

PRECISERING AV RIKSINTRESSE

Landvetter Flygplats

2011-05-05

Dnr: TRV 2011/30571-B



Precisering av Riksintresse Landvetter Flygplats

Medverkande:

Lars Ehnбом, Transportstyrelsen

Jenny Blomberg, Transportstyrelsen

Christina Gustafsson, Trafikverket

Kerstin Sondén, Trafikverket

Thomas Helin, Swedavia

LFV

Kartmaterial: Thomas Helin, Swedavia

Omslagsbild: Flygare Palmnäs



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se



Trafikverket
405 33 Göteborg

Besöksadress: Kruthusgatan 17
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Direkt: 031-63 74 37
christina.gustafsson@trafikverket.se

Enl sändlista

Precisering av riksintresseanspråk avseende Landvetter flygplats

Landvetter flygplats är av riksintresse enligt beslut av Trafikverket 2010-11-17, Riksintressen för trafikslagens anläggningar TRV 2010/139 90.

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av mark som direkt används eller kan komma att användas för luftfartens behov. Viss markanvändning utanför riksintresseområdet kan försvåra eller omöjliggöra flygverksamheten vid flygplatsen. För att säkerställa att funktionen luftfartsanläggning inte skadas ska utöver riksintresseområdet även influensområden för flygbuller, flyghinder och elektromagnetisk störning definieras (se "Luftfartens riksintressen", Transportstyrelsen, rapport 2008:12). Preciseringsen är en del i Trafikverkets uppdrag att arbeta med samhällsplanering i ett brett perspektiv, för att samordna infrastruktur och bebyggelse utifrån miljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet och att verka för att de transportpolitiska målen uppfylls.

Preciseringen gäller influensområden för Landvetter flygplats, se flik 1.

Transportstyrelsen skickade ut förslag till riksintresseanspråk avseende Landvetter flygplats för samråd den 31 mars 2010, se flik 2. Förslaget var utsänt för samråd till 2010-06-18. Ansvar för preciseringen av riksintresse för luftfarten övergick den 1 april till Trafikverket. Trafikverket har tagit emot inkomna synpunkter och beaktat dessa synpunkter i arbetet med preciseringen av riksintresset för Landvetter flygplats, se bilaga flik 4.

Preciseringen grundar sig på Transportstyrelsens utskickade remiss med kompletterande justeringar med anledning av remissvar, se flik 3.

Trafikverket har ambitionen att preciseringen av riksintresset Landvetter flygplats kommer att uppdateras vart 4:e år.

Trafikverket Region Väst

Håkan Wennerström
Regional direktör

Sändlista

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen i Hallands län

Göteborg Landvetter Airport

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

Bollebygds kommun

Härryda kommun

Kungsbacka kommun

Lerums kommun

Marks kommun

Mölndals Stad

Mölndals Stad – miljö- och hälsoskyddskontoret

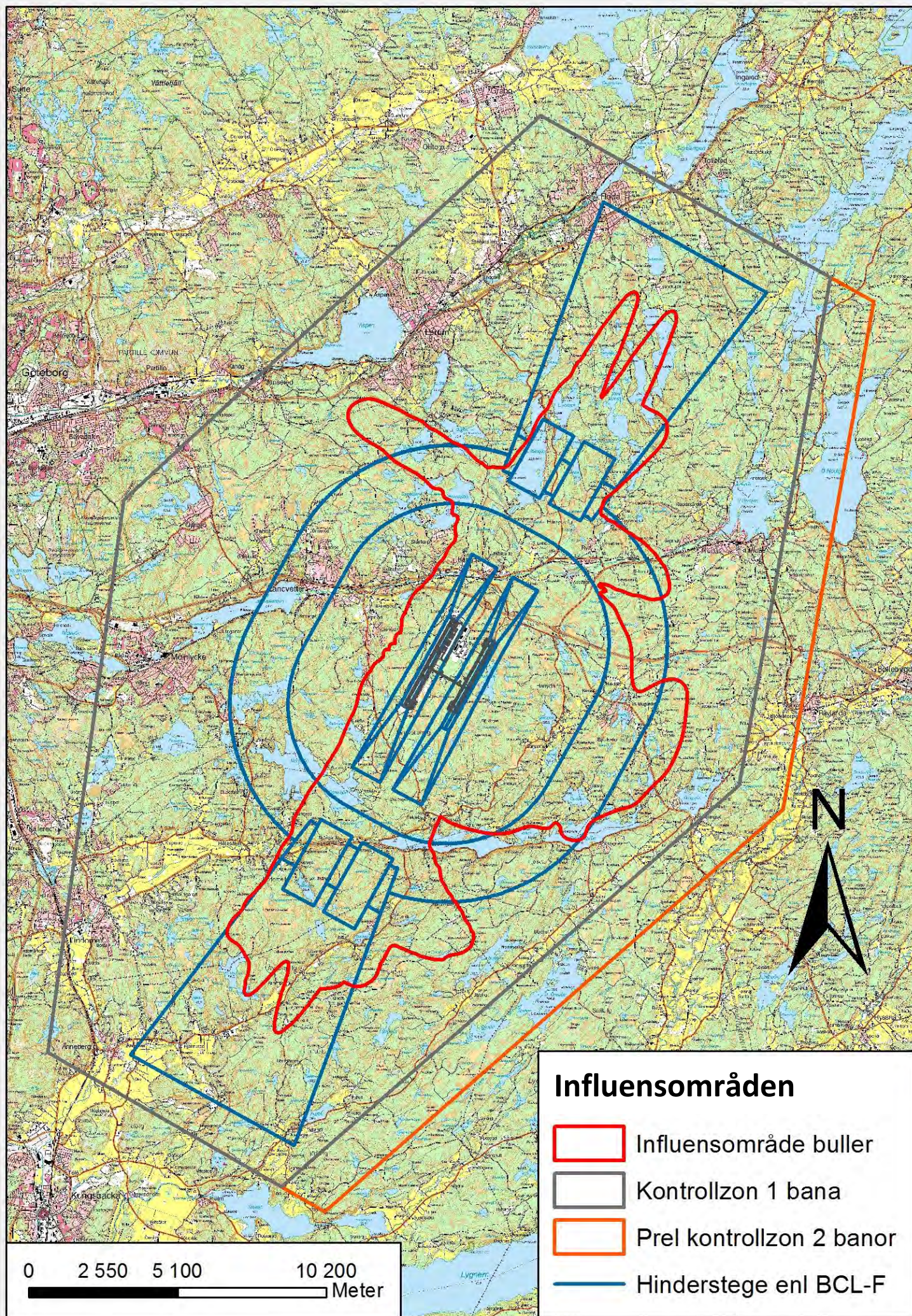
Flygbullergruppen Härryda Östra

Ola Christensson

Åke, Britta och Mikael Wernås

1. Karta över influensområden
2. Transportstyrelsens remiss
3. Trafikverkets justeringar efter inkomna remissvar och yttranden
4. Bilaga: Yttranden och remissvar

Karta över influensområden



Transportstyrelsens remiss

TRANSPORTSTYRELSENS
RIKSINTRESSEANSPRÅK AVSEENDE
GÖTEBORG/LANDVETTER FLYGPLATS

REMISS

SAMMANFATTNING

Transportstyrelsen har, i samarbete med en projektgrupp bestående av representanter från LFV, LFV Flygakustik, Vägverket, Banverket, Göteborgsregionens kommunalförbund och berörda kommuner, utarbetat ett riksintresseanspråk med tillhörande influensområden för Göteborg/Landvetter flygplats.

