

UPPFÖLJANDE SAMRÅD MED KOMMUNER OCH LÄNSSTYRELSEN I VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Närvarande representanter för Swedavia AB:

Gabriella Ludvigsson, projektledare, Sweco Environment AB
Helena Wiberg, stabschef, Göteborg Landvetter Airport, Swedavia AB
Maria Gelin, miljöchef, Göteborg Landvetter Airport, Swedavia AB
Thomas Helin, miljörådgivare, Göteborg Landvetter Airport, Swedavia AB
Helena Svensson, miljörådgivare, Göteborg Landvetter Airport, Swedavia AB
Kim Reesalu, miljörådgivare, Göteborg Landvetter Airport, Swedavia AB
Karin Görjevik, miljörådgivare, Göteborg Landvetter Airport, Swedavia AB
Lena Wennberg, hållbarhetschef, Swedavia AB
Tomas Fjordevik, bolagsjurist, Swedavia AB
Niclas Wiklander, flygledare, LFV
Malin Wikström, advokat, Gärde Wesslau Advokatbyrå
Margareta Kellinge, miljökonsult, Sweco Environment AB

Övriga närvarande, se Bilaga 1

Ej närvarande

Kopia till

Registrator

Datum för mötet	Klockan	Lokal	Referens - kallelse
2012-01-25	13:00-16:00	Welcome Lounge, Göteborg Landvetter Airport	

Helena Wiberg hälsade alla välkomna till dagens uppföljande samrådsmöte, presenterade deltagarna och dagens agenda samt redogjorde för nuläget på flygplatsen.

Dagens presentationer återfinns i Bilaga 2.

1 **UTGÅNGSPUNKTER FÖR PÅGÅENDE UTREDNINGAR OCH ANSÖKAN**

Gabriella Ludvigsson redogjorde för utgångspunkterna för pågående utredningar; sökt alternativ (120 000 flygrörelser), ett nuläge (60 000 flygrörelser 2010), ett nollalternativ 1 (80 000 flygrörelser år 2012), ett nollalternativ 2 (80 000 flygrörelser 2038) och en regional hub (100 000 flygrörelser 2015). Passagerar- och flygrörelseutvecklingen sker i takt med konjunktur och andra omvärldsfaktorer och är mycket svår att förutse. Swedavia har tagit fram en huvudprognos, en lågprognos och en högprognos för passagerar- och

rörelseutvecklingen. Swedavia har också tagit fram en prognos för den situationen att ett flygbolag väljer att lokalisera en regional hub till Göteborg Landvetter Airport.

Gabriella Ludvigsson uppgav att Swedavia avser att under 2012 färdigställa miljökonsekvensbeskrivningen och övrigt ansökningsmaterial. Målet är att ansökan ska lämnas in till mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt under kvartal 4, 2012.

Kerstin Harvenberg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, angav att länsstyrelsen inte anser att det är rimligt att söka för en volym som kanske först inträffar om 30-60 år, även om Swedavia beskriver ett "värsta fallscenario". Det inträffar mycket i verksamheten på så lång tid. Swedavia borde också redovisa ett alternativ på 95 000 -100 000 rörelser om 10-15 år (ej hub). Gabriella Ludvigsson angav att det är svårt att uppskatta volymerna över tid, eftersom konjunkturväxlingar sker snabbt, se t.ex. den kraftiga rörelseökning som har ägt rum mellan åren 2010 och 2011. Swedavia har en skyldighet följa det allmänna villkoret, innebärande att bolaget måste söka ett nytt tillstånd om Swedavia inte i huvudsak bedriver verksamheten i enlighet med vad som har angetts i ansökan. Malin Wikström, Gärde Wesslau Advokatbyrå, uppgav att Swedavia i ansökan kommer att redovisa de bedömda konsekvenserna vid en mellanperiod. En bedömning kommer att göras baserad på de utredningar som omnämns ovan, dvs. det kommer inte att göras några utredningar för ett mellanalternativ då det inte anses nödvändigt för att kunna göra en bedömning av de förväntade miljökonsekvenserna.

