



Sammanfattning av Swedavias ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för Göteborg Landvetter Airport

Detta är en sammanfattning av Swedavias ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för flygplatsverksamheten vid Göteborg Landvetter Airport

En fullständig ansökan med bilagor återfinns i sin helhet på www.landvetterairport.se

I takt med tiden

Vi har förmånen att finnas i en framgångsrik del av vårt land som växer och utvecklas. En stor del av vår regions utveckling hänger dock på hur tillgängliga vi är. Trots att vi är ett litet land långt uppe i norr hävdar vi oss i den globala konkurrensen. Göteborg och Västsverige har alltid varit en port ut i världen och fortsätter att vara det. En stor andel av vårt västsvenska näringsliv har utländskt ägande och vårt internationella handelsutbyte och kontaktnät är vittomfattande. Parallellt med den tekniska utvecklingen och möjligheten till snabb elektronisk kommunikation växer behovet av att mötas och resa. Där har tillgängligheten till en internationell flygplats en avgörande roll att spela.

Vårt eget land är långt och vidsträckt och även för kontakterna inom landet finns behov av snabba och tillförlitliga kommunikationer, en roll som inrikesflyget fyller på ett effektivt sätt.

Turismen är en växande industri som sysselsätter allt fler människor på arbetsmarknaden. I takt med att levnadsstandarden höjs på många håll i världen ökar möjligheterna att resa och intresset för att besöka vår del av världen.

Sammantaget ser vi att behovet av tillgänglighet till vår region ökar. Allt fler människor vill flyga till och från Göteborg Landvetter Airport och det är vår strävan att göra detta möjligt på ett så bra och hållbart sätt som möjligt.

Göteborg Landvetter Airport har ett tillstånd på 80 000 rörelser – starter eller landningar – per år, ett antal som vi inom några år kommer att nå. Därför måste vi, för att kunna fortsätta att göra vår region tillgänglig, ansöka om ett nytt tillstånd om 120 000 rörelser som är i takt med tiden.

Liksom alla transporter innebär flyget en påverkan på miljön. Inom Swedavia och på Göteborg Landvetter Airport är det en stark ambition att reducera denna påverkan. Målet är att vi ska nå 0-utsläpp av fossil koldioxid från den egna flygplatsverksamheten till år 2020. Swedavia och vår flygplats ingår också i flera internationella samarbeten med övrig flygbransch för att minska utsläppen från själva flygtrafiken.



Teknikutvecklingen gör det i dag möjligt att på olika sätt förkorta flygvägarna och på så sätt reducera åtgången av bränsle och utsläppen till luft. För att kunna göra detta krävs också tillstånd från myndigheterna, varför detta ingår som en central del i vår ansökan.

Vi vill ta ansvar för en utveckling som möjliggör möten, glädje, utbyte, handel, arbetstillfällen och en hållbar framtid. Det är detta som vår ansökan om nytt tillstånd syftar till.

Charlotte Ljunggren

Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport

Inledning

Swedavia ansöker hos Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken till flygplatsverksamheten vid Göteborg Landvetter Airport. Mot bakgrund av regionens starka tillväxt och utifrån Swedavias prognoser för framtida resande ansöker Swedavia om tillstånd till 120 000 flygrörelser per år på befintlig start- och landningsbana. En flygrörelse är en start eller en landning. Dagens tillstånd om 80 000 flygrörelser bedöms inte täcka behovet av flygrörelser i framtiden.

Vid Göteborg Landvetter Airport bedriver Swedavia ett omfattande kontinuerligt miljöarbete. Göteborg Landvetter Airport är certifierad enligt ISO 14001 och sedan 2010 även klimatcertifierad på högsta nivån enligt Airport Carbon Accreditation instiftat av Airport Council International, Europe (ACI*).

Swedavia arbetar kontinuerligt med att beräkna och reducera utsläppen av koldioxid. Swedavias mål är att bolaget ska vara fritt från fossila bränslen från den egna verksamheten år 2020. De fossila koldioxidutsläppen från Swedavias verksamhet på flygplatsen klimatkompenseras genom projekt i bland annat Kina. Swedavia samarbetar med övriga verksamhetsutövare på flygplatsen för att tillsammans minska den samlade miljöpåverkan.