Göteborg/Landvetter är huvudflygplats i Göteborgsregionen som utgör en del av Västra Götalandsregionen och omfattar 49 kommuner med totalt cirka 1,6 miljoner människor, vilket är ca 17 procent av Sveriges befolkning. Flygplatsens omland genererar ca 15 procent av trafikunderlaget vid svenska flygplatser.

Under 2009 uppgick antalet passagerare på Göteborg Landvetter till 3 683 567 och 55 890 rörelser i linjetrafiken. Detta motsvarar 66 passagerare per rörelse.

Transportstyrelsen har gjort en skattning av utvecklingen av antalet rörelser fram till 2040 enligt den beräkningsmodell som myndigheten tillämpar i sina prognoser. Beräkningsmetoden baseras på antaganden om BNP-utveckling och passagerare per landning. Antalet rörelser kan på så sätt beräknas öka med 67 procent under perioden 2008-2040 och skulle därmed uppgå till ca 110 000 rörelser 2040.

I ett längre tidsperspektiv, bortom 2040, bedöms antalet utrikesresenärer öka och resa med större flygplan samtidigt som antalet inrikesresenärer minskar till följd av ökad konkurrens från höghastighetståg. Transportstyrelsen bedömer att Göteborg/Landvetter flygplats står väl rustad med två parallella banor (dagens befintliga bana och en ny parallellbana) för att möta en långsiktig efterfrågan på rullbanekapacitet.

Ett av motiven till att Transportstyrelsen pekar ut Göteborg/Landvetter flygplats som riksintresse för luftfarten är att den ingår i det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen har pekat ut.

Ytterligare motiv till att Göteborg/Landvetter flygplats pekas ut som riksintresse är att flygplatsen har en omfattande internationell reguljär trafik.

I utpekandet har Transportstyrelsen beaktat

- befolkningsunderlag och resvanor
- möjligheter att ansluta flygplatsen till spårtrafik
- potentialen i befintlig rullbana
- potentialen i att markanvändningen kring flygplatsen har anpassats till flygverksamheten.

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av det område som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningarnas ska rymmas. I begreppet luftfartsanläggning ingår flygplatsens markområde och område med luftfartsanknuten utrustning.

Riksintresseområdets storlek motiveras således av det markbehov som är en följd av nuvarande och framtida flygplatsfunktioner.

Riksintresseområdet för Göteborg/Landvetter flygplats utgörs av ett område som i sidled sträcker sig 500 meter åt nordväst räknat från befintlig rullbanas centrumlinje och 500 meter åt sydost räknat från den framtida parallellbanans centrumlinje. I längsled sträcker sig riksintresseområdet 1500 meter från båda rullbanornas trösklar både mot nordost och sydväst. Inom området anses all luftfartsanknuten utrustning som krävs för att flygplatsen ska fungera idag och i framtiden rymmas.

Till riksintresseområdet finns influensområden för hinder, buller och elektromagnetisk störning. Flygplatsens influensområden utgörs av markområden utanför riksintresseområdet inom vilka tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse kan leda till restriktioner på flygverksamheten. Det i sin tur kan påtagligt försvåra eller omöjliggöra utnyttjandet av flygplatsen. För att säkerställa att utnyttjandet av flygplatsen inte påtagligt kommer att försvåras ska utöver riksintresseområdet även dess influensområden skyddas. Det är Länsstyrelsen som har i uppgift att bevaka att riksintresset tillgodoses i den kommunala planeringen.

Influensområdet för hinder har tagits fram för så väl befintlig som framtida rullbana. Den befintliga rullbanan ligger på en höjd av +154,4 m och utifrån den höjden har en hinderstege konstruerats. För att kunna åskådliggöra de hinderbegränsande ytorna för den framtida parallellbanan har man förskjutit samma hinderstege 1600 meter åt sydost och på så sätt använt sig av samma höjder.

Influensområdet för buller har konstruerats genom att LFV Flygakustik gjort bullerberäkningar på befintlig och framtida rullbana. För att kunna göra beräkningar på den framtida banan har Transportstyrelsen, Göteborg/Landvetter flygplats och flygtrafikledningen på flygplatsen tagit fram nya, möjliga flygvägar till och från den nya banan. Dessa ska inte ses som fasta utan ligger endast till grund för de schablonmässiga bullerberäkningar som gjorts för rullbanan. De simulerade flygvägarna är inte miljöprövade.

Bullerberäkningarna bygger på antaganden vilka är formulerade med utgångspunkt i att trafiken på Göteborg/Landvetter flygplats kommer att öka så pass mycket inom en 30-årsperiod att flygplatsen behöver ytterligare en rullbana för att kunna bedriva sin trafik. Underlaget för beräkningarna har till största möjliga utsträckning varit samma som i de prövotidsutredningar som legat till grund för Miljödomstolens beslut för flygplatsen 2008-10-08 i mål M118-01.

Vid beräkning av FBN 55 dB(A) har EU:s dygnsfördelning tillämpats (dag 12 timmar, kväll 4 timmar och natt åtta timmar) och beräkning av maxnivåerna (70dB(A)) är gjord för tre händelser per årsmedeldygn vilket är i enlighet Naturvårdsverkets allmänna råd. Vid alla beräkningar har man tagit hänsyn till en antagen spridning runt det så kallade nominella spåret.

