

Swedavia**2011-03-09****REGISTRATOR**

Swedavia AB

Attention: Gabriella Ludvigsson

Göteborg Landvetter Airport

438 80 LANDVETTER

Synpunkter på

Reviderat underlag för samråd inför ny tillståndsansökan,
Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun

D 2011-000105

SDA 2010-000264

2011-01-10

Jag följer Er uppställning och numrering.

Göteborg Landvetter Airport förkortar jag GOT.

Sidan 3 punkt 1. Inledning och bakgrund

I Er ansökan måste det klart framgå, när villkor skall
gälla enbart Swedavia eller LFV eller båda.

(I min granskning står Swedavia även för LFV.)

Under den fortsatta samrådsprocessen är det viktigt, att
Swedavia redovisar statistik och prognoser, som speci-
ficerar antalet in- respektive utrikes flygrörelser
för dels reguljärt passagerarflyg dels charterflyg
samt fraktflyg. Fraktflygets flygrörelser måste under-
indelas i expressfrakt, tung frakt och övrig frakt.
Specificeringen skall också redovisa antalet flygrörelser
per dag, kväll samt natt. Först då får man en tydlig
bild av den aktuella bullerbelastningen och kan jämföra
denna med prognoserna.

Sidan 6 punkt 4. Lokalisering

punkt 4.2. Val av plats

I detta avsnitt skiljer Swedavia mellan tätorter och områden med samlad bebyggelse. I Miljödomstolens dom 2006-03-10 sidan 3, U 3 första stycket, används begreppen tätorter och annan bebyggelse.

På sidan 13 punkt 6.5.2 möter ännu ett begrepp: bebyggelsekoncentrationer.

Det är viktigt, att Swedavia definierar sina begrepp, så att terminologien blir entydig.

Sidan 11 punkt 6.3. Befintlig verksamhet/anläggningar på airside...

punkt 6.3.1. Drivmedel för flyg

Det är anmärkningsvärt, att flygbränslehanteringen ligger utanför Swedavias huvudmannaskap.

En ökning av antalet flygrörelser från 80 000 till 120 000/år torde innebära en så stor ökning av flygbränslehanteringen, att GFC måste ansöka om nytt tillstånd.

Jag yrkar, att GFC:s miljötillstånd och årliga miljörapport (med relevant statistik) skall fogas till Swedavias tillståndsansökan som särskild bilaga.

En annan aspekt på GFC:s verksamhet är tankbilstransporterna från Göteborgs hamn till GOT. En överflyttning av dessa dagliga vägtransporter till befintlig järnväg samt en 2-3 kilometer lång pipeline, skulle minska koldioxidkväveoxidutsläppen längs R 40.

Även om Swedavia saknar formell rådighet i denna fråga, kan bolaget ta initiativ till ett samarbete med länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen och andra organisationer för att lösa detta miljöproblem.

Sidan 12 punkt 6.5. Flygvägssystemet

Sidorna 12-13 punkt 6.5.1. Introduktion

En av Swedavias kommentarer till flygvägarna SID och STAR är oklart formulerad. Ett syfte skulle vara "att startande

flygplan så långt möjligt skall undvika bebyggelse i närheten av flygplatsen."

Menar Swedavia, att flygvägarna STAR inte behöver undvika bebyggelse i närheten av flygplatsen?

Sidorna 13-14 punkt 6.5.2. Erfarenheter av flygvägssystemet...

Enligt Swedavia möjliggör det nya flygvägssystemet (P-RNAV) dragningar som kan minska bullerexponeringen av boende i flygplatsens närhet och samtidigt minska utsläppen till luft.

Men resultatet kan också bli det motsatta. Salvebo är ett avskräckande exempel, som står i strid med MD:s dom 2006-03-10. Se även nedan punkt 7.3.

Swedavia uppger, att en "hög andel" av flygplanen som trafikerar GOT har godkänd utrustning för precisionsnavigering (P-RNAV).

Hur stor är denna andel i dag?

Vad gör Swedavia för att andelen skall växa?

/ we

Med hänvisning till Miljöbalkens krav på bästa möjliga teknik vid yrkesmässig verksamhet kan Swedavia debitera flygbolag, vars plan saknar godkänd P-RNAV-utrustning en särskild miljöavgift. Den skall sporra flygbolagen att snabbt modernisera sina flottor.

Avsnittet om hanteringen av luftfartyg, som saknar godkänd utrustning, är alltför kortfattat. De "särskilda procedurerna" måste specificeras och förtydligas. Då skall det visa sig, att Radar-CDA på låg höjd varken ger lägre bränsleförbrukning eller bullerminskning.

