

## MINNESANTECKNINGAR FRÅN SAMRÅD NR 2 MED NATURVÅRDSVERKET INFÖR TILLSTÅNDSANSÖKAN ENLIGT MILJÖBALKEN FÖR GÖTEBORG LANDVETTER AIRPORT

### Närvarande

Gabriella Ludvigsson, projektledare, Sweco Environment AB  
Niklas Törnell, tf miljöchef Göteborg Landvetter Airport, Swedavia AB  
Lena Wennberg, miljöchef, Swedavia AB  
Tomas Fjordevik, bolagsjurist, Swedavia AB  
Thomas Helin, miljörådgivare, Göteborg Landvetter Airport, Swedavia AB  
Niclas Wiklander, flygledare, LfV  
Margareta Kellinge, miljökonsult, Sweco Environment AB  
Malin Wikström, advokat, Gärde Wesslau Advokatbyrå  
Erika Ekman, chef för sektionen för samhällsplanering, Naturvårdsverket  
Camilla Lindholm, jurist, Naturvårdsverket  
Åke Mauritzson, handläggare, Naturvårdsverket  
Kyriakos Zachariadis, handläggare, Naturvårdsverket

### Ej närvarande

Kopia till

Datum för mötet	Klockan	Lokal	Referens - kallelse
2011-11-28	09.00-12.00	Naturvårdsverket	

Erika Ekman hälsade alla välkomna till dagens samrådsmöte.

## 1 FLYGVÄGAR

Niclas Wiklander redogjorde för nedan angivna frågor som Swedavia utreder och där Swedavia eventuellt kommer att föreslå förändringar jämfört med dagens flygvägssystem.

### 1.1 Principen att kunna lämna SID vid maxbullernivå 70 dB(A) dag och kväll

Dagens flygvägssystem utgår från att flygplan, oavsett flygplanstyp, lämnar SID när den mest bullrande flygplanstypen MD 80 når beräknad maxbullernivå 70 dB(A) vid marken utomhus. Detta innebär (i) en mycket hög koncentration av flyg längs med den nominella flygvägensamt att (ii) mindre bullrande flygplanstyper måste följa SID trots att ljudnivån vid marken är lägre än riktvärdet maxbullernivå 70 dB(A). Om flygplanen kan lämna SID när de alstrar en ljudnivå under max 70 dB(A) vid marken innebär detta en förkortad flygväg och därmed mindre utsläpp av koldioxid.

Niclas Wiklander uppgav att i varje given punkt blir det få överflygningar och ljudnivåerna kommer att ligga under 70 dB(A) dag och kväll.

Swedavia utreder ett system där flygplanstyperna kategoriseras i grupper efter hur mycket de bullrar och där den mest bullrande flygplanstypen inom varje grupp blir normerande för när flygplanen inom gruppen kan lämna SID. En gruppindelning skulle t.ex. kunna utgå från en grupp med små jet som når 70 dB(A) tidigt, en grupp för mellanstora jet, en grupp för stora jet och en grupp för MD 80/flygplanstyper som inte går att kategorisera.

Lena Wennberg anförde att flygsektorn inom EU har som mål att minska utsläppen med 10 % fram till år 2020. Swedavia bör som flygplatsoperatör också bidra till att detta mål uppfylls.

Malin Wikström påpekade att den närmare preciseringen av kategorierna möjligen skulle kunna regleras genom delegering till tillsynsmyndigheten för att på ett smidigt sätt hantera tillkommande och utgående flygplanstyper.

## **1.2 Förslag alternativ SID söderut**

Swedavia har efter idrifttagandet av det nya flygvägssystemet fått kritik från boende i Salvebo söder om flygplatsen som får en mycket stor andel flyg över sig. Boende i Salvebo har föreslagit en alternativ dragning och baserat på detta har Swedavia konstruerat ett förslag som kommer att utredas ytterligare. Förslaget bygger på att flygvägen delas i två spår och därmed skulle en viss avlastning av boende i Salvebo kunna ske. Det innebär dock att andra boende överflygs istället.

