finns det en osäkerhet om när och om Götalandsbanan blir verklighet. För det andra är det i nuläget inte möjligt att bedöma om och i så fall hur stort ett eventuellt bortfall skulle bli. Även om ett visst bortfall möjligen skulle kunna förväntas på sträckan Göteborg-Stockholm, ökar samtidigt flygplatsens upptagningsområde för resenärer till andra destinationer i och med att Götalandsbanan planeras att ansluta till flygplatsen. För det tredje bör miljökonsekvenserna bedömas konservativt och osäkra faktorer bör inte få genomslag i miljökonsekvensbeskrivningen. I annat fall riskerar Swedavia att bedöma miljökonsekvenserna alltför optimistiskt.

7.2.4 E, Delegation

Södra Landvetters kommunalförening yrkar att följande strecksats ska läggas till under E. Delegation: - kontroll av verksamheten samt utsläpp och påverkan från denna.

Swedavia bestrider yrkandet.

Det är enbart frågor av mindre betydelse som kan delegeras till tillsynsmyndigheten enligt 22 kap. 25 § miljöbalken. Den yrkade formuleringen omfattar i princip alla frågor som över huvud taget skulle kunna aktualiseras vid flygplatsen. Det är därför inte möjligt att föreskriva en delegering som Södra Landvetters kommunalförening yrkar.

7.3 Henrik Jansson och Marie Jansson

Med hänsyn till att Henrik Janssons och Marie Janssons yrkanden och motiv för yrkandena är identiska med de som framförts av Södra Landvetters kommunaljuridiska förening, hänvisas i sin helhet till avsnitt 7.2 ovan till bemötande av Henrik Janssons och Marie Janssons överklagande.

7.4 Ola Christensson

7.4.1 Miljökonsekvensbeskrivningen

Ola Christensson yrkar att MKB:n ska underkännas, bland annat på grund av att Swedavia bland annat inte utrett inblandning av biobränsle i flygbränsle.

Swedavia motsätter sig att MKB:n är bristfällig.

Det är inte Swedavia som köper och nyttjar flygbränsle, varför bolaget inte kan styra i vilken utsträckning flygbolagen köper flygbränsle med inblandning av biobränsle. För att inte riskera att underskatta miljökonsekvenserna har beräkningar av utsläppen till luft i MKB:n inte utgått från flygbränsle med inblandning av biobränsle.

7.4.2 Villkor 1

Ola Christensson yrkar att orden "i huvudsaklig" ska utgå och villkoret ha den lydelse som Christensson yrkat i aktbil 67 i mark- och miljödomstolen.

Swedavia bestrider yrkandet.

Swedavia vidhåller att det allmänna villkoret är i enlighet med praxis och inte en inaktuell kvarleva. Bland annat det nya tillståndet för Stockholm Arlanda Airport innehåller ett allmänt villkor.

Swedavia anser vidare att Ola Christenssons förslag till villkor är rättsosäkert. Det är t.ex. oklart hur en bedömning av vad som är bästa möjliga teknik ska göras och villkoret saknar den skälighetsavvägning som alltid ska ske i enlighet med 2 kap. 7 § miljöbalken. Det är vidare oklart vad som menas med "Swedavias mark". Flygbolagens och transportbolagens verksamheter regleras vidare inte i miljötillstånd för flygplatser. Inte heller de servicebolag som har egna tillstånd omfattas.

7.4.3 Huvudregel – Villkor 2

Ola Christensson yrkar att villkoret ska ha den lydelse som Christensson yrkat i aktbil 67 i mark- och miljödomstolen och som Swedavia förstår det, i andra hand det som framförs i överklagandet. Ola Christensson yrkar vidare ett villkor om nattstängning med den lydelse som Christensson yrkat i aktbil 67 i mark- och miljödomstolen och yrkar med anledning härav även att villkor 3 i och iii ska utgå.

Swedavia bestrider yrkandena.

Swedavia vidhåller vad bolaget anför i avsnitt 4.5, punkt 7, i yttrandet av den 31 oktober 2014. Bolaget förstår fortfarande inte Ola Christenssons yrkande att tätorter inte ska få överflygas oberoende av bullernivåerna på marken. Christenssons kompletterande förslag med hänvisning till bästa möjliga teknik är oklart och därmed rättsosäkert. Inte heller i detta förslag till villkor finns en möjlighet att göra den skälighetsavvägning som ska ske enligt 2 kap. 7 § miljöbalken.

