

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Redogörelse för genomförda samråd enligt 6 kap. miljöbalken angående ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport

1 BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN, SAMRÅDSKRETS

Flygplatsverksamheten vid Göteborg Landvetter Airport ska enligt 3 § första stycket punkten 1 förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar antas medföra en betydande miljöpåverkan. Samråd har därför skett i den vidare samrådskretsen i enlighet med 6 kap. 4 § första stycket punkten 2 miljöbalken, dvs. med Länsstyrelsen i Västra Götalands län (som även är tillsynsmyndighet), de enskilda som kan antas bli särskilt berörda, övriga statliga myndigheter, de kommuner, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samrådet har avsett den sökta verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

Alla underlag till samråden finns att hitta i pärm 3 *Samrådsredogörelse inklusive bilagor*.

2 GENOMFÖRANDE AV SAMRÅDET (KALLELSE, SAMRÅDSUNDERLAG M.M.)

2.1 Samrådsmöten (muntliga samråd)

I tabellen nedan redogörs i kronologisk ordning för vilka samrådsmöten som har genomförts.

Datum	Berörd part	Kallelse	Protokoll
12 april 2010	Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Härryda kommun	Den 1 april 2010, flik 5.1.a, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.a

14 april 2010	Marks kommun	Den 1 april 2010, flik 5.1.b, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.b
14 april 2010	Ale kommun	Den 1 april 2010, flik 5.1.c, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.c
19 april 2010	Borås stad	Den 6 april 2010, flik 5.1.d, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.d
19 april 2010	Alingsås kommun	Den 6 april 2010, flik 5.1.e, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.e
20 april 2010	Mölnbals stad	Den 6 april 2010, flik 5.1.f, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.f
20 april 2010	Göteborgs stad	Den 6 april 2010, flik 5.1.g, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.g
21 april 2010	Lerums kommun	Den 6 april 2010, flik 5.1.h, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.h

21 april 2010	Bollebygds kommun	Den 6 april 2010, flik 5.1.i, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.i
26 april 2010	Kungsbacka kommun	Den 6 april 2010, flik 5.1.j, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.j
27 april 2010	Partille kommun	Den 6 april 2010, flik 5.1.k, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.k
24 november 2010	Verksamhetsutövare vid Göteborg Landvetter Airport	Den 3 november 2010, flik 5.1.n, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.n
8 december 2010	Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län	Den 26 november flik 5.1.o, underlag flik 5.1.	Flik 5.1.o
8 februari 2011	Allmänheten	<p>Annonser i Göteborgs-Posten, Kungsbacka Posten, Härryda Posten.</p> <p>Information på Göteborg Landvetter Airports hemsida.</p> <p>Samrådsannonsen skickades till följande kommuner; Alingsås, Lerum, Bollebygd, Mark, Borås, Mölndal,</p>	Flik 5.2.a

		Ale, Partille för att läggas upp på deras hemsida. Samrådsunderlag flik 5.2	
28 november 2011	Naturvårdsverket	Per telefon i oktober 2011 Samrådsunderlag flik 5.3	Flik 5.3.a
25 januari 2012	Samtliga berörda kommuner, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Transportstyrelsen	Den 25 okt 2011, flik 5.4.a, underlag flik 5.4, samt den 2 januari 2012 (Transportstyrelsen), flik 5.4.a.	Flik 5.4.a

Efter det att ovan nämnda samrådsmöten under år 2010 hade genomförts bedömde Swedavia, på grund av att ett planerat regionalt nav inte blev av, att utvecklingen i närtid inte skulle öka i den takt som tidigare prognostiserats (ursprungligen avsåg Swedavia att söka både ett nytt tillstånd och ett ändringstillstånd i avvaktan på det nya tillståndet). Swedavia beslutade därför att tillsvidare inte ansöka om ändringstillstånd. Utvecklingen på längre sikt bedömdes dock inte förändras i något väsentligt hänseende varför arbetet med tillståndsansökan fortsatte, dock i något lugnare takt än vad som tidigare aviserats. Länsstyrelsen och de kommuner som Swedavia genomfört samråd med under år 2010 samt berörda myndigheter och organisationer informerades om de förändrade förhållandena genom brev daterat den 25 maj 2010, se flik 5.1.m.

2.2 Skriftligt samråd under våren 2011

Skriftliga samråd har genomförts med berörda statliga myndigheter och organisationer.

Den 25 mars 2011 skickade Swedavia ut samrådsunderlag och följebrev, se flik 5.2.b, till myndigheter och organisationer enligt den sändlista som framgår av följebrevet.

Skriftliga synpunkter inkom från Socialstyrelsen, Kungsbackaåns Vattenvårdsförbund och Vattenråd, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Energimyndigheten, SMHI, Riksantikvarieämbetet, Göteborgs Universitet, Göteborgsregionens kommunalförbund, Gryaab, Göteborg & Co, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Fiskeriverket, Svenska kraftnät, SGU, Skogsstyrelsen och Boverket, se flik 5.2.b.

3 FRAMFÖRDA SYNUNKTER

Nedan följer en redogörelse för de centrala frågor och synpunkter som har lämnats under samrådsförfarandet. I övrigt hänvisar Swedavia till minnesanteckningarna från mötena och inkomna yttranden som biläggs denna samrådsredogörelse. Swedavia bemöter framförda synpunkter nedan i kursivt.

3.1 Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Härryda kommun i april 2010

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har i huvudsak framfört följande synpunkter och kommentarer.