Bakgrund

Göteborg Landvetter Airport ligger cirka 20 km öster om Göteborg och togs i drift i oktober 1977. Dagens tillstånd enligt miljöskyddslagen meddelades 1976. Under slutet av 2000-talet omprövades samtliga villkor för verksamheten och det fastställdes att flygplatsverksamheten tillåter max 80 000 flygrörelser per år. Under 2009 togs ett nytt flygvägssystem i drift för Göteborg Landvetter Airport. Det nya systemet bygger på modern teknik, så kallad precisionsnavigering. Processen avseende omprövning av samtliga miljörelaterade villkor avslutades genom en dom från Mark- och miljödomstolen 2011 efter avslutad provotid.

Göteborg Landvetter Airport är Sveriges näst största flygplats med cirka 75 % utrikesflyg. Flygplatsen tillgodoser västra Sveriges behov av flygtransporter och är med sitt läge mitt i Skandinavien en viktig fraktflygplats för internationell frakt. Flygplatsen är utpekad av staten som "Kommunikationsanläggning av riksintresse". Vid flygplatsen finns idag ett hundratal olika verksamhetsutövare. Flygplatsen sysselsätter totalt cirka 3 500 personer från hela Västra Götalandsregionen.

Göteborg Landvetter Airport ägs av Swedavia AB (tidigare LfV), ett statligt ägt bolag som äger och driver 11 flygplatser i Sverige. LfV är idag flygplatsens leverantör av flygtrafiktjänst.



*ACI är den enda internationella branschorganisationen för flygplatser. ACI Europe representerar över 400 flygplatser i 46 europeiska länder.