Swedavia uppger, att flera bebyggelsekoncentrationer, som tidigare berördes av överflygningar, numera har ingen eller mycket litet trafik över sig.

Här möter ännu ett bebyggelsebegrepp. Se ovan under punkt 4.2. Definition efterlyses!

Vad beträffar det största trafikflödet - starter mot söder och sydväst - konstaterar Swedavia, att detta har ökat överflygningarna av annan bebyggelse. Här döljs Salveboskandalen. Se även nedan under punkt 7.3.

De två meningarna om landningsproceduren CDA är vilseledande. Maximal minskning av koldioxidutsläpp och buller får man bara vid CDA från ToD. Swedavia uppger vagt, att en ökad andel av trafiken flyger på ett sätt som "minskar" utsläpp till luft och bulleresponering. Detta är otillräckligt. Ett samrådsunderlag måste precisera hur stor andel av CDA-inflygningarna, som sker från ToD samt redovisa buller- och koldioxidminskningarna i relevanta måttenheter. /x

Swedavias mål måste vara att alla landningar skall ske enligt CDA-procedur från ToD. Flygplan som nekar att utföra denna procedur skall debiteras en särskild miljöavgift.

Systemets negativa effekter gäller enligt Swedavia flygväglängd och utsläpp till luft. Här försöker man alltså ställa bullerminskning mot längre flygsträcka/större koldioxidutsläpp.

För att kunna bedöma en sådan jämförelse måste Swedavia visa konkret i NM och kg flygbränsle/koldioxid, vilka tal det rör sig om.

För de närboende har en bullerminskning större betydelse än en marginell koldioxidminskning. /f

Kravet på kortare flygvägar kommer från flygbolagen, som vill spara flygbränsle.

Swedavias reducerade möjligheter att vid trafik mot nordost hant_era "mixen" mellan starter och landningar miljöoptimalt låter allvarligare än de är. Hur många korsningar rör det sig om per dag, kväll, natt?

Hur ser prognosen ut för trafik mot nordost?

I punkterna 6.5.1 och 6.5.2 möter höjdangivelser i meter. Eftersom LFV i alla sammanhang har fot som mått, bör meteruppgifterna också anges i fot.

Sidan 14 punkt 6.6. Marktransporter

I denna punkt påstår Swedavia

att flygpassagerarnas markresor sker "till största del med personbil och till mindre del med flygbuss"

att flygplatsen kan komma att anslutas till Götalandsbanan, vilket förbättrar förutsättningarna för en ökad andel kollektivtransporter

att flygplatsen är en viktig och uppskattad fraktflyg-

plats. I dag har tre stora expressbolag etablerat fraktterminaler på airside att flygplatsen har en handlingsplan för minskade utsläpp till luft.

Granskar man dessa påståenden finner man att ca nio procent av flygresenärerna väljer att resa med buss. (Det är allom bekant i Göteborg och Borås att flygbussarna är både dyra och obekväma.) att antalet parkeringsplatser på landside är ca 10 000 att parkeringsavgifterna utgör en stor andel av flygplatsens inkomster att nuvarande regering inte kommer att bevilja pengar till projektering av Götalandsbanan. Det betyder att ett nytt beslut inte kommer att fattas före år 2014. Om projekteringen påbörjas då, kan en första del av Götalandsbanan vara klar tidigast under 2020-talet att fraktflygstrafiken på GOT sannolikt kommer att öka. Flygplatsens rullbana är så lång, att den kan ta emot de största och tyngsta trafikflygplan, som finns i dag. Det innebär, att marktransporterna med lätta och tunga lastbilar kommer att öka. Det får till följd att utsläppen av koldioxid och kväveoxid kommer att öka att GOT:s handlingsplan är ett synnerligen torftigt dokument, som ger marginell minskning av de totala utsläppen till luft.

Må vara att GOT inte har full rådighet över de externa marktransporterna, men med god vilja och litet framåtanda kan Swedavia i samarbete med andra åstadkomma en betydande minskning av utsläppen till luft.

Vad beträffar kollektivtrafiken till flygplatsen har GOT i trettio år blundat för den befintliga järnvägen Göteborg C - Borås, som passerar strax norr om airside. I samarbete med Västtrafik, länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen m. fl. kan pendeltågstrafik lätt ordnas till Härryda nu nedlagda järnvägsstation. Därifrån kan resenärerna låta transportera sig via moving walkways de ca 2 000 meterna till flygterminalen. - Värt att notera är att Lisebergstationen i Göteborg (längs Boråsbanan) ligger några hundra meter från ett av Nordens största hotell.

