

MINNESANTECKNINGAR

Datum: 2011-02-08

Tid: kl. 18.00-ca 21.30

Plats: Råda församlingshem, Mölnlycke

SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN ANGÅENDE ANSÖKAN OM NYTT MILJÖTILLSTÅND FÖR VERKSAMHETEN VID GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT

Närvarande:

Hans Rosén, Lerum

Sten Dreborg, Lerum

Mattias Bergström, Hindås

Rolf Setterstig, Skårtorp

Tommy Gustavsson, Bertshult

Lars Nordén, Gryaab AB

Dennis Jeryd, Lerums kommun

Douglas Thisell, Lerums kommun

Anna-Lena Holberg, Lerums kommun

Sven Rolandsson, Härryda

Åke Wernås, Helgesås

Peter Gränström, Hindås

Michael Linder, Härryda

Margareta Eyrarn, Härryda

Camilla Karlsson, Kungsbacka

Joan Frodi, Kungsbacka

Lotta Vulcan, Kungsbacka

Jan Vulcan, Kungsbacka

Manfred Anton, Kungsbacka

Thomas Vahtra, Flygbullergruppen Härryda Östra

Tore Brunberg, Flygbullergruppen Härryda Östra

Eva Tingström, Salvebo
Martin Larsson, Salvebo
Ronnie Tengberg, Kungsbacka
Claes Langfält, Mark
NG Dahlqvist, Mark
Lennart Larsson, Landvetter
Roland Gustavsson, Landvetter
Tomas Andersson, Lerum
Göran Westberg, Landvetter
Ulf Krantz, Landvetter
I Bengtsson, Kungsbacka
Ronny Sjöberg, Härryda
Steinar Walsö-Kanstad, Härryda
Tore Karlsson, Kungsbacka
Ture Carlson, Kungsbacka
Ingmar Skarin, Ingsjöarnas och Oxsjöns fiskevårdsområde
Bo Karlsson, Ingsjöarnas och Oxsjöns fiskevårdsområde
Lilian Samuelsson, Bertshult
Stig Samuelsson, Bertshult
A Johansson, Eskilsby
Bror Johansson, Stjärnås
Mikael Johannison, Eskilsby
George Westergren, Kungsbackaåns vattenvårdsförbund
Helena Ernstson, Lerums kommun
Anna Engström, Lerums kommun
Irina Engström, Lerums kommun
Jonatan Åkerlind, Hällingsjö
Lennart J Lundqvist, Mölnlycke
Rikard Fredrikson, Hällingsjö
Erik Gren, Ranered
Inge Gren, Ranered
Lars Palmeby, Lerums kommun
Leif Karlsson, Härryda
Bengt Johansson, Härryda

Ann-Marie Nyberg, Härryda
Mats Nyberg, Härryda
Mats Werner, Rävlanda
Robert Nilsson, Landvetter
Marita Hultgren, Härryda
Linda Hultgren, Hällingsjö
Christer Hultgren, Härryda
Gabriella Ludvigsson, projektledare Miljöprövning GOT, Sweco Environment AB
Helena Wiberg, vice flygplatschef, Göteborg Landvetter Airport, Swedavia AB
Sandra Brantebäck, miljöchef, Göteborg Landvetter Airport, Swedavia AB
Lena Wennberg, miljöchef, Swedavia AB
Mathieu Boué, flygakustiker, Swedavia AB
Tomas Fjordevik, bolagsjurist, Swedavia AB
Karin Görjevik, miljörådgivare, Göteborg Landvetter Airport, Swedavia AB
Niclas Wiklander, flygledare, LFV
Margareta Kellinge, Sweco Environment AB
Malin Wikström, advokat, Gärde Wesslau Advokatbyrå i Göteborg AB
Anna Frändberg, biträdande jurist, Gärde Wesslau Advokatbyrå i Göteborg AB

1 Inledning

- 1.1 Helena Wiberg öppnade mötet och hälsade alla välkomna.
- 1.2 Wiberg informerade inledningsvis kort om den nyligen genomförda förändringen av luftfartsverksamheten i Sverige. Den 1 april 2010 överfördes flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket (LFV) till Swedavia AB, ett statligt ägt bolag. Flygtrafikledningsverksamheten bedrivs däremot även fortsättningsvis i affärsverket LFV. Före bolagiseringen av statens flygplatser var LFV således ensam verksamhetsutövare för både driften av flygplatser och flygtrafikledning. Nu åvilar ansvaret för respektive verksamhet två skilda juridiska personer.
- 1.3 Gabriella Ludvigsson informerade om att dagens möte är ett formellt samrådsmöte enligt miljöbalkens bestämmelser angående ansökan om

nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport. Tillståndsansökan avses omfatta 120 000 flygrörelser per år för att säkra verksamheten på lång sikt. Det nu gällande tillståndet omfattar 80 000 flygrörelser per år. Samrådet ska avse den planerade verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

- 1.4 Därefter berättade Ludvigsson om den pågående samrådsprocessen som inleddes våren 2010 med samrådsmöten med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och kommuner i flygplatsens närhet. Ludvigsson redogjorde även för den preliminära tidplanen för tillståndsprocessen i dess helhet, se vidare bifogad presentation, **bilaga 1**. Särskilt berörda enskilda m.fl. kan lämna synpunkter både under samrådsförandet och efter det att tillståndsansökan har lämnats in till miljödomstolen, vilket bedöms kunna ske under 2012.