Villkor starter: 70 dB(A) grundprincip

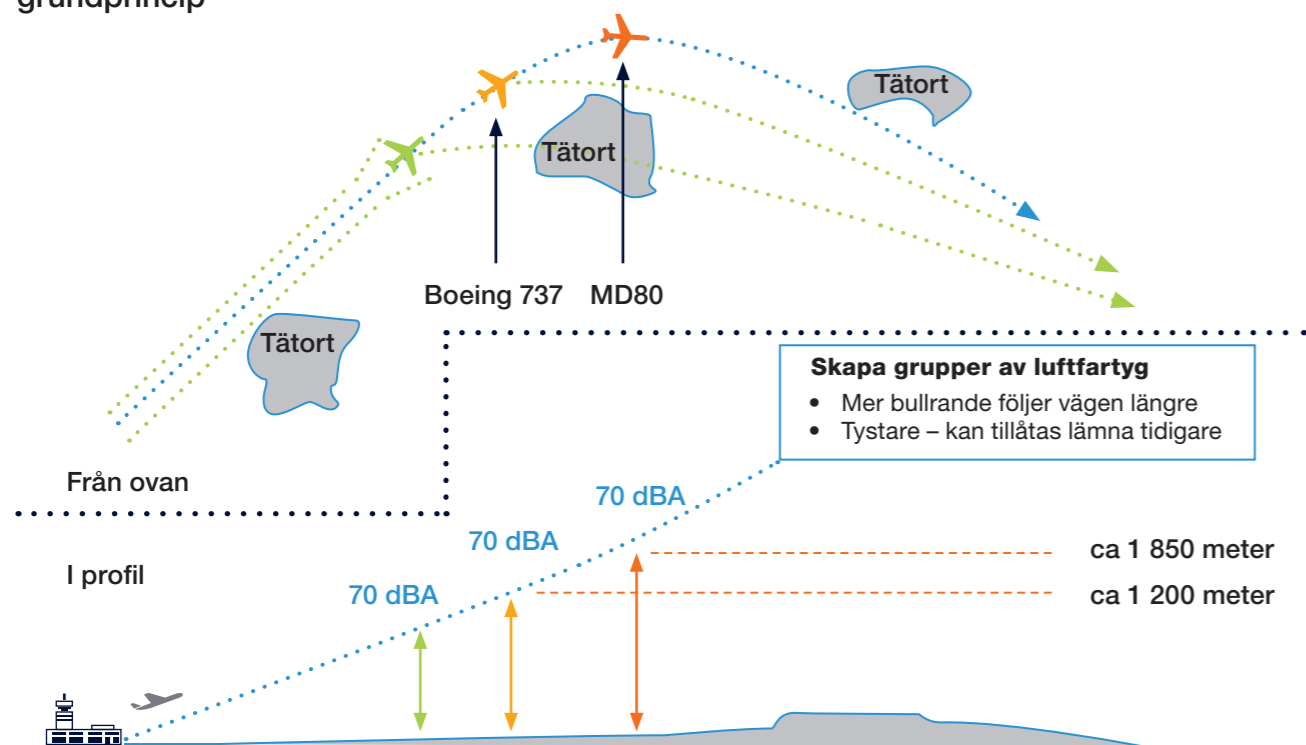


Illustration av möjlighet att lämna utflygningsvägen då maximalljudnivån som flygplanen genererar på marken (se pilarna) understiger 70 dB(A). Grå områden illustrerar tätorter. Blå linje illustrerar utflygningsväg och de streckade linjerna då flygplan tillåts avvika från utflygningsvägen då maximalljudnivån understiger 70 dB(A).

Swedavias yrkande

Swedavia yrkar att flygplatsen och dess verksamhet i huvudsak ska bedrivas som idag och vill även i fortsättningen använda det befintliga flygvägssystemet. I och med att utvecklingen drivs framåt föreslås dock vissa justeringar.

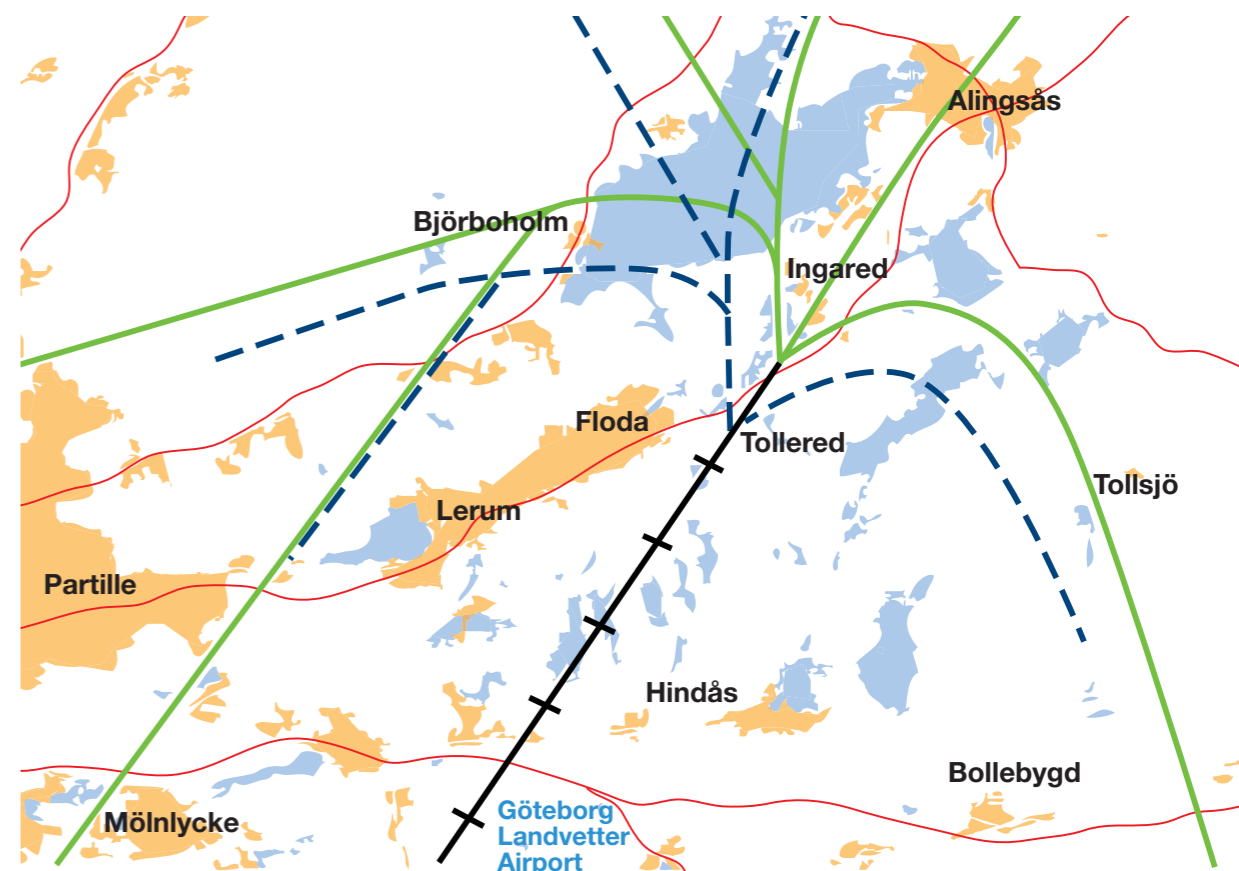
Swedavia har arbetat med en översyn av hela flygvägssystemet för att finna den ur miljösynpunkt bästa hanteringen av sökt flygtrafik, främst avseende buller och utsläpp av koldioxid. Ambitionen är att förlägga flygvägarna så att tätorter bullerexponeras så lite som möjligt, samtidigt som flygvägarna ska vara korta för att minska utsläppen till luft.

