

MINNESANTECKNINGAR

Datum: 2010-04-20

Tid: kl. 14.30-ca 17.30

Plats: Stadskansliet, Göteborgs stad

SAMRÅD MED GÖTEBORGS STAD ANGÅENDE ANSÖKAN OM NYTT MILJÖTILLSTÅND OCH ANSÖKAN OM ÄNDRINGSTILLSTÅND FÖR VERKSAMHETEN VID GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT

Närvarande:

Hans Linderstad, Stadskansliet, Göteborgs stad

Ulf Moback, Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs stad

Pernilla Hellström, miljöförvaltningen, Göteborgs stad

Birgitta Ling-Fransson, politisk tjänsteman (fp)

Martin Hellström, stadssekreterare (kd)

Ronnie, Ljungh, utredningssekr. Kommunstyrelsen (mp)

Bengt Wennerberg, Business Region Göteborg

Anita Rynvall Mårtensson, Göteborgsregionens kommunalförbund

Maria Bengtsson, Swedavia

Helena Wiberg, Swedavia

Sandra Brantebäck, Swedavia

Thomas Helin, Swedavia

Lena Wennberg, Swedavia

Kim Reesalu, Swedavia

Karin Larsson, Swedavia

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 Swedavia vid dagens samrådsmöte avser att lämna information om flygplatsens utveckling och önskar få synpunkter på innehållet i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen.
- 1.3 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.

- 1.4 På fråga uppgav Bengtsson att det är efterfrågan i högtrafiktider (s.k. peak) som styr behovet av ytterligare rullbanor. Denna ansökan omfattar endast en rullbana då befintlig bana förväntas kunna hantera 120 000 flygrörelser.
- 1.5 Bengtsson uppgav att Swedavia avser att ansöka om ändringstillstånd då det bedöms osäkert om det processuellt är en framkomlig väg att ansöka om en villkorsändring.
- 1.6 Malin Wikström uppgav på fråga om omfattningen av ansökan om ändringstillstånd, att Swedavia valt att ansöka om ändringstillstånd för 90 000 flygrörelser då ytterligare 10 000 rörelser jämfört med dagens tillstånd inte förväntas påverka miljökonsekvenserna i någon större omfattning. Genom att ansöka om ändringstillstånd för 90 000 flygrörelser kan ansökans omfattning förhoppningsvis bli mindre omfattande och den tillståndsprocessen kunna avslutas innan efterfrågan når 90 000 flygrörelser.
- 1.7 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 miljötillstånd, se bifogad presentation, **bilaga 1**.
- 2.2 Bengtsson redovisade den juridiska processen för ansökan om miljötillstånd 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 miljötillstånd 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 Malin Wikström tillade att även om Swedavia inte kan åläggas sådana miljövillkor som går utöver bolagets rådighet arbetar bolaget aktivt på frivillig basis även med de miljöfrågor på Landvetter som andra aktörer rent rättsligt ansvarar för, bl.a. genom en handlingsplan för minskade utsläpp till luft, se vidare nedan.

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 miljöstillstånd). Brantebäck betonade att tillståndets omfattning anges av den sökta trafikvolymen, d.v.s. antalet flygrörelser per år, medan uppskattat antal passagerare och tidpunkt då det aktuella antalet flygrörelser bedöms uppnås endast utgör ett sätt att komma fram till vilken trafikvolym tillståndsansökningarna bör omfatta.
- 4.2 På fråga uppgav Brantebäck att även godstrafiken förväntas öka och omfattas av den långsiktiga prognosen. Inom de närmaste åren är det dock i huvudsak passagerartrafiken som förväntas öka kraftigt. Stockholmstrafiken förväntas öka men det är främst trafiken till och från Europa som förväntas öka på sikt. Det förväntas även tillkomma flygrörelser från mindre städer i Sverige för transport och passagerare som sedan från Landvetter ska flyga vidare ut i Europa.