2 Lagstiftning och branschföresättningar

- 2.1 Malin Wikström, juridiskt ombud för Swedavia i denna tillståndsprocess, redogjorde övergripande för de viktigaste aktörerna som påverkar verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport (Swedavia, LFV, Transportstyrelsen och Trafikverket) och deras olika roller, se vidare **bilaga 1**.
- 2.2 Wikström redogjorde även för den lagstiftning och de speciella branschföresättningar för drift av flygplatsverksamhet som Swedavia måste förhålla sig till i tillståndsprocessen och som därför styr avgränsningarna av tillståndsansökan. Wikström uppgav i huvudsak följande.
- 2.3 Ett tillstånd enligt miljöbalken får förenas med de villkor som behövs för att skydda människors hälsa och miljön. Enligt etablerad rättspraxis kan dock verksamhetsutövaren, i detta fall Swedavia, endast åläggas sådana miljövillkor som verksamhetsutövaren har rättsliga och faktiska möjligheter

att följa. Denna rättspraxis fick i december 2009 genomslag även för Göteborg Landvetter Airport 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).

- 2.4 Den s.k. marktjänstlagen 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.
- 2.5 Swedavia måste även beakta den EU-lagstiftning som ger flygbolag med en operativ licens som gäller inom EU rätt att använda flygplatser inom unionen. 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 flygplan 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.
- 2.6 Wikström tillade att även om Swedavia inte kan åläggas sådana miljövillkor som går utöver bolagets rådighet arbetar bolaget aktivt även med de miljöfrågor på Landvetter som andra aktörer rent rättsligt kan anses ansvara för, bl.a. genom en handlingsplan för minskade utsläpp till luft, se vidare nedan.

3 Prognos och flygplatsens anläggningar

- 3.1 Sandra Brantebäck berättade om den prognos över trafikutvecklingen vid Göteborg Landvetter Airport fram till 2035 som ligger till grund för det antal flygrörelser tillståndsansökan avses omfatta. Brantebäck redogjorde inledningsvis för antal passagerare, andel utrikesflyg, antal personer som arbetar på flygplatsen m.m. i dagsläget, se vidare **bilaga 1**. Brantebäck uppgav att Landvetter är Västsveriges internationella flygplats och att antalet flygrörelser och passagerare förväntas öka stadigt i framtiden till följd av ett ökat behov i regionen, varför tillståndsansökan avses omfatta 120 000 flygrörelser per år.
- 3.2 Brantebäck redogjorde även för vid vilka olika trafikfall de samlade miljökonsekvenserna kommer att redovisas i tillståndsansökan (60 000 flygrörelser per år – nuvarande verksamhet (2010), 80 000 flygrörelser per år - nollalternativet, 100 000 flygrörelser per år, 110 000 flygrörelser per år och 120 000 flygrörelser per år – sökt omfattning), se **bilaga 1**.
- 3.3 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 tillståndsansökan bör omfatta samt möjliggör bedömning av miljökonsekvenserna av framtida verksamhet.
- 3.4 Därefter berättade Brantebäck med hjälp av två flygfoton om de anläggningar som finns på Landvetter idag och om planerade anläggningar vid flygplatsen, se **bilaga 1**. Brantebäck upplyste bl.a. om att Gothenburg Fuelling Company (GFC) har ett eget miljötillstånd för flygbränsledepån på flygplatsen. Hon betonade att tillståndsansökan omfattar verksamhet på den befintliga rullbanan, även om mer yta kommer att behöva hårdgöras för nya snabbavfarter, förlängning av

taxibanor och utökning av uppställningsplatser.¹ Den befintliga rullbanan kan dock användas i två riktningar, varför man talar om två banor, 03 och 21. Valet av start- och landningsbana styrs av rådande vindriktning, flygplanen ska av säkerhetsskäl om möjligt starta och landa i motvind. En vattenreningsanläggning bl.a. innefattande tre dagvattendammar togs i drift 2010. Denna anläggning kommer troligtvis att behöva byggas ut något innan antalet flygrörelser per år når 120 000. Tillståndsansökan kommer därför sannolikt även att omfatta en utbyggnad av dammarna (vilket utgör vattenverksamhet). En separat reningsanläggning för PFOS² finns redan och Swedavia deltar även i ett forskningsprojekt kring hur detta miljöproblem ska tas om hand. Eventuellt kommer anläggningarna för flygbränsle och fordonsbränsle att behöva flyttas vid utökad flygplatsverksamhet. Brandövningsplatsen och angöringsytorna vid passagerarterminalen kommer att ses över. Brantebäck nämnde även Airport City, en anläggning med handel, logistik m.m. som flygplatsen i samarbete med Härryda kommun planerar att uppföra vid flygplatsmotet på Boråsleden. Denna anläggning omfattar varken flygplatsverksamhet eller verksamhet som har omedelbart samband med flygplatsverksamhet varför den kommer att prövas separat enligt plan- och bygglagen och inte ingå i tillståndsansökan för flygplatsen.

