

MINNESANTECKNINGAR**SAMRÅD MED VERKSAMHETSUTÖVARE ANGÅENDE ANSÖKAN
OM NYTT MILJÖTILLSTÅND FÖR VERKSAMHETEN VID
GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT**

Närvarande
Linda Millheim, Hertz
Martin Ekman, Hertz
Ingela Ek, Jetpak
Magnus Wedin, Taxi Göteborg
Helena Svensson, Swedavia
Jens Pedersen, Gate Gourmet
Henrik Ekstrand, Novair
Kim Kinnerfors, SAS
Gunnar Yxelflod, Spirit
Katarina Tönsgård, The Nuance Group
Eva Andersson, Malmö Aviation
Philip Ajeenah, NAP
Slobodan Milosevic, Renab
Yvonne Björnström, Swedavia
Helena Wiberg, Swedavia
Jörgen Bergstrand, Swedavia
Sandra Brantebäck, Swedavia
Gabriella Ludvigsson, Sweco
Thomas Helin, Swedavia
Karin Görjevik, Swedavia
Fredrik Follin, LfV
Niclas Wiklander, LfV
Malin Wikström, Gärde Wessalu Advokatbyrå

Ej närvarande

Kopia till
Registrator

Datum för
2010-11-24

Klockan
13:00-16:00

Lokal
Welcome Lounge

Referens - kallelse

Inledning

Yvonne Björnström, chef för operativa avdelningen, öppnade mötet och hälsade alla välkomna. Björnström informerade om delningen av LFV som genomfördes den 1 april 2010. Flygplatsverksamheten fördes över till det statligt ägda bolaget Swedavia AB medan affärsverket LFV fortsättningsvis ansvarar för flygtrafikledningsverksamheten. Swedavia ansvarar således från och med den 1 april för driften av statens flygplatser.

Gabriella Ludvigsson, projektledare för miljötillståndet, presenterade dagens agenda;

- Inledning
- Presentation av flygplatsen
- Lagstiftning
- Prognos och flygplatsens anläggningar
- Sökt omfattning
- Flygvägar
- Miljöpåverkan
- Förslag miljökonsekvensbeskrivning

Presentation av flygplatsen

Gabriella Ludvigsson informerade om att flygplatsen är en tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken. Flygplatsens befintliga tillstånd är från 1970-talet, men därefter har omprövning av samtliga villkor skett. Flygplatsen har dock inte tillståndsprövats i enlighet med miljöbalkens bestämmelser. I tillståndansökan kommer förslag till villkor och skyddsåtgärder att presenteras och till ansökan bifogas. Ansökan avses att inlämnas till miljödomstolen under år 2012.

På fråga om när det nya tillståndet med nya villkor kan förväntas vinna laga kraft svarade Malin Wikström att då domarna vanligen överklagas kan det dröja till cirka år 2015. Dagens villkor gäller som utgångspunkt till dess de nya har vunnit laga kraft.

Därefter berättade Ludvigsson om den samrådsprocess kring miljöprövningen av Göteborg Landvetter Airport som inleddes under våren 2010 med samrådsmöten med länsstyrelsen i Västra Götalands län och elva kommuner i flygplatsens närhet. Syftet med dagens samråd är informera om den tänkta omfattningen och utformningen av ett nytt tillstånd och att ta emot synpunkter från flygplatsens verksamhetsutövare om hur verksamheten bör bedrivas och vilka miljökonsekvenser som bör utredas i ansökan. Alla synpunkter är viktiga och ligger till grund för utredningar av miljökonsekvenserna och till närmare

utformning av villkoren. Under 2011 kommer Swedavia att genomföra ett antal utredningar, varför Swedavia önskar förslag på utredningar från flygplatsens verksamhetsutövare. Det finns därefter flera tillfällen att lämna synpunkter på själva ansökan i ansökningsprocessen. Swedavias mål med det nya miljötillståndet är att få så relevanta villkor som möjligt för att uppnå bästa möjliga miljönytta.

Ludvigsson uppmanade åhörarna att kontakta Swedavia och lämna synpunkter på utformningen av miljökonsekvensbeskrivningen och ansökan. Synpunkterna kommer att behandlas i kommande tillståndsansökan.