- Länsstyrelsen efterfrågar en miljömedicinsk studie kring flygbullrets hälsoeffekter. *Swedavia har låtit Karolinska Institutet utföra en miljömedicinsk bedömning av hälsorisker relaterade till flygbuller. Resultatet av bedömningen redovisas i avsnitt 11.11.1 och 11.11.2 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- En omprövning av ett tillstånd bör ske med 10-15 års mellanrum, varför den av Swedavia valda prognosperioden är för lång enligt länsstyrelsen. *Det kan inte anses rimligt att ompröva miljötillståndet för en verksamhet av Landvetters storlek och komplexitet (där varje prövning tar flera år) vart tionde år. I ansökan redovisas de samlade miljökonsekvenserna vid lämpliga tidpunkter under prognosperioden. För det fall verksamheten i framtiden får en annan utformning än vad som beskrivs i ansökan får flygplatsen ansöka om nytt tillstånd/ändringstillstånd. Vidare har bl.a. tillsynsmyndigheten möjlighet att på eget initiativ initiera en omprövning av verksamheten efter 10 år.*
- Länsstyrelsen efterfrågar en redovisning av konsekvenserna för verksamheten vid Landvetter vid en eventuell etablering av Götalandsbanan med station på flygplatsen. *Swedavia är positiv till Götalandsbanan och ser gärna en hållplats på flygplatsen. Det är emellertid i dag osäkert om och i så fall när Götalandsbanan kommer att bli verklighet. Det är även osäkert vilken effekt Götalandsbanan skulle få*

för Landvetters del. Å ena sidan skulle troligtvis fler resenärer välja tåget för inrikesresor, å andra sidan skulle Landvetter få ett större upptagningsområde. Av dessa skäl har Swedavia valt att inte ta med effekter av Götalandsbanan i prognosen. Se också avsnitt 4.4.1 i den tekniska beskrivningen, del I "Flygplatsen", där Götalandsbanan diskuteras översiktligt.

- När i tiden kommer flygplanstypen MD80 att vara utfasad? *Swedavia vill poängtera att bolaget inte har möjlighet att påverka utfasningen av MD80. Baserat på uppgifter från SAS bedömer emellertid Swedavia att detta kommer att ske omkring år 2015.*
- Vem äger rådighet över flygtrafiken, LFV eller Swedavia? *LFV utför för närvarande flygtrafiktjänsten vid Göteborg Landvetter Airport på uppdrag av Swedavia. Flygtrafiktjänst är emellertid numera en konkurrensutsatt verksamhet som Swedavia måste upphandla enligt lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, varför andra aktörer kan komma att bedriva flygtrafiktjänsten vid flygplatsen i framtiden. Swedavia har i bolagets egenskap som flygplatshållare och uppdragsgivare rådighet över flygplatsens in- och utflygningsvägar och kan på så sätt påverka flygtrafikmönstret i flygplatsens närhet. I övrigt har Swedavia inte någon rådighet över flygtrafiken.*
- Länsstyrelsen anser att en mer övergripande redovisning av alternativa lokaliseringar är tillräcklig. *Swedavia delar denna uppfattning, se vidare kapitel 10 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Länsstyrelsen anser inte att det är nödvändigt att redovisa alternativa förslag till varje flygväg. *Swedavia delar denna uppfattning. I fall då det dels har varit specifikt efterfrågat, dels kan leda till reduceringar av utsläpp till luft, redovisar Swedavia emellertid alternativa dragningar av flygvägarna. Se avsnitt 11.12 i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Härryda kommun har framfört i huvudsak följande synpunkter och kommentarer.

- Kommunen betonar vikten av en bra dialog med berörda boende vid införande av nya flygvägsprocedurer, exempelvis införande av möjligheten att kunna lämna SID när flygplanen alstrar bullernivåer under maximalljudnivå 70 dB(A) på marken och kurvade inflygningar. *Swedavia har genomfört samråd med allmänheten i enlighet med bestämmelserna i 6 kap. miljöbalken och har även haft informella bullerworkshops med särskilda bullergrupperingar i flygplatsens närhet i dessa frågor.*

- Kommunen efterfrågar redovisning av ett nollalternativ (80 000 flygrörelser per år) med förväntad framtida flygplansflotta år 2035. *Alternativet redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen under benämningen ”nollalternativ 2”, se vidare avsnitt 3.2.2 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Kommunen betonar vikten av samarbete kring utvecklingen av kollektiva färdmedel till flygplatsen och betydelsen av Götalandsbanan och att Västra Götalandsregionens aktörer måste samarbeta för att banan anläggs. *Se kommentar under länsstyrelsens synpunkter i avsnitt 3.1 ovan.*
- Kommunen anser att det är tillräckligt med en mer övergripande redovisning av alternativa lokaliseringar. *Se kommentar under länsstyrelsens synpunkter i avsnitt 3.1 ovan.*
- Kommunen anser inte att det är nödvändigt att redovisa alternativa förslag till varje flygväg. *Se kommentar under länsstyrelsens synpunkter i avsnitt 3.1 ovan.*

3.2 Samråd med berörda kommuner i april 2010

Efter genomförda samråd inkom skriftliga yttranden från Marks kommun flik 5.1.b, Alingsås kommun flik 5.1.e, Mölndals stad flik 5.1.f, och Lerums kommun flik 5.1.h.

Berörda kommuner har i huvudsak framfört följande synpunkter och kommentarer i samband med samråden.

Marks kommun

- Marks kommun påpekar att det är viktigt att kommunen får mer underlag om bullerberäkningar, beräkningar av utsläpp etc. för att kunna lämna synpunkter på utvecklingen av Landvetter. *Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar direkta och indirekta effekter av den sökta verksamheten, bl.a. vad gäller buller och utsläpp till luft.*
- Vad gäller Swedavias förslag på ny princip för när SID får lämnas samt eventuell insnävning av Södra spåret över området norr om Ubbhult uppger kommunen att området ”Hägnen” utgör ett utvecklingsområde för permanentbostäder inom kommunen på grund av närheten till Göteborg. *Swedavia föreslår att flygplan får möjlighet att lämna SID först när dessa bullrar under maximalljudnivå 70 dB(A) på marken, dvs., under riksdagens riktvärde för flygbuller utomhus i anslutning till bostad. Swedavia har vidare utrett en alternativ kortare flygvägsdragning för*

avgående trafik längs SID LABAN från bana 21 men har valt att inte föreslå alternativet. Se vidare avsnitt 11.12 i miljökonsekvensbeskrivningen och kapitel 6 i den tekniska beskrivningen del II "Tillståndssökt flygvägssystem" bilaga 2.