4 Flygvägar

- 4.1 Niclas Wiklander från LFV, som idag är Sveriges största utövare av flygledningsverksamhet, redogjorde allmänt för flygvägssystemet inom Göteborg terminalområde samt för de krav som ställs vid konstruktion av flygvägar till och från Göteborg Landvetter Airport, se **bilaga 1**. Wiklander uppgav i huvudsak följande.
- 4.2 Göteborg Landvetter Airport är belägen inom det luftrum som kallas Göteborg terminalområde, vilket omges av Malmö och Köpenhamns luftrum. Inom Göteborg terminalområde finns andra flygplatser (t.ex.

¹ Riksintresset Landvetter omfattar dock två rullbanor, se mer om detta nedan.

² Perfluorerade ämnen, användes tidigare vid brandövningar på flygplatser.

Såtenäs, Trollhättan och Säve) vars flygtrafikflöden måste beaktas vid konstruktion av flygvägar till och från Landvetter. Flygvägarna till och från Landvetter måste också anpassas till det internationella flygvägssystemet. Utflygningsvägarna (s.k. SID) leder flygtrafiken i terminalområdet ut till punkter vid terminalområdets gräns där de ansluter till "motorvägarna" i det omgivande luftrummet. Inflygningsvägarna (s.k. STAR) leder flygtrafiken från andra punkter vid terminalområdets gräns till flygplatsen.

- 4.3 Upprätthållande av flygsäkerheten är ett absolut krav som aldrig får eftersättas vid konstruktion av flygvägar och flygvägssystem. I detta arbete eftersträvas även hög kapacitet och onödiga förseningar för flygbolagen bör motverkas. Dessutom måste hänsyn tas till de miljökrav som ställs på flygplatsen. En avvägning mellan flygväglängd (som påverkar bränsleförbrukning och därmed utsläpp till luft) och bullerexponering måste göras då dessa båda faktorer inte är helt förenliga.
- 4.4 Den nyligen genomförda översynen av flygvägssystemet vid Landvetter som resulterade i det nuvarande systemet vilket togs i drift i januari 2009 fokuserade på bullerexponering i flygplatsens närhet. Swedavia avser inte att föreslå några omfattande förändringar av detta system i den kommande tillståndsansökan. Bolaget påverkas dock liksom andra aktörer av dagens samhällsdebatt kring klimatförändringarna och orsakerna till dessa och anser att det även är av stor betydelse att studera möjligheterna att vid konstruktion av flygvägar minimera utsläppen till luft. Ny teknik gör det också möjligt att genomföra förändringar i detta syfte. Swedavias målsättning för det nya miljötillståndet är därför att reducera utsläppen till luft utan att öka antalet boende som exponeras för bullernivåer överstigande gällande riktvärden. Som ett resultat av detta ställningstagande avser Swedavia att i tillståndsansökan föreslå en ny princip för när utflygningsvägen får lämnas vilken kommer att beskrivas nedan. Swedavia önskar även att det nya miljötillståndet öppnar för ett successivt införande av nya avancerade navigeringstekniker som bl.a. möjliggör s.k. kurvade inflygningar, mer om detta nedan.

- 4.5 Wiklander presenterade in- och utflygningsvägarna till och från Landvetter i dagens flygvägssystem med angivande av ungefärlig belastning på varje bana och varje enskild flygväg, se **bilaga 1**. Sedan den nya navigeringstekniken P-RNAV infördes samtidigt med det nuvarande flygvägssystemet har spridningen längs flygvägarna minskat avsevärt.
- 4.6 Wiklander redogjorde vidare för de områden som Swedavia avser att fokusera på vid översynen av flygvägssystemet inom ramen för tillståndsprocessen, se **bilaga 1**. Det handlar framför allt om de södergående utflygningsvägarna där flygvägarna sedan det nya flygvägssystemet togs i drift är mycket koncentrerade. Konsekvensen har blivit att boende i orten Salvebo exponeras för buller från samtliga starter söderut, bullernivåerna ligger på omkring 70 dB(A). Swedavia avser också att närmare studera möjligheten att justera en av utflygningsvägarna mot Stockholm (det s.k. Södra spåret) något. Flygvägen skulle kunna snävas in något över ett glesbebyggt område i Marks kommun och därigenom förkortas en aning. Swedavia är i princip nöjt med flygvägarna till och från bana 03 och har inte för avsikt att förändra dessa. Förslagen angående den nya principen för när utflygningsvägen får lämnas och kurvade inflygningar gäller dock även denna banriktning.
- 4.7 Wiklander redovisade dels de villkor för när utflygningsvägen får lämnas som gäller på Landvetter idag, dels den princip som Swedavia avser att föreslå i tillståndsansökan, se **bilaga 1**. Wiklander uppgav i huvudsak följande. Idag måste alla flygplan, oavsett hur mycket de bullrar, följa SID till den höjd då den mest bullrande flygplanstypen som trafikerar flygplatsen slutar alstra bullernivåer överstigande 70 dB(A) på marken, d.v.s. ca 6 000 fot över mark³. Därefter kan flygvägen förkortas mot destinationen. För en utflygningsväg, det s.k. Södra spåret från bana 21 mot Stockholm, gäller ett särskilt villkor som innebär att flygplanen måste följa flygvägen till en ännu högre höjd, ca 10 000 fot MSL. Swedavia anser