Swedavia har utförligt angivit sin inställning till den s.k. BMJ-studien i avsnitt 4.5, punkt 4, i yttrande av den 31 oktober 2014 och i avsnitt 3.5, punkt 5, i yttrande av den 23 februari 2015.

Swedavia har i avsnitt 4.5, punkt 7, i yttrandet av den 31 oktober 2014 utförligt redogjort för möjligheten att genomföra CDO-procedurer.

Swedavia vidhåller att det av miljöskäl inte finns anledning att ha nattstängning vid Göteborg Landvetter Airport. Som Christensson själv anför är Frankfurt Europas tredje

största flygplats och därmed råder helt andra förutsättningar vid denna flygplats än vid Göteborg Landvetter Airport. Swedavia har i uppdrag att inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till riksdagens transportpolitiska mål. Det är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv därför inte en vinst att stänga flygplatsen nattetid.

7.4.4 Ankommande trafik – Villkor 3

Ola Christensson yrkar att första stycket under Ankommande trafik ska lyda: "Luftfartyg får gå ner till lägst 3 000 fot (900 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas, innebärande att möjligheten att låta Slutna STAR till bana 21 få gå ner till lägst 2 500 fot (750 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas utgår."

Swedavia bestrider yrkandet.

Konsekvensen av möjligheten att låta slutna STAR till bana 21 få gå ner till lägst 2 500 fot MSL är att Ingared överflygs mer sällan. För Tollerred blir det bara en marginell förändring under gällande riktvärden. Överflygningar över tätort minskar då Ingared avlastas. Även Ola Christensson synes förespråka att överflygningar över tätorter bör minimeras. Om förändringen inte genomförs avlastas inte Ingared. Miljökonsekvenserna redovisas mer utförligt i avsnitt 11.12.3 i MKB:n och förändringen bedöms positiv ur ett samlat miljöperspektiv.

Swedavia vidhåller uppgiften att planflykt sker under mycket kort tid då det flygoperativa regelverket kräver kort planflygning innan flygplanet ansluter till ILS.

Swedavia vidhåller även att instrumentlandningssystemen som är etablerade vid Göteborg Landvetter Airport kräver 3 graders lutning för att uppfylla kategori CAT II eller CAT III⁶. Det är således inte möjligt att införa en glidbana med 3,2 graders lutning. Vad som är möjligt att genomföra vid någon annan flygplats saknar därför betydelse.

⁶ Annex 8168 Volume II para 1.4.5.3 Descent Gradient

Ola Christensson yrkar ett villkor om fullständig CDO-procedur från marschhöjd med den lydelse som Christensson yrkat i aktbil 67 i mark- och miljödomstolen.

Swedavia bestrider yrkandet.

Som Swedavia har anført ovan har bolaget utförligt bemött Ola Christenssons förslag på införandet av en "fullständig" CDO-procedur i avsnitt 4.5, punkt 7, i yttrande av den 31 oktober 2014. Sammanfattningsvis kan här anföras att flygtrafikledningen erbjuder en CDO när trafiksituationen så medger men det är inte möjligt att beordra en pilot att genomföra en sådan procedur. Redan av denna anledning är det inte möjligt att förskriva i villkor att en CDO-procedur ska genomföras.

7.4.5 Uppföljning av teknikutveckling – Villkor 3

Ola Christensson yrkar att sista stycket i villkor 3 ska justeras så att "var tredje år" ersätts med "årligen".

Swedavia bestrider yrkandet.

Swedavia anser inte att det är rimligt med årliga redovisningar av möjligheterna att tillämpa RNP AR-procedurer. Swedavia har fått tillstånd till ett antal konstruerade RNP AR-procedurer med viss begränsning i vilken utsträckning de får nyttjas. Teknikutvecklingen inom flygbranschen går i regel inte snabbt då flygsäkerheten måste säkerställas innan en ny teknik kan driftsättas och användas.