- Kommunen anser att överflygning av bebyggelsen vid Ubbhults kapell och norr om det ska undvikas. *I kapitel 5 i ansökan redovisar Swedavia förslag till villkor för verksamheten. Swedavias bedömning är att något särskilt skydd för bebyggelsen runt Ubbhults kapell inte är motiverat.*

Ale kommun

Ale kommun har inte framfört några direkta synpunkter på ansökans innehåll/utformning eller på innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Borås stad

- Landvetters påverkan på vindkraftetablering i Borås är en viktig fråga för kommunen. *Möjligheterna till vindkraftetablering i flygplatsens närhet ligger utanför denna miljöprövning och hanteras inom ramen för bestämmelserna i plan- och bygglagen (2010:900), alternativt inom ramen för miljöprövningen av en specifik vindkraftpark. I avsnitt 2.3 i den tekniska beskrivningen, del I "Flygplatsen", redogörs emellertid översiktligt för riksintresset Göteborg Landvetter Airport.*

Alingsås kommun

- Kommunen påpekar att Säve skulle kunna utgöra ett alternativ till Landvetter. *I kapitel 10 i miljökonsekvensbeskrivningen redogörs översiktligt för alternativa lokaliseringar och möjligheter att förlägga verksamhet på andra flygplatser.*
- Kommunen anser att information om det arbete som pågår eller planeras för att minimera de utsläpp till luft och vatten som verksamheten vid flygplatsen orsakar och som Swedavia har rådighet över är angeläget att redovisa. *I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas utförligt vilka direkta och indirekta miljöeffekter den ansökta verksamheten bedöms medföra. Där redovisas även pågående och planerade åtgärder för att minska verksamhetens miljöpåverkan.*
- Kommunen efterfrågar en tydlig redovisning av omgivningsbuller i miljökonsekvensbeskrivningen. *Buller från flygtrafiken i flygplatsens närhet redovisas i kapitel 11 i miljökonsekvensbeskrivningen.*

- Kommunen efterfrågar en redovisning av hur mycket koldioxidutsläppen kommer att öka till följd av ökad trafikmängd. *Se avsnitten 12.4 och 12.5 i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Mölnads stad

- Mölnads stad påpekar att staden har en ambition att utveckla Hällesåker och att det därför inte är lämpligt att flytta den södergående flygvägen SID VADIN från bana 21 åt väster eller öster. *Bebyggelsefrågor ligger utanför miljöprövningen och hanteras inom ramen för bestämmelserna i plan- och bygglagen (2010:900). I avsnitt 2.3 i den tekniska beskrivningen, del I "Flygplatsen", redogörs emellertid översiktligt för riksintresset Göteborg Landvetter Airport. Swedavia har utrett en alternativ geografisk dragning för avgående trafik längs SID VADIN från bana 21 i syfte att avlasta boende i Salvebo. Swedavia föreslår dock ingen justering av flygvägen, se vidare avsnitt 11.12.4 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Staden vill få så få restriktioner som möjligt vad gäller utbyggnad. *Bebyggelsefrågor ligger utanför miljöprövningen och hanteras inom ramen för bestämmelserna i plan- och bygglagen (2010:900). I avsnitt 2.3 i den tekniska beskrivningen, del I "Flygplatsen", redogörs emellertid översiktligt för riksintresset Göteborg Landvetter Airport.*
- Staden betonar folkhälsobetydelsen av förekomsten av tysta områden och föreslår som en möjlig lösning att tysta områden/friluftsområden överflygs vardagar men undviks helger. *Avsnitten 11.10, 11.11.3 och 11.11.4 i miljökonsekvensbeskrivningen redovisar exponering över värdefulla områden samt en bedömning av exponeringen. Flygbullernivån i områden med sådana värden att tystnaden ska värnas ligger som högst på FBN 55-60 dB(A) men i flertalet områden på betydligt lägre nivåer. Det område som förväntas påverkas av de högsta bullernivåerna för sökt verksamhet är delar av Härskogen. Dessa delar påverkas emellertid redan i dag av bullernivåer i samma storleksordning, varför ingen större skillnad bedöms föreligga mellan sökt alternativ och nuläget. På grund av ovanstående bedömer Swedavia inte att det finns skäl att begränsa överflygningarna på sätt som Mölnads stad föreslår.*

Göteborgs stad

- Göteborgs stad framför behovet av tysta områden i stadens närhet. *Vättlefjäll är ett sådant område som bör beaktas i ansökan om nytt miljötillstånd. Avsnitt 11.10 i miljökonsekvensbeskrivningen redovisar den ansökta verksamhetens påverkan på tysta/värdefulla områden.*

- Göteborgs stad önskar information om ljudnivåerna i området Sandsjöbacka redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. *Beräknade ljudnivåer och påverkan på Sandsjöbacka vid sökt verksamhet framgår av avsnitt 11.10 och 11.11.4 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Göteborgs stad efterfrågar en redovisning av samtliga förväntade miljökonsekvenser vad avser utsläpp till luft av kväveoxider, kolväten och partiklar över tid. *I kapitel 12 i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas utsläpp till luft.*
- Göteborgs stad anser att det av ansökan bör framgå hur Swedavia avser att bidra till ett hållbart samhälle och minimera klimatpåverkan. *Swedavia bedriver ett omfattande arbete med att minska klimatpåverkan, både från den egna verksamheten och från följdverksamheter. Bl.a. har Swedavia utrett alternativa dragningar av flygvägar för att förkorta flygsträckan och därmed minska utsläpp till luft. Swedavias förslag att flygplan ska få lämna SID när dessa bullrar mindre än maximalljudnivå 70 dB(A) på marken är ett exempel på en åtgärd som förkortar flygsträckan och därmed minskar utsläpp till luft. Swedavias och Göteborg Landvetter Airports övergripande miljöarbete redovisas i avsnitt 3.3 i ansökan. Förslag på förändringar av flygvägssystemet redovisas i avsnitten 5.1.2 och 10.6.2 i ansökan, avsnitt 11.12 i miljökonsekvensbeskrivningen samt i bilaga 2 "Utredningar flygvägssystemet" till teknisk beskrivning del II.*
- Göteborgs stad efterfrågar en redovisning av hur det är möjligt att utöka möjligheten att åka buss till flygplatsen då anläggandet av Götalandsbanan ligger långt fram i tiden. *Swedavia är positiv till ökat kollektivtrafikresande till flygplatsen men bolaget har inte någon rådighet över kollektivtrafiken till och från flygplatsen.*

Lerums kommun

- Kommunen efterfrågar en detaljerad bild över hur Lerums kommun påverkas av flygverksamheten vid Landvetter där antalet överflygningar och vilken tid på dygnet dessa sker framgår. *I kapitel 11 i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas bullerpåverkan från verksamheten. Bullerexponering över Lerums kommun framgår av detta avsnitt. Det är dock inte möjligt att presentera en sådan detaljerad bild som kommunen efterfrågar, eftersom trafiken skiljer sig åt från dag till dag beroende på t.ex. banval, väderförhållanden och trafikintensitet. Även inom ett specifikt dygn kan stora variationer förekomma.*