Influensområdet för elektromagnetisk störning rymms i sin helhet inom de hinderbegränsande ytorna för flygplatsen då all nödvändig navigationsutrustning ligger inom flygplatsområdet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	2
1 INLEDNING OCH SYFTE	6
2 BAKGRUND	6
2.1 Hur arbetet har bedrivits	7
3 VÄRDEBESKRIVNING – GÖTEBORG/LANDVETTER FLYGPLATS BETYDELSE I SAMHÄLLET	8
3.1 Omvärldsfaktorer	8
3.1.1 Det nationella flygplatssystemet	8
3.1.2 Flygets utveckling	9
3.1.3 Flygplatsens marknadsförutsättningar	10
3.1.4 Näringsliv	11
3.1.5 Turist- och besöksnäring	13
3.1.6 Vision för Göteborgsregionen	13
3.1.7 Mål och strategier för att nå visionen	13
3.1.8 STRAIR – Connecting airport regions	14
3.1.9 Masterplan för Göteborg Landvetter Airport	14
3.2 Flygplatsens utveckling	15
3.2.1 Trafikutveckling	15
3.2.2 Prognos	16
3.3 Tillgänglighet och intermodalitet	18
3.3.1 Vägsystemet	19
3.3.2 Järnvägssystemet	19
3.4 Slutsatser	20
3.4.1 Kriterier för utpekande av riksintresse	20
3.4.2 Motivering för utpekande av Göteborg/Landvetter flygplats som riksintresse för luftfarten.	21
4 RIKSINTRESSET GÖTEBORG/LANDVETTER FLYGPLATS MARKANSPRÅK22	
4.1 Riksintresseområde för Göteborg/Landvetter flygplats	23
4.2 Område med luftfartsanknuten utrustning	24
4.3 Ej luftfartsanknuten markanvändning	25
4.4 Anslutande infrastruktur av riksintresse	25
5 INFLUENSOMRÅDEN	27
5.1 Influensområden för flyghinder	27
5.1.1 Förutsättningar	27
5.1.2 Influensområde för flyghinder vid Göteborg/Landvetter flygplats	28
5.1.3 Procedurområden	29
5.2 Influensområde med hänsyn till flygbuller	31
5.2.1 Flygvägar	34
5.2.2 Beräkningsmetod	35
5.2.3 Göteborg/Landvetter flygplats influensområde för flygbuller	36
5.3 Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning	39
5.3.1 Förutsättningar	39
5.3.2 Luftfartsradioanläggning (VHF) och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning (VOR/DME) vid Göteborg/Landvetter flygplats	39
5.3.3 Luftledning för starkström	39

6	RIKSINTRESSET I PLANERING OCH TILLSTÅNDSPRÖVNING.....	41
6.1	Riksintressets behandling i planprocessen.....	41
6.2	Kommunalt planarbete kan ha inverkan på flygplatsen.....	42
7	REVISIONSFÖRTECKNING	43
8	KÄLLFÖRTECKNING	43
	BILAGOR.....	43

1 INLEDNING OCH SYFTE

I detta dokument preciseras Transportstyrelsens anspråk på riksintresset Göteborg/Landvetter flygplats tillsammans med flygplatsens influensområden. Ett riksintresseområde kring en flygplats ska enligt bestämmelserna i miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen.

Riksintresseområdet kring en flygplats utgörs av mark som direkt används eller i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. Flygplatsens sammanlagrade influensområde är den yta utanför riksintresseområdet inom vilken bebyggelse eller andra anläggningar påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av flygplatsen.

När två eller flera riksintressen står i konflikt med varandra, det vill säga när intressena är motstridiga gäller att det intresse eller ändamål som bäst gynnar en långsiktig hushållning med mark, vatten eller den fysiska miljön i övrigt ska ges företräde. Avvägningen mellan olika intressen görs av Länsstyrelsen. Ett riksintresse för totalförsvaret går dock alltid före andra riksintressen.

2 BAKGRUND

Göteborg/Landvetter flygplats är utpekad som kommunikationsanläggning av riksintresse.

År 1999 beslutade Boverket vilka gemensamma och övergripande förutsättningar som ska gälla vid utpekandet av transportsektorns riksintressen. Resultatet av arbetet blev att funktionsbegreppet bör ligga till grund vid utpekandet.

Luftfartsstyrelsen slog den 19 december 2008 fast att grunden för utpekande av en flygplats som riksintresse är att flygplatsen har en internationell, nationell eller särskild regional betydelse. Detta innebär att flygplatser som uppfyller en eller flera av följande förutsättningar kan pekas ut som riksintresse för kommunikation:

- flygplatser som betjänar befolkningscentra där flygplatskapaciteten kan äventyras (Mälardalen, Öresundsregionen och Göteborgsregionen),
- flygplatser som har internationell reguljär trafik,
- flygplatser som har fundamental nationell betydelse,
- flygplatser som har fundamental regional betydelse.

Vid värdering av ovanstående förutsättningar ska följande beaktas:

- befolkningskoncentrationer och resvanor
- fysiska och marknadsmässiga möjligheter att ansluta flygplatsen till spårtrafik
- potentialen i en befintlig rullbana
- potentialen i att markanvändningen kring flygplatsen har anpassats till tidigare flygverksamhet

De mark- och vattenområden, som utpekats som riksintresse för luftfarten skyddas med stöd av bestämmelserna i 3 kap. 8§ miljöbalken (MB). Områdena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen. Enligt Transportstyrelsen innebär det att flygplatsens funktioner ska skyddas för att säkerställa att flygplatsen bidrar till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

I Luftfartsstyrelsens åtgärdsprogram enligt 12 § förordning (2004:675) om omgivningsbuller, 2008-07-14 har Luftfartsstyrelsen redovisat följande om riksintresseprecisering för Göteborg-Landvetter flygplats:

”Ifråga om Göteborg-Landvetter flygplats anser Luftfartsstyrelsen att det är motiverat med en precisering av förutsättningarna för fysisk planering i flygplatsens omgivningar. Detta bör dock enligt Luftfartsstyrelsens uppfattning göras genom att Luftfartsstyrelsen preciserar vad som är flygplatsens riksintresse- och influensområde.”

2.1 Hur arbetet har bedrivits

Transportstyrelsen har bildat en projektgrupp för att bedriva arbetet kring riksintressepreciseringen. Tillsammans med projektgruppen har Transportstyrelsen tagit fram ett underlag som myndigheten använt sig av för att precisera riksintresseanspråket för Göteborg/Landvetter flygplats. Projektgruppen har regelbundet träffats under 2009 för att diskutera och lösa frågor. Transportstyrelsen, Göteborg/Landvetter flygplats och LFV Flygakustik har producerat material som löpande har redovisats i projektgruppen för att på så vis få in relevanta synpunkter på materialet.

Under september- oktober 2009 har bullerberäkningar med tillhörande flygvägar för befintlig bana samt framtida parallellbana varit ute på underhandsremisser i projektgruppen. Transportstyrelsen har sammanställt svaren och tagit hänsyn till dessa i preciseringsarbetet.

I projektgruppen har representanter från följande myndigheter, statliga verk, flygplatser, kommuner och andra organisationer deltagit:

Transportstyrelsen
Göteborg/Landvetter flygplats
LFV Flygakustik
Vägverket
Banverket
Göteborgsregionens kommunalförbund
Västra Götalandsregionen
Lerums kommun
Härryda kommun
Mölnåls stad
Marks kommun

I inbjudan att delta i referensgruppens arbete påpekade Transportstyrelsen att projektgruppen är teknisk till sin karaktär, medan referensgruppen i högre utsträckning kommer att behöva behandla frågor med politisk karaktär.

Referensgruppen har haft ett inledande möte 2 mars 2009 och ett avstämningsmöte innan preciseringsrapporten skickats ut på remiss den 23 mars 2010.