³ Motsvarar ca 6 500 fot MSL (Mean Sea Level, över havsnivån).

inte att detta villkor är motiverat och överklagade denna del av Miljööverdomstolens dom till Högsta domstolen. Eftersom HD inte meddelade prövningstillstånd ligger villkoret fast enligt nuvarande tillstånd. De nuvarande villkoren för när utflygningsvägen får lämnas medför ett mycket koncentrerat stråk av startande flygplan och därmed stor förutsägbarhet för närboende, emellertid till ett pris av högre utsläpp till luft eftersom många flygplanstyper slutar bullra över 70 dB(A) vid lägre höjder än 6 000 fot (mindre jetflygplan vid ca 3 000 fot). Swedavia föreslår därför en mer differentierad princip där flygplan tillåts lämna utflygningsvägen när flygplanet alstrar en ljudnivå på marken som understiger 70 dB(A). För att göra principen möjlig att genomföra i praktiken kan de olika flygplanstyperna delas in i ett antal olika grupper där den mest bullrande flygplanstypen i varje grupp avgör vid vilken höjd flygplanen i gruppen får lämna flygvägen. En tillämpning av den föreslagna principen skulle innebära att nya områden exponeras för buller, dock under riktvärdena. Swedavia anser att förslaget innebär en skälig avvägning mellan bullerexponering och utsläpp till luft. Nattetid, kl. 22-06, anser dock Swedavia att flygplanen även fortsatt bör följa utflygningsvägen upp till en höjd av 10 000 fot eftersom reducerad bullerexponering enligt Swedavias uppfattning bör prioriteras högre på natten.

- 4.8 Därefter redogjorde Wiklander övergripande för de framtida navigeringstekniker med mycket hög navigeringsnoggrannhet som bl.a. kan komma att möjliggöra s.k. kurvade inflygningar. Wiklander redogjorde även för hur sådana inflygningar skulle kunna konstrueras vid Landvetter, se **bilaga 1**. Wiklander uppgav i huvudsak följande. Det finns förutsättningar för att med dessa nya tekniker skapa betydligt snävare flygvägar än vad som är möjligt idag, vilket skulle leda till en minskning av utsläpp till luft. Teknikerna skulle även kunna användas för att avlasta områden med hög andel överflygningar. Det bör dock noteras att teknikerna också kan medföra att nya områden exponeras för buller, om än under riktvärdena. Tekniken för kurvade inflygningar är fortfarande så ny att det ännu är oklart hur och när den skulle kunna tillämpas vid Landvetter. Möjligheten att införa tekniken studeras för närvarande vid

flera flygplatser i Sverige. Vid Landvetter har Swedavia tillsammans med LFV och ett antal flygbolag startat upp det s.k. Vinga-projektet. Inom ramen för detta projekt planeras konstruktion av två flygvägar för kurvade inflygningar för trafik från östra Medelhavet, en för landning på bana 21 och en för landning på bana 03, och därefter testflygning av dessa. Härigenom förväntas värdefulla erfarenheter kunna erhållas inför utformningen av permanenta kurvade inflygningsvägar.

5 Miljöpåverkan - buller

5.1 Mathieu Boué inledde redovisningen av vilka miljökonsekvenser utvecklingen av Landvetter bedöms medföra med att redogöra för redovisade nivåer för flygbuller, vilka motsvarar gällande riktvärden för flygbuller (utomhus vid bostäder): genomsnittlig ljudnivå 55 dB(A) (benämns L_{den} eller FBN_{EU}) och maximal ljudnivå 70 dB(A), se vidare **bilaga 1**.