Lagstiftning

Malin Wikström fördjupade diskussionen kring de förändrade rollerna sedan den 1 april 2010. Swedavia är ett statligt ägt bolag som äger, driver och utvecklar de statliga flygplatserna. Bolaget ska inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. LFV är ett affärsverk som driver flygtrafiktjänst för civila och militära kunder vid ett 40-tal platser i Sverige.

Wikström informerade vidare om att Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Tillsyn ska utövas över den civila luftfarten, särskilt flygsäkerheten och luftfartsskydd. Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för alla trafikslag.

Wikström meddelade vidare att om nuvarande miljövillkor, vilka miljödomstolen angett, överskrids kan en enskild person, i regel flygplatschefen om inte ansvaret delegerats, åtalas vilket kan ge böter eller fängelse. Swedavia har ej rådighet över själva flygtrafiken till och från flygplatsen, varför bolaget inte har villkor på detta. Enligt den s.k. Markttjänstlagen måste markttjänsterna vid flygplatser med över två miljoner passagerare konkurrensutsättas. Swedavia reglerar markttjänstbolagens (även kallade handlingsbolag) verksamhet genom avtal, i vilka krav att efterfölja gällande miljövillkor regleras.

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 endast vissa trafikflöden, hindra ett flygbolag från att landa på en öppen flygplats eller hindra vissa flygplanstyper att landa på flygplatsen, förutom vid allvarliga miljöproblem. Frågan har behandlats av Europakommissionen i beslut angående Karlstad flygplats som nekat visa flygplanstyper tillträde till flygplatsen.

Prognos och flygplatsens anläggningar

Sandra Brantebäck meddelade att Högsta domstolen har beslutat att inte ge prövningstillstånd för att behandla de överklaganden som inkommit från Swedavia och Naturvårdsverket i mål M 118-01 angående omprövning av samtliga miljövillkor. Det innebär att de villkor som Miljööverdomstolen angav 2009-12-22 har vunnit laga kraft och att omprövningsprocessen är avslutad. Det innebär bl.a. avvikelser från det s.k. Södra spåret får ske först vid 10 000 fot MSL, medan utsläpp till luft regleras genom en handlingsplan i vilken Swedavia verkar för att utsläppen till luft från flygplatsverksamheten ska minimeras. Det av Miljödömsstolen meddelade strängare villkoret avseende utsläpp till luft upphävdes av Miljööverdomstolen och Miljööverdomstolens villkor ligger nu fast.

Brantebäck uppgav att Swedavia har för avsikt att ansöka tillstånd till 120 000 flygrörelser per år, vilket beräknas genereras av 7,2 miljoner passagerare per år. En rörelse är en start eller en landning. Swedavia önskar säkra verksamheten på lång sikt, och ansöker om tillstånd till en verksamhetsvolym som ger flygplatsen möjlighet att växa. Tillståndsprocessen förväntas ta lång tid och flygplatsverksamhet är en komplex verksamhet, varför Brantebäck betonar att det är viktigt med ett tillstånd som kan gälla under en lite längre tid. Dagens tillstånd omfattar 80 000 rörelser per år. På fråga om hur många rörelser flygplatsen har idag meddelade Brantebäck att flygplatsen hade ca 56 000 rörelser år 2009 och under 2010 beräknas utfallet bli ca 61 000 rörelser.

I och med askmolnet under april 2010 ändrades förutsättningarna för tillståndsprocessen. Det flygbolag som planerade att inrätta en hubverksamhet, vilket beräknades leda till en ökning av 30-35 000 rörelser per år, beslutade att inte påbörja denna verksamhet. Swedavia bedömde då att dagens tillstånd på 80 000 rörelser inte kommer att överskridas inom en snar framtid och beslutade därför inte ansöka om ändringstillstånd omfattande 90 000 rörelser per år.

Brantebäck redogjorde även för vid vilka olika trafikfall de samlade miljökonsekvenserna kommer att redovisas i tillståndsansökan, vilka är 80 000 flygrörelser per år - nollalternativet, 100 000 flygrörelser per år och 120 000 flygrörelser per år. Detta för att miljökonsekvenserna ska redovisas på ett rättvisande sätt under prognosperioden. Under en övergångstid, innan äldre flygplanstyper bytts ut mot nya bättre flygplanstyper ur miljösynpunkt, kan miljökonsekvenserna vara större än mot slutet av prognosperioden när flygplatsen beräknas uppnå 120 000 rörelser.