Representanter för följande myndigheter, statliga verk, flygplatser och kommuner har ingått inför referensgruppen:

Transportstyrelsen
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Länsstyrelsen i Hallands län
Marks kommun
Partille kommun
Lerum kommun
Mölndals stad
Härryda kommun
Vägverket Region Väst
Luftfartsverket/LFV

3 VÄRDEBESKRIVNING – GÖTEBORG/LANDVETTER FLYGPLATS BETYDELSE I SAMHÄLLET

3.1 Omvärldsfaktorer

3.1.1 *Det nationella flygplatssystemet*

Riksdagen beslutade den 19 december 2008 (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) om en ny nationell politik för det svenska flygplatssystemet. Staten ska tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet. Utpekandet av det nationella basutbudet innebär en långsiktigt tryggad drift i statlig regi. Syftet med att fastställa flygplatser i ett basutbud är att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Staten har ett ansvar för att det ska finnas en bra flygtäckning över hela vårt land. I det nationella basutbudet ingår Göteborg/Landvetter flygplats.

Riksdagen understryker i sitt beslut om framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:35) flygets betydelse för att dels tillgodose människors behov av långväga resande, dels uppnå målet för den regionala tillväxtpolitiken.

Riksdagen lyfter vidare fram betydelsen av goda flygförbindelser i hela landet. I en global ekonomi finns såväl marknaden som underleverantörer i andra delar av landet och i världen. Utan ett livskraftigt inrikesflyg med en väl utbyggd infrastruktur skulle Sverige ha långt sämre möjligheter att möta framtidens utmaningar i fråga om arbete och välfärd i hela landet.

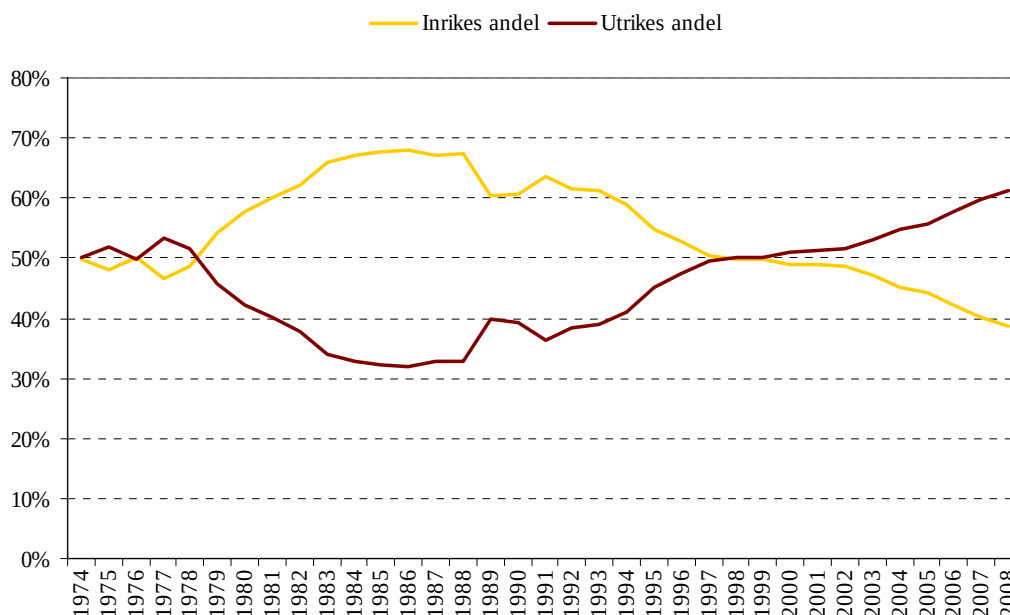
3.1.2 Flygets utveckling

3.1.2.1 Inrikestrafik

Mellan 1974 och 1990 mer än fyrdubblades antalet inrikes avresande passagerare från svenska flygplatser, från 1,8 till 8,7 miljoner. Den genomsnittliga ökningen under denna period var drygt 10 procent per år. Lägsta noteringen från 1990 fram till idag inträffade 2009 då antalet uppgick till 6,0 miljoner. Den senaste toppnoteringen på 7,9 miljoner inföll 2000. Sedan dess har antalet inrikes passagerare minskat med i genomsnitt knappt 2 procent per år. Mellan 1990 och 2009 har inrikesflyget tappat 2,7 miljoner passagerare.

Under 1980-talet och en bit in på 1990-talet var andelen inrikespassagerarna mellan 60 och 70 procent av den totala passagerarvolymen. År 1998 översteg andelen utrikespassagerare andelen för inrikespassagerare. Under 2008-2009 har andelen utrikespassagerare legat på ungefär 60 procent.

Under perioden 2006 till och med 2009 har passagerarantalet i inrikestrafiken minskat med i genomsnitt drygt 4 procent per år. Den största minskningen skedde under med 11 procent under 2009. Redan under försommaren 2008 kunde man notera en avtagande tillväxttakt (jämfört med 2007) som från och med augusti övergick i minskningar.



Passagerarvolymens fördelning på inrikes och utrikes

Källa: SOS Luftfart, olika årgångar

3.1.2.2 Utrikestrafik

Under efterkrigstiden har det internationella passagerarflyget visat en kraftig uppgång med en genomsnittlig tillväxttakt på 12 procent årligen. Knappast någon annan global

ekonomisk aktivitet har haft en motsvarande utveckling. Fraktflyget ligger inte långt efter, från 1960 till millennieskiftet var den genomsnittliga tillväxten för flyg med inriktning mot godstransporter 11 procent om året.

Utrikestrafiken minskar nu mer än inrikes i absoluta tal, bland annat beroende på de förhållandevis stora kapacitetsneddragningar som gjorts i utrikestrafiken. Under 2009 minskade utrikestrafiken med 1,9 miljoner passagerare (9 procent).

Trafiken mellan Europa och Nordamerika är den i särklass största enskilda marknaden i det internationella trafikflyget. Världens näst största flygmarknad är trafiken mellan Europa och Asien, men Europa-Afrika och Nordamerika-Asien ligger inte långt efter. Räknat i tillväxttakt är dock trafiken Asien-Mellanöstern störst tätt följd av Europa-Mellanöstern. På grund av sin växande betydelse i världsekonomin spelar Mellanöstern i själva verket en starkt växande roll som hubb för såväl passagerare som frakt mellan Asien, Europa och Nordamerika.

3.1.3 Flygplatsens marknadsförutsättningar

Göteborg/Landvetter flygplats ligger i Härryda kommun, som utgör en del av Göteborgsregionen, och gränsar till Göteborg Stad i väster. Göteborg Stad är Sveriges andra största stad. Göteborgsregionen har drygt 900 000 invånare. I regionen är Göteborg den klart mest tongivande kommunen med hälften av invånarna och mer än hälften av arbetsplatserna. Göteborgsregionen är en del av Västra Götalandsregionen som omfattar 49 kommuner och totalt cirka 1,6 miljoner människor, vilket är ca 17 procent av Sveriges befolkning. Landvetter flygplats är huvudflygplatsen i regionen.