- Lerums kommun anser att Landvetters påverkan på vindkraftetablering i Lerum är en viktig fråga för kommunen. *Se kommentar under Borås stads synpunkter i avsnitt 3.1 ovan.*
- Kommunen poängterar att luftutsläpp av bl.a. koldioxid är en viktig fråga för kommunen, och efterfrågar en utförlig redovisning av detta samt en utredning om flygets miljöpåverkan och Swedavias roll i ett globalt perspektiv. *Se kommentar under Göteborg Stads synpunkter i avsnitt 3.2 ovan.*
- Lerums kommun uppger att Swedavia bör utreda vilka möjligheter som finns att styra aktörerna som utnyttjar flygplatsen mot mindre energi- och bränsleförbrukning. *Swedavia arbetar med incitament för att få externa aktörer på flygplatsen att minska sina utsläpp till luft. På airside gäller krav på bästa miljöklass för fordon. Alla aktörer på airside strävar efter att nå målet om en fossilfri fordonsflotta år 2020, vilket presenteras kontinuerligt i utbytesplaner till Swedavia. Flygplatsen arbetar med genomförande av åtgärder genom flygplatsens "Handlingsplan för minskade utsläpp till luft", senast daterad 2012-11-08.*
- Lerums kommun har efterfrågat en sammanställning av alla miljötillstånd vid Landvetter, inklusive sådana som innehas av andra aktörer än Swedavia. *I avsnitt 2.2.3 i tekniska beskrivningen, del I "Flygplatsen", redovisas de miljötillstånd som innehas av andra verksamhetsutövare än Swedavia på flygplatsen. I bilaga 3 till ansökan redovisas nu gällande tillstånd för Göteborg Landvetter Airport.*
- Kommunen påpekar att det ökade antalet flygrörelser kommer att påverka befintligt riksintresse för friluftsliv Härskogen, varför kommunen anser att Swedavia bör utreda möjligheterna att utföra kompensationsåtgärder för påverkan på området främst vad gäller buller. *Avsnitten 11.10, 11.11.3 och 11.11.4 i miljökonsekvensbeskrivningen redovisar exponering över värdefulla områden samt en bedömning av exponeringen. Flygbullernivån i områden med sådana värden att tystnaden ska värnas ligger som högst på FBN 55-60 dB(A) men i flertalet områden på betydligt lägre nivåer. Det område som väntas påverkas av de högsta bullernivåerna för sökt verksamhet är delar av Härskogen. Dessa delar påverkas emellertid redan i dag av bullernivåer i samma storleksordning, varför ingen större skillnad bedöms föreligga mellan sökt alternativ och nuläget. Swedavia anser därför inte att det finns skäl att utreda några kompensationsåtgärder.*

Bollebygds kommun

- Bollebygds kommun uppmanar Swedavia att aktivt verka för anläggandet av Götalandsbanan. *Se kommentar under länsstyrelsens synpunkter i avsnitt 3.1 ovan.*
- Kommunen påpekar att kontrollmätningar av flygbuller är viktiga. *Kontrollmätningar sker enligt Swedavias kontrollprogram och i samråd med tillsynsmyndigheten.*
- Bollebygds kommun uppmanar Swedavia att behandla Landvetters påverkan på vindkraftetablering i miljökonsekvensbeskrivningen. *Se kommentar under Borås stads synpunkter i avsnitt 3.1 ovan.*

Kungsbacka kommun

- Kungsbacka kommun uppmanar Swedavia att redogöra för Götalandsbanans effekter på flygplatsen i ansökan om nytt miljötillstånd. *Se kommentar under länsstyrelsens synpunkter i avsnitt 3.1 ovan.*
- Kungsbacka kommun anser att frågan om landningar över kommunen och påverkan på miljön i form av utsläpp till luft är viktiga frågor. *I kapitel 11 i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas påverkan från buller och i kapitel 12 påverkan från utsläpp till luft.*
- Kungsbacka kommun efterfrågar hur Öjersbo skulle påverkas av principen om att få lämna SID vid viss höjd och ansåg att boende i Öjersbo bör få vara med i diskussionerna kring frågan. *Konsekvenserna av förslaget att lämna SID när flygplanet bullrar mindre än 70 dB(A) på marken redogörs för i avsnitt 11.12.1 i miljökonsekvensbeskrivningen. Berörda boende har fått möjlighet att delta under samrådsprocessen och kommer även att få möjlighet att yttra sig under handläggningen i mark- och miljödomstolen.*

Partille

Partille kommun efterfrågar information om flygplatsens påverkan på vindkraftetablering i kommunen och riksintressets betydelse i det avseendet. *Se kommentar under Borås stads synpunkter i avsnitt 3.1 ovan.*

3.3 Samråd med verksamhetsutövare vid flygplatsen, 24 november 2010

Vid samrådet framfördes i huvudsak följande synpunkter och kommentarer.

- Önskemål framfördes om att Swedavia borde undersöka hur flödet av kollektivtrafiken på Stockholm Arlanda Airport var före och efter etableringen av Arlandabanan. *En eventuell tågförbindelse mellan Göteborg och Göteborg Landvetter Airport ingår inte i denna prövning, varför Swedavia inte har ansett det nödvändigt att utföra den efterfrågade utredningen. Se också kommentar till Götalandsbanan under länsstyrelsens synpunkter i avsnitt 3.1 ovan.*
- Synpunkten framfördes att dagens tillstånd innebär onödiga utsläpp till luft och att flygvägarna bör konstrueras för att möjliggöra utsläppsbesparingar. *Swedavia har utrett alternativa flygvägsdragningar och försöker i möjligaste mån minska flygsträckan när detta är möjligt, bl.a. ur bullersynpunkt. Ett typexempel på när Swedavia försöker att minska utsläpp till luft är bolagets förslag att flygplan ska få lämna SID då bullernivåerna understiger 70 dB(A) på marken. På så sätt kortas flygsträckan, utsläpp till luft minskar och tystare flygplanstyper premieras. Förslag på förändringar av flygvägssystemet redovisas i avsnitten 5.1.2 och 10.6.2 i ansökan, avsnitt 11.12 i miljökonsekvensbeskrivningen samt i bilaga 2 "Utredningar flygvägssystemet" till teknisk beskrivning del II.*

3.4 Samråd med Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 8 december 2010

I huvudsak framfördes följande synpunkter och kommentarer.