De huvudsakliga justeringar av flygvägar som Swedavia yrkar är följande:

1. Lämna utflygningsväg vid maximal ljudnivå 70 dB(A)

Swedavia föreslår i ansökan en princip som innebär att piloten kan tillåtas lämna utflygningsvägen utifrån beräknad bullernivå på marken. Skälen till denna princip är dagens samhällsdebatt kring klimatförändringar och att många närboende kring flygplatsen framfört att klimatfrågan är en viktig miljöfråga för flygplatsen. Samtidigt medför denna princip att koncentrationen av flygtrafik längs de största trafikflödena minskar.

Principen innebär att utsläppen till luft kan minska utan att fler närboende behöver exponeras för bullernivåer över gällande riktvärden (maximal ljudnivå 70 dB(A)). För att spara bränsle och därmed minska utsläppen till luft föreslås att flygplan i framtiden ska kunna tillåtas lämna den standardiserade flygvägen när flygplanet beräknas alstra en ljudnivå på marken som understiger maximal ljudnivån 70 dB(A), se figur ovan. Swedavia yrkar att flygledning dag- och kvällstid, klockan 06-22, ska få ge



Justering inflygningsväg vid landning norrifrån - streckad blå.

Befintliga inflygningsvägar - heldraget gröna.

piloten tillstånd att förkorta flygvägen enligt denna princip. På natten, klockan 22-06, när känsligheten för buller är större, ska flygplanen även i framtiden följa de standardiserade utflygningsvägarna enligt dagens tillstånd.

2. Förkortning av inflygsvägar

Swedavia föreslår i ansökan en förkortning av befintliga inflygningsvägar från sydväst och från sydost för flygplan som landar på banan norrifrån. Detta kan ske bland annat genom att sänka anflygningshöjden från 3 000 till 2 500 fot (750 m) MSL*. Anslutningen till den avslutande raka banan ner till flygplatsen sker därmed över mer glesbebyggda områden vid sidan av tätorten Ingared och i viss utsträckning Tollerred, istället för rakt över tätorterna.

I dagsläget skulle koldioxidutsläppen kunna reduceras med cirka 650 ton årligen och i framtiden, vid 120 000 flygrörelser, med uppskattningsvis cirka 1 200 ton årligen. Förändringen skulle

också skapa ett flygmönster som totalt sett skulle minska överflygning av större tätorter norr om flygplatsen.

3. Kurvade inflygningar

Under 2010-2011 deltog Swedavia i ett europeiskt samarbetsprojekt som bland annat omfattade kurvade inflygningar. Då resultatet var positivt vill Swedavia också i fortsättningen aktivt medverka i arbetet med att införa kurvade inflygningar. Detta innebär att piloten följer en kortare flygväg i syfte att spara bränsle och därmed utsläpp till luft. Idag är detta bara möjligt för vissa flygplanstyper och vid låg trafikintensitet. Swedavia föreslår i ansökan att fyra flygvägar för kurvade inflygningar införs; två som angör terminalområdet från sydost och två som angör terminalområdet från sydväst. Genom en enda kurvad inflygning beräknas uppemot 100 kg bränsle och därmed cirka 0,3 ton utsläpp av koldioxid sparas.