Källa: Fakta om Västra Götaland 2009 och Fakta om Västra Götalands län, Länsstyrelsen Västra Götaland

Västra Götaland har ett strategiskt läge. Regionen har en central placering i en av Nordeuropas starkaste regioner som utgörs av storstadsområdena Oslo, Göteborg, Malmö och Köpenhamn. Denna position förstärks av det logistiskt fördelaktiga läge som finns vid Östersjöns in- och utlopp med Sveriges port mot väster via Göteborgs hamn.

Under perioden 2000-2008 har befolkningen både i Västra Götaland och riket ökat med i snitt 0,5 procent per år. Under 2008 var ökningen i Västra Götaland 0,7 procent och i riket 0,8 procent.

Folkmängden i Västra Götaland beräknas av regionen uppgå till 1 657 000 invånare 2020. Det är en ökning med 99 000 personer eller 0,5 procent per år för perioden 2008-2020.



3.1.4 Näringsliv

Näringslivsstrukturen i Västra Götalandsregionen överensstämmer ganska väl med rikets, men tillverkningsindustrin är något större i Västra Götaland, speciellt i Skaraborg och Fyrbodalen. Göteborgsregionen har de senaste 15 åren genomgått en stor omställning från dominerande industrisektor till tjänstebaserade verksamheter. I nedanstående diagram illustreras effekterna av den pågående strukturella förändringen i termer av arbetstillfällen.

Sysselsättning per branch-sektor i Göteborgsregionen,
index 100=1990.



Källa: "Facts & Figures", Business Region Göteborg, 2006.

Denna strukturella förändring – från en tillverkningsorienterad ekonomi till ett tjänste- och kunskapsintensivt samhälle – ställer nya krav på både inomregional, utomregional och internationell tillgänglighet. Individer och företag lever och verkar i nätverk som är allt mer beroende av goda förbindelser med omvärlden.

Under det senaste årtiondet har Göteborgsregionen varit inne i en exceptionell tillväxtperiod. Enligt en internationell benchmark tillhör Göteborgsregionen de regioner i Europa som växt snabbast under 2000-talet. Bland de tio regioner som studerats har Göteborgsregionen haft den högsta tillväxten.

Den höga tillväxten har lett till att antalet sysselsatta ökat med cirka 70 000 under den senaste tioårsperioden. De branscher som växt snabbast är så kallade storstadsbranscher, det vill säga kontorsbaserade tjänsteföretag. Men även andra branscher, som byggverksamhet, har växt snabbt.

Göteborgsregionen har idag ett brett och diversifierat näringsliv med många ledande teknikföretag. Här finns cirka 90 procent av alla branscher i landet representerade. Nya framtidsbranscher växer fram kontinuerligt.

Det internationella inslaget i näringslivet ökar ständigt i Göteborgsregionen. År 1998 hade regionen 889 utländskt ägda företag. För närvarande finns 2 055 företag med utländskt ägande registrerade i regionen. Tillväxten har varit mycket snabb under 2000-talet. Över 50 procent av de utländskt ägda företagen har regionala, nationella eller europeiska huvudkontorsfunktioner förlagda i Göteborgsregionen.

Ett ytterligare mått på regionens tillväxt är lönesumman. Tillväxten i regionens lönesumma har i snitt varit 0,7 procentenheter högre än för övriga Sverige. Tillväxten har främst skett inom avancerade tjänstenäringsbranscher. Under 2008 avtog tillväxten till följd av den globala finanskrisen och pågående lågkonjunktur. Nedgången slog under 2008 hårdast mot tillverkningsindustrin.

Real årlig tillväxt (lönesumma i %)

	Göteborgsregionen	Sverige
1990–2007	2,7	2,1
2000–2007	3,5	2,8

Källa: Affärsvärlden

I Västra Götalandsregionen finns fem universitet/högskolor där 46 000 helårsstudenter i grundutbildningen studerar. Det finns även cirka 3 000 aktiva forskarstuderande, vilket är 17 procent av alla aktiva forskarstuderande i landet. Nästan hälften av forskarexamina avläggs inom teknikvetenskap och en tredjedel inom medicin. Ca 16 procent av hela landets FoU-årsverken utförs i Västra Götaland.

Attraktionskraften från kunskapsföretag ställer specifika krav på markanvändningen i såväl regionkärnorna, i korridorerna mot flygplatserna och i regionala kärnor utefter dessa. Betydelsen av särskilda s.k. airport-cities som växer upp i direkt symbios med flygplatserna ökar för de funktioner som är mest beroende av god tillgänglighet internationellt.

3.1.5 Turist- och besöksnäring

Turismen är en av de snabbast växande näringarna. I Västra Götalandsregionen har turismomsättningen vuxit med nästan 60 procent under 2000-talet och antalet sysselsatt med nästan 50 procent. Göteborg har en stark position som evenemangs- och konferensstad.

3.1.6 Vision för Göteborgsregionen

För att möta framtidens utmaningar har Göteborgsregionen nyligen antagit en långsiktig strategi för hållbar tillväxt med visionen "Göteborgsregionen ska vara en stark och tydlig tillväxtregion i Europa – en region som är attraktiv att bo, leva och verka i, samt besöka". Nu pågår en aktiv planering för att förverkliga strategin.

3.1.7 Mål och strategier för att nå visionen

- En fortsatt befolkningsökning med minst 8 000 invånare per år.
- Geografisk utvidgning av regionens lokala arbetsmarknad -pendlingsregion - till totalt 1,5 miljon invånare.
- Omfattande utbyggnad av regionens kollektivtrafikkapacitet för att nå minst 40 procents marknadsandel för kollektivtrafik.
- Förtätning och utbyggnad av regionkärnan med 30 000 boende och 40 000 arbetsplatser med tillhörande faciliteter för kvalificerad service, kultur, evenemang, kongresser och mässor.
- Övriga delar av regionen ska stärkas med 40 000 arbetsplatser och plats för 90 000 boende.

- En utbredd delaktighet med invånare, företag och organisationer i regionens processer och planering för hållbar tillväxt.

3.1.8 *STRAIR – Connecting airport regions*

Luftfartsverket har i samarbete med Härryda kommun inom ramen för INTERREG-projektet *STRAIR - connecting airport regions* utvecklat en framtidsvision för Motet Landvetter flygplats. Framtidsvisionen är ett led i Luftfartsverkets och kommunens strategiska planering för flygplatsens utveckling. Visionen utgör underlag för Luftfartsverkets *Masterplan Göteborg Landvetter Airport*. Härryda kommun medverkar i det internationella samarbetsprojektet (STRAIR) med syfte att bl.a. lära av andra flygplatsregioner om strategier för att stimulera näringslivsutvecklingen vid flygplatser.

3.1.9 *Masterplan för Göteborg Landvetter Airport*

Göteborg Landvetter Airport har fastställt en Masterplan som beskriver hur flygplatsen ska utvecklas i etapper från dagens nivå på knappt fyra miljoner passagerare till en framtida nivå på sju miljoner passagerare. Regionens tillväxtstrategi bildar utgångspunkt för Masterplanens inriktning. Planen är indelad i tre utbyggnadsetapper.