- Naturvårdsverket och länsstyrelsen anser att alla aktörer på flygplatsen ska omfattas av ansökan och därmed omfattas av tillståndet. Swedavia behöver dock inte ta ansvar för mer än vad bolaget har rådighet över. *Ansökan omfattar flygplatsverksamheten och alla verksamheter som bedrivs inom flygplatsen med undantag för tillstånds- eller anmälningspliktiga verksamheter som bedrivs av andra aktörer än Swedavia, se vidare kapitel 6 i ansökan.*
- Naturvårdsverket anser att lokaliseringstuderingen kan anpassas till att det är fråga om ansökan om tillstånd till en befintlig verksamhet. *Swedavia delar Naturvårdsverkets uppfattning i frågan, se vidare kapitel 10 i miljökonsekvensbeskrivningen.*

- Naturvårdsverket anser att hela avisningsprocessen bör presenteras i ansökan. Innehållet i avisningsvätskan bör redovisas. *Avisningsprocessen redovisas i avsnitt 6.17 i den tekniska beskrivningen del I "Flygplatsen".*

3.5 Yttrande från Transportstyrelsen, december 2010

- Transportstyrelsen ser gärna en flexibel hantering av flygvägssystemet, t.ex. rörande avvikelser från Södra spåret, som möjliggör minskningar av utsläppen till luft utan att för den delen leda till ökad bullerexponering på marken. *Swedavia föreslår att flygplan ska få lämna SID när bullernivån på marken understiger 70 dB(A) dag- och kvällstid, se vidare avsnitt 5.1.2 i ansökan och avsnitt 11.12 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Transportstyrelsen anser att beräknade utsläpp till luft från den samlade verksamheten vid flygplatsen bör redovisas i ansökan. *Utsläpp till luft behandlas i kapitel 12 i miljökonsekvensbeskrivningen.*

3.6 Samråd med enskilda/allmänheten, 8 februari 2011

Efter och i samband med att samrådet genomfördes har ett antal skriftliga yttranden inkommit. Dessa bifogas i flik 5.1.n.

Privatpersoner, närboende och boendeföreningar och har lämnat ett stort antal synpunkter. Många synpunkter berör bullerexponering från enskilda flygvägar. I denna del hänvisar Swedavia till kapitel 11 i miljökonsekvensbeskrivningen där det utförligt beskrivs hur de olika alternativen för det nya miljötillståndet bedöms påverka omgivningen i form av bullerexponering jämfört med tillståndsgiven trafikvolym (nollalternativet) och nuläget (2010).

I huvudsak följande synpunkter har därutöver framförts.

- En utredning har efterfrågats om hur stora minskningar i fråga om utsläpp till luft som skulle kunna åstadkommas om man inte tog några som helst bullerhänsyn vid val av flygvägar. *Swedavia anser inte att detta är ett realistiskt alternativ och har därför valt att inte utreda frågan vidare.*
- Det har framförts önskemål om redovisning av vilka bullereffekter den föreslagna principen för när flygplan tillåts lämna utflygningsvägen, dvs. när flygplanet alstrar en ljudnivå på marken som understiger 70 dB(A), bedöms medföra. *Dessa frågor behandlas i avsnitt 11.12 i miljökonsekvensbeskrivningen.*

- Salvebgruppen har föreslagit en korrigerad utflygningsväg för att undvika maximalljudnivåer över 70 dB(A) inom bebyggda områden. *Swedavia har utrett en alternativ geografisk dragning för avgående trafik längs SID VADIN från bana 21 i syfte att avlasta boende i Salvebo. Swedavia föreslår dock ingen justering av flygvägen, se vidare avsnitt 11.12.4 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Det har förordats att "Stockholmsvägen" förkortas för att spara tid och miljöpåverkan. *Swedavia har utrett en alternativ kortare flygvägsdragning för avgående trafik längs SID LABAN från bana 21 men har valt att inte föreslå alternativet, se vidare avsnitt 11.12.4 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- GFC:s tillstånd och årliga miljörapport har efterfrågats som bilaga till tillståndsansökan. *Swedavia söker inte tillstånd för GFC:s verksamhet och bilägger därför inte deras tillstånd. För det fall tillståndet önskas finns det att tillgå hos bolaget självt eller hos prövningsmyndigheten, Länsstyrelsen i Västra Götalands län.*
- En precisering av hur stor andel av de flygplan som trafikerar GOT som har godkänd utrustning för P-RNAV har efterfrågats. *I dag har omkring 75% av trafiken som trafikerar Göteborg Landvetter Airport godkänd utrustning.*
- En precisering av hur stor andel av flygplanen som trafikerar GOT som tillämpar proceduren från Top of Descent och siffror på hur stor utsläppsminskning som kan uppnås genom tillämpning av proceduren har efterfrågats. *Flygverksamheten kan inte regleras genom villkor som anger trafikandelar på så kallade slutna (P-RNAV STAR) respektive öppna STAR (radarledning), då valet mellan dessa ytterst är en flygsäkerhetsfråga. Det ska dock särskilt påpekas att flygtrafiktjänsten av miljöskäl i grunden tillämpar ett arbetssätt för ankommande trafik som syftar till att skapa så förutsägbara flygbanor som möjligt. I detta arbete är nyttjandet av slutna STAR en viktig del. I de fall det finns förutsättningar att genomföra en sluten STAR används också sådana. För det fall flygtrafikledningen bedömer att det finns skäl till att en sluten STAR inte kan användas, så radarleds flygplanet. Denna arbetsmetodik är i dag en absolut förutsättning för att flygtrafiktjänsten ska kunna skapa säkra och effektiva trafikflöden.*
- En kraftig differentiering av flygplansrelaterade avgifter för att styra vilka flygplanstyper som används och fördelningen av flygtrafik över dygnet har förordats. *Swedavia tillämpar redan differentiering av startavgifter.*