## **1.3 Justering av befintlig STAR**

Swedavia utreder möjligheterna att justera flygvägarna för ankommande flyg norrifrån för att dels avlasta boende i Tollered, dels förkorta inflygningsvägarna. Preliminärt skulle denna justering kunna spara ca 700 ton koldioxid per år vid nuvarande trafikvolym.

## **1.4 Framtida teknik**

Ett SESAR-projekt (inom EU) har pågått under sommaren 2011 som innebär att RNP AR-teknik (teknik för s.k. kurvade inflygningar) har testats avseende två flygvägar för ankommande trafik (STAR). Ca 180 inflygningar med RNP AR-teknik har genomförts. Några få flygbolag kan göra denna typ av inflygningar i dag (ca 2,5 % av ankommande trafik till Göteborg Landvetter Airport). Teknikens begränsningar är bl.a. att den bara kan användas när det är lite trafik (off-peak) och att den kräver speciell utrustning i flygplanen.

Kyriakos Zachariadis frågade om teknikens utbredning i Australien. Lena Wennberg och Niclas Wiklander angav att regelverket ser lite annorlunda ut i Australien

men att tekniken där i dag används vid off-peak. Tekniken används vid ca 15 flygplatser i Australien.

Åke Mauritzson påpekade att även bullernivåer under 70 dB(A) kan innebära störningar och hälsorisker för boende. Att Swedavia utreder kortare flygvägar och kurvade inflygningar ser Naturvårdsverket som något positivt men rent generellt förespråkar Naturvårdsverket fortfarande koncentration och förutsägbarhet.

Lena Wennberg angav att utvecklingen i Europa går i motsatt håll där det anses bättre att sprida trafiken så att fler får dela på överflygningarna.

Malin Wikström m.fl. angav att Swedavias målsättning är att minska utsläpp till luft utan att ytterligare personer ska bli bullerexponerade över av riksdagen fastställda riktvärden. Swedavia utgår därför från riksdagens riktvärden för buller vid bedömning av när utsläpp till luft ska bedömas som en viktig parameter. Swedavia beaktar emellertid buller även under 70 dB(A) vid bolagets samlade bedömningar om vilka flygvägar/justeringar som ska föreslås för att minimera bullerexponeringen i flygplatsens närområde och Swedavia kommer i möjligaste mån att beskriva hur eventuella förändringar påverkar bullerutbredningen under 70 dB(A) genom verbala beskrivningar. Som ett exempel på hur bullernivåer under 70 dB(A) har beaktats kan nämnas att en studerad inflygningsväg har avfärdats på grund av närheten till Kungsbacka tätort, trots att bullernivåerna i Kungsbacka vid användning av den aktuella inflygningsvägen skulle ligga under 70 dB(A).

Camilla Lindholm påpekade att det är viktigt att resonemanget bakom ovan nämnda förslag och avvägningar tydligt framgår av ansökan.

Åke Mauritzson tryckte på möjligheten att söka ändringstillstånd allteftersom den nya tekniken utvecklas. Tomas Fjordevik m.fl. påpekade att Swedavias ambition är att få till stånd ett varaktigt tillstånd utan att behöva söka ständiga ändringstillstånd.

Malin Wikström påpekade att det inte alltid är möjligt att omgående ta en ny teknik i full drift omedelbart utan att det kan behövas en längre implementeringstid. Detta bör, under förutsättning att det är möjligt att redovisa miljökonsekvenserna för tillämpningen, kunna omfattas av ett nytt tillstånd. Det borde inte krävas en ansökan om ändringstillstånd för denna typ av tillämpning av ny teknik då tekniken och miljökonsekvenserna av dess nyttjande är kända, det är bara omfattningen som är oklar. Detta bör kunna hanteras med hjälp av scenariobeskrivning så att det tas höjd för de maximala miljökonsekvenserna. Flygplatsverksamhet och flygvägssystemet är i sig en verksamhet som inte kan bli helt förutsägbar då det är vindar och flygsäkerhetsaspekter som avgör hur flygvägssystemet tillämpas i varje stund och över tid.

