

MINNESANTECKNINGAR

Datum: 2010-04-12

Tid: kl. 13.00-ca 16.00

Plats: Mölnlycke, Härryda kommun

SAMRÅD MED HÄRRYDA KOMMUN OCH LÄNSSTYRELSEN I VÄSTRA GÖTALANDS LÄN ANGÅENDE ANSÖKAN OM NYTT MILJÖTILLSTÅND OCH ANSÖKAN OM ÄNDRINGSTILLSTÅND FÖR VERKSAMHETEN VID GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT

Närvarande:

Anette Eiserman-Wikström, Härryda kommun

Ing-Marie Samuelsson, Härryda kommun

Lars Wilke, Härryda kommun

Lennart Dahlberg, Härryda kommun

Bertil Widén, Härryda kommun

Malin Årebäck, Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Kerstin Harvenberg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Margareta Berg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Maria Bengtsson, Swedavia

Helena Wiberg, Swedavia

Sandra Brantebäck, Swedavia

Lena Wennberg, Swedavia

Thomas Helin, Swedavia

Niclas Wiklander, LFV

Fredrik Follin, LFV

Margareta Kellinge, Sweco Environment

Åke Lewensjö, Gärde Wesslau Advokatbyrå

Malin Wikström, Gärde Wesslau Advokatbyrå

1. INLEDNING

- 1.1 Maria Bengtsson hälsade alla välkomna och inledde samrådet med att kort informera om den pågående förändringen av luftfartsverksamheten i Sverige. Den 1 april 2010 överfördes flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket (LFV) till det statligt ägda bolaget Swedavia AB. Flygtrafikledningsverksamheten kommer däremot även fortsättningsvis att bedrivas i affärsverket LFV. Före bolagiseringen av flygplatserna var LFV således ensam verksamhetsutövare för både driften av flygplatser och flygledning av trafiken på in- och utflygningsvägarna. Nu åvilar ansvaret för respektive verksamhet två skilda juridiska personer. Bengtsson uppgav att Swedavia ännu inte vet om och i så fall hur detta kommer att påverka den inledda tillståndsprocessen vid Landvetter. I dagsläget påverkas dock inte arbetet med ansökan om ändringstillstånd och ansökan om nytt miljötillstånd av delningen.
- 1.2 Bengtsson uppgav att dagens samrådsmöte enligt miljöbalkens regelverk avser ansökan om ändringstillstånd och ansökan om nytt miljötillstånd. P.g.a. en förväntad kraftigt ökad efterfrågan på flygrörelser vid flygplatsen i närtid avser Swedavia att lämna in en *ansökan om ändringstillstånd* omfattande 90 000 flygrörelser per år under hösten 2010. Det nu gällande tillståndet omfattar 80 000 flygrörelser per år. Därefter avser Swedavia att lämna in en *ansökan om nytt miljötillstånd* för hela verksamheten vid Landvetter omfattande 120 000 flygrörelser per år, för att säkra verksamheten på lång sikt. År 2009 hade flygplatsen ca 56 000 flygrörelser men de uppgick år 2000 till 74 000. Skälet till att Swedavia ansöker om ändringstillstånd för 90 000 flygrörelser är att flygtrafiken inom de närmaste åren förväntas öka i en sådan utsträckning att ett överskridande av 80 000 flygrörelser kan komma att ske innan flygplatsen kan förväntas erhålla ett nytt miljötillstånd för en mer omfattande utveckling på längre sikt. Det är etableringen av ett nytt flygbolag vid flygplatsen som förväntas generera denna ökning.

- 1.3 Bengtsson uppgav att Swedavia avser att ansöka om ändringstillstånd då det bedöms osäkert om det är en framkomlig väg att ansökan om en villkorsändring. Swedavia önskar synpunkter för det fall kommunen eller Länsstyrelsen inte anser att det är ett korrekt tillvägagångssätt.
- 1.4 Bengtsson uppgav att Swedavia vid dagens samrådsmöte avser att lämna information om flygplatsens utveckling och önskar få synpunkter på innehållet i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen.
- 1.5 Bengtsson redovisade planerad agenda för dagens möte se bifogad presentation, **bilaga 1**.