- 4.3 På fråga om hur etableringen av höghastighetståg vid flygplatsen kan förväntas påverka utvecklingen av flygplatsen, uppgav Brantebäck att etablering av höghastighetståg med station vid Landvetter flygplats kan få effekten att flygtrafiken ökar eftersom flygplatsen får ett större upptagningsområde. När det blir möjligt att ta tåget till Landvetter kan passagerarna förväntas komma från städer längre bort från flygplatsen än idag. Det är därför svårt att veta vilken effekt Götalandsbanan kan komma att få på flygplatsens utveckling.

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 miljötillstånd 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 miljötillstånd för flygplatsen. Den planerade utvecklingen av Airport City kommer dock att beskrivas i allmänna ordalag i ansökan om nytt miljötillstånd.

6. FLYGVÄGAR

- 6.1 Fredrik Follin 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. Flygplatsen är belägen inom det luftrum som kallas Göteborg terminalområde och det omges av Köpenhamn och Malmö områdeskontroll. Inom terminalområdet finns andra flygplatser (Såtenäs, Trollhättan och Säve) vars flygrörelser måste beaktas vid konstruktion av flygvägar till och från Landvetter flygplats. Flygvägarna 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. Flygledarnas uppdrag är att leda trafiken till och från flygplatsen i terminalområdet och därigenom upprätthålla nödvändig separation mellan flygplanen. Upprätthållande av flygsäkerheten är ett absolut krav som aldrig får eftersättas. Flygtrafikledningen kan i dagsläget hantera omkring 36 flygrörelser per timme men även det yttre lufthavet kan ha begränsningar som påverkar flygtrafikledningen i terminalområdet.
- 6.2 På fråga uppgav Follin att det i terminalområdet kan förekomma ca 18-20 flygplan samtidigt, hur många beror på behovet av säkerhetsavstånd mellan olika flygplan.
- 6.3 På fråga uppgav Follin att valet av start- och landningsbana styrs av vindarna, flygplanen ska av säkerhetsskäl starta och landa i motvind.
- 6.4 Follin 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. Vid översynen av flygvägarna var bullerexponering i flygplatsens närhet i fokus. I dagsläget är det även viktigt att studera

möjligheterna att minimera utsläppen till luft. Av flygplatsen genomförd grannöjdhetsindex framgår att omgivningen anser att utsläpp av koldioxid är det mest angelägna, medan utsläpp till vatten och buller kom på andra respektive tredje plats. Swedavias målsättning vid konstruktion av flygvägar är att reducera utsläppen till luft utan att öka antalet boende som exponeras för bullernivåer överstigande gällande riktvärden.

- 6.5 Brantebäck uppgav att grannarna i enkäten efterfrågade mer information om flygplatsen, varför flygplatsen valt att ge ut ett informationsblad "I luften" och planerar att fortsätta göra det en till två gånger per år. Informationsbladet skickas till de boende som bor innanför bullerkurvan för maximal ljudnivå 70 dB(A).
- 6.6 Follin redogjorde för den princip för avvikelser från utflygningsväg (SID) 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 genererar en bedömd 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. Utflygningsvägarna inom terminalområdet är konstruerade så att de ansluter till områdeskontrollens luftleder och för att möjliggöra ett säkert trafikavvecklingsmönster. 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.

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

- 6.7 Follin 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 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.
- 6.8 Wikström uppgav att det är viktigt att Swedavia får synpunkter på om någon flygväg bör studeras närmare. Eftersom flygplatsen så nyligen gjort en översyn av alla flygvägar avser inte flygplatsen göra en omfattande översyn med redovisning av alternativa dragningar av alla flygvägar i ansökan om nytt miljötillstånd. Det är också viktigt att få synpunkter på vilka principer som 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.