Anette Eiserman-Wikström, Härryda kommun, påpekade att buller ställs mot utsläpp av koldioxid i större utsträckning i dag än tidigare. Flygplatsen är viktig för regionen. Kommunen arbetar med att utveckla det s.k. Airport City¹ och en utveckling av Airport City borde bidra till flygplatsens utveckling på sikt. Härryda kommun vill att flygplatsen ska vara Sveriges grönaste flygplats. Politiker i kommunerna i flygplatsens närhet måste ha ett långsiktigt perspektiv och kunna se över kommungränserna. Flygplatsens närvaro komplicerar situationen för kommunerna i två aspekter; dels den andra rullbanan som Trafikverket har lagt till grund för riksintressepreciseringen, dels boende som inte får bygglov på grund av närheten till flygplatsen.

Mats Werner, Härryda kommun, efterfrågade Swedavias syn på utbyggnad av järnväg och frågade särskilt om järnvägen bedöms komma att öka eller minska efterfrågan på flygrörelser. Helena Wiberg, Swedavia, uppgav att då Götalandsbanan inte är finansierad och alla utredningar inte är färdigställda i dagsläget kommer Swedavia enbart att beskriva Götalandsbanan mycket översiktligt i ansökan. Helena Wiberg uppgav vidare att Swedavia är positiv till utbyggnaden av järnvägen och att ett kommunikationsnät skapas vid flygplatsen.

¹ Airport City är ett logistik- och handelsområde norr om flygplatsen och hanterar till största delen gods mellan lastbil till lastbil.

En järnvägsanslutning till flygplatsen är mycket viktig för Swedavia då det gör att flygplatsen får ett betydligt större upptagningsområde och attraktionskraften avseende närområdet till flygplatsen kommer att öka. Samtidigt kommer sannolikt delar av flygtrafiken till Stockholm att försvinna.

Bengt Classon, Bollebygds kommun, påpekade att flygplatsen borde få mer beröm för hur flygplatsen jobbar med miljöfrågor, t.ex. dagvattenanläggningen. Kommunen ser dock med oro på om störningarna skulle öka i Bollebygd på grund av eventuella nya flygvägar och vill ha en fortsatt dialog med flygplatsen om detta.

På fråga från Birgitta Jeppson, Mölndals kommun, uppgav Malin Wikström att bilderna från dagens presentation kommer att biläggas minnesanteckningarna från mötet. Dessa kommer i sin tur att utgöra en del av den samrådsredogörelse som bifogas ansökan.

2 FLYGVÄGAR

Niclas Wiklander redogjorde för flygvägssystemet för Göteborg Landvetter Airport samt för de förändringar av systemet som Swedavia kan komma att söka tillstånd till. I huvudsak redovisades

- principen att få lämna SID när flygplanen alstrar en maximal ljudnivå på marken som understiger 70 dB(A),
- en alternativ SID söderut för att avlasta tätort,
- vissa justeringar av befintliga STAR norr om flygplatsen för att förkorta flygvägarna,
- kurvade inflygningar för att bl.a. förkorta flygvägar, samt
- alternativ SID mot bl.a. Stockholm och Helsingfors för att förkorta flygvägen (denna punkt presenterades av Thomas Helin).

På fråga från Bengt Classon, Bollebygds kommun, uppgav Niclas Wiklander att avståndet från flygplatsen när ljudnivån från ett flygplan understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken kan variera kraftigt beroende på flygplanstyp, hur snabbt planet stiger etc.

Douglas Thisell, Lerums kommun frågade hur många flygplatser som måste kunna erbjuda kurvade inflygningar för att flygplansflottan ska vilja investera i den nya tekniken. Nicklas Wiklander uppgav att nya flygplan är utrustade med den här tekniken. SAS och övriga nordiska bolag är intresserade av tekniken och kommer sannolikt att vara tidigt ute med att kunna flyga med RNP AR-teknik. Det kan noteras att piloter måste utbildas i det nya systemet för att det ska kunna användas.

Marie Hankanen, Transportstyrelsen, uppgav att Transportstyrelsen är positiv till Swedavias förslag om möjligheten att lämna SID vid maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken.