Brantebäck gav en kort beskrivning av flygplatsens anläggningar. I tillståndsansökan kommer hela flygplatsverksamheten och dess miljöpåverkan att beskrivas, även sådan som inte Swedavia har rådighet över. Enligt miljölagstiftningen ska vidare all följdverksamhet beskrivas, t.ex. transporter

till och från anläggningen varför även miljökonsekvenserna från dessa verksamheter kommer att redovisas i ansökan.

Brantebäck berättade att Swedavia investerar stora belopp i miljörelaterade investeringar som nya dagvattendammar och ny glykolreningssystem samt sanering av brandövningsplatsen av ämnet PFOS. På fråga om hur stor investeringskostnaden är för pågående miljöprojekt svarade Brantebäck att närmare 250 miljoner investeras under en 5 års period, varav 100 miljoner investeras i dagvattendammarna.

Brantebäck berättade vidare att enligt grannöjdhetsindex, GNI, anser grannarna runt flygplatsen att, i turordning, koldioxid, vatten samt buller är de viktigaste frågorna att arbeta vidare med.

Slutligen meddelade Brantebäck att ansökan om nytt miljötillstånd kommer att omfatta verksamhet på en rullbana (befintlig rullbana). Göteborg Landvetter Airport är utpekad som riksintresse, där två banor är utmärkta. Riksintresset är en annan prövning som inte ingår ansökan om nytt miljötillstånd. När efterfrågan finns för verksamhet på två rullbanor krävs det att Swedavia ansöker om tillstånd, såväl miljötillstånd som tillstånd från Transportstyrelsen, till en verksamhet på två banor innan en sådan verksamhet kan tas i drift.

Flygvägar

Niclas Wiklander från LFV redovisade flygtrafiktjänstens arbetsområden och syftet att arbeta för en god flygsäkerhet och att luftrummet utnyttjas effektivt. Flygtrafiktjänsten leder flygtrafiken till och från flygplatsen och ger i det arbetet råd och upplysningar till piloterna om exempelvis aktuellt väderläge m.m. Flygtrafikledning arbetar samtidigt med att försöka minska utsläppen till luft och buller. Fokus på att minska bränsleförbrukningen har ökat under de senaste åren. Flygsäkerheten går dock alltid före alla andra aspekter för att förhindra kollisioner i luften samt på marken och mellan flygplan och fordon.

Brantebäck inflikade att det har skett en förändring i samhället under de senaste åren från att endast fokusera på buller till att även inkludera klimatfrågan i debatten kring utformningen av flygvägar.

Wiklander informerade om att flygtrafiktjänsten styrs av internationella regler och arbetet sker visuellt eller genom radar. Flygledarna har radiokommunikation med alla piloter och alla trafikflöden är noga reglerade för att ge förutsägbarhet och därmed öka säkerheten.

Landvetter har ett terminalområde, TMA som kontrolleras från flygplatsen. Terminalområdet sträcker sig från Mariestad och Dalsland i norr till Varberg i

söder. Inom terminalområdet går flygvägar i luftrummet som ansluter till vissa ut/inpasseringspunkter där Landvetters TMA slutar och nya luftrum tar vid.

Flygvägarna kallas för SID (flygväg för start) och STAR (flygväg för landning) och finns i båda banriktningar. Flygvägarna används för att anpassa flödena till omvärlden, skapa trygga och säkra flöden med en hög kapacitet och kunna möta miljökrav på exempelvis flygvägslängd och bullerexponering.

Transportstyrelsen ställer krav på LfV avseende säkerhetsprövning, miljödomstolen via miljövillkor, flygoperatörer som vill flyga kortare väg för att minska bränsleförbrukningen och grannar rörande bullerexponering. Flygplatsen måste inneha godkända tillstånd av både Transportstyrelsen och miljödomstolen för att få bedriva flygplatsverksamhet.

Wiklander informerade om att Swedavias och LfVs målsättning är att reducera utsläpp till luft utan att öka antalet boende som exponeras för bullernivåer överstigande gällande riktvärden. En översyn av gällande flygvägar kommer att ske och eventuellt kommer mindre justeringar att föreslås. Wiklander meddelade att det pågår teknikutveckling av flygvägar. Fokus för Swedavia och LfV är att få villkoren mer flexibla för att kunna implementera ny teknik utan att behöva ändra villkoren.