5.2 Boué redovisade preliminära bullerkurvor för genomsnittlig ljudnivå 55 dB(A) och maximal ljudnivå 70 dB(A) som förekommer tre gånger per årsmedeldygn (eller 1 095 gånger per år) för 80 000 (nollalternativet) och 120 000 (sökta omfattning) flygrörelser per år, se **bilaga 1**. Boué uppgav i huvudsak följande. Kurvan för genomsnittlig ljudnivå vid 120 000 flygrörelser per år är större än kurvan för nollalternativet. Kurvan för maximal ljudnivå vid 120 000 flygrörelser per år skiljer sig också något från kurvan för nollalternativet. Vad gäller kurvan för maximal ljudnivå ger utflygningsvägarna söderut upphov till en utökning av kurvan eftersom trafiken mot Europa förväntas öka. Vid utflygningsvägarna mot Stockholm minskar dock kurvan p.g.a. att flygplanstypen MD80 förväntas fasas ut efter hand, vilken idag används på denna flygrutt.

6 Miljöpåverkan – utsläpp till luft

6.1 Margareta Kellinge från Sweco Environment AB, som på uppdrag av Swedavia kommer att upprätta och ansvara för

miljökonsekvensbeskrivningen för tillståndsansökan, redogjorde för de olika källor till utsläpp till luft som finns vid Landvetter, se **bilaga 1**. Kellinge uppgav i huvudsak följande.

- 6.2 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 tillståndsansökan kommer alla utsläpp och utsläppskällor vid flygplatsen att redovisas även om Swedavia inte anser sig ha full rådighet över alla utsläpp till luft. Swedavia anser inte att bolaget råder över utsläpp från flygtrafiken och andra aktörers marktransporter till och från flygplatsen. Ett cirkeldiagram över de samlade utsläppen av koldioxid vid Landvetter 2009 visar att de utsläpp som Swedavia råder över endast utgör en mycket liten andel.⁴
- 6.3 Som nämnts ovan kan Swedavia inte få miljövillkor på de utsläpp till luft som bolaget inte har full rådighet över. Swedavia kan dock verka för att även andra aktörers utsläpp till luft minskar och detta sker redan idag, vilket framgår av den av bolaget upprättade handlingsplanen för minskade utsläpp till luft vid Landvetter.⁵ I handlingsplanen för minskade utsläpp till luft ingår bl.a. följande. Flygplatsen är redan klimatmärkt och klimatcertifierad. Swedavia arbetar även bl.a. med att från och med 2012 införa 100 procent miljötaxi vid flygplatsen, öka andelen resor med kollektivtrafik till och från flygplatsen i samarbete med Västtrafik, montera partikelfilter på tunga fordon och införa nya bränslesnåla tekniker för landningar. Swedavia har även som målsättning att vara fria från fossila bränslen för egen verksamhet år 2020. Detta ska uppnås bl.a. genom utbyte till fordon av bästa miljöklass, utbildning i miljöanpassad körning (s.k. eco-driving) och införande av alternativa bränslen både som drivmedel och för uppvärmning. För de resterande utsläpp av fossil koldioxid som Swedavias verksamhet ger upphov till, efter genomförda

⁴ Till förtydligande av cirkeldiagrammet kan noteras att LTO-cykeln är lika med ett flygplans landnings-start-cykel under 3 000 ft (ca 900 m) höjd över marken (Landing and Take-Off cycle).

⁵ Swedavia ålades genom Miljööverdomstolens dom i det ovannämnda omprövningsmålet att verka för ett genomförande av de åtgärder som beskrivs i denna handlingsplan. Genomförda åtgärder ska redovisas i miljörapporten.

åtgärder, vidtas kompensationsåtgärder i form av projekt i tredje land. Detta innebär att Swedavia redan idag är ett klimatneutralt företag.

7 Miljöpåverkan – utsläpp till vatten

7.1 Sandra Brantebäck redogjorde kort för de källor som genererar utsläpp till vatten vid Landvetter, framför allt halkbekämpning på hårdgjorda ytor med formiat och avisning av flygplan med glykol, samt hur dessa utsläpp tas omhand idag och hur de avses tas omhand i framtiden. 2010 togs en ny vattenreningsanläggning vid flygplatsen i drift, se bild i **bilaga 1**. 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.

8 Miljöpåverkan – kemikalier och avfall

8.1 Sandra Brantebäck redogjorde mycket övergripande för kemikaliehanteringen vid Landvetter och uppgav att den utökade verksamheten vid flygplatsen inte kommer att medföra några större förändringar i detta avseende.

8.2 Vad gäller avfallshanteringen uppgav Brantebäck att Swedavia inom kort kommer att införa källsortering av avfall i Landvetters passagerarterminaler. Redan idag finns en miljöstation för källsortering av avfall från Swedavias och andra aktörers verksamheter på Landvetter.

9 Miljökonsekvensbeskrivning

9.1 Margareta Kellinge redovisade ett förslag till innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivning för tillståndsansökan, se **bilaga 1**. Kellinge hänvisade till samrådsunderlaget för vidare information om miljökonsekvensbeskrivningen. Kellinge framhöll att Swedavia önskar

synpunkter på detta förslag, särskilt på föreslagna avgränsningar av miljökonsekvensbeskrivningen.