Ulla Henskog, Bollebygds kommun, uppgav att beskrivningen i samrådsunderlaget av flygvägarna är vag, t.ex. vad gäller kurvade inflygningar, samt att det av presentationen verkar som om flygplatsen önskar återgå till tidigare tillståndsgiven flygväg LABAN. Thomas Helin uppgav att flygplatsen utreder en annan dragning av starter från bana 21 mot Stockholm då en sådan flygväg kan bedömas exponera färre boende för ljudnivåer över samhällets riktvärden när flygplanstypen MD80 har fasats ut, vilket bedöms ske inom ett par års tid.

Ulla Henskog, Bollebygds kommun, frågade när flygfyren ”Harry” kommer att avvecklas. Thomas Helin angav att ärendet pågår hos Transportstyrelsen. Tidigare ambition var att fyren skulle kunna tas bort till sommaren 2012 men att det i dagsläget inte går att lämna någon tidpunkt för detta.

Malin Wikström efterfrågade kommunernas syn på förslaget att flygplan ska få lämna SID när ljudnivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A). Anette Eiserman-Wikström, Härryda kommun, påpekade att det är de boende som kommer att få överflygningar över sig som kommer att reagera. Det är därför viktigt att Swedavia pedagogiskt kan förklara varför flygplatsen vill sprida flygtrafiken när flygplanen alstrar ljudnivåer understigande maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken. Mikael Cassaras, Kungsbacka kommun, uppgav att frågan har diskuterats mycket i Kungsbacka kommun men att kommunen inte kan lämna något besked i frågan i dag. Kerstin Harvenberg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, frågade vilket underlag som kommer att finnas i MKB:n beträffande alternativet att lämna SID vid maximal ljudnivå 70 dB(A). Niclas Wiklander uppgav att Swedavia kommer att beskriva effekterna av att lämna SID vid maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken. Dock finns inget forskningsunderlag beträffande var brytpunkten går när det ur hälsosynpunkt är bättre att sprida trafiken än samla den. Mats Werner, Härryda kommun, påpekade att det är viktigt att Swedavia pedagogiskt beskriver den totala effekten av förslaget på hela flygvägssystemet.

Marie Hankanen, Transportstyrelsen, frågade om det förhållandet att lägre inflygningshöjd kan komma att användas vid inflygning till bana 21 kommer att påverka exponeringen av maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken. Niclas Wiklander uppgav att exponeringen maximal ljudnivå 70 dB(A) troligtvis inte kommer att påverkas men att Swedavia för närvarande utreder detta.

3

BULLER

Thomas Helin redogjorde för förväntad bullerexponering och en alternativ dragning av SID mot bl.a. Stockholm och Helsingfors.

Douglas Thisell, Lerums kommun, frågade om bullret blir högre om det är fråga om 70 000 rörelser jämfört med 100 000 rörelser. Thomas Helin uppgav att mängden flygplan blir fler, men det är fråga om samma flygplanstyper vilket inte påverkar beräkningen av Lamax. Däremot har antalet rörelser betydelse vid beräkning av medelvärdet FBN.

Kerstin Harvenberg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, påpekade att länsstyrelsen även vill se bullerkurvan för nollalternativet 2038 samt att kurvan för Lamax 70 dB(A) inte stämmer överens med kurvorna för den tidigare prövningen. Thomas Helin uppgav att Swedavia för tillfället arbetar med att ta fram bullerkurvan för nollalternativ 2038 samt kvalitetsgranskar övriga bullerkurvor då denna skillnad nyss har upptäckts.

Lars Wilke, Härryda kommun, påpekade också att kurvan för Lamax 70 dB(A) inte stämmer överens med kurvorna för den tidigare prövningen. Lars Wilke påpekade även att den bullerkurva kommunen fick sig tillhanda i samrådsunderlaget inför detta samråd inte helt stämmer överens med den som visas i presentationen. Han uppmärksammade också att vad gäller Hindås sträcker sig den nu presenterade kurvan utanför den kurva som användes i samband med riksintressepreciseringen av Göteborg Landvetter Airport. Thomas Helin och Malin Wikström uppgav att Swedavia för tillfället ser över alla bullerkurvor och kvalitetsgranskar dem.