Wiklander informerade om att den största andelen av starter sker på bana 21 då flygplanen startar i motvind och de blåser huvudsakligen från sydväst. Det nya flygvägssystemet har ökat förutsägbarheten för de boende då bredden på flygvägarna har smalnats av. Syftet med de nya flygvägarna var att öka förutsägbarheten vilken Swedavia och LfV anser har uppnåtts. Nackdelen med systemet är att de boende under flygvägarna får en större andel trafik vilket de har reagerat kraftigt på och anser är orättvist. Få boende påverkas men dessa personer påverkas till hög grad.

På fråga när trafiken omlades svarar Wiklander att det nya flygvägssystemet togs i drift den 15 januari 2009. Under perioden var Sverige inne i lågkonjunktur vilket medförde att många av de boende har uppfattat att flygvägarna nyligen har ändrats.

De fokusområden i tillståndsansökan Swedavia avser att utreda vidare är att avlasta för boende söder om flygplatsen genom spridning av trafik på höjd. Sydost om flygplatsen finns ett område med få boende vilket medför att området är intressant att undersöka vidare för en potentiell förkortning av utflygningsväg. LfV och Swedavia önskar en dialog med flygplatsens verksamhetsutövare om spridning av trafik är en linje att undersöka vidare.

Wiklander redogjorde för den kommande undersökning som Swedavia och LfV önskar genomföra vad avser möjligheten att lämna flygvägarna vid vissa höjder. Flygplanstyperna kan kategoriseras in i olika grupper beroende på dess

bulleregenskaper. Flygplanen bör få lämna en standardiserad flygväg när bullernivåerna på marken understiger maximalljudnivån 70 dB(A). Flygplan som bullrar mer får därmed följa den standardiserade flygvägen längre innan avvikelser får ske. Flygplan med bättre bullerprestanda kan däremot lämna flygvägen tidigare och ledas mer direkt mot slutdestination, med kortare flygsträcka som följd. Detta resulterar i mindre bränsleförbrukning och mindre utsläpp till luft.

Idag sker huvuddelen av startande trafik söderut på bana 21 över smalt geografiskt område. Genom att sprida trafiken från de södergående flygvägarna skulle boende i det området som idag har en hög andel av alla överflygningar avlastas. Dagens villkor anger att avvikelser från flygväg får ske dagtid vid 6500 fot, med undantag för det s.k. Södra spåret där avvikelser får ske först vid 10 000 fot. Med avvikelser på höjd kommer fler tätorter att överflygas, men på lägre bullernivåer som understiger fastställda riktvärden.

Wiklander berättade vidare att flygplatsen har påbörjat inflygningar med RNP-AR teknik. Tekniken gör det möjligt att flyga snävare in mot landningsbanan. Flygvägsförkortningen är cirka 11 nautiska mil, vilket ger en besparing på 100-150 kg bränsle, vilket innebär upp till ett halvt ton koldioxid per inflygning. Projektet är en del av det EU finansierade VINGA-projektet där Swedavia, LFV, Novair och Quadis testar den nya tekniken. Projektet har som syfte att ge kunskap och erfarenheter av den nya tekniken, vilket Landvetter är en av de första flygplatserna att implementera. Två inflygningsvägar har skapats och två är under konstruktion. Swedavia har efter anmälan fått godkännande att testa tekniken i liten skala. Totalt flyger två flygplan per dygn på de nya inflygningsvägarna. Från projektet kommer såväl bränslevinster och minskade utsläpp till luft som bullerexponering att analyseras. En förhoppning är att avlasta Tollerød som idag berörs av cirka 70% av alla landningar. Dock kan andra boende påverkas som inte tidigare varit utsatta för överflygningar.

Den nya tekniken kommer att behandlas i den kommande tillståndsansökan och måste godkännas av miljödomstolen innan de kan tas i bruk i större skala. Det krävs också att flygplanen utrustas med den nya tekniken, för närvarande har få flygplan tekniken.

På fråga om hur det är möjligt att täcka in ny teknik svarade Wiklander att traditionellt har det varit svårt då omgivning och tillsynsmyndighet ställer höga krav på en förutsägbar verksamhet för att ge trygghet i utförande och uppföljning.