10 Dialog

- 10.1 På fråga om när 80 000 (nollalternativet) och 100 000 (trafikfall 1) flygrörelser per år kommer att nås uppgav Sandra Brantebäck att detta enligt dagens beräkningar bedöms ske någon gång mot slutet av 2010-talet respektive 2025-2030. Brantebäck underströk att detta är en prognos som kan komma att ändras.
- 10.2 På fråga om det är möjligt att hantera 120 000 flygrörelser per år på den befintliga rullbanan uppgav Brantebäck att det är det med genomförda och kommande effektiviseringar vad gäller hantering av flygtrafik i ett enbanesystem. På fråga om varför Swedavia planerar att söka tillstånd till en utökad trafikvolym svarade Helena Wiberg att efterfrågan på flygrörelser beräknas öka i framtiden. Företag i Västsverige är i allt större utsträckning beroende av snabba transporter till kunder och ägare i Europa/världen. Regionen arbetar även aktivt för att attrahera fler utländska turister till regionen.
- 10.3 Med anledning av frågor rörande riksintresset Landvetter uppgav Swedavias representanter i huvudsak följande. Göteborg Landvetter Airport har genom beslut av Trafikverket utpekats som en av de flygplatser i Sverige som är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Riksintresset Landvetter omfattar två parallella rullbanor (den befintliga samt en öster om denna) vilket är avsett att täcka ett eventuellt ökat nationellt behov av rullbanekapacitet i framtiden. Riksintresset innebär att flygplatsen ska skyddas från åtgärder som påtagligt kan hindra eller försvåra verksamheten eller dess utveckling. Detta innebär bl.a. att kommunerna måste ta hänsyn till riksintresset vid detaljplanering och bygglovsgivning. Trafikverket arbetar just nu med att precisera riksintresset Göteborg Landvetter Airport och dess tillhörande influensområden (bl.a. influensområdet för buller). Ett influensområde är

ett område utanför själva riksintresseområdet där restriktioner i fråga om byggnader och anläggningar kan meddelas för att inte hindra eller begränsa flygplatsverksamheten. Trafikverkets arbete är helt oberoende av denna miljötillståndsprocess. Det kan noteras att även om riksintresset Landvetter omfattar två rullbanor måste alltid anläggandet av en ny rullbana föregås av tillståndsprövning enligt miljöbalken. Denna tillståndsansökan avser endast verksamhet på den befintliga rullbanan. Swedavia avser dock att redogöra översiktligt för riksintressefrågan i tillståndsansökan.

- 10.4 Det efterfrågades en jämförelse mellan bullerkurvor för sökt verksamhet och riksintresset.
- 10.5 Fråga uppkom om de kurvor för maximal ljudnivå 70 dB(A) som finns med i samrådsunderlaget och de som presenterats vid dagens möte är identiska vad gäller området kring Salvebo. Mathieu Boué uppgav att eventuella skillnader kan bero på att kurvorna har beräknats utifrån något olika sammansättning av flygplansflottan. Boué påpekade att beräkningar av framtida bullerkurvor alltid bygger på en bedömning av hur snabbt utfasningen av äldre flygplanstyper kommer att ske, vilka flygplanstyper som kommer att användas i stället och hur mycket nya flygplanstyper kommer att bullra.
- 10.6 Boende i Salvebo framförde ett förslag på ändring av en av de södergående utflygningsvägarna och uppgav att förslaget även kommer att skriftligen lämnas till Swedavia.
- 10.7 På fråga om hur de nya dagvattendammarna kommer att påverka situationen i recipienterna uppgav Brantebäck att målet är att dagvattnet från flygplatsen inte ska påverka recipienterna negativt. Just nu utreds vad dagvattnet och vattnet i recipienterna innehåller i syfte att förbättra reningen och vattenkvaliteten i recipienterna.

- 10.8 Fråga uppkom gällande hur stora minskningar i fråga om utsläpp till luft som skulle kunna åstadkommas om man inte tog några som helst bullerhänsyn vid val av flygvägar. Niclas Wiklander uppgav att det inte finns några sådana beräkningar.
- 10.9 På fråga om man kan minska bränsleförbrukningen och luftutsläpp genom att låta flygplanen flyga längre på låg höjd efter start uppgav Wiklander att det är bättre ur utsläppssynpunkt att flygplanen stiger till marschhöjd relativt snabbt.
- 10.10 På fråga om det finns mätstationer för kontinuerlig mätning av flygbuller runt Landvetter uppgav Brantebäck att det inte finns några fasta mätstationer men att nu gällande miljötillstånd innehåller ett villkor om att mätningar ska ske vart tredje år. Swedavia avser dock att genomföra mätningar varje år.
- 10.11 En diskussion fördes kring Swedavias möjligheter att påverka staten och kommunerna i syfte att få till stånd spårbunden trafik till och från Landvetter. Helena Wiberg uppgav att Swedavia arbetar aktivt med att förbättra befintlig kollektivtrafik, d.v.s. bussförbindelserna. Som ett exempel på resultat av detta arbete kan nämnas att en ny linje från Partille nyligen har tagits i drift. Bolaget utreder även hur anställda vid flygplatsen tar sig till och från arbetet och för en dialog med övriga företag på flygplatsen kring hur kollektivtrafiken kan anpassas till de varierande arbetstiderna. Wiberg uppgav vidare att Swedavia har en mycket positiv inställning till den s.k. Götalandsbanan för höghastighetståg med station vid Landvetter samt den s.k. Västlänken. Dessa etableringar skulle kunna medverka till att Landvetter utvecklas till ett resecentrum. Bolaget deltar också i ett upprop tillsammans med grannkommunerna för att få till stånd pendeltåg mellan Göteborg och Borås.
- 10.12 Med anledning av Wiklanders redogörelse för vilka flygvägar som Swedavia avser att utreda vidare inom ramen för tillståndsprocessen uppkom fråga varför ett område väster om befintliga utflygningsvägar från