2. TIDPLAN

- 2.1 Bengtsson redovisade Swedavias preliminära tidplan för arbetet med ansökan om ändringstillstånd och ansökan om nytt miljötilstånd, se bifogad presentation, **bilaga 1**.
- 2.2 Bengtsson redovisade den juridiska processen för ansökan om miljötilstånd och vid vilka skeden av processen myndigheter och allmänhet har möjlighet att lämna synpunkter på innehållet i miljökonsekvensbeskrivning och ansökan, se bifogad presentation, **bilaga 1**.

3. LAGSTIFTNING OCH BRANSCHFÖRUTSÄTTNINGAR

- 3.1 Malin Wikström juridiskt ombud för Swedavia i denna tillståndsprocess, redogjorde övergripande för den lagstiftning och de speciella branschförutsättningar för drift av flygplatsverksamhet som Swedavia måste förhålla sig till i tillståndsprocessen och som styr avgränsningarna av tillståndsansökningarna. Hon uppgav i huvudsak följande. Ansökan om miljötilstånd prövas enligt miljöbalkens bestämmelser. Av etablerad rättspraxis framgår att en verksamhetsutövare, i detta fall Swedavia, endast kan åläggas sådana miljövillkor som verksamhetsutövaren har rättsliga och faktiska möjligheter att efterleva. Det är därför enligt Swedavias uppfattning

inte möjligt för en flygplatshållare att erhålla villkor vad avser flygtrafiken eller andra aktörers marktransporter till och från flygplatsen (t.ex. anställdas och passagerares resor). Denna rättspraxis fick i december förra året genomslag även för Landvetter då Miljööverdomstolen i dom 2009-12-22 i mål nr M 8675-08 avseende omprövning av verksamheten vid flygplatsen slog fast att LFV (numera Swedavia) endast har rådighet över egna och upphandlade marktransporter till och från flygplatsen samt de marktransporter som sker inom airside. LFV bedömdes inte ha rådighet över flygtrafiken eller andra aktörers marktransporter till och från flygplatsen (t.ex. godstransporter och persontransporter av passagerare och anställda vid flygplatsen).

- 3.2 Swedavia måste även beakta den EU-lagstiftning som ger flygbolag som har en operativ licens som gäller inom EU rätt att använda samtliga flygplatser inom EU. Denna tillträdesrätt får i princip inte utan stöd av unionsrättsliga regler begränsas genom att t.ex. stänga flygplatsen för vissa trafikflöden, hindra ett flygbolag från att landa på en öppen flygplats eller hindra vissa flygplanstyper att landa på flygplatsen, förutom vid allvarliga miljöproblem. Även om detta regelverk riktar sig mot Sverige som stat ligger det naturligtvis även i Swedavias intresse att bedriva sin verksamhet i enlighet med det.
- 3.3 Slutligen berättade Wikström kort om den s.k. marktjänstlagen som innehåller bestämmelser om tillträde till marknaden för marktjänster (t.ex. bagagehantering, catering och avisning av flygplan) på flygplatser. Dessa bestämmelser innebär att en flygplatshållare, i Landvetters fall Swedavia, måste bereda externa aktörer tillträde till airside för att bedriva olika typer av marktjänster inom detta område.
- 3.4 Anette Eiserman-Wikström betonade vikten av samarbete kring utvecklingen av kollektiva transportmedel till flygplatsen.
- 3.5 Malin Wikström uppgav att flygplatsen arbetar med att minimera utsläppen till luft från flygplatsens verksamhet och transporter till och från flygplatsen genom en handlingsplan för utsläpp till luft. Handlingsplanen omfattar både åtgärder som flygplatsen har ensam rådighet över och åtgärder som flera

aktörer måste samverka kring. Bolaget försöker genom olika typer av incitament få aktörerna vid flygplatsen att minimera utsläppen till luft. Bolaget kan inte åta sig rättsligt bindande villkor omfattande de transporter som bolaget inte har ensam rådighet över.