Brantebäck uppgav att Swedavia önskar få synpunkter på hur det är möjligt att förhålla sig till ny teknik generellt, inte bara avseende flygvägar. På fråga angående hur flygplatsens verksamhet kan påverka utvecklingen av bostadsområden i närheten av flygplatsen svarade Wiklander att kommunen har

en översiktplan, ÖP, där framtida boendeutveckling beskrivs. Diskussion förs med Härryda kommun för att tillvarata kommunens och flygplatsens intressen.

På fråga om konstruktion av flygvägar för Stockholm Bromma Airport svarade Wiklander att det är enklare att konstruera flygvägar för Göteborg Landvetter Airport då flygplatsen har färre närboende. Samtidigt kan det noteras att en överflygning uppmärksammas mer på landsbygden där det är tystare än inne i städer. Brantebäck tillade att Stockholm Bromma Airport inte tillåter nattrafik med hänsyn till de boende kring flygplatsen.

På fråga om vad den kurvade tekniken är svarade Wiklander att den baseras på GPS-teknik jämfört med traditionell markbaserad radar. Tekniken är mycket exakt och en tregradig glidbana används.

Miljöpåverkan - buller

Thomas Helin redogjorde inledningsvis för gällande riktvärden för flygbuller (utomhus vid bostäder): flygbullernivå (FBN) 55 dB(A) och maximalljudnivå 70 dB(A). Vid beräkning av flygbullernivån, som är en genomsnittsnivå, tas hänsyn till att flygbuller anses mer störande kvälls- och nattetid än dagtid. Swedavia avser att i tillståndsansökningarna redovisa beräkningar av flygbullernivå i enlighet med den nya beräkningsmetoden L_{den}^1 istället för FBN. Förändringen beror på att ett EU-direktiv har införts av beräkningsmetoden för flygbullernivå. Den största skillnaden mellan den gamla och den nya beräkningsmetoden består i att nattdefinitionen är åtta timmar mellan klockan 22-06 istället för den tidigare nattdefinition som omfattade nio timmar 22-07.

På fråga om hur högt 70 dB(A) uppfattas vara svarade Helin att ett normalt samtal ligger på mellan 50-60 dB(A). Vid 70 dB(A) maskeras talet. Jetmotorer och nithammare uppnår nivåer upp till 130 dB (A), medan löv och sus i regel ger upphov till nivåer på 20-30 dB(A).

Helin redovisade preliminära bullerkurvor för flygbullernivå 55 dB(A) och maximalljudnivå 70 dB(A) som förekommer tre gånger per årsmedelvärd för 80 000 och 120 000 flygrörelser per år. Vid L_{den} 55 dB(A), vidgas kurvan med ökat antal rörelser. Vid maximalljudnivå 70 dB (A) beräknas utflygningsvägen söderut mot Stockholm minska något då den bullrande flygplanstypen MD80 bedöms tas ur drift och ersättas med mindre bullrande flygplan under prognosperioden. För startar norrut på bana 03 med destination söderut

¹ Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller som genomför direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller.

beräknas kurvan istället öka då en stor andel av trafikökningen beräknas ske söderut mot Europa.

Brantebäck uppgav att flygplatsen bullerisolerar bostadshus och lokaler belägna inom kurvan för flygbullernivå 55 dB (A). På fråga om hur många byggnader som påverkas för bullerisolering enligt dom i mål M118-01 svarade Helin att antalet hus som berördes av inventering var cirka 240 stycken. Byggnaderna ligger främst söder om flygplatsen vid Buarås, Vrestaby samt längst med Lindomevägen.

Miljöpåverkan - luft

Brantebäck uppgav att enligt slutligt villkor avseende utsläpp till luft ska Swedavia verka för att handlingsplanen för minskade utsläpp till luft blir genomförd. Swedavia har under hösten startat upp ett klimatmärkningsarbete som många av deltagarna på samrådet är delaktiga i för att minska flygplatsens totala utsläpp av koldioxid. Brantebäck ser verksamhetsutövarnas delaktighet i arbetet att minska klimatpåverkande gaser som mycket viktigt.

Brantebäck påpekade att flygplatsens utsläpp till luft innefattar inte enbart koldioxid utan även andra ämnen som exempelvis partiklar, flyktiga organiska ämnen och kväveoxider.