Investeringskostnaden för pendeltågstrafik på befintligt spår är en bråkdel av Götalandsbanans.

En miljöåtgärd, som inte kräver någon investeringskostnad, är sänkning av maxhastigheten på motorvägen från Göteborg till flygplatsmotet. En sänkning från 110 till 90 km/tim skulle enligt dåvarande Vägverket minska bränsleförbrukningen med ca 20 procent. Restiden skulle förlängas med ca tre minuter.

Detta kan åstadkommas av Swedavia i samarbete med länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen m. fl. En sådan åtgärd ger också omedelbar effekt. Nämnas kan att Spanien år 2008/2009 sänkte maxfarten på vägarna runt stora städer från 100 till 80 km/tim.

Fler flygrörelser på GOT leder till fler marktransporter. Vad en trafikökning betyder för koldioxidutsläppen framgår av en sammanställning, som gjorts av Transportstyrelsen och Trafikverket. Trots att det genomsnittliga koldioxidutsläppet från varje bil minskade under år 2010, minskade inte vägtrafikens totala koldioxidutsläpp. Högkonjunkturen har lett till fler fordon på vägarna. Denna trafikökning har inte bara utplånat de bränslesnålare bilarnas besparing utan ökat vägtrafikens koldioxidutsläpp med 100 000 ton.

Sidan 15 punkt 7. Sökt verksamhetsomfattning

punkt 7.1. Trafikutveckling

Swedavia framhåller

att gällande tillstånd medger 80 000 flygrörelser per år
med tunga flygplan

att bansystemet klarar ca 34 flygrörelser per timme

att flygplatsen "endast i mycket begränsad omfattning"
kan styra de flygplanstyper, som aktörerna väljer
att använda

att GOT inte kan binda aktörerna
vid ett visst antal flygrörelser
att flyga med viss flygplanstyp
att flyga viss tid på dygnet.

Ovanstående tecknar bilden av en flygplats, som inte har något att säga till om utan bara måste betjäna flygbolagen. Riktigt så illa är det inte. Swedavia kan ta betalt av flygbolagen genom särskilda flygplatsavgifter.

I början av år 2009 genomfördes en prissänkning på ca 40 miljoner kronor för flygbolagskunderna. Den avsåg att "stötta de hårt pressade flygbolagen." Under perioden 2004-2009 har flygplatsavgifterna sänkts med ca 350 miljoner kronor. (LFV:s årsredovisning 2009 sidorna /3/ och 8)

I de så kallade flygplansrelaterade avgifterna ingår start-, avgas- och bulleravgifter samt Terminal Navigation Charge. TNC täcker kostnader för flygtrafik-tjänster. (LFV:s årsredovisning 2009 sidan 8) I LFV:s exempel anges de flygplansrelaterade avgifterna per passagerare och enkelresa till SEK 37-67...

Om Swedavia menar allvar med sin miljöpolicy, kan en kraftig differentiering av de flygplansrelaterade avgifterna ä styra både flygplanstyper och trafikfördelningen per dygn. Själfallet skall tystare och renare flygplan premieras framför bullrande och nedsmutsande plan.

Jag efterlyser Swedavias redovisning av flygplansavgifternas storlek för de fem flygbullergrupperna, som ÅF-Infrastruktur AB/Ingemansson använt i sin rapport 2010-03-10.

Jag yrkar, att de buller- och avgasrelaterade delarna av nuvarande flygplansavgifter specificeras för de fem flygbullergrupperna.

/ bu

Flygbuller nattetid bedöms som mer störande än flygbuller dagtid. Se även nedan under punkt 10.1.1

Modern miljömedicinsk forskning har inte bara bekräftat riktigheten av detta utan också visat att trafikbuller (inklusive flygbuller) påverkar sovande personer negativt redan vid ljudnivåer över 35 dB(A).

/ n

Mot denna bakgrund är det självklart, att nattrafik skall betala minst dubbel dagtaxa. Det betyder, att de minst bullrande flygplanstyperna (E 145) skall betala dubbel dagtaxa. Nattaxan skall sedan höjas med faktorn 2, så att de mest bullrande flygplanstyperna (B 742) får betala tio gånger dagtaxan.