banan 21 (södergående) inte nämnts. Wiklander uppgav att detta beror på att det finns stora tätorter väster om flygplatsen och att startande och landande trafikflöden dessutom korsar varandra i det aktuella området.

- 10.13 Fråga uppkom om det skulle kunna vara möjligt att minska bullerexponeringen i Härskogen mellan Härryda och Lerum som är av riksintresse för friluftslivet. Wiklander uppgav att det finns mycket små möjligheter att justera flygvägen just i detta område eftersom det ligger så nära flygplatsen. Wiklander påpekade dock att mer bullrande flygplanstyper kommer att fasas ut efter hand vilket kommer att minska bullernivåerna även i Härskogen.
- 10.14 På fråga om mindre flygplan har en brantare inflygningsvinkel och därmed genererar mindre landningsbuller än större flygplan uppgav Wiklander att alla landande flygplan följer en tregradig glidbana. Eftersom det alltid uppstår aerodynamiskt buller vid landning medför en brantare glidbana inte per automatik lägre landningsbuller. Fråga uppkom även om rak "glidinflygning" är den optimala metoden för inflygning ur bullersynpunkt. Wiklander uppgav att LFV och Swedavia arbetar för att en så stor andel som möjligt av flygplanen ska flyga in "grönt", med kontinuerligt sjunk. Denna metod är fördelaktig både ur buller- och utsläppssynpunkt. Wiklander påpekade dock att det kan vara svårt att genomföra denna typ av inflygningar i högtrafik. Det finns också skillnader mellan flygbolagen vad gäller tekniska möjligheter och vilja att använda tekniken.
- 10.15 En diskussion fördes kring tolkningen av riktvärdet för maximal ljudnivå. Naturvårdsverket och Boverket har kommit till olika slutsatser i frågan hur många gånger maximalljudnivån får överskridas. I väntan på ett entydigt beslut i frågan tillämpar Swedavia Naturvårdsverkets striktare tolkning, d.v.s. 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn i stället för 30 gånger som Boverket förespråkar. Detta eftersom domstolarna enligt fast praxis i miljöprövningarna tillämpar Naturvårdsverkets riktvärden och inte Boverkets. En företrädare för LRF framhöll att det finns en motsättning mellan å ena sidan strävan att minska flygbullerexponeringen av bostäder

och å andra strävan att utveckla landsbygden. Han uppgav att boende runt flygplatsen kanske måste tåla lite mer buller för att få möjlighet att bygga på sina fastigheter.

- 10.16 Det framfördes ett önskemål om redovisning av hur ett högre oljepris kan komma att påverka flygets utveckling samt redovisning av den totala miljöbelastningen till följd av flygverksamheten vid Landvetter, d.v.s. inte bara utsläpp inom LTO-cykeln.
- 10.17 Det framfördes även ett önskemål om redovisning av vilka bullereffekter den föreslagna principen för när flygplan tillåts lämna utflygningsvägen, d.v.s. när flygplanet alstrar en ljudnivå på marken som understiger 70 dB(A), bedöms medföra. Brantebäck uppgav att detta kommer att utredas och redovisas i tillståndsansökan. Hon påpekade dock att den nya principen inte kommer att medföra att bullerkurvorna ökar eller att riktvärdena överskrids.
- 10.18 På fråga om vad man kan göra om man inte blir nöjd med miljödomstolens dom i detta tillståndsärende uppgav Malin Wikström att bl.a. sakägare (t.ex. grannar till flygplatsen som berörs av flygbuller) kan överklaga miljödomstolens dom till Svea hovrätt, Miljööverdomstolen. Det krävs dock prövningstillstånd för att Miljööverdomstolen ska ta upp målet till prövning. Miljööverdomstolens dom går att överklaga till Högsta domstolen men även här krävs prövningstillstånd. Wikström betonade att eftersom det endast är sakägare som har klagorätt är det viktigt att alla som har något att tillföra målet gör det redan i första instans, helst redan under samrådsprocessen, innan tillståndsansökan lämnas till miljödomstolen. På fråga om ideella föreningars klagorätt uppgav Wikström att sådana föreningar som uppfyller vissa krav [bl.a. har bedrivit verksamhet i Sverige under minst tre år och har minst 100 medlemmar] kan överklaga miljödomstolens dom i detta ärende.
- 10.19 På fråga om Swedavia skulle kunna införa något som liknar systemet med miljötaxi för flygplan uppgav Brantebäck att EU-lagstiftningen på området