På fråga om hur utsläppen till luft är fördelade mellan olika verksamheter vid flygplatsen visade Brantebäck en bild för utsläppen från koldioxid från 2009 där merparten av utsläppen kommer från LTO-cykeln vilken är flygplanens utsläpp vid start och landning upp till 900 meter i luften. Av flygplatsens totala utsläpp står Swedavia för en mycket liten del. Genom klimatmärkningen har beräkningar genomförts på passagerares resor till och från flygplatsen vilket har visat utsläppen från passagerare som blir skjutsade med bil är en stor andel av passagerarnas utsläpp av koldioxid.

Brantebäck informerade vidare om att Swedavia har som mål att den egna verksamheten ska vara klimatneutral år 2020, d.v.s. inte ge upphov till fossila koldioxidutsläpp. För att uppnå målet ska utsläppen från reservkraften, brandövningar, uppvärmning samt fordon och bränsle styras om från fossila bränslen som diesel, olja och bensin till förnyelsebara bränslen. Swedavias interna tjänsteresor har valts att exkluderas från nollvisionen.

Brantebäck uppgav att hon hoppas att samarbetsviljan hos flygplatsens verksamhetsutövare kommer att vara fortsatt högt. Klimatmärkningen, som är ett frivilligt arbete, är en god start på detta samarbete. I handlingsplanen för minskade utsläpp till luft anges att år 2012 ska endast miljötaxi trafikera flygplatsen för hämtande passagerare. Definitionen miljötaxi har klassats till utsläpp på 120 gram koldioxid per kilometer. Brantebäck uppgav att hon

uppfattar att taxibolagen är väl införstådda med de kommande reglerna, en del taxibolag anser att flygplatsen ligger för långt efter i utvecklingen medan andra, mindre bolag anser att kravet är för strängt satt. Frågan är hur Swedavia och taxibolagen ska arbeta vidare med frågan efter 2012. Brantebäck efterfrågade en fortsatt diskussion kring detta i annat sammanhang.

Brantebäck informerade om att Swedavia har för avsikt att undersöka de anställdas resvanor till och från arbetet. Swedavia behöver därför hjälp från verksamhetsutövarna att informera och påminna om undersökningen för att ge flygplatsen ett gott underlag att presentera för Västtrafik.

Brantebäck uppgav vidare att Swedavia även verkar för att rälsbunden trafik ska etableras på flygplatsen. I Banverkets investeringsplan finns inte snabbspåret mellan Göteborg och Stockholm, via Göteborg Landvetter Airport, med. Flygplatsen har varit värd för ett möte mellan representanter från Västra Götalandsregionen för att diskutera frågan hur Västsverige bibehåller regionens ekonomiska utveckling med hjälp av en god infrastruktur. Sträckan Borås till Göteborg är en av Sveriges största pendlingssträckor, varför förslag har uppkommit att bygga en del av Götalandsbanan med snabbspår mellan Borås och Göteborg med hållplats på flygplatsen.

Utsläpp till vatten

Brantebäck visade en bild på glykolreningsanläggningen. Sedan i somras har glykolavskiljare lagts ner i marken vid uppställningsplatserna vid ramp där den lågkoncentrerade avsningsvätskan separeras från den högkoncentrerade. Alla verksamhetsutövare på plattan är skyliga att efterleva Swedavias miljövillkor som inte får överskidas. Om avvikelser skulle ske, exempelvis ett stort utsläpp, är det mycket viktigt att Swedavia får vetskap om detta för att kunna rapportera detta vidare till tillsynsmyndighet.

Brantebäck visade vidare en bild på de nya dagvattendammarna. Ryaverket, som tar hand om flygplatsens vatten, vill inte ha vatten innehållande höga halter av tungmetaller då de vill kunna sälja slammet för gödning av åkrarna. Flygplatsen har höga halter av kadmium. På fråga om vilket vatten som förs till dagvattendammarna svarade Brantebäck att dagvattnet, d.v.s. regnvatten från asfalterad mark på landside och airside, förutom den södra banänden, kommer att transporteras till de nya dagvattendammarna. Vintertid finns höga halter av tungmetaller i dagvattnet från avisningen av flygplanen. Efter separering av glykolen kommer den lågkoncentrerade glykolen släppas till dagvattendammarna för rening i tre olika steg. Även den gråa snön, d.v.s. den snö som är förorenad av glykol, kommer att renas i dagvattendammarna.