- Etapp 1, fem miljoner passagerare
- Etapp 2, sex miljoner passagerare
- Etapp 3, sju miljoner passagerare

Utbyggnadsplanerna innebär en vidareutveckling av bansystemet med tillhörande uppställningsplatta och passagerarterminal. Ett Airport City för företagsetableringar planeras vid infarten till flygplatsen. Tillfartsvägen kommer att kapacitetsförstärkas. Med en järnvägsanslutning skapas ett resecentrum.

Inom området marktrafik och kommunikation planeras följande åtgärder:

Etapp1	Anläggande av resecentrum för busstrafik Ny infart för tung trafik till fraktområdet Nytt körfält fram till befintlig cirkulationsplats Vägutbyggnad för kommersiellt centrum
Etapp 2	Anpassning av passagerarterminal för att uppnå intermodal lösning till tågtrafiken
Etapp 3	Kapacitetsförstärkning av infartsvägen till flygplatsen Anläggande av resecentrum för flyg/buss/järnväg

Flygplatsens vision är: *Tillsammans skapar vi den nära flygplatsen med framtidens utbud.*

Visionen utgår från att flygplatsens upptagningsområde i första hand är Västsverige och att passagerare och samarbetspartner uppfattar flygplatsen som nära, både i atmosfär och i avstånd räknat.

Affärsidén är:

Med ett attraktivt utbud och ett hållbart synsätt driver och utvecklar vi västra Sveriges internationella flygplats. Vi knyter samman människor, gods och affärer med världen och bidrar därmed till ökad tillväxt och konkurrenskraft för våra partner, näringslivet och regionen.

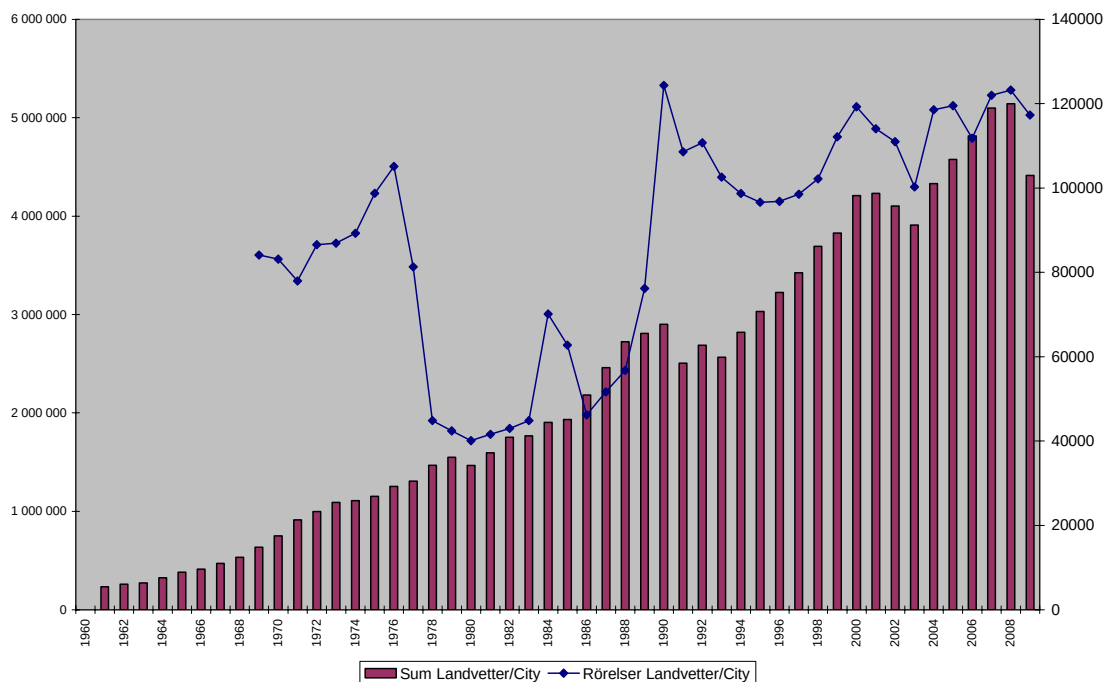
3.2 Flygplatsens utveckling

3.2.1 Trafikutveckling

Västra Götalands flygtrafik går till övervägande delen via Göteborg/Landvetter flygplats, som är landets näst största efter Arlanda mätt i totala antalet landningar och passagerare. Landvetter är inrikesflygplats åt främst Göteborgs- och Boråsregionerna samtidigt som upptagningsområdet för utrikestrafiken täcker hela Västsverige med cirka två miljoner invånare. För charter och lågprisflyg tillkommer passagerare från Småland, Värmland och södra Norge samt från trakterna öster om Vänern upp mot Örebro. Göteborg Landvetter är med ungefär fyra miljoner passagerare Sveriges näst största flygplats. Trafiken till Stockholm är dominerande, men antalet internationella linjer har ökat de senaste åren. Landvetter har även fått nya inrikeslinjer såsom Luleå-Göteborg. Landvetter bedöms ha goda förutsättningar för ytterligare utrikeslinjer. Linjeutbudet på Landvetter omfattar för närvarande ca 40 destinationer varav sex inrikes. Utrikes linjetrafiken fördelar sig på ett 30-tal destinationer. Därutöver omfattar trafikutbudet ett 50-tal charterdestinationer.

Den flygbefordrade frakten till och från de svenska flygplatserna uppgick under 2008 till 185 300 ton. Stockholm Arlanda flygplats, Göteborg/Landvetter flygplats och Malmö Sturup flygplats svarade tillsammans för drygt 93 procent av den totala fraktvolymen. Flygfrakten i södra Sverige förväntas på sikt öka, med Göteborg/Landvetter flygplats och Malmö Sturup flygplats som fraktnav.

I nedanstående diagram redovisas trafikutvecklingen på Göteborg/Landvetter flygplats och Göteborg Säve Flygplats. Under 2009 uppgick antalet passagerare för de båda flygplatserna till totalt 4 412 457. Göteborg Säve flygplats har under senare år tagit en allt större marknadsandel av passagerarunderlaget i Göteborgsregionen.



Källa: Transportstyrelsen, 2010

Upptagningsområdet för inrikesresor består främst av Göteborgsregionen och Boråstrakten. Av den totala andelen resenärer på ca fyra miljoner på årsbasis, reser 70 procent utrikes. Av dem är andelen affärsresenärer 65 procent och andelen affärsresenärer av inrikesresenärerna uppgår till 80 procent. Göteborg/Landvetter flygplats kan därför på goda grunder betecknas som en internationell flygplats.

3.2.2 Prognos

3.2.2.1 Inrikestrafik

Nedan redovisas några av de mest framträdande utvecklingstendenserna som bedöms känneteckna inrikesflygets utveckling mot 2020.