4. PROGNOSE

4.1 Sandra Brantebäck redovisade uppskattad trafikutveckling vad avser antal flygrörelser och passagerare över tid, se bifogad presentation, **bilaga 1**. Hon uppgav i huvudsak följande. Flygplatsen förväntas nå 90 000 flygrörelser omkring år 2012 och 120 000 flygrörelser omkring år 2035. Swedavia planerar att i ansökan redovisa de samlade miljökonsekvenserna av verksamheten vid 80 000 flygrörelser (nollalternativet), 90 000 flygrörelser (ansökan om ändringstillstånd), 100 000 flygrörelser och vid 120 000 flygrörelser (ansökan om nytt miljötillstånd).

4.2 Kerstin Harvenberg uppgav att Länsstyrelsen anser att miljötillstånd bör omprövas med 10-15 års mellanrum och att prognosperioden är för lång.

4.3 Åke Lewensjö uppgav att det är orimligt att ompröva miljötillståndet vart tionde år för en verksamhet av Landvetters storlek där varje provning tar flera år.

4.4 Wikström uppgav att genom att redovisa de samlade miljökonsekvenserna vid lämpliga tidpunkter under prognosperioden torde tillståndet kunna gälla för en längre tid än 10-15 år. Det är viktigt att flygplatsen under några år kan ägna sig åt den löpande verksamheten utan att ha en pågående tillståndsprocess.

5. FLYGPLATSENS BEFINTLIGA OCH PLANERADE ANLÄGGNINGAR

5.1 Sandra Brantebäck redogjorde med hjälp av flygfoton för befintliga och planerade anläggningar vid flygplatsen, se bifogad presentation, **bilaga 1**. Hon uppgav i huvudsak följande. Bränslehanteringen drivs av GFC, ett

företag som innehar ett eget miljö tillstånd för flygbränsledepån. Det finns vidare anläggningar för förvaring och hantering av formiat (halkbekämpningsmedel) och glykol (avisningsvätska). En ny fordonstvätt kommer att tas i drift inom kort. Vid 90 000 flygrörelser blir det sannolikt endast mindre behov av utbyggnation i form av uppställningsytor för flygplan, snabbavfarter och taxibanor. Vid 120 000 flygrörelser kommer det dock sannolikt behöva anläggas nya terminalytor, ytterligare uppställningsplattor för flygplan, nya taxningsbanor och snabbavfarter. Det är dock inte aktuellt att ansöka om tillstånd för en ny rullbana. Swedavia kommer under året att bygga en reningsanläggning för att samlat kunna omhänderta dagvatten. Dagvattenanläggningen bedöms kunna hantera dagvatten vid 90 000 flygrörelser. Den ökade arealen hårdgjorda ytor betyder i sin tur att dagvattenanläggningen kan komma att behöva byggas ut vid 120 000 rörelser. Detta kommer att redogöras för närmare i respektive ansökan. Swedavia anser inte att det planerade Airport City, ett logistik- och affärscenter vid flygvägsmotet, omfattas av ansökan om miljö tillstånd för flygplatsen. Den planerade utvecklingen av Airport City kommer dock att beskrivas i allmänna ordalag i ansökan om nytt miljö tillstånd.