- Målet för flygplatsen bör vara att minska såväl utsläpp till luft som bullernivåer. *Swedavias målsättning är att minska utsläpp till luft utan att ytterligare personer ska bli bullerexponerade över av riksdagen fastställda riktvärden. Swedavia utgår därför från riksdagens riktvärden för buller vid bedömning av när utsläpp till luft ska bedömas som en viktig parameter.*
- Regelbunden mätning och redovisning av partikelhalterna vid GOT inklusive LTO-cykeln har efterfrågats. *Utsläpp till luft behandlas i kapitel 12 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Flygbullergruppen Härryda Östra anser att det är orimligt att ansöka om ett miljötillstånd som omfattar 25 år och som innebär en fördubbling av dagens trafikmängd. *Se kommentar till länsstyrelsens synpunkter under avsnitt 3.1 ovan.*
- Ett klagörande av rådighetsfördelningen mellan Swedavia och LFV har efterfrågats. *Se kommentar till länsstyrelsens synpunkter under avsnitt 3.1 ovan.*
- Målsättningen med införande av ny teknik måste vara att minska antalet personer som exponeras för flygbullernivåer över gällande riktvärden. *Swedavia målsättning med införandet av ny teknik är dels att minimera bullerexponeringen, dels att minimera utsläpp till luft.*
- En utredning av en ny utflygningsväg från bana 03 söderut har efterfrågats. *Swedavia anser att aktuella flygvägar har ändamålsenliga dragningar och har inte tagit fram några ytterligare förslag i denna del främst av följande skäl:*
 - 1) *För att dra flygvägar som rundar Hindås och Bollebygd krävs en markant förlängning av flygvägen. SID VADIN skulle förlängas med cirka 12-14 NM. SID TOPLA skulle förlängas med cirka 8-9 NM. Med den mängd som trafikerar denna flygväg skulle en sådan flygvägsförlängning skapa betydande negativa miljöeffekter. 14 NM innebär ökade utsläpp med över 280 kg koldioxid för varje enskild genomsnittlig flygning.*
 - 2) *I dag skapar direktrouting från SID inga överflygningar av Hindås, Rävlanda och Bollebygd. Med en dragning norr om Hindås skulle dessa tätorter överflygas när trafiken lämnar SID för att förkorta flygvägen.*
 - 3) *Även om området norr och nordost om Hindås är relativt glesbebyggt skulle nya boendegrupper beröras av ett avgående trafikflöde.*

Mot bakgrund av ovanstående finner inte Swedavia det miljömässigt motiverat att ta fram förslag som rundar öster om Hindås/Rävlanda/Bollebygd. Vidare genomfördes en justering av flygvägen i och med införande av P-RNAV, vilket har minskat antal överflygningar av Hindås tätort.

- Härryda LRF anser att dagvattenreningen ska syfta till att EU:s vattendirektiv uppfylls. Kontrollen av detta ska ske av oberoende kontrollant. Även utsläpp till Mölndalsån ska beaktas. *Vad gäller utsläpp till vatten och dagvattenhantering hänvisar Swedavia till kapitel 13 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- En utredning av hur utsläpp till luft påverkar växtlighet och vilt har efterfrågats. *Miljökonsekvenserna av utsläpp till luft redovisas i kapitel 12 miljökonsekvensbeskrivningen. Swedavia bedömer det emellertid inte som relevant att utreda hur utsläpp till luft specifikt påverkar växtlighet och vilt.*
- Det har framförts synpunkter om bättre dagvattenrening och nya mindre miljöfarliga medel/metoder för halkbekämpning samt att Swedavia ska återställa vattendragen så långt möjligt och att åtgärder för detta ska redovisas i tillståndsansökan. *Vad gäller utsläpp till vatten och dagvattenhantering hänvisar Swedavia till kapitel 13 i miljökonsekvensbeskrivningen. Swedavias arbete med kemikalier beskrivs i kapitel 14 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Tollereds byalag uppmanar Swedavia att utreda möjliga förbättringar för Tollereds jämfört med dagens flygvägssystem. *Swedavia föreslår i ansökan en förkortning av befintliga inflygningsvägar STAR från sydväst och från sydost till bana 21, genom att sänka anflygningshöjden från 3 000 till 2 500 fot (750 m) MSL. Detta innebär att anslutningen till den avslutande raka banan ner till flygplatsen sker mellan Floda och Tollereds istället för som i dag över Tollereds, se vidare avsnitt 11.12.3 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Föreningen Luft i Väst efterfrågar redovisning av vilka effekter på utsläpp till luft en etablering av Götalandsbanan kan komma att få. *Se kommentar till länsstyrelsens synpunkter under avsnitt 3.1 ovan.*
- En redovisning av ett system för att överföra passagerarnas resor till och från flygplatsen från egen bil till tåg, buss och samtaxi har efterfrågats. *Swedavia har ingen rådighet över passagerarnas biltransporter. Däremot är Swedavia positiv till kollektivtrafik och en utbyggnad av denna.*

3.7 Yttrande från skriftligt samråd med myndigheter och organisationer, april-maj 2011

Berörda statliga myndigheter och organisationer har i huvudsak framfört följande synpunkter och kommentarer. Yttrandena bifogas i flik 3b.

Fiskeriverket

- Miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla en utförlig beskrivning av flygplatsens påverkan på vattenmiljön. *Utsläpp till vatten behandlas i kapitel 13 i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Göteborgs universitet

- Hur påverkas det nationella miljökvalitetsmålet för begränsad klimatpåverkan? Detta bör ställas i relation till miljöbalkens portalparagraf om hållbar utveckling. *Relevanta nationella miljökvalitetsmål för utsläpp till luft behandlas i avsnitten 12.1.1, 12.3.2 och 12.5 i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Kungsbackaåns Vattenvårdsförbund och Vattenråd

- Kungsbackaåns Vattenvårdsförbund och Vattenråd har bl.a. påtalat vikten av att miljökonsekvensbeskrivningen belyser flygplatsens dagvattenhantering/-system inklusive dagvatten från brandövningsplatsen, vad som är lågkoncentrerad avisningsvätska, förbrukningen av kalium- respektive natriumformiat och hur nedbrytningen påverkas av kyla samt hur man har satt gränsen för hög- respektive lågkoncentrerad glykolförorenad snö. *Hantering av dagvatten, utsläpp till vatten samt avisning, halkbekämpning och brandövningsplatsen beskrivs i kapitel 6 och 7 i den tekniska beskrivningen, del I "Flygplatsen", samt i kapitel 13 i miljökonsekvensbeskrivningen. Förbrukning av kemikalier framgår av kapitel 14 i miljökonsekvensbeskrivningen.*