Swedavias accepterande av SAS:s MD 80-flygningar är ett miljöbrott. Utomlands har man genom flygplansrelate-

rade avgifter tvingat bort denna bullrande och bränsle-
slukande flygplanstyp, men den tillåts alltså fortfarande
inom Sverige. MD 80 är mer än dubbelt så frekvent i Sverige
än genomsnittet i världen. MD 80 har en bränsleförbrukning
som är ca 35 procent högre än moderna plan med samma
prestanda. (LFV-rapport 2009-05-05)

SAS fortsätter att flyga med denna flygplanstyp, eftersom
flygbränslet är skattebefriat enligt internationella
överenskommelser. Men ingenting hindrar Swedavia/ en extra
hög miljöavgift för denna flygplanstyp.

1st
/ att ta ut

Figurerna 1-3 måste kompletteras med tabeller, som visar
tal och sifferuppgifter vid olika tidpunkter. Swedavias
grafer kan vara missvisande beroende på valda skalor.
Prognoserna visar en ökning som innebär ökad bullerbelast-
ning och ökade utsläpp till luft.

Det är angeläget att de tre figurerna kompletteras med
grafer/tabeller som visar den ökade bullerbelastningen
och de ökade utsläppen av koldioxid.

En viktig aspekt är fördelningen av dessa två faktorer
inom passagerar- respektive fraktflyg. Prognosen för
det tunga fraktflygets bullerökning är särskilt viktig.

Sidan 18 punkt 7.2. Utbyggnadsplan

Upplysningen att dagens system med tankningsfordon på
plattan kan bli ersatt av en hydrantanläggning är intres-
sant. Vem skall bekosta denna förbättring? GFC eller
Swedavia?

En utökning av antalet bilparkeringsplatser förbättrar
inte miljön. Pengarna för detta bör i stället läggas på
pendeltåg och moving walkways.

Sidan 19 punkt 7.3. Flygvägssystemet i ny tillståndsansökan

Swedavia lägger ribban alltför lågt, när bolaget formule-
rar sin målsättning: Utsläpp till luft skall reduceras
"utan att öka antalet berörda av bullernivåer överstigande
gällande riktvärden."

Målet skall självfallet vara att minska såväl utsläpp till luft som flygbullernivåerna.

För oss närboende är minskat buller viktigare än en marginell minskning av koldioxidutsläppen.

Ovan har visats, att de flesta bullerreducerande åtgärderna också minskar utsläppen till luft.

Swedavias utsläpp till luft är små. De samlade koldioxidutsläppen vid GOT (marktrafik, LTO-cykel och TMA-trafik kan minskas på flera sätt. Se till exempel ovan i punkt 6.6. Marktransporter.

Swedavias förslag, att avvikelse från flygväg skulle baseras på varje flygplanstyps bullernivå i stället för den mest bullrande typens, måste avvisas.

Risken för bullernivåer överstigande de fastställda riktvärdena kvarstår. Som länsstyrelsen ofta påpekat är riktvärdena medelvärden. Därtill kommer, att väder och terräng ökar bullret med minst 3 dB(A).

Vad beträffar Swedavias målsättning att förkorta flygsträckan för(e) landningar, förbiser bolaget att en kurvad inflygning kan medföra ökat flygbuller. Ett landningsklart flygplan bullrar mer, när det girar. Giren kräver något högre fart, vilket kräver högre motoreffekt, som i sin tur leder till ökat buller och ökade utsläpp till luft.

Om giren sker med klaff och landningsställ ute, måste giren förläggas utanför tätorter och annan bebyggelse. Swedavias målsättning att systemet skall vara flexibelt och inrymma ny teknik är lovvärd. Men i Salvebofallet lyser flexibiliteten med sin frånvaro. Den nya tekniken är redan uppmärksammas i Miljöbalken, som föreskriver att bästa möjliga teknik skall användas.

Sidan 20 punkt 8. Alternativ

punkt 8.2. Alternativ lokalisering

Inför krav på nya restriktioner brukade LFV tidigare hota med att flytta verksamheten till annan ort. Jag hoppas att vi besparas detta marknadsgeckel.

Sidan 20 punkt 8.3. Alternativa tekniska utformningar

Jag förutsätter, att MKB tar upp förslagen om
passagerartransporter med pendeltåg på den befintliga
Boråsbanan (inklusive moving walkways)
flygbränsletransporter på befintlig järnväg (inklusive
pipeline)
sänkning av maxfarten på motorvägen Göteborg - flygplats-
motet.