6. FLYGVÄGAR

- 6.1 Niclas Wiklander redogjorde allmänt för flygvägssystemet inom Göteborg terminalområde samt för krav vid konstruktion av flygvägar till och från Göteborg-Landvetter Airport, se bifogad presentation, **bilaga 1**. Han uppgav i huvudsak följande. Upprätthållande av flygsäkerheten är ett absolut krav som aldrig får eftersättas. Flygplatsen är belägen inom det luftrum som kallas Göteborg terminalområde och det omges av Köpenhamn och Malmö terminalområde. Inom Göteborg terminalområde finns andra flygplatser (Såtenäs, Trollhättan och Säve) och flygtrafiken till och från dessa flygplatser måste beaktas vid konstruktion av flygrörelser till Landvetter flygplats. Flödena till och från flygplatsen måste också anpassas till det internationella luftrummet. Utflygningsvägarna (s.k. SID) leder flygtrafiken i terminalområdet ut till en punkt vid terminalområdets gräns. Inflygningsvägarna (s.k. STAR) leder flygtrafiken in till flygplatsen från terminalområdets gräns. Swedavias

och LFVs målsättning vid konstruktion av flygvägar är att reducera utsläppen till luft utan att öka antalet boende som exponeras för bullernivåer överstigande gällande riktvärden.

- 6.2 Wiklander redogjorde i korthet för den översyn av gällande flygvägar som gjorts relativt nyligen och resulterade i ett nytt flygvägssystem med införande av ny teknik i form av P-RNAV. Systemet togs i drift i januari 2009. Swedavia avser inte föreslå några omfattande ändringar av nu gällande flygvägssystem i kommande ansökan.
- 6.3 Wiklander redogjorde för den princip för avvikelser från utflygningsväg som Swedavia avser att föreslå i ansökan om nytt miljötillstånd, se bifogad presentation, **bilaga 1**. Principen innebär i huvudsak följande. Flygplan tillåts avvika från den etablerade utflygningsvägen när flygplanet på marken alstrar en ljudnivå som understiger 70 dB(A). De olika flygplanstyperna kan lämpligen delas in i ett antal olika grupper. Den etablerade flygvägen är den längsta flygväg i flygvägssystemet som flygledningen kan anvisa när det vid vissa kapacitetsnivåer är nödvändigt att följa flygvägen hela vägen ut till terminalområdets gräns. Detta för att upprätthålla flygsäkerheten i flygvägssystemet. I många fall är det möjligt att anvisa en kortare flygväg och härigenom minska utsläppen till luft. Swedavia anser att redovisat förslag innebär att det görs en skälig avvägning mellan buller och utsläpp till luft. Idag följer samtliga flygplan den etablerade flygvägen upp till 6 000 fot över mark¹, trots att många flygplan alstrar bullernivåer understigande 70 dB(A) på marken på lägre höjder. Nattetid anser Swedavia att flygplanen bör följa den etablerade flygvägen upp till 10 000 fot MSL eftersom buller bör prioriteras högre nattetid.
- 6.4 Wiklander redogjorde övergripande för hur ny teknik med s.k. kurvade inflygningar skulle kunna konstrueras vid Göteborg-Landvetter Airport. Det är en satellitbaserad teknik som har mycket hög noggrannhet. Det finns potential att med denna teknik skapa betydligt snävare flygvägar än vad som

¹ 6 500 fot MSL (Mean Sea Level, över havsnivån).

är möjligt idag, vilket skulle leda till omfattande minskning av utsläppen till luft. Tekniken är dock fortfarande så ny att det ännu är oklart hur den skulle kunna tillämpas vid flygplatsen. Idag har ca tio procent av flygplansflottan nödvändig utrustning. Swedavia och LFV avser att studera tekniken närmare och eventuellt återkomma med förslag till hur den skulle kunna implementeras i ett nytt miljötillstånd. Möjligheten att införa tekniken med kurvade inflygningar studeras för närvarande vid flera flygplatser i Sverige. Vid Landvetter har LFV, Swedavia och Novair tillsammans startat upp det s.k. Vinga-projektet. Inom ramen för detta projekt planerar man att konstruera två flygvägar för kurvade inflygningar för trafik från östra Medelhavet, en för landning på bana 21 och en för landning på bana 03, och även testflyga dessa med start sommaren 2010 (maximalt två gånger per dygn). Swedavia avser att söka godkännande för projektet genom ett anmälningsförfarande till Länsstyrelsen. Härigenom bedöms värdefulla erfarenheter kunna dras inför utformning av permanenta flygvägar. Projektet är världsledande och kan vara till ledning även för andra flygplatser.