- 6.9 Follin 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.
- 6.10 På fråga uppgav Thomas Helin att MD80 är ett flygplan som förekommer vid flygplatsen som alstrar ljudnivåer på marken som uppgår till 70 dB(A). Det finns andra flygplanstyper som alstrar högre ljudnivåer men det förekommer väldigt sällan vid flygplatsen.
- 6.11 På fråga uppgav Lena Wennberg att 70 dB(A) är den nivå som riksdagen fastställt och det är riktigt att det inte nödvändigtvis är den nivå som omgivningen anser är acceptabel. Buller är dock en subjektiv upplevelse och Swedavia och flygplatsen måste ha en nivå att förhålla sig till vid drivande av flygplatsverksamhet och följer därför den nivå som riksdagen fastställt. Naturvårdsverket har lämnat närmare instruktioner om med vilken frekvens 70 dB(A) ska få förekomma. Om denna nivå överskrids nattetid blir hus som är belägna innanför bullerkurvan föremål för bullerskyddsåtgärder.
- 6.12 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. Swedavia utgår dock i dagsläget från Naturvårdsverkets rekommendationer.
- 6.13 Follin presenterade in- och utflygningsvägarna i dagens flygvägssystem med belastningen på varje flygväg samt redogjorde vidare för i vilken utsträckning Göteborgs stad berörs i dagens tillstånd, se bifogad presentation, **bilaga 1**. Sedan P-RNAV infördes har spridningen längs flygvägarna minskat avsevärt, vilket illustreras av redovisade flygvägsspår från januari i år. Follin 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. Göteborgs stad berörs inte direkt av starter och landningar på bana 03 eftersom överflygningar sker på högre höjder. Flygplatsen har inte för avsikt att förändra flygvägarna till och från bana 03.

- 6.14 Representant från kommunen framförde behovet av tysta områden i stadens närhet. Vättlefjäll är ett sådant område som bör beaktas i ansökan om nytt miljötillstånd.
- 6.15 Follin uppgav att flygplanen inte överflyger det området idag.
- 6.16 Brantebäck uppgav att det kan övervägas om tätorter borde överflygas dagtid när ljudnivåerna ändå är höga beroende på andra bullerkällor.
- 6.17 Wikström uppgav att det kan vägas mot synpunkten att det är olämpligt att någon ska exponeras av buller från flera bullerkällor samtidigt, t.ex. flyg- väg- och tågtrafik.
- 6.18 Lewensjö uppgav att det också alltid är svårt att bullerexponera nya boende även om det är på lägre nivåer.

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 på 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 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 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.

7.3 Representant från Göteborgs stad önskade att information om ljudnivåerna i området Sandsjöbacka redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

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.

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

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.³ 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.⁴
- 8.3 Brantebäck uppgav att Swedavia har ett aktivt samarbete med Västtrafik för att försöka öka andelen kollektivtrafikresenärer till flygplatsen. Flygbussarna trafikerar flygplatsen på uppdrag av Västtrafik.
- 8.4 Representant för Göteborgs stad uppgav att det är dyrt att åka med flygbussarna och att flygplatsen skulle kunna subventionera de resor som sker med kollektivtrafiken med t.ex. 10 kr.

³ Swedavia ålades genom Miljööverdomstolens dom i det ovan nämnda omprövningsmålet att verka för ett genomförande av de åtgärder som beskrivs i denna handlingsplan. Genomförda åtgärder ska redovisas i miljörapporten.

⁴ Till förtydligande av cirkeldiagrammet kan noteras att LTO-cykeln är lika med ett flygplans landningsstart-cykel (Landing and Take-Off cycle).