Erika Ekman påpekade att Swedavia måste ha kunskap om den verksamhet som bolaget söker tillstånd för. Naturvårdsverket anser att det kan vara svårt att förutse omfattningen av en ansökan som omfattar så mycket som 120 000 rörelser.

## **2 ÖVERSIKTLIG PRESENTATION AV FLYGPLATSEN OCH GÄLLANDE TILLSTÅND**

Niklas Törnell redogjorde för den nuvarande verksamheten och anläggningarna vid Göteborg Landvetter Airport.

Åke Mauritzson frågade om airside är detsamma som flygplatsens anläggningsområde. Malin Wikström m.fl. angav att det även finns verksamhet på landside som omfattas av flygplatsens anläggningsområde.

## **3 TIDPLAN**

Gabriella Ludvigsson redogjorde för tidplanen. I januari 2012 kommer ett uppföljande samråd med länsstyrelse och kommuner att ske. Ansökan är planerad att lämnas in under kvartal 4, 2012.

## **4 UTGÅNGSPUNKTER FÖR PÅGÅENDE OCH PLANERADE UTREDNINGAR**

Gabriella Ludvigsson redogjorde för utgångspunkterna för pågående och planerade utredningar; ett nuläge (60 000 rörelser år 2010), ett nollalternativ 1 (80 000 rörelser år 2012), ett nollalternativ 2 (80 000 rörelser 2038) och en regional hub 2015 (100 000 rörelser).

Åke Mauritzson frågade om två nollalternativ innebär att Swedavia har räknat med olika flygvägar. Gabriella Ludvigsson angav att Swedavia i nollalternativen har räknat med dagens flygvägar men med att t.ex. andra flygplansmodeller finns år 2038.

Kyriakos Zachariadis frågade hur Swedavia hanterar osäkerheten kring vilka flygplanstyper etc. som finns i framtiden. Gabriella Ludvigsson m.fl. angav att Swedavia redovisar tänkta scenarier och att beräkningarna görs med försiktighet och i mångt och mycket utgår från ett "worste case-scenario". Det är sökanden som tar risken för att miljökonsekvenserna inte utreds i tillräcklig omfattning och att inga "glädjekalkyler" görs.

Åke Mauritzson och Camilla Lindholm angav att Naturvårdsverket anser att det är bra att Swedavia utgår från största möjliga störning men att även största möjliga försiktighetsåtgärder måste utredas och beskrivas. Vid beskrivning av BAT måste Swedavia utgå från maxproduktion (dvs. 120 000 rörelser).

Kyriakos Zachariadis frågade om den regionala huben är beräknad på ett specifikt företag. Gabriella Ludvigsson angav att så inte var fallet utan beräkningarna för

en regional hub utgår från det mest troliga alternativet baserat på Göteborg Landvetter Airports specifika förutsättningar. Kyriakos Zachariadis angav att Swedavia tydligt måste beskriva vilken typ av flygplan som skulle bli aktuella etc.

Åke Mauritzson påpekade att tidshorisonten har ifrågasatts och efterfrågade om Swedavia har funderat något ytterligare på detta. Lena Wennberg m.fl. angav att Swedavia inte söker ett tidsbegränsat tillstånd och att tiden fastställts för att kunna beräkna miljökonsekvenserna. Flygplatsverksamhet är en mycket konjunkturläklig verksamhet som varierar starkt över tiden vilket måste tas höjd för i ansökan. 120 000 rörelser motsvarar rullbanans kapacitet med dagens teknik och Swedavia söker tillstånd utifrån vad flygplatsen bedömer är flygplatsens behov framgent.

#### 4.1 Buller

Thomas Helin redogjorde för pågående/genomförda bullerutredningar.

Gabriella Ludvigsson påpekade att den miljömedicinska utredning som omnämndes vid förra samrådet avseende Salvebo i nuläget inte kommer att bli av, eftersom en sådan utredning kräver en ändring av flygplatsens nuvarande tillstånd.