Sidan 21 punkt 10. Förutsedd miljöpåverkan

Swedavias formuleringar
att flygbullret kan vara störande
att flygplanens avgaser kan medföra påverkan på miljön
är utmanande. Finns det ingen på Sweco, som kan bespara
de närboende sådana provokationer?

Sidan 21 punkt 10.1. Buller

punkt 10.1.1. Flygbullernivå FBN

Swedavia konstaterar, att flygbullernivån är ett ekvi-
vale~~nt~~ (genomsnittligt) ljudnivåvärde. /2

FBN och L_{den} är alltså fiktioner, som inte upplevs av
dem, som utsätts för flygbuller.

Sidan 22 punkt 10.1.2. Maximal ljudnivå

Den maximala ljudnivån utgår ifrån verkligt flygbuller.
Detta växlar hela tiden beroende på flygplanstyp, flyg-
planets vikt, motoreffekt, klaffsättning, väder och vind,
terräng m. m.

Men Swedavias mätpunkter är placerade i terräng, där eko-
effekter samt buller från väg- och järnvägstrafik elimi-
neras.

Detta "verkliga" buller motsvarar alltså inte det buller
de närboende upplever.

Vid beräkning av maximal ljudnivå redovisas ett medelvärde,
som sedan bearbetas statistiskt för maxnivå under ett års-
medeldygn. Kan man komma längre från verkligheten?

Sidan 22 punkt 10.1.3. Nattnivå

Även denna bullernivå är ett årsmedelvärde, som inte motsvarar upplevt buller nattetid.

Sidan 22 punkt 10.1.5. Förväntade miljöeffekter

Swedavia hävdar att vid 80 000 flygrörelser per år berörs ca 1 700 boende runt GOT av bullernivåer, som överstiger gällande riktvärden.

En ökning av flygverksamheten bedöms kunna (sic) leda till att den genomsnittliga flygbullernivån FBN ökar.

Men eftersom MD 80-planen kommer att bytas ut mot moderna flygplan, bedöms maximalljudnivåerna kunna (sic) minska. Swedavias bedömning är att det område som exponeras för buller från flygtrafiken kommer att genomgå små förändringar. /s/

Ny navigeringsteknik kan påverka bullerexponeringen av enskilda delområden, men Swedavias målsättning är att antalet berörda av bullernivåer överstigande gällande riktvärden inte skall öka.

Vid utökad verksamhet kan (sic) L_{Amax} -kurvan öka något, medan flygbullernivån FBN medför en något större bullerutbredning.

Swedavia upplyser slutligen, att MKB kommer att redovisa förväntad bullerexponering inklusive bullerkurvor på kartor.

Swedavias framställning är mer än bristfällig. Den bortser från/döljer avsiktligt en rad oroande fakta.

För det första är den använda mättekniken föråldrad.

För det andra tas ingen hänsyn till den sammanlagda bullernivån, som de närboende utsätts för av samtidigt flyg-, väg- och järnvägsbuller.

För det tredje bortser Swedavia helt från den miljömedicinska forskning, som visat att sovande personer reagerar med förhöjt blodtryck vid trafikbuller, som överstiger 35 dB(A).

För det fjärde nämns inte den enquête angående flygbuller-

störning, som utfördes i Lerums kommun för några år sedan. Om det resultatet skulle gälla för övriga kranskommuner runt GOT (exklusive Göteborg och Borås) är antalet flygbullerstörda minst ca 26 000.

För det femte har Swedavia underlåtit att analysera hur en ökning av trafiken med tunga fraktflyg kommer att påverka den framtida bullerbelastningen.

GOT har redan i dag kapacitet att ta emot tunga trafikflygplan som Airbus A 380.

Enligt muntlig uppgift av Swedavias Mathieu Boué den 17 november 2010 bullrar A 380 lika mycket som Boeing's trettio år gamla jetbojet B 747.

/ mb

Detta är inte ett tekniskt framsteg utan ett stort steg tillbaka. Även om nuvarande A 380-plan bara används för passagerartrafik, är det en tidsfråga, innan en flygfraktversion tas i bruk. Då kommer nattsömnen att hotas inte bara för ca 26 000 utan kanske ca 40 000 närboende. Det tunga fraktflygets stora bullerproblem har uppmärksamats av Transportstyrelsen, men Swedavia väljer att titta om detta.

Jag upprepar mitt yrkande, att Swedavias kommande MKB måste redovisa bullerkurvor för ljudnivån 35 dB(A).

Sidan 23 punkt 10.1.6. Bullerbegränsande åtgärder...

I denna punkt står inte ett ord om att det billigaste och mest effektiva sättet att begränsa flygbullret är att minska det vid källan.