*MSL = Mean Sea Level

Miljökonsekvenser

Som en obligatorisk del i en ansökan enligt miljöbalken ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. En MKB syftar till att identifiera och beskriva de direkta eller indirekta effekter som den planerade verksamheten kan medföra på människor eller miljö. I MKB:n beskrivs även de skyddsåtgärder som föreslås för att minska negativa miljökonsekvenser.

Flygplatsverksamheten vid Göteborg Landvetter Airport påverkar i första hand miljön genom:

- buller från flygtrafik
- utsläpp till luft från verksamheterna på flygplatsen samt från marktrafiken till och från denna
- utsläpp till vatten från bland annat avisning av flygplan och halkbekämpning på rullbanan

Buller

Buller alstras i huvudsak från startande och landande flygplan samt från flygplatsens markburna fordon. När man beskriver flygrelaterat buller används ofta två olika riktvärden FBN 55 dB(A) och maximal ljudnivå 70 dB(A).

FBN betyder FlygBullerNivå och kan beskrivas som en "medelljudnivå" där hänsyn tas till när på dygnet flygrörelsen sker. En genomsnittlig bullernivå utomhus på 55 dB(A) anses acceptabel när man planerar biltrafik intill bostadsområden. Man räknar på ett medeldygn under ett genomsnittså. Maximal ljudnivå 70 dB(A) utomhus är ett av riksdagen fastställt långsiktigt riktvärde för framtida bostadsbebyggelse. Detta riktvärde har även fastställts i Naturvårdsverkets allmänna råd.

Med det nya tillståndet, när full trafik uppnåtts (120 000 rörelser), beräknas cirka 60 fler personer exponeras för FBN 55 dB(A) jämfört med vad gällande tillstånd medger och 180 fler jämfört med nuläget (idag berörs cirka 410 personer av FBN 55 dB(A)). Antal personer som exponeras för maximal ljudnivå minst tre gånger per årsmedeldygn över riktvärdet 70 dB(A) med det nya tillståndet, beräknas vara cirka 300 färre

jämfört med gällande tillstånd och lika många jämfört med nuläget (idag berörs cirka 1400 personer av maximal ljudnivå 70 dB(A)). Inga tätorter tillkommer med det nya tillståndet, men inga tätorter faller heller bort om trafiken skulle begränsas till den nu tillståndsgivna volymen även i framtiden.

Föreslagen princip som ger möjlighet för de flesta flygplanstyper att lämna utflygningsvägen tidigare än i nuläget tar hänsyn till att olika flygplans bullerprestanda skiljer sig åt, vilket medför att användning av tystare flygplansmodeller premieras.

Sammantaget bedöms bullerexponeringen av verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport som liten i förhållande till andra flygplatser i Skandinavien av motsvarande storlek. Effekterna kan likväl vara svåra för de enskilda personer som drabbas. För att minimera effekterna vidtar Swedavia bland annat buller-reducerande åtgärder på byggnader.

Luft

Huvuddelen av utsläppen av koldioxid kommer från flygverksamheten följt av marktransporterna till och från flygplatsen. Utsläppen från flygplatsdriften står för en mindre andel av de totala utsläppen. Med det nya tillståndet, när full trafik uppnåtts, beräknas det totala koldioxidutsläppet öka med cirka 23 % samtidigt som antalet flygrörelser ökar med 50 %, jämfört med dagens tillstånd.

Utsläppen av koldioxid från själva flygplatsdriften (i huvudsak uppvärmning och verksamhet inom det inhägnade flygplatsområdet, exklusive flygtrafiken) beräknas med det nya tillståndet, när full trafik uppnåtts, uppgå till cirka 15 000 ton per år varav mer än 80 % är av förnybart ursprung. Swedavias egna utsläpp av fossil koldioxid från flygplatsdriften har minskat med mer än 70 % mellan åren 2003-2009, främst tack vare övergången till flis- och pelletspannor för flygplatsens uppvärmning. De största interna utsläppen kommer nu istället från servicefordonen.

