



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Miljöskyddsenheten
Kerstin Harvenberg
031-60 50 17

YTTRANDE
2012-02-20

Diarienummer
551-21040-2010
Dossienummer
1401-1115

Sida
1(3)

Swedavia AB
Göteborg Landvetter Airport
438 80 Landvetter

Samrådsyttrande över underlag för ny tillståndsprövning av Göteborg Landvetter Airport

Länsstyrelsen vill lämna följande synpunkter på samrådsunderlaget, version 4. Länsstyrelsen har också framfört synpunkter vid det muntliga samrådet den 25 januari 2012 liksom vid tidigare samrådsmöten.

Antal flygrörelser

Swedavia planerar att ansöka om tillstånd till 120 000 flygrörelser. I underlaget visas utvecklingen av antalet rörelser vid tre prognoser, hög, mellan och låg. Vid hög prognos beräknas 120 000 rörelser nås omkring 2038. Vid mellanprognosen, dvs. ungefär en framskrivning av nuvarande ökningstakt, nås det sökta antalet omkring år 2060 och vid låg prognos nås antalet mycket långt fram i tiden.

Länsstyrelsen anser inte att det är rimligt att ett tillstånd sträcker sig under en nära nog obegränsad tid. Ett miljötillstånd och de ingående villkoren ska grunda sig på vad som är tekniskt möjligt, miljömässigt motiverat och ekonomiskt rimligt. Utvecklingen inom flygbranschen går fort, vilket bland annat de senaste årens teknikutveckling vad gäller t ex PRNAV visar. Dagens flygplan skiljer sig åt i bulleremission jämfört med dem som användes när flygplatsen var ny för 35 år sedan. Miljökraven har ändrats under samma tid, klimatpåverkan från växthusgaser har lyfts fram, de nationella miljömålen har formulerats, lagstiftningen har ändrats. Det går inte idag att veta vilken teknik som är möjlig om 30-50 år eller ännu längre fram eller vilka miljöfrågor som är särskilt viktiga och möjliga att åtgärda.

Länsstyrelsen anser att ett miljötillstånd bör omprövas helt eller delvis med 10-15 års mellanrum för att nya krav och möjligheter ska kunna beaktas. En sådan omprövning bör initieras av verksamhetsutövaren, som är den som har kunskap om verksamheten och som bör ha incitament att driva processen framåt. Om det finns ett i det närmaste obegränsat tillstånd saknas ett sådant incitament för verksamhetsutövaren. En process som initieras av tillsynsmyndigheten eller Naturvårdsverket riskerar att bli långdragen.

Enligt Länsstyrelsens mening bör ansökan innehålla ett alternativ som ger en fullständig miljökonsekvensbeskrivning av en "normal" ökning till 95-100 000 flygrörelser.

I samrådsunderlaget anges att en regional hub kan komma till stånd, vilket på kort tid skulle öka rörelseantalet väsentligt. I ansökan bör tydliga motiv

för detta redovisas liksom alternativ lokalisering av en sådan verksamhet och miljökonsekvenserna av verksamheten, bland annat människors reaktion på en så snabb utökning.

Alternativ lokalisering

Länsstyrelsen anser att alternativ lokalisering ska beskrivas för utökningen av verksamheten liksom för alternativet med en regional hub.

Koldioxidutsläpp

Till den flygplatsverksamhet som omfattas av tillstånd och som kan villkorsregleras hör normalt flygplanens rörelser inom LTO-cykeln. Vid en tillståndsprövning ska också följdverksamheter beskrivas, eftersom de kan vara av betydelse för tillåtligheten av verksamheten. Utsläppen av koldioxid från flygplanen utanför LTO-cykeln bör betraktas som sådan följdverksamhet som bör beskrivas i ansökan. Länsstyrelsen anser att åtminstone utsläppen inom Sverige ska ingå. Swedavia anför att ett motiv för möjligheten att lämna flygvägar så snart som möjligt och försöken med kurvade inflygningar är att utsläppen av koldioxid minskar med kortare flygvägar. Det är därför av betydelse att se storleksordningen av dessa minskningar i förhållande till de totala utsläppen vid ansökt verksamhet och redovisade alternativ.

I regeringens proposition En sammanhållen svensk klimatpolitik (prop. 2008/2009:162) anges mål för 2020 inklusive för förnybar energi och energieffektivisering samt en vision att Sverige ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären 2050. Detta understryker behovet av att de ökade utsläppen av koldioxid som ett tillstånd enligt ansökan skulle medföra redovisas som ett underlag i tillståndsprövningen.

Verksamhetsutövare

Vid flygplatsen finns ett stort antal verksamhetsutövare förutom Swedavia. All flygplatsverksamhet ska dock omfattas av tillstånd och villkor för flygplatsen. Det är viktigt att ansökan visar vilka verksamhetsutövare som har rådighet över olika delar och hur de innefattas i tillståndsansökan. I ansökan bör också finnas en beskrivning av hur sådana frågor som egenkontroll, kontrollprogram, miljörapport mm hanteras för hela flygplatsverksamheten.

Miljömedicinsk utredning

Det är mycket positivt att Swedavia avser att göra en miljömedicinsk utredning av konsekvenser vid bullerexponering. En viktig fråga i sammanhanget är att få underlag för om det finns en brytpunkt där det är bättre att sprida trafiken över ett område i stället för att koncentrera den. Naturvårdsverket har initierat en utredning om hälsoeffekter av maximalbuller på uteplats. Utredningen ska redovisas 2013 och kan eventuellt ge information redan tidigare. Kunskap bör också sökas i internationella studier mm.

Vattenverksamhet

I samrådsunderlaget nämns en eventuell tillståndsansökan om vattenverksamhet för utförande av ytterligare dagvattendammar. Befintliga dagvatten-

dammars funktion och kapacitet utreds. Resultatet från den pågående utredningen samt vilka slutsatser som dras utifrån dessa bör redovisas i MKB:n. Tillstånd för vattenverksamhet krävs för anläggande av våtmark med en yta som överskrider 5 hektar. Tillstånd söks vid mark- och miljödomstolen och bör samordnas med prövningen av flygplatsen.

Friluftsliv och naturvård

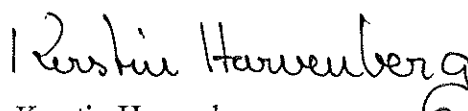
Det är viktigt att det finns en beskrivning av vilka effekter och konsekvenser som utökad trafik och ändrade flygvägar medför för de värden som ligger till grund för att Härskogen är utpekad som riksintresse för friluftsliv och naturvård.

Buller

Kartorna över flygbuller stämmer inte överens med de kartor som redovisats i precisering av riksintresse för Landvetter flygplats. Preciseringen ligger till grund för kommunernas planering, varför det är mycket viktigt i sammanhanget att dessa kartor stämmer.

I yttrandet har förutom undertecknade även deltagit Karin Slättberg, samhällsbyggnadsenheten, Ulf Juto, vattenvårdsenheten och Camilla Kylin, naturvårdsenheten.


Malin Årebäck


Kerstin Harvenberg

Kopia till:
Karin Slättberg, samhällsbyggnadsenheten
Ulf Juto, vattenvårdsenheten
Camilla Kylin, naturvårdsenheten
Expeditionen