- 6.5 Ing-Marie Samuelsson uppgav att införande av kurvade inflygningar synes leda till en ökad spridning av buller och därmed till bullerexponering av fler boende än i dagens tillstånd. Det är därför viktigt att ha en bra dialog med berörda boende.
- 6.6 Wikström uppgav att det är viktigt att Swedavia får synpunkter på vilka principer som omgivningen anser bör tillämpas. Hur långt ska t.ex. buller prioriteras till förmån för utsläpp till luft, är det att föredra att samla trafiken över ett minimalt antal boende eller är det vid vissa bullernivåer bättre att sprida bullret även om det leder till att det totala antalet boende som exponeras för flygbuller ökar. Det är också viktigt att få synpunkter på ett eventuellt införande av kurvade inflygningar.
- 6.7 Wiklander uppgav att den princip Swedavia utgår från i dagsläget är att det är skäligt att beakta buller när ljudnivåerna överstiger 70 dB(A) dag/kväll, vilket följer gällande riktvärde. Därefter bör utsläpp till luft prioriteras högre.

- 6.8 Samuelsson uppgav att kommunens inställning sannolikt beror på var bullerutbredningen sker, d.v.s. hur bullerutbredningen i flygplatsens omgivning i sin helhet ser ut.
- 6.9 Eiserman-Wikström uppgav att det vore väldigt olyckligt om kommuner och bullergrupper står emot varandra i den kommande processen. Det är viktigt att det i ett tidigt skede förekommer en dialog mellan berörda parter, även berörda boende.
- 6.10 På fråga från Samuelsson om flygets andel av utsläppen av koldioxid jämfört med marktrafikens utsläpp, uppgav Lena Wennberg att flyget står för ca fem procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp.
- 6.11 Wiklander uppgav att minskningen av utsläpp till luft från flygtrafiken inte endast sker i flygplatsens närhet, utan många förbättringar sker utanför den s.k. LTO-cykeln som sträcker sig ca 900 meter upp i luften. Varje flugen nautisk mil (motsvarar ca 1,8 km) genererar ca 20 kg koldioxidutsläpp.
- 6.12 Harvenberg betonade att inom varje grupp av flygplanstyper finns det i praktiken en stor spridning, ca 5-10 dB(A). De maximalljudnivåer som utgör utgångspunkt vid bedömningen av varje flygplanstyp är dessutom maximalmedelvärden.
- 6.13 Thomas Helin uppgav att mätningar har visat att det är mycket liten skillnad mellan uppmätta värden och beräknade värden. Standarden vid beräkningar tar hänsyn till att det är maximalmedelvärden som räknas fram.
- 6.14 På fråga uppgav Wikström att det torde stämma överens med gällande EU-rätt att låta flygplan avvika från en flygväg vid olika höjd så länge bestämmelsen är ickediskriminerande.
- 6.15 Wiklander presenterade in- och utflygningsvägarna i dagens flygvägssystem med belastningen på varje flygväg samt redogjorde vidare för i vilken utsträckning Härryda kommun berörs i dagens tillstånd, se bifogad

presentation, **bilaga 1**. Sedan P-RNAV infördes har spridningen längs flygvägarna minskat avsevärt, vilket illustreras på av flygvägsspår från januari i år. Kommunen berörs i huvudsak av det stora södergående flödet som utgör ca 40 procent av alla starter. Wiklander redogjorde vidare för de områden som Swedavia avser att fokusera på vid översynen av flygvägssystemet. Det är framför allt de södergående utflygningsvägarna där flygvägarna sedan det nya flygvägssystemet togs i drift är mycket koncentrerade. Konsekvensen är att några boende i orten Salvebo exponeras för buller från samtliga starter söderut. Swedavia avser också att närmare studera möjligheten att justera flygvägen mot Stockholm (s.k. Södra spåret) något. Flygvägen skulle kunna förläggas något längre norrut utan att beröra fler boende men därigenom förkorta flygvägen något.