När det gäller utsläpp av koldioxid från den samlade flygplatsverksamheten, inklusive flygtrafiken och samtliga marktransporter till och från



flygplatsen, beräknas dessa uppgå till knappt 150 000 ton per år när full trafik uppnåtts.

Swedavia arbetar med ett antal olika förbättringsåtgärder vilka är specificerade i en handlingsplan för att minska utsläpp till luft. En sammanställning avseende totala utsläpp räknat per flygrörelse visar att sökt verksamhet medför en total minskning av utsläppen jämfört med nuläget och dagens tillstånd.

Vatten

I och med att verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport bedrivs utomhus på stora hårdgjorda ytor uppstår stora mängder dagvatten. Dagvattnet inom flygplatsområdet påverkas av de aktiviteter som bedrivs och samlas därför upp och behandlas lokalt innan vattnet lämnar flygplatsområdet. Merparten av flygplatsens dagvatten går slutligen till Västra Ingsjön.

Under de senaste åren har Swedavia genomfört omfattande åtgärder för att minska påverkan på omgivande vattendrag. Man har bland annat tagit i bruk ett system för insamling och återvinning av använd avisningsvätska och byggt en anläggning för behandling av dagvatten. Dessutom har flygplatsen en god egenkontroll med regelbundna provtagningar och undersökningar.

Användningen av bland annat halkbekämpningsmedel och avisningsvätska kommer att öka med det nya tillståndet när trafiken ökar. Trots detta bedöms inte vattenkvaliteten i Västra Ingsjön påverkas negativt.

Övrig påverkan

Övrig påverkan från flygplatsens verksamhet, som kemikaliehantering, avfallshantering och energianvändning bedöms bli liten. Skyddsåtgärder, både planerade och etablerade, finns för att påverkan från verksamheten inte ska överstiga samhällets mål och normer för miljö kvalitet eller andra kriterier för skydd av människors hälsa och miljö.

Slutsatser

Att bedriva flygplatsverksamhet innebär påverkan på omgivningen. Slutsatsen av den utförda MKB:n innebär att utökad verksamhet ger upphov till miljökonsekvenser som med vidtagna och planerade skyddsåtgärder bedöms acceptabla. Om och på vilket sätt Swedavias planerade verksamhet och förslag till skyddsåtgärder motsvarar samhällets förväntningar och krav kommer att avgöras av Mark- och miljödomstolen.

Miljöprövningsprocessen

I ansökan som nu lämnats in till Mark- och miljödomstolen ingår bl.a. Swedavias yrkanden, förslag till villkor, en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och tekniska beskrivningar för verksamheten. Till grund för dessa ansökningshandlingar ligger ett stort antal utredningar inom bl.a. vatten, luft, flygvägar, buller, mark, natur och hälsa som Swedavia låtit genomföra under perioden 2010–2012.

I arbetet med att ta fram en ansökan om ett nytt tillstånd för flygplatsen ingår en samrådsprocess. Avsikten med samrådet är att informera och ta emot frågor och synpunkter på innehållet i den planerade MKB:n. Samrådsprocessen inleddes i april 2010 med separata samrådsmöten med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och alla kommuner som på något sätt berörs av flygplatsens verksamhet. Därefter har samråd

hållits med allmänheten och enskilda berörda, intresseorganisationer, verksamhetsutövarna på flygplatsen, Naturvårdsverket och övriga berörda myndigheter.

Nedan beskrivs prövningsprocessen från och med att ansökan lämnas in i slutet på mars 2013 med en uppskattad tidplan.

När domstolen kungör ansökan i dagspressen får alla berörda möjlighet att lämna synpunkter på ansökan. Synpunkter skickas till Mark- och miljödomstolen inom den tid som anges i kungörelsen. Adress kommer att framgå av kungörelsen.

Information och möjlighet till kontakt kommer även att finnas på flygplatsens hemsida landvetterairport.se



Prövningsprocessen från tiden för inlämning av ansökan till sannolik tidpunkt när domstolen meddelar sitt beslut.