Trafikanalys

- Trafikanalys förordar att underlaget för tillståndsansökan kompletteras med ytterligare uppgifter om hur prognosen för antal flygrörelser och passagerare har tagits fram. *Bakgrund till prognoser och fördelning av trafik redovisas i kapitel 4 i den tekniska beskrivningen, del I "Flygplatsen".*

Trafikverket

- Trafikverket understryker vikten av att preciseringen av riksintresset tas med i tillståndsansökan och av att värna om framtida möjligheter att utveckla flygplatsen. *I avsnitt 2.3 i den tekniska beskrivningen, del I "Flygplatsen", redogörs översiktligt för riksintresset Göteborg Landvetter Airport.*
- I tillståndsansökan bör ett scenario med en ökad andel kollektivtrafik där Götalandsbanan förverkligas först på lång sikt beskrivas. *Se kommentar till länsstyrelsens synpunkter under avsnitt 3.1 ovan.*

SMHI

- SMHI anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla en emissionsinventering. Utsläppsmängder av olika luftföroreningar och växthusgaser bör tas fram från alla olika utsläppskällor vid flygplatsen, inklusive trafik till och från flygplatsen. När det gäller partiklar bör även icke-avgasemissioner ingå, dvs. partiklar från t.ex. slitage av däck, bromsar och vägbanor. Om det finns risk för lukt bör även luktfrekvenser redovisas. *Vad gäller utsläpp till luft, se kapitel 12 i miljökonsekvensbeskrivningen. Swedavia har emellertid inte bedömt att partiklar från t.ex. slitage av däck, bromsar och vägbanor är relevant att utreda. Swedavia har inte heller bedömt att det finns risk för luktölagenhet i den omfattningen att detta bör utredas.*
- Det bör redovisas hur stora utsläppen bedöms blir om flygplatsen ansluts respektive inte ansluts till Götalandsbanan. *Se kommentar till länsstyrelsens synpunkter under avsnitt 3.1 ovan.*
- SMHI anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla en utförlig redovisning av utsläpp till vatten med beskrivning av all hantering av förorenande ämnen, även sådan som utförs av andra aktörer än Swedavia. *Utsläpp till vatten redovisas i kapitel 13 i miljökonsekvensbeskrivningen. Eftersom dagvatten- och spillvattensystem är gemensamma på flygplatsen, omfattas alla verksamhetsutövares utsläpp till vatten av redovisningen.*

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

- SGU efterfrågar en beskrivning av geologin i området, såväl berggrund som jord och grundvatten, samt av vilka effekter i detta avseende som verksamheten vid flygplatsen bedöms innebära. *Dessa frågor behandlas i*

avsnitt 6.18 i den tekniska beskrivningen, del I "Flygplatsen" samt i kapitel 13 i miljökonsekvensbeskrivningen.

3.8 Samråd med Naturvårdsverket, 28 november 2011

Efter genomfört samråd har Naturvårdsverket inkommit med ett skriftligt yttrande 2012-01-13, se flik 5.3.a.

Naturvårdsverket har, vid samrådet och genom det skriftliga yttrandet, i huvudsak framfört följande synpunkter och kommentarer.

- Generellt förespråkar Naturvårdsverket en koncentration av flygvägarna. *Utvecklingen i Europa går åt motsatt håll där det anses bättre att sprida trafiken så att fler får dela på överflygningarna. Swedavias målsättning är att minska utsläpp till luft utan att ytterligare personer ska bli bullerexponerade över av riksdagen fastställda riktvärden. Swedavia utgår därför från riksdagens riktvärden för buller vid bedömning av när utsläpp till luft ska bedömas som en viktig parameter.*
- Naturvårdsverket anser att det kan vara svårt att förutse omfattningen av en ansökan som omfattar så mycket som 120 000 rörelser. *Swedavia redovisar konsekvenserna av verksamheten i miljökonsekvensbeskrivningen. För det fall verksamheten framgent ändras får Swedavia hantera detta genom att antingen anmäla ändringen, söka ett ändringstillstånd eller ansöka om ett helt nytt tillstånd.*
- Största möjliga försiktighetsåtgärder måste utredas och beskrivas. Vid beskrivning av BAT (best available technology) måste Swedavia utgå från maxproduktion (dvs. 120 000 rörelser). *Swedavia tar höjd för maxproduktion vid redovisning av miljökonsekvenser, förslag på försiktighetsmått etc.*
- Swedavia bör beskriva 120 000 rörelser utifrån dagens flygplansflotta. Naturvårdsverket efterfrågade en redovisning av de värden som ligger till grund för bullerberäkningarna för t.ex. fraktflyget. *Swedavia har beskrivit 120 000 rörelser utifrån en framtida flygplansflotta, eftersom 120 000 rörelser aldrig kommer att inträffa utifrån dagens flygplansflotta. Hur Swedavia har beräknat sökt verksamhet och vad som ligger till grund för bullerberäkningar etc. framgår av miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Swedavia bör utreda vilka ytterligare försiktighetsåtgärder som kan komma att behövas för den utökade verksamheten. *Dessa frågor behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.*

- Swedavia måste ange vilka byggnader/anläggningar som behövs för den utökade verksamheten samt beskriva miljöeffekterna av dessa byggnader/anläggningar. *Dessa frågor behandlas i kapitel 9 den tekniska beskrivningen, del I "Flygplatsen", och i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Alternativa lokaliseringar måste utredas för det regionala navet. *I kapitel 10 i miljökonsekvensbeskrivningen redogörs översiktligt för lokaliseringsfrågan och möjligheten att förlägga verksamhet på andra flygplatser.*
- Utredningarna bör innehålla flygtrafikens fördelning över dygnet. Redovisning dels för medeldygn och maximal omfattning av flygtrafiken. *Flygtrafikens fördelning över dygnet framgår så långt det är möjligt att ange av avsnitt 5.2 i den tekniska beskrivningen, del I "Flygplatsen" och i avsnitt 11.5 i miljökonsekvensbeskrivningen vad gäller nuläge och sökt verksamhet. I den tekniska beskrivningen, del II "Sökt flygvägssystem", bilaga 1 "Befintligt system flygvägar" illustreras "normal vardag" och helgtrafik i befintligt system.*
- Naturvårdsverket vill ha en samlad bedömning av dagvattenhanteringen från samtliga dagvattenflöden. Redovisningen ska även involvera åtgärder för de föreslagna nya hårdgjorda ytorna som medför ökad dagvattenhantering. *Utsläpp till vatten framgår av kapitel 13 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Ansökan ska redovisa vilka efterbehandlingsåtgärder som genomförts/ska genomföras samt omfattningen av dessa för att minska markföroreningar inom området. *Enligt Swedavias uppfattning hanteras markföroreningar mer lämpligen inom ramen för den vanliga tillsynen och inte inom ramen för tillståndsprövningen. Swedavia redovisar dock översiktligt genomförda efterbehandlingsåtgärder och pågående/planerade efterbehandlingsåtgärder i kapitel 20 i miljökonsekvensbeskrivningen.*