7.4.6 Handlingsplan för utsläpp till luft – Villkor 11

Ola Christensson yrkar att handlingsplanen ska uppdateras vartannat år samt föreslår följande tillägg: "Swedavia ska också i avtal med företag, som bedriver yrkesmässig verksamhet vid GOT, försäkra sig om att dessa använder bästa möjliga teknik."

Swedavia bestrider yrkandet och anser att villkor 11 ska ligga fast.

Swedavia anser att Ola Christenssons förslag inte är möjligt att efterleva och är rättsosäkert. Återigen är det inte möjligt att reglera att bästa möjliga teknik ska användas. Det kan uppstå otydligheter med vad som kan anses vara bästa möjliga teknik och villkoret saknar den skälighetsavvägning som ska ske enligt 2 kap. 7 § miljöbalken. Swedavia har inte heller den rådighet över andra aktörers verksamhet att bolaget kan ställa ett sådant krav på dessa aktörer.

7.4.7 Informationsorganet – Villkor 19

Ola Christensson yrkar att informationsorganet ska utökas med ytterligare representanter och att det i villkoret ska regleras hur andra kan adjungeras till organet, när sammanträde ska äga rum och hur distribution av miljörapporten ska ske samt att tillsynsmyndigheten ska bestämma hur arbetet i informationsorganet ska bedrivas.

Swedavia bestrider yrkandet och anser att villkor 19 ska ligga fast.

Swedavia anser att Christenssons förslag är orimligt i flera avseenden.

Tillsynsmyndigheten och de kommuner som ingår i organet får anses representera allmänna intressen och det är inte rimligt att flygbullergrupper, lokala föreningar och nätverk ska ingå i informationsorganet. Det blir praktiskt svårt att dra gränsen för vilka aktörer som ska vara representerade. Flygtrafiktjänsten får vidare anses representera kompetensen vad gäller flygvägar. Swedavia anser vidare att det är tillräckligt att tillsynsmyndigheten som bevakar allmänna intressen är representerat, varför det saknas behov av att Naturvårdsverket ska föreslå vilka andra som kan adjungeras till organet.

Swedavia anser vidare att det både är orimligt och olämpligt att i villkor detaljreglera när informationsorganet ska sammanträffa. Det är vidare skäligt och lämpligt att tillsynsmyndigheten och Swedavia i samråd bestämmer hur arbetet i organet ska bedrivas. Det är Swedavia som bedriver den verksamhet som informationsorganet ska utbyta information kring.

7.4.8 Övriga villkor (kontrollprogram) – Villkor 25

Ola Christensson yrkar att det ska finnas ett kontrollprogram för en detaljerad flygtrafikstatistik (att utifrån ANOMS och TRISS ska Swedavia kvartalsvis till tillsynsmyndigheten rapportera flygrörelsernas timvisa fördelning på trafikdygnets tre perioder dag, kväll och natt).

Swedavia bestrider yrkandet och anser att villkor 25 ska ligga fast.

Swedavia vidhåller att den redovisning som sker idag med de tillägg som mark- och miljödomstolen har meddelat i domen är fullt tillräckliga. Det är helt orimligt med timvisa redovisningar och de skulle inte tillföra något för en bedömning av miljöpåverkan.

7.4.9 Räddningstjänsten

Ola Christensson yrkar att GOT:s räddningstjänst ska ha utbildade rökdykare.

Swedavia bestrider yrkandet.

Swedavia uppfyller de krav som ställs. Brand lyder under TSFS 2014:148 och Swedavia följer detta regelverk.

7.4.10 Villkor om inblandning av biobränsle i flygbränslet JetA1

Swedavia uppfattar att Ola Christensson yrkar att det ska införas ett villkor om minst 50 procents inblandning av biobränsle i flygbränslet JetA1.

Swedavia bestrider yrkandet.

Swedavia köper, hanterar eller säljer inte flygbränsle varför det inte är möjligt att meddela ett villkor med den lydelse Christensson föreslår. Som framgår av bilaga 1 till Christenssons yttrande verkar Swedavia genom Fly Green Fund för utvecklingen av förnybart flygbränsle.

Dag som ovan

Malin Wikström

Malin Wikström

Tomas Fjordevik

Tomas Fjordevik