- 8.5 På fråga om hur passagerarna tar sig till flygplatsen uppgav Helin att ca 30 procent åker taxi, ca 30 procent kör i egen bil, ca 30 procent blir skjutsade och ca 10-12 procent åker kollektivt.
- 8.6 På fråga om vem som tar ansvar för utsläppen till luft som sker i lufthavet utanför LTO-cykeln, uppgav att Wikström att det i rättspraxis har fastställts att flygplatsers verksamhet ska avgränsas till redovisning av utsläppen till luft inom LTO-cykeln. Utsläpp av koldioxid är vidare utsläpp som har global påverkan och därför inte bör regleras i villkor i enskilda tillstånd. Från år 2012 omfattas dessutom utsläppen till luft från flygplan från handeln med utsläppsätter.
- 8.7 Wennberg uppgav vidare att LFV tidigare var den aktör som hade sektoransvaret för flyget. Idag är Swedavia endast en verksamhetsutövare utan ett sådant ansvar. Swedavias startavgifter styrs dock av vilka utsläpp flygplanen genererar (bestäms av flygplanens certifieringsdata avseende utsläpp vid taxning, väntan och flygning i luften) på så sätt att de flygplanstyper som släpper ut högre nivåer av kväveoxider och kolväten får betala en högre avgift. Varje flugen nautisk mil (motsvarar ca 1,8 km) genererar ca 20 kg koldioxidutsläpp.
- 8.8 Follin 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.

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 avising 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 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 räckta 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 uppgav även att flygplatsen driver ett forskningsprojekt för att rena brandövningsplatsen från PFOS.
- 9.5 Brantebäck redogjorde vidare övergripande för flygplatsens kemikaliehantering och sökt verksamhet förväntas inte leda till någon ändrad hantering av kemikalier.
- 9.6 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. Hon uppgav bl.a. att flygplatsen inte avser att göra en fullständig lokaliseringsutredning med beaktande av att flygplatsen har legat där den ligger under relativt lång tid. Övergripande scenarier kring alternativ kommer dock att redovisas, t.ex. vilka andra flygplatser som finns i regionen och vilka möjligheter de har att ta emot flygtrafik.
- 10.2 Representant för Göteborgs stad uppgav att samtliga förväntade miljökonsekvenser vad avser utsläpp till luft av kväveoxider, kolväten och partiklar över tid måste redovisas ordentligt i miljökonsekvensbeskrivningen.
- 10.3 Representant för Göteborgs stad uppgav vidare att det i ansökan bör framgå hur Swedavia avser att bidra till ett hållbart samhälle och minimera klimatpåverkan.

11. FORTSATT DISKUSSION

- 11.1 Brantebäck uppgav på fråga att det flygplatsbränsle som används idag är Jet A1 (flygfotogen) och att det pågår försök med inblandning av biobränslen.
- 11.2 På fråga om framtida möjligheter till bättre transporter av bränsle uppgav Brantebäck att det studeras men att det inte finns några alternativ till transport på väg i dagsläget. Det är sannolikt inte lämpligt att dra en pipeline till flygplatsen, den skulle bli 3,5 km lång med kraftig lutning då det är 70 meters nivåskillnad från bränslestationen till flygplatsen.
- 11.3 Representant för Göteborgs stad uppgav att det är viktigt att flygplatsen studerar möjligheten att utöka möjligheten att åka buss till flygplatsen då anläggandet av Götalandsbanan ligger långt fram i tiden.

- 11.4 På fråga om införandet av ett s.k. hubsystem vid flygplatsen uppgav Brantebäck att ett flygbolag, City Airlines, planerar att transportera passagerare från ett antal mindre städer i Sverige till Landvetter för snabb vidaretransport ut i Europa. Det möjliggör ett antal direktdestinationer från Landvetter till större städer i Europa.
- 11.5 Helena Wiberg uppgav att det innebär att många svenska resenärer slipper resa via Kastrup i Köpenhamn.
- 11.6 Representant för Business Region Göteborg framhöll flygplatsens betydelse för näringslivets konkurrenskraft.
- 11.7 Representanter för Göteborgs stad uppgav att det borde vara av intresse att samråda med någon ornitologisk förening och kanske också Västtrafik, Göteborgs universitet och Chalmers.

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 senast den 30 juni 2010.

Anteckningarna upprättade av

Malin Wikström