Brandövningsplatsen är förorenad med ämnet PFOS som tidigare har använts i brandskummet. Detta vatten renas därför i en särskild reningsanläggning med kolfilter. Brantebäck påpekade att flygplatsens påverkan på vatten och hur det hanteras kommer att bli en central del i miljökonsekvensbeskrivningen.

Målsättningen för vattenarbetet vid Göteborg Landvetter Airport 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.

Kemikalier och avfall

Brantebäck uppgav att enligt nu gällande villkor ska miljöbedömning genomföras på kemikalier vid service och underhåll av flygplan, markanläggningar samt mark- och servicefordon och räddningstjänsten. Dokumenterad kunskap ska finnas om kemikalien och skyddsåtgärder vara vidtagna. Swedavia har ett eget kemikaliesystem och målet är att minska antalet kemikalier och fasa ut de farligaste. Kemikalier lagstiftas genom EU-lagstiftningen Reach.

Gällande avfallet pågår diskussioner genom klimatmärkningen hur avfallshanteringen kan förbättras. En ökad efterfrågan från verksamhetsutövarna i avfallshandling har skett det senaste året och Swedavia vill möta denna efterfrågan. Vid en ökad produktion flygrörelser finns ett behov för en utökad sortering.

Förslag miljökonsekvensbeskrivning

Brantebäck presenterade ett förslag till innehållsföreteckning av miljökonsekvensbeskrivningen, MKBn. Vid utformningen av MKBn är avgränsningarna viktiga och Brantebäck efterfrågade verksamhetsutövarnas synpunkter på lämplig avgränsning.

I förgående tillståndsprocess diskuterades avgränsningen av transporter till och från flygplatsen. De slutgiltiga avgränsningarna blev utsläpp från transporter från Borås och Göteborg (Kallebäcksmotet). Frågan är om det är en lämplig avgränsning.

Brantebäck uppgav att Swedavia inte avser att göra en fullständig lokaliseringstudie eftersom flygplatsen har legat där den ligger under relativt lång tid. Huvuddragen i den lokaliseringstudie som gjordes inför anläggandet av flygplatsen på 1970-talet kommer dock att uppdateras och

redovisas tillsammans med övergripande scenarier kring alternativ, såsom möjligheten att förlägga flygtrafik till andra flygplatser i regionen.

Brantebäck informerade om att under samrådsprocessen med kommunerna uttryckte en kommun synpunkten att rätten till friluftsliv bör uppmärksammas, det bör vara tyst i vissa naturområden och överflygningarna bör dagtid kunna förläggas till tätorter som redan har bullerexponering från annan verksamhet. Swedavia kommer att ta denna synpunkt i beaktande vid utformning av MKBn.

På fråga om Götalandsbanan kommer etableras svarade Brantebäck att Trafikverket genomför långsiktiga planer där investeringar prioriteras. Västlänken i Göteborg, vilken har en beräknad kostnad på cirka 15 miljarder kronor, är inkluderad i tioårsplanen, inte Götalandsbanan. Västlänken är dock en förutsättning för att Götalandsbanan ska kunna byggas. Swedavia har i flygplatsens utvecklingsplan markerat rälsbunden trafik till flygplatsen. Norr om flygplatsen planeras ett nytt logistikcentrum vilket möjliggör en utbyggnad av kollektivtrafiken.

Brantebäck uppgav sammanfattningsvis att utvecklingen av framtida infrastruktur som vägar och järnvägar är politiska beslut.

Övriga synpunkter

En kommentar från en åhörare att är Swedavia Göteborg Landvetter bör undersöka hur flödet av kollektivtrafiken på Stockholm Arlanda Airport var före och efter etableringen av Arlandabanan. Brantebäck tillade att det även finns en rapport om passagerarnas trafikslag till flygplatsen när rälsbunden trafik etablerades vid flygplatsen i Nice.