Mats Werner, Härryda kommun, frågade vem som avgör vad som ska anses vara ett normalt förekommande flygplan i prognoserna. Thomas Helin angav att det inte finns ett normalt förekommande flygplan i prognoserna utan flera. I prognosen tar Swedavia hänsyn till alla flygplanstyper som trafikerar flygplatsen och som Swedavia bedömer kommer att trafikera flygplatsen i framtiden. Flygplan med jämförbara egenskaper grupperas tillsammans och i varje grupp väljs sedan en representant som används för de fortsatta beräkningarna.

På fråga från Martin Knape, Göteborg Stad, uppgav Lena Wennberg att den miljömedicinska analysen som kommer att biläggas ansökan utgår från befintliga studier vad gäller hälsoeffekter av flygtrafik som sedan appliceras på förhållandena på Göteborg Landvetter Airport. Kerstin Harvenberg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, påpekade att den miljömedicinska analysen även borde utreda hur koncentration respektive spridning påverkar människors hälsa.

Mats Werner, Härryda kommun, frågade om miljökonsekvenser från en ökning/minskning av trafiken vid Säve samt snabbtåg redovisas i ansökan. Thomas Helin uppgav att utredningen om Götalandsbanan kommer att beskrivas

översiktligt i ansökan men att Swedavia inte kommer att utreda miljökonsekvenserna av en ökning/minskning av trafiken vid Säve eller om Götalandsbanan anläggs. Swedavia kommer dock inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen att utreda alternativa lokaliseringar av flygtrafiken.

Douglas Thisell, Lerums kommun, frågade om det finns möjlighet att begränsa vilka flygplanstyper som får trafikera flygplatsen. Malin Wikström uppgav att Swedavia enligt EU-lagstiftning som huvudregel inte kan begränsa vilka flygplanstyper som ska få tillträde till en flygplats. Detta kan endast göras om det finns stöd enligt EU-rätten, vilket kan vara fallet om flygplatsen enligt gällande lagstiftning har omfattande miljöproblem. Swedavia bedömer att Göteborg Landvetter Airport inte har sådana omfattande miljöproblem som krävs för att kunna begränsa vilka flygplanstyper som får trafikera flygplatsen, utan en sådan restriktion skulle med största sannolikhet underkännas vid en prövning av EU-kommissionen. Lena Wennberg uppgav att Swedavia dock har differentierade avgifter som innebär att bullrande flygplan får betala högre avgifter för att använda sig av flygplatsen. Gabriella Ludvigsson angav att Swedavias förslag om att få lämna SID vid maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken och kurvade inflygningar premierar flygplan som genererar lägre bullernivåer. Marie Hankanen, Transportstyrelsen, påpekade att det finns en förordning (2004:501) om införande av driftsrestriktioner vid flygplatser som skulle kunna möjliggöra detta, men att mängden aktuella flygplanstyper som skulle beröras vid Göteborg Landvetter Airport är marginell.

Anette Eiserman-Wikström, Härryda kommun, påpekade att frågan om utfasning av bullriga flygplanstyper måste vara en branschfråga. Det är viktigt att Swedavia för fram gröna alternativ även om Swedavia inte kan förbjuda vissa flygplanstyper att landa på flygplatsen. Malin Wikström påpekade att Swedavias förslag förhoppningsvis ger stora systemeffekter samt att Swedavia redan i dag arbetar aktivt med utvecklingsfrågor på internationell nivå.

Sven-Erik Bergström, Marks kommun, påpekade att det för kommunens bebyggelseplanering är av vikt att Swedavia i ansökan förhåller sig till den riksintresseprecisering som är gjord för Göteborg Landvetter Airport.

4 UTSLÄPP TILL LUFT

Karin Görjevik redogjorde för preliminära bedömningar av utsläpp till luft och pågående utredningar i form av både mätningar och beräkningar.