- Krympande marknad

På framför allt transportavstånd under 500 km bedöms inrikesflyget successivt tappa marknadsandelar till bil, buss och tåg, främst beroende på fortsatt utbyggnad av motorvägsnät och snabbtåg.

- Mer snabbföränderligt utbud

Flygmarknaden kommer i framtiden inte lika tydligt att domineras av en, eller några, stabila och väletablerade flygbolag. Fler (nya) aktörer kommer att testa marknaden med nya utbud av linjer, avgångstider och biljettpriser.

- Hårdare miljöstyrning

Den politiska viljan att på olika sätt styra konsumenternas transportval mot mer klimatsmarta alternativ kommer att öka. Den allmänna miljödebatten kommer alltmer att påverka konsumtionsvanor och köpbeteenden.

- Ökad fokusering på destination snarare än flygplatsen

Flygbolagen kommer med ett mer snabbföränderligt utbud att i större utsträckning attraheras av att starta flyglinjer från och till flygplatser som inte enbart erbjuder bra infrastruktur, utan också en komplett destination med bra intermodalitet, engagerade regionala och kommunala aktörer, bra kringaktiviteter m.m.

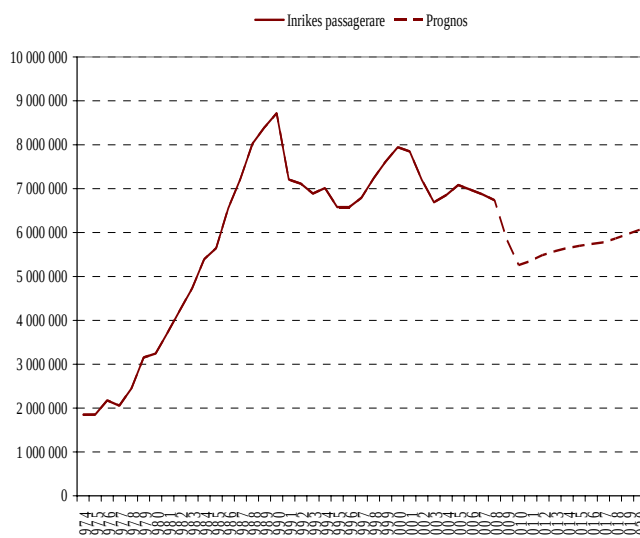
Transportstyrelsen har utarbetat en prognos på nationell nivå för antalet inrikes flygpassagerare fram till 2020. Denna bygger på erfarenheterna av de senaste decenniernas utveckling och effekterna av kriserna runt 1991 och 2001.

Baserat på erfarenheter från de båda tidigare kriserna bör man med någorlunda god säkerhet kunna anta att det kommer att ta åtskilliga år innan man ånyo går in i en mer stabil tillväxtfas. Lärdomar från kriserna 1991 och 2001 tyder på att det tar mellan tre och sex år innan denna fas nås.

Transportstyrelsens prognosmodeller för inrikestrafiken åren 2013 och vidare utdraget till 2020 ger en utveckling av passagerarvolymen enligt nedanstående diagram. Till 2013 uppskattas volymen till omkring 5,6 miljoner ($\pm 0,5$ miljon) och till 2020 upp emot 6,1 miljoner ($\pm 0,5$ miljon).

Minskningen under 2010 uppskattas bli ca 10 procent för att därefter vända försiktigt uppåt. Den genomsnittliga förändringen fram till 2013 beräknas vara en minskning på tre procent per år medan den genomsnittliga nedgången fram till 2020 prognostiseras till nästan två procent. Prognosen för 2020 blir därmed ca sex miljoner passagerare.

Sammantaget innebär utvecklingstendenserna för inrikesflyget på Göteborg-Landvetter flygplats att trafiken långsamt kommer att minska.



Inrikes passagerare 1974-2008 med prognos till 2020, Källa: SOS Luftfart, TS beräkningar

3.2.2.2 Utrikestrafik

Transportstyrelsen har även utarbetat en prognos för utrikestrafiken på nationell nivå fram till 2020. Hittills i år har utrikestrafiken minskat med ca nio procent. Erfarenheter från kriserna 1991 och 2001 visar att det tar minst tre år innan 2008 års nivå på 10,7 miljoner resenärer i utrikestrafik kan uppnås.

Minskningen för 2010 beräknas bli ca 2 procent för att därefter vända försiktigt uppåt. Den genomsnittliga ökningen per år under perioden 2008-2020 bedöms bli 2,2 procent. Prognosen för 2020 blir därmed ca 14 miljoner passagerare i utrikestrafiken.

Luftfartsverkets planering för utvecklingen av Göteborg/Landvetter flygplats baseras på Masterplanen. Prognosen innebär en successiv utbyggnad av trafiken från dagens nivå på knappt fyra miljoner passagerare till en framtida nivå på sju miljoner passagerare.

3.3 Tillgänglighet och intermodalitet

Den regionala infrastrukturen kännetecknas av fem viktigare radiella stråk ut från Göteborgs centrum. Göteborgsregionen når flygplatsen inom ca 35 minuter medan Göteborg centrum når den inom 20 minuter med bil. Avståndet till Stockholm är 470 km. Köpenhamn 300 km och Oslo 250 km.

Investeringsplanering för transportinfrastrukturen anpassas alltmer för att tillgodose kunskapssamhällets ändrade förutsättningar i en internationaliserad ekonomi, där regioners storlek i allt högre utsträckning blir avgörande för den matchning på arbetsmarknaden som fordras för bibehållen eller förstärkt konkurrenskraft.

I förslag till *Nationell plan för transportsystemet 2010-2021* har trafikverken gemensamt pekat ut stråk och centrala noder för långväga gods. Goda förutsättningar för näringslivets transporter är mycket viktiga för att nå regeringens övergripande mål om att skapa fler jobb i fler och växande företag. Sverige är en starkt import- och exportberoende nation beläget långt från många stora marknader. Näringslivets konkurrenskraft, och därmed sysselsättningen i svenska företag, är därför beroende av ett väl fungerande godstransportsystem. Stora delar av näringslivet har ett gemensamt behov i effektiv verksamhet vid flygplatser, hamnar, väg- och järnvägspassager inte minst vid nationens gränser.

Majoriteten av den svenska flygfrakten hanteras på Stockholm Arlanda flygplats, Göteborg/Landvetter flygplats och Malmö Sturup flygplats. Även Örebro flygplats har dock betydande frakter även om en stor andel går på landsväg. Trafikverken har därför gemensamt valt att betrakta dessa fyra flygplatser som centrala för fraktflyget.

Västra Götalandsregionen har i juni 2009 presenterat ett förslag till plan för regional transportinfrastruktur under perioden 2010-2021. Viktiga utgångspunkter för prioriteringen av åtgärder i planen har varit att främja sysselsättning och tillväxt. Här står en förbättrad tillgänglighet till Göteborgs hamn och till Göteborg/Landvetter

flygplats i fokus. En ambition har varit att identifiera s.k. flaskhalsar och att åtgärda dessa för att få ett mer effektivt transportsystem.