7. BULLER

7.1 Thomas Helin inledde redovisningen av vilka miljökonsekvenser utvecklingen av Landvetter bedöms medföra med att redogöra för gällande riktvärden för flygbuller (utomhus vid bostäder): flygbullernivå (FBN) 55 dB(A) och maximalljudnivå 70 dB(A) som förekommer tre gånger per årsmedeldygn (eller 1 095 gånger per år). Helin uppgav i huvudsak följande. Vid beräkning av flygbullernivån, som är en typ av genomsnittsnivå, tas hänsyn till att flygbuller anses mer störande kvälls- och nattetid än dagtid. Swedavia avser att i tillståndsansökningarna genomföra beräkningar av flygbullernivåer med den nya beräkningsmetoden L_{den}^2 . Förändringen beror på att en EU-anpassning har skett av beräkningsmetoden för flygbullernivå. Den största skillnaden mellan bullerberäkningsmetoderna är att den äldre baseras en annan definition av natt. Enligt den äldre metoden definieras natt som kl. 22.00-07.00 medan enligt den nya som kl. 22.00-06.00. Vid beräkningar enligt den äldre metoden viktas en händelse nattetid gånger tio, medan man vid beräkningar enligt den nya lägger på 10 dB(A) för varje flygrörelse som sker på natten. Det som sannolikt kan påverka bullerkurvorna för Landvetter flygplats i någon omfattning är det faktum att

² Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller som genomför EU:s direktiv 2002/49/EG om omgivningsbuller.

definitionen av natt skiljer sig åt mellan beräkningsmetoderna. Detta beror på att det vid Landvetter flygplats förekommer en relativt stor andel flygrörelser mellan kl. 06.00-07.00. Skillnaderna kommer att redovisas i ansökningarna.

- 7.2 Lewensjö noterade att Boverket anser att 70 dB(A) bör få förekomma 30 gånger per årsmedeldygn. Det skulle leda till att bebyggelsen kommer närmare flygplatsen. Riksrevisionen har dock kritiserat Naturvårdsverket, Boverket och Socialstyrelsen för att de lämnar olika anvisningar. Swedavia anser att detta är olyckligt men avser i dagsläget att följa Naturvårdsverkets anvisningar.
- 7.3 Helin redovisade preliminära bullerkurvor för L_{den} 55 och maximalljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn för 80 000, 90 000 och 120 000 flygrörelser, se bifogad presentation, **bilaga 1**. Han uppgav vidare i huvudsak följande. Det ökade antal rörelser som förväntas ske de närmaste åren kommer att bestå av mindre bullrande flygplanstyper och valt trafikfall för 90 000 flygrörelser baseras på detta. Bullerkurvan för maximalljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn förväntas vid 120 000 flygrörelser vara mindre än dagens kurva, beroende på att flygplanstypen MD80 förväntas ha fasats ut.
- 7.4 På fråga från Harvenberg om det går att garantera att det är dessa flygplanstyper som kommer att stå för hela ökningen i närtid, uppgav Lewensjö att Swedavia måste förhålla sig till det om bullerberäkningarna baseras på det förhållandet. Swedavia blir bundet av det trafikfallet genom det allmänna villkoret och kan därför inte utan vidare ta emot mer bullrande flygplanstyper istället.
- 7.5 Lars Wilke uppgav att Swedavia borde redovisa ett nollalternativ (80 000 flygrörelser) med förväntad framtida flygplansflotta år 2035.
- 7.6 Harvenberg uppgav att Swedavia i ansökan om nytt miljötilstånd också bör redovisa konsekvenserna av etablering av Götalandsbanan med station på flygplatsen även om det i dagsläget är oklart när den kan komma att

anläggas och tas i drift. Det bör också av ansökan framgå när Swedavia uppskattar att flygplanstypen MD80 kommer vara utfasad.