Swedavia utreder en alternativ dragning av SID mot Stockholm, det s.k. södra spåret. En flygvägsförkortning skulle preliminärt kunna spara ca 600 ton koldioxid per år.

Malin Wikström efterfrågade Naturvårdsverkets syn på hur verket anser att Swedavia ska förhålla sig till spridning och buller under maxbullernivån 70 dB(A) i relation till utsläpp till luft. Kyriakos Zachariadis angav att Naturvårdsverket generellt anser att det är bättre att koncentrera flyget och att miljöeffekterna även på lägre bullernivåer än 70 dB(A) måste beskrivas. Hänsyn måste tas till hela befolkningen och även till de som är mest bullerkänsliga. Åke Mauritzson uppgav att det är tveksamt om spridning bör tillämpas redan vid maxbullernivån 70 dB(A). Med hänvisning till Naturvårdsverkets inställning i det pågående Arlandamålet bör snarare 60 dB(A) eftersträvas innan spridning tillåts.

Gabriella Ludvigsson informerade om att det tydligt framkommer i de grannundersökningar som gjorts av flygplatsen att de boende efterfrågar att Swedavia gör vad som är möjligt för att minska koldioxidutsläppen. Detta förhållande, de nationella samt Europeiska miljömålen är varför Swedavia anser det viktigt att titta på möjlighet till flygvägsförkortningar under gällande riktvärden.

Kyriakos Zachariadis menade att Swedavia bör beskriva 120 000 rörelser även utifrån dagens flygplansflotta. Åke Mauritzson efterfrågade en redovisning av de värden som ligger till grund för bullerberäkningarna för t.ex. fraktflyget. Malin Wikström påtalade att detta är svårt att redovisa, eftersom dygnsfördelning m.m. kan skilja sig åt kraftigt från vecka till vecka.

Åke Mauritzson frågade om fraktflyget förväntas öka mycket och om det förväntas flyga andra tider på dygnet än idag. Gabriella Ludvigsson angav att Swedavia har noterat frågorna.

## **5 UTSLÄPP TILL LUFT**

Margareta Kellinge redogjorde för avslutade och pågående utredningar avseende utsläpp till luft.

## **6 UTSLÄPP TILL VATTEN**

Margareta Kellinge redogjorde för avslutade och pågående utredningar avseende utsläpp till vatten.

På fråga från Åke Mauritzson uppgav Margareta Kellinge att den begränsade mängd dagvatten som leds norrut inte leds tillbaka till dammanläggningen. Detta dagvatten kommer främst från hårdgjorda parkeringsytor.

Åke Mauritzson efterfrågade vilka ytterligare försiktighetsåtgärder som kan komma att behövas för den utökade verksamheten. Detta bör utredas. Även om en utökad verksamhet inte leder till ökade utsläpp gäller BAT och ytterligare åtgärder kan behövas.

Erika Ekman påpekade att målsättningen för utsläpp till vatten inte kan vara MKN för vatten. Nu aktuella MKN är gränsvärdesnormer, dvs. de högsta nivåerna som samhället kan acceptera, och bolaget måste sträva efter så låga utsläpp till vatten som möjligt.

## **7 ÖVRIGT**

Camilla Lindholm anförde att Swedavia måste ange vilka byggnader/anläggningar som behövs för den utökade verksamheten samt beskriva miljöeffekterna av dessa byggnader/anläggningar.

Erika Ekman påpekade vikten av att Swedavia genomför en lokaliseringsutredning. Malin Wikström hänvisade till protokollet från det förra samrådet med Naturvårdsverket och angav att en översiktlig lokaliseringsutredning kommer att göras med samma ambitionsnivå som motsvarande utredning i Arlandaansökan. Åke Mauritzson påpekade att alternativa lokaliseringar måste utredas för den regionala huben.

Camilla Lindholm poängterade slutligen vikten av en integrerad prövning och att alla delar av flygplatsverksamheten ingår.

\_\_\_\_\_  
Protokollförare

Tomas Fjordevik