3.9 Uppföljningssamråd med berörda kommuner, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Transportstyrelsen 25 januari 2012

Efter genomfört samrådsmöte med Partille kommun, Borås stad, Transportstyrelsen, Mölndals stad, Bollebygd kommun, Mark kommun, Lerum kommun, Göteborgsregionens kommunalförbund, Länsstyrelsen, Kungsbacka kommun och Göteborg stad har skriftliga yttranden inkommit från: Lerums kommun, Göteborgsregionens kommunalförbund, Kungsbacka kommun, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Transportstyrelsen, Partille kommun, Bollebygds kommun och Härryda kommun. Yttrandena bifogas i flik 5.4.a.

Vid det uppföljande samrådet med berörda kommuner har i huvudsak följande synpunkter och kommentarer framförts.

- Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser inte att det är rimligt att söka tillstånd för en trafikvolym som kanske inträffar om först 30-60 år, även om Swedavia beskriver ett ”värstafallscenario”. Swedavia borde redovisa ett alternativ på 95 000-100 000 rörelser om 10-15 år, exkluderat ett regionalt nav, och ett alternativ med ett regionalt nav. *I ansökan redovisas de samlade miljökonsekvenserna vid lämpliga tidpunkter under prognosperioden, bl.a. beskrivs konsekvenserna vid 100 000 rörelser inkluderat ett regionalt nav. 100 000 rörelser vid organisk tillväxt beskrivs verbalt. För det fall verksamheten i framtiden får en annan utformning än vad som beskrivs i ansökan får flygplatsen söka nytt tillstånd/ändringstillstånd. Vidare har bl.a. tillsynsmyndigheten möjlighet att på eget initiativ initiera en omprövning av verksamheten efter 10 år.*
- Härryda kommun efterfrågar Swedavias syn på utbyggnad av järnväg och om järnvägen bedöms komma att öka eller minska efterfrågan på flygrörelser. *Se kommentar till länsstyrelsens synpunkter under avsnitt 3.1 ovan.*
- Bollebygds kommun vill ha en tydlig redovisning av flygvägarna och undrar om flygplatsen önskar återgå till tidigare tillståndsgiven flygväg LABAN. *Dessa frågor behandlas i den tekniska beskrivningen, del II ”Flygvägssystemet” och i avsnitt 11.12.4 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Härryda kommun vill att miljökonsekvenser från en ökning/minskning av trafiken vid Säve samt snabbtåg redovisas i ansökan. *Trafiken vid Göteborg City Airport beskrivs översiktligt i avsnitten 10.4.1 och 10.5 i miljökonsekvensbeskrivningen. Vad gäller Götalandsbanan, se kommentar under länsstyrelsens synpunkter i avsnitt 3.1 ovan.*
- Göteborgsregionens kommunalförbund vill inte att Lerums vindkraftsplaner ska påverkas av flygplatsens ansökan. *Se kommentar under Borås stads synpunkter i avsnitt 3.1 ovan.*
- Kungsbacka kommun vill se en tydlig indelning av flygplansflottans bullerindelning och hur många boende som hamnar inom LA max 70 dB(A). *Påverkan från buller redovisas i kapitel 11 i miljökonsekvensbeskrivningen.*
- Bollebygd kommun vill ha en tydlig redovisning av flygvägarna, framförallt kring de kurvade inflygningarna. *Flygvägarna, inklusive de*

RNP-AR-procedurer som föreslås, framgår av den tekniska beskrivningen, del II "Flygvägssystemet", bilaga 2.

- Lerums kommun efterfrågar uppgift om antalet rörelser har betydelse för beräkning av bullervärdet. *Vilka flygplanstyper, dygnsfördelning och hur många rörelser som sker påverkar bullerberäkningarna.*
- Länsstyrelsen i Västra Götalands län vill se en redovisning av utsläpp till luft, även utanför LTO-cykeln. *Praxis vid flygplatsprövningar är att enbart redovisa utsläpp till luft inom den s.k. LTO-cykeln. Swedavia anser att detta är en rimlig avgränsning. Se vidare kapitel 4 och 12 i miljökonsekvensbeskrivningen.*

3.10 Yttrande från boende i Bollebygd kommun i februari 2012 gällande kurvade inflygningar

Boende i Hestra och Hulta i Bollebygd kommun har protesterat mot att Swedavia planerar att införa kurvade inflygningar vid Göteborg Landvetter Airport med hänvisning dels till att de tillhör de platser i Västsverige som redan nu har stort nedfall av luftföroreningar och de är rädda om den natur som finns, dels till att kurvade inflygningar inte är bullerfria och med många plan kommer deras boendemiljö att försämrats. *Swedavia söker tillstånd till fyra RNP AR-procedurer (s.k. kurvade inflygningar). Procedurerna bedöms inte påverka antalet boende som omfattas av maximalljudnivåer överstigande 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn eller FBN 55 dB(A). En användning av procedurerna skulle i dag ge en flygvägsförkortning som uppskattningsvis skulle spara ca 325 ton koldioxid årligen. Ett fullt utnyttjande av procedurerna i framtiden skulle kunna ge en årlig koldioxidreduktion med ca 1 800 ton. Se vidare avsnitt 10.6.2.1 i ansökan, avsnitt 2.3.2 i den tekniska beskrivningen, del II "Tillståndsokt flygvägssystem", samt kapitel 4 i bilaga 2 "Utredningar flygvägssystem" till den tekniska beskrivningen del II. Swedavia har besvarat skrivelsen från de boende, se flik 5.4.a.*