kraftigt begränsar bolagets möjligheter att bestämma vilka flygplanstyper som får trafikera Landvetter. Wikström uppgav att det är särskilt reglerat under vilka förutsättningar det är möjligt att frångå huvudregeln att flygbolag med en operativ licens som gäller inom EU har rätt att använda flygplatser inom EU. Det finns harmoniserande lagstiftning angående i vilken takt äldre flygplanstyper ska fasas ut.

- 10.20 En diskussion fördes kring valet mellan spridning och koncentration av flygtrafiken, d.v.s. mellan att ett stort antal personer störs av måttligt flygbuller och att ett mindre antal personer får utstå största delen av störningseffekten. Brantebäck uppgav att Swedavia ensamt inte kan avgöra vad som ska gälla i denna fråga. Här kan nämnas att Naturvårdsverket planerar att utreda störningseffekter vid olika maximalljudnivåer och vid olika frekvenser av maximalljudnivåer, bl.a. med ledning av data från Swedavia. I slutändan är det dock miljödomstolen som i samband med prövningen av tillståndsansökan avgör vilken princip som ska råda.
- 10.21 Fråga uppkom om fastighetsägare som vid en viss trafikmängd kommer att beröras av flygbuller på en nivå som berättigar till bullerskyddsåtgärder riskerar att behöva vänta länge på sådana åtgärder p.g.a. att flygbullermätningar inte kommer att ske kontinuerligt och endast på ett fåtal platser. Lena Wennberg uppgav att bullerskyddsåtgärder ska vidtas allt eftersom flygtrafiken ökar och bygger på beräknade bullernivåer, vilket medför att ingen behöver vänta på att mätning utförs.
- 10.22 Fråga uppkom om det går att ställa krav på tystare flygplan eller förbjuda vissa högljudda flygplanstyper åtminstone nattetid (t.ex. fraktflygplanet B 747). Boué påminde om EU-lagstiftningen på området som kraftigt begränsar möjligheterna att bestämma vilka flygplanstyper som får trafikera en flygplats inom unionen. Boué berättade att ICAO (International Civil Aviation Organization) driver ett projekt för att skynda på utvecklingen av tystare flygplan. Boué påpekade dock att det inte alltid går att förena minskat buller och minskade utsläpp till luft.

10.23 På fråga om när mycket stora flygplan, s.k. jumbojets, bedöms komma till Landvetter uppgav Brantebäck att prognosen inte tyder på att den interkontinentala trafiken, där sådana flygplanstyper används i stor utsträckning, kommer att öka. Trafikökningen bedöms i stället genereras av mindre flygplan till destinationer i Europa. Däremot kan jumbojets komma att användas för frakt. Det bör dock återigen noteras att detta endast är prognoser som kan komma att ändras. Boué tillade att moderna jumbojets är relativt tysta tack vare teknikutvecklingen.

10.24 En diskussion fördes angående Landvetters påverkan på vindkraftetablering i området och riksintressets betydelse i sammanhanget. Brantebäck uppgav att vindkraftverk kan utgöra hinder för flygtrafiken och därmed utgöra en flygsäkerhetsrisk, vilket medför restriktioner för etablering av vindkraftverk runt flygplatser. Den s.k. hinderytan (fastställd av Transportstyrelsen) tar även hänsyn till den andra parallellbanan som riksintresset Landvetter omfattar. För närvarande sker en översyn av hur stor säkerhetsmarginalen mellan flygplan och hinder måste vara. Förutsättningarna för vindkraftetablering runt Landvetter kan därför komma att förändras och kommer inte nödvändigtvis att försämrats vid ökad trafikmängd vid flygplatsen. Här kan även nämnas möjligheten att meddela tidsbegränsade tillstånd till vindkraftverk. Det påpekades att det är viktigt att förutsättningarna för vindkraftetablering runt flygplatsen klargörs och att de inte ändras på ett oförutsebart sätt. Frågan hanteras särskilt.

11 **Avslutning**

11.1 Helena Wiberg tackade för visat intresse och uppgav att Swedavia tar till sig de synpunkter som har framförts under dagens möte. Minnesanteckningar från mötet kommer att läggas ut på Göteborg Landvetter Airports hemsida www.swedavia.se/sv/Goteborg/Miljoarbete/Miljotillstand1 där det även finns löpande information om tillståndsprocessen. Ytterligare synpunkter

kan översändas i skriftlig form till Swedavia, helst senast den 15 mars 2011.

11.2 Wiberg avslutade mötet.

Anteckningarna förda av

Anna Frändberg