Henrik Ekstrand från flygbolaget Noviar, framförde synpunkter ur ett luftrumsbrukares perspektiv och anförde i huvudsak följande. Vad gäller relationen mellan buller och utsläpp till luft har fokus historiskt sett varit på buller vilket medför att buller i stort styr dagens regler och lagar. Under de senaste åren har medvetenheten kring klimatpåverkan av utsläpp av koldioxid ökat. Det är dock inte möjligt att optimera buller och utsläpp samtidigt. Buller mäts i sekunder, koldioxid har en livslängd på 100-150 år i atmosfären. Om man antar att en medelflygplanstyp är Boeing 737, ges en besparning på 78 000 kg koldioxid per år per sekund flygvägsförkortning (om alla flygplan skulle flyga med flygvägsförkortning). För närvarande måste alla flygplan flyga enligt utflygningsstråken och kan ej avvika tidigare. Detta medför att regelverket blir kontraproduktivt med onödiga utsläpp till luft som följd. Ekstrand menar att tekniken måste styra utvecklingen av flygvägarna för att möjliggöra utsläppsbesparningar, Noviair vill börja använda ny teknik så snart den implementeras i flygplanen istället för att vänta flera år på beslut från

Miljödomstolen. De flygbolag som har investerat i flygplan med modernare teknik måste få avvika tidigare, när flygplanet är under gällande bullerriktvärden. Risker med tillstånd är att teknikutvecklingen hämmas. Om tio år är dagens teknik gammal. Tillståndet måste vara utformat för att öppna upp för teknikutveckling. Nästa år lanseras ett nytt flygplan, med ny motorteknik med växellåda på fläkten vilket medför 15-20 dB (A) lägre ljudnivåer än de plan med bullerklassning 4. Det är viktigt att skapa incitament för flygbolagen att investera i ny teknik.

Ekstrand tillägger att operatörerna vill att flygplatsen investerar i nyare teknik för tidsstyrning för att undvika väntelägen. Exempelvis finns exakta klockslag när flygplanet ska vara vid en viss punkt i lufthavet, därför är det viktigt att det finns teknik som optimerar flygningen.

Ekstrand tillägger även att det är viktigt att få möjlighet att få pröva ny teknik. Om tekniken anses vara implementerbar i större skala vill flygbolaget genomföra teknikutvecklingen inom snar framtid, inte vänta ett år eller mer på erhållande av nytt tillstånd.

Brantebäck meddelade att endast ett flygbolag får genomföra s.k. kurvade inflygningar i dagens testverksamhet men om projektet utfaller väl är förhoppningen att alla flygbolag med rätt teknik ska kunna använda de specialdesignade inflygningsvägarna. Wiklander tillade att vid en inflygning kan 100 kilo bränsle sparas, vilket är en liten volym men sett till helheten om flygvägarna tas i full drift kan stora utsläppsbesparningar ske. Ekstrand uppgav att utsläpp till luft bör värderas högre än vad som sker idag.

Brantebäck uppgav att Swedavia anser att det är mycket viktigt att skapa trovärdighet och ha en öppenhet mot omgivningen, varför de kurvade inflygningarna genomförs i begränsad omfattning i projektform, efter godkännande från tillsynsmyndigheten. Frågor kan dock uppkomma från andra bolag, att de även vill genomföra flygvägsförkortning men det är viktigt att se projektet som en läroprocess innan andra bolag kan börja implementera tekniken.

På fråga om flygplatsen har en akvifär svarade Brantebäck att flygplatsen inte har det men möjligheten att använda fjärrkyla från den gråa snötippen kommer att undersökas. Under 2010 fanns snö kvar i snötippen fram till midsommar vilket, vid kalla år, skulle ge goda möjligheter till fjärrkyla.

Brantebäck informerar att Airport City kommer att beskrivas, området kommer inte att vara inkluderad i miljö tillståndsansökan.

På fråga om vem som kommer distribuera elen till Airport City svarade Bergstrand att det inte finns något beslut i den frågan. Swedavia har beslutat att investera i en elpanna för att ta bort oljepannan som fungerar som topplast

vid uppvärmningen. Investeringen medför att de fossila utsläppen av koldioxid till luft kommer att elimineras genom investeringen.

Synpunkt från åhörare är att Swedavias fjärrvärmepriser är oskäligt höga. Göteborg Energi har lägre priser, varför det vore önskvärt om Swedavia såg över sina priser eller gav Göteborg Energi möjlighet att vara leverantör till flygplatsernas verksamheter.

Gabriella Ludvigsson avslutade mötet och uppgav att synpunkter från verksamhetsutövarna kan inlämnas skriftligt senast den 31 januari 2011, per post attention Karin Görjevik, Swedavia, 438 80 LANDVETTER, alternativt per e-post till karin.gorjevik@swedavia.se.

Protokollförare

Karin Görjevik, 031 941024