Douglas Thisell, Lerums kommun, frågade om det är någon skillnad avseende partikelutsläpp vid inflygning respektive vid utflygning. Karin Görjevik uppgav att mätplatsen vid rullbanan valts så att provtagningsplatsen sitter norr om banan, vilket medför att utsläppen både från startande och landande flygplan bedöms inkluderas då huvudbanriktningen är bana 21, dvs. starter och landningar mot

söder. Oavsett var man mäter visar resultaten att flygtrafiken bidrar med låga halter, varför det inte bedöms finnas något behov av att utreda skillnaden mellan landande och startande flygplan.

På fråga från Karin Slättberg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, varför staplarna avseende utsläpp till luft är så lika vad gäller nollalternativen och regional hub, uppgav Gabriella Ludvigsson att det beträffande den regionala hubben är en annan flygplanssammansättning och minskade marktransporter, då många passagerare i alternativet regional hub flygs in till flygplatsen för vidare transfer. Det betyder att staplarna inte per automatik förändras i linje med förändrat antal flygrörelser.

Kerstin Harvenberg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, frågade om Swedavia även kommer att redovisa utsläpp till luft utanför LTO-cykeln. Margareta Kellinge och Malin Wikström uppgav att Swedavia anser att LTO-cykeln är en rimlig avgränsning, vilket också stämmer överens med praxis om hur utsläpp till luft för flygplatsverksamhet brukar redovisas.

5 UTSLÄPP TILL VATTEN

Helena Svensson redogjorde för preliminära beräkningar avseende utsläpp till vatten och pågående utredningar.

På fråga från Ulf Juto, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, uppgav Malin Wikström att Swedavia i samrådsunderlaget har angett att ansökan även avser ansökan om vattenverksamhet, eftersom dagvattenanläggningen är nyanlagd och Swedavia i dagsläget inte vet om anläggningen behöver byggas ut för att kunna hantera de utökade dagvattenvolymer. Swedavia utreder för närvarande frågan. I dagsläget pekar emellertid utredningen på att dagvattenanläggningen ska vara tillräckligt dimensionerad.

Gun Kriström, Mölndals Stad, frågade hur noggrant dagvattenhanteringen kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Margareta Kellinge uppgav att dagvattenhanteringen kommer att beskrivas, vilka utsläpp som sker, bedömd reningseffekt, volym, bedömd påverkan på omgivningen m.m. enligt normal detaljeringsnivå för en miljökonsekvensbeskrivning. Redovisningen kommer dock att ske mot bakgrund av att anläggningen inte varit i drift mer än ca ett år och att det därmed endast finns få resultat att utgå från.

6 NATURVÅRDSINVENTERING

Maria Gelin redogjorde för den av flygplatsen genomförda naturvårdsinventeringen.

På fråga från Karin Slättberg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, uppgav Maria Gelin att fågelinventeringen har utgått från hela det naturinventerade

flygplatsområdet med hjälp av lokal ornitologförening. Konflikten med fåglar påverkar flygsäkerheten. I dagsläget finns emellertid inga större fågelkonflikter för Göteborg Landvetter Airport.

Anna Petterson, Lerums kommun, frågade hur Swedavia har avgränsat naturvärdesinventeringen och om Swedavia även undersökt friluftsvärden. Thomas Helin uppgav att den detaljerade naturvärdesinventeringen i princip följer flygplatsfastigheten. Margareta Kellinge angav att miljökonsekvensbeskrivningen även kommer att redovisa resultatet av kommunala inventeringar i närheten av flygplatsen och att bl.a. naturvärden och friluftsvärden i övrigt utanför flygplatsområdet kommer att beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen, om än inte på så detaljerad nivå som naturvärdesinventeringen inom flygplatsen.

På fråga från Camilla Kylin, länsstyrelsen i Västra Götalands län, uppgav Margareta Kellinge att påverkan på naturvärden och friluftslivet kommer att beskrivas och bedömas i miljökonsekvensbeskrivningen.

7 ÖVRIGT

Gabriella Ludvigsson uppgav att Swedavia önskar eventuella skriftliga yttranden över samrådsunderlaget och det nu genomförda samrådet senast tisdagen den 28 februari 2012.

Protokollförare

Tomas Fjordevik

Bilagor:

1. Närvarolista
2. Presentation