Skärpta krav på lägre buller från jetplan leder automatiskt till nya tekniska lösningar. När tar Swedavia initiativ till detta i EU/ICAO?

Sidan 23 punkt 10.2. Utsläpp till luft

Swedavia konstaterar sin begränsade rådighet och tillägger att dess "ansvar" är mycket begränsat.

Men Swedavia kan aldrig komma undan sitt moraliska ansvar att i samarbete med andra myndigheter/organisationer minska utsläppen till luft.

Swedavia har äntligen uppmärksammat partikelutsläppens hälsoskadlighet. En första åtgärd måste vara att regel-

bundet mäta och i den årliga miljörapporten redovisa partikelhalterna inom GOT inklusive LTO-cykeln. Det är positivt, att GOT minskar sina egna utsläpp inom airside. Problemet är bara att dessa utsläpp stannar vid ett par hundra ton/år, medan de totala utsläppen inklusive LTO-cykeln uppgår till tiotusentals ton/år. / 2

Swedavias påstående att bolaget inte har någon "direkt rådighet över" utvecklingen av flygplans och bilars miljöprestanda är korrekt. Men Swedavia kan genom kraftigt differentierade miljöavgifter för flygplan driva utvecklingen åt rätt håll.

Tyvärr går denna utveckling alltför långsamt. Flygplanens bränslebesparingar på ensiffriga procenttal och inblandning av icke fossila bränslen med ~~1-20~~ 10-20 procent kommer inte att få något genomslag. H-1

Bättre miljöprestanda hos enskilda luftfartyg äts upp av trafikökningen och de totala koldioxidutsläppen kommer att öka i takt med antalet flygrörelser. / 2

Det är bara en trafikminskning, som kan hejda ökningen av de totala utsläppen till luft.

Detta kan åstadkommas vid GOT genom att Swedavia anholder, att Regeringen med stöd av EU-förordningen nr 1008/2008, artikel 20, förbjuder inrikes flygtrafik på sträckan GOT - Bromma/Arlanda i tre år.

Sidorna 26-27 punkt 10.7. Miljörisker och beredskap

En pipeline för flygbränsletransport från Härryda (nu nedlagda) järnvägsstation samt en hydrantanläggning inom airside minskar miljöriskerna vid flygbränslehanteringen. / te

Sidorna 26-27 punkt 10.8. Förorenade områden

PFOS-utsläppen är en miljöskandal. Det är synnerligen angeläget, att forskningar och mätningar prioriteras så att Västra Ingsjön och dess fiskbestånd snabbt blir fria från PFOS.

SAMMANFATTNING

På plussidan noterar jag, att Swedavia öppnar för

1. Satellitnavigering
2. Flygbullermätningar på fler platser med kortare intervall
3. Dialog med de närboende.

Minussidan blir tyvärr längre

1. Fler flygrörelser leder till ökad bullerbelastning och ökade utsläpp av växthusgaser
2. En ökning av den tunga flygfrakten leder till kraftigt ökade maxbullernivåer
3. GOT förbiser, att den ökande bullerbelastningen nattetid är ett växande problem. Utomlands skärper man nattrestriktionerna, t. ex. i Schweiz, Tyskland och England
4. GOT beaktar inte aktuell miljömedicinsk forskning
5. GOT tar inte hänsyn till det sammanlagda trafikbullret från bilar, tåg och flyg
6. Swedavia fortsätter att främja flyget trots att detta uppdrag upphörde år 2005. Dåvarande Luftfartsverkets styrelse skulle i stället svara för att de krav beaktas som ställs på verksamheten med hänsyn till miljöpolitiken
7. I dagsläget subventionerar Swedavia trafikflyget, trots att andra transportsätt på vissa sträckor erbjuder lämpliga servicenivåer, t. ex. snabbtåget X 2000 mellan Göteborg C -Stockholm C/Arlanda
8. Swedavias samarbete med andra myndigheter och organisationer för att minska de totala koldioxid- och kväveoxidutsläppen/slentränmässigt. Kreativt nytänkande lyser med sin frånvaro / är
9. Swedavia belyser inte hur EU:s planerade handel med utsläpps-
~~rättigheter~~ kommer att påverka trafikflyget H n

10. Peak oil, nästa stora problem för flygbolagen och
GOT nämns inte.

Floda den 7 mars 2011



Ola Christensson

Postadress: Nätverket för tystare och renare trafikflyg
c/o Ola Christensson
Klövervägen 13
448 36 FLODA