- 7.7 Eiserman-Wikström betonade betydelsen av Götalandsbanan och att det är viktigt att Västra Götalandsregionens aktörer arbetar för en anläggning av banan.
- 7.8 Lewensjö uppgav att ett införande av ickefossilt flygplansbränsle skulle kunna påverka inställningen till investeringen i Götalandsbanan.
- 7.9 Eiserman-Wikström uppgav att det inte förändrar det faktum att flygplanen alstrar buller.
- 7.10 Samuelsson betonade också det faktum att bebyggelse utvecklas och centreras till järnvägen, vilket inte är fallet med flygplatser.
- 7.11 Helena Wiberg uppgav att Swedavia ser positivt på Västlänken och arbetar vidare för ett införande av Götalandsbanan och en station vid Landvetter flygplats. Det skulle möjliggöra en utveckling av kollektiva färdmedel till flygplatsen.
- 7.12 På fråga om införande av kurvade inflygningar kan leda till att riksintresseområdet kan krympas, uppgav Sandra Brantebäck att det är för tidigt att svara på den frågan.

8. UTSLÄPP TILL LUFT

- 8.1 Margareta Kellinge från Sweco Environment AB, som på uppdrag av Swedavia kommer att upprätta miljökonsekvensbeskrivningen för tillståndsansökningarna, redogjorde för de olika källor till utsläpp till luft som finns vid Landvetter, se **bilaga 1**. Hon uppgav i huvudsak följande. Utsläppen till luft utgörs främst av koldioxid, kväveoxider, partiklar och flyktiga kolväten. Det finns ännu inga beräkningsresultat för framtida utsläpp men beräkningar och utredningar pågår. I tillståndsansökningarna kommer

alla utsläpp och utsläppskällor vid flygplatsen att redovisas även om Swedavia inte anser sig ha full rådighet över alla utsläpp till luft. I ansökningarna avser Swedavia att skilja på de utsläpp till luft som bolaget har rådighet över och de utsläpp som bolaget inte ensamt råder över. Swedavia anser inte att bolaget råder över andra aktörers utsläpp, däribland utsläpp från flygtrafiken och andra aktörers marktransporter till och från flygplatsen. Swedavia kan endast genom incitament påverka dessa aktörers utsläpp till luft och gör så, vilket bland annat framgår av den av bolaget upprättade handlingsplanen för minskade utsläpp till luft. Handlingsplanen innehåller bl.a. krav på egna och upphandlade transporter till och från flygplatsen, införande av 100 procent miljötaxi vid flygplatsen. Swedavias målsättning är att vara fria från fossila bränslen för egen verksamhet år 2020.

- 8.2 Kellinge presenterade ett cirkeldiagram över de samlade utsläppen av koldioxid vid Landvetter 2009, vilket visar att de utsläpp som Swedavia råder över endast utgör en mycket liten andel.³
- 8.3 Harvenberg uppgav att Länsstyrelsen inte delar Swedavias syn på bolagets rådighet över flygtrafiken. Det torde inte vara någon skillnad mellan den rådighet som ligger till grund för vidtagande av bullerskyddsåtgärder på bostäder och krav på utsläpp till luft från flygtrafiken.

9. UTSLÄPP TILL VATTEN

- 9.1 Sandra Brantebäck redogjorde för de källor som genererar utsläpp till vatten, framför allt halkbekämpning av hårdgjorda ytor (formiat) och avisning av flygplan (glykol). Under året kommer Swedavia att bygga en vattenreningsanläggning som är avsedd att ta omhand utsläpp till vatten vid flygplatsen. Vid uppställningsytorna kommer att anläggas ett nytt uppsamlingssystem för glykol som möjliggör separering av hög- respektive lågkoncentrerad glykol. Den högkoncentrerade glykolen leds till en

³ Till förtydligande av cirkeldiagrammet kan noteras att LTO-cykeln är lika med ett flygplans landningsstart-cykel (Landing and Take-Off cycle).

reningsanläggning för att rensa från metaller, se bild i **bilaga 1**. Till denna reningsanläggning leds även den glykol som sugbilarna samlar upp samt smältvatten från en ny tipp för glykolförorenad snö (s.k. röd snö). Den lågkoncentrerade glykolen leds tillsammans med övrigt dagvatten från flygplatsen till en ny dammanläggning med tre dammar där vattnet rensas från bl.a. metaller, se bild i **bilaga 1**.

- 9.2 Målsättningen för vattenarbetet vid Landvetter är att recipienten, Issjöbäcken som mynnar i Lilla Issjön, ska uppvisa en god ekologisk och kemisk ytvattenstatus enligt det s.k. ramdirektivet för vatten (2000/60/EG) med följdlagstiftning. Målsättningen är att nå en god ekologisk och kemisk ytvattenstatus enligt vattendirektivet i recipienten, Issjöbäcken.
- 9.3 Vad avser dammarnas närmare utformning uppgav Brantebäck att dammarna inte kommer att vara täckta då det för att uppnå maximal reningseffekt bör vara öppna ytor. Det kommer dock att vara möjligt att dra över vajrar och nät för att hindra fågelförekomst vid banan. Dammarna byggs också av den anledningen parallellt med banorna. Dammanläggningen förväntas räcka till för flygplatsverksamhet med 90 000 flygrörelser, men bedöms behöva byggas ut något för att kunna hantera en verksamhet med 120 000 flygrörelser. Swedavia kommer därför sannolikt att behöva söka tillstånd för utökad vattenverksamhet i ansökan om nytt miljötillstånd.
- 9.4 Brantebäck redogjorde vidare övergripande för flygplatsens kemikaliehantering och uppgav att sökt verksamhet inte förväntas leda till någon ändrad hantering av kemikalier.
- 9.5 Brantebäck uppgav att Swedavia inom kort kommer att införa källsortering av avfall på passagerarterminalerna i flygplatsen.

10. MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

- 10.1 Margareta Kellinge redovisade förslag till innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen, se bifogad presentation, **bilaga 1**. Hon uppgav att Swedavia önskar synpunkter på innehållet.

11. FORTSATT DISKUSSION

- 11.1 På fråga om kommunens och Länsstyrelsens inställning till omfattningen av redovisning av alternativa lokaliseringar, uppgav representanter från kommunen och Länsstyrelsen att det med beaktande av att flygplatsen varit i drift under lång tid att det är tillräckligt med en mer övergripande redovisning av alternativa lokaliseringar.
- 11.2 På fråga om kommunens och Länsstyrelsens inställning till behovet av alternativa redovisningar av in- och utflygningsvägar, uppgav representanter från kommunen och Länsstyrelsen att det med beaktande av att en översyn av flygvägarna nyligen genomförts är tillräckligt att fokusera på de mest centrala flygvägarna, särskilt de södergående utflygningsvägarna och det s.k. Södra spåret, där det finns anledning att göra en översyn. Det är inte nödvändigt att redovisa alternativa förslag till varje flygväg.

12. AVSLUTNING

- 12.1 Bengtsson tackade för visat intresse och uppgav att Swedavia gärna mottar skriftliga synpunkter med anledning av detta samråd och att de bör vara flygplatsen till handa före sommaren.

Anteckningarna upprättade av

Malin Wikström