3.3.1 Vägsystemet

Transportsystemet behöver utvecklas så att tillgängligheten till Göteborg förbättras. Det är också angeläget att tillgängligheten till särskilt Trestad, Skövde och Borås liksom till närliggande arbetsplatser utanför Västra Götaland förbättras.

Den andra aspekten på tillgänglighet, att göra transportsystemet och då särskilt kollektivtrafiken tillgänglig för alla, bidrar till att fler människor kan yrkesarbeta och därmed stärka tillväxten.

Vägsystemet ska skapa goda möjligheter till arbetspendling och resor för studier. En utvidgning, s.k. regionförstoring, av dagens lokala arbetsmarknad är viktig ur tillväxtpunkt. Göteborgs funktionella arbetsmarknad har under de senaste decennierna inte växt geografiskt på motsvarande sätt som Malmös och Stockholms arbetsmarknader gjort. I ett västsvenskt perspektiv kan Göteborg som storstadsområde bli en möjlig arbetsplatsort för boende i ett större geografiskt område.

I den regionala planen för transportinfrastruktur prioriterar Västra Götalandsregionen bl.a. tvärförbindelse E20/Rv40 inkl. Jerikolänken. Syftet med projektet är att skapa en högklassig förbindelse mellan E20 och Riksväg 40. Tvärförbindelsen är viktig ur ett regionalt perspektiv och förbättrar tillgängligheten till Göteborg/Landvetter flygplats. Tvärförbindelsen ansluter till Rv40 vid Slambymotet. Investeringen i motet ingår i den nationella planen.

I den regionala planen ingår även objektet Landvetter Resecentrum. Nytt resecentrum byggs i anslutning till Rv40 med utbyggd motorvägshållplats. Resecentret skapar bättre förutsättningar för nya kollektiva resmöjligheter till Göteborg/Landvetter flygplats.

3.3.2 Järnvägssystemet

Järnvägssträckan Mölnlycke-Rävlanda/Bollebygd är en del av den planerade Götalandsbanan. Banverket har genomfört en järnvägsutredning som omfattar ny dubbelspårig höghastighetsbana Mölnlycke-Rävlanda/Bollebygd med station vid Göteborg/Landvetter.

Från Mölnlycke planeras järnvägen att dras rakt österut mot flygplatsen. Från flygplatsen följer sträckningen motorvägen till Huvdaby där järnvägen går rakt österut och norr om Rävlanda samhälle. Den planerade höghastighetsbanan kommer att förbinda regionens två största städer Göteborg och Borås. Utbyggnaden blir samtidigt en del av en framtida Götalandsbana från Göteborg via Jönköping till Stockholm.

I Banverkets revidering av framtidsplanen för perioden 2004-2015 är byggstart på sträckan framflyttad till tidigast 2016.

Banverket redovisade den 1 juni 2008 regeringsuppdraget Svenska höghastighetsbanor (Banverket: 2008, Svenska Höghastighetsbanor). De banor som avsågs var Götalandsbanan (Stockholm–Jönköping–Göteborg) och Europabanan (Stockholm–Öresund). I utredningen pekade Banverket på att de nya banorna ger mycket stora effekter; bland annat kortare restider, regionförstoring, ökad tillgänglighet, förbättrad kapacitet samt positiva miljö- och klimateffekter. Banverket uppskattade anläggningskostnaden till 100–150 miljarder kronor och redovisade preliminära samhällsekonomiska beräkningar som indikerade att projekten var samhällsekonomiskt lönsamma men det betonades att osäkerheterna är mycket stora. Banverket påpekade också vikten av att investeringar i den här storleken bör finansieras i särskild ordning.

Regeringen utsåg den 18 december 2008 en särskild utredare att utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige. I uppdraget ingår bland annat att utreda effekter, kostnader och finansiering av en eventuell utbyggnad. Utredaren ska också föreslå en översiktlig sträckning för banorna samt eventuell etappindelning och tidsordning för byggnation av etapperna. Uppdraget redovisades den 14 september 2009. Utredaren föreslår att separata höghastighetsbanor för persontrafik byggs på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Höghastighetsbanan mellan Stockholm och Göteborg består av 44 mil nya dubbelspår mellan Järna i Stockholm och Almedal i Göteborg. Utbyggnaden beräknas kunna ske i tre etapper. Sträckan Almedal-Borås byggs i en första etapp. Den föreslagna etappindelningen medger en successiv trafikstart 2023–2025.

Förslaget till Nationell plan för transportsystemet innehåller inga medel för höghastighetsbanor i Sverige. Det beror på att det ekonomiska utrymmet för nya investeringar i järnvägsnätet är mycket begränsat. Fokus har därför lagts på mindre trimnings- och effektiviseringsåtgärder samt på att åtgärda mycket besvärande flaskhalsar i det befintliga järnvägssystemet. Regeringen avser att i samband med fastställandet av den Nationella planen besluta om eventuell utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige.

Västkustbanan, Västra Stambanan och Norge/Vänerbanan är utpekade stråk som har särskild betydelse för de långväga godstransporterna inom samt till/från Sverige. Här finns extra goda skäl att se till stråken som helhet och att fokusera på att bygga bort eventuella flaskhalsar. Utvecklingen av fraktflyget på Göteborg/Landvetter flygplats är beroende av att integrerade logistiksystem utvecklas inom godstransportsektorn, där fraktflyget samverkar i intermodala terminaler.

3.4 Slutsatser

3.4.1 Kriterier för utpekande av riksintresse

Luftfartsstyrelsen fastställde 2008-12-19 att grunden för utpekande av en flygplats som riksintresse är att flygplatsen har internationell, nationell eller särskild regional betydelse. Detta innebär att

- flygplatser som betjänar befolkningscentra där flygplatskapaciteten kan äventyras (Mälardalen, Öresundsregionen och Göteborgsregionen)

- flygplatser som har internationell reguljär trafik
 - flygplatser som har fundamental nationell betydelse
 - flygplatser som har fundamental regional betydelse
- kan pekas ut som riksintresse.

Vid utvärdering av ovanstående förutsättningar ska följande beaktas

- befolkningsunderlag och resvanor
- möjligheter att ansluta flygplatsen till spårtrafik
- potentialen i befintlig rullbana
- potentialen i att markanvändningen kring flygplatsen har anpassats till flygverksamheten.

3.4.2 *Motivering för utpekande av Göteborg/Landvetter flygplats som riksintresse för luftfarten.*

Ett av motiven till att Transportstyrelsen pekar ut Göteborg/Landvetter flygplats som riksintresse för luftfarten är att den ingår i det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen har pekat ut. Anledningen till att regeringen har fastställt flygplatser i ett basutbud är att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.

Ytterligare motiv till att Göteborg/Landvetter flygplats pekas ut som riksintresse är att flygplatsen har en omfattande internationell reguljär trafik.

I utpekandet har Transportstyrelsen beaktat att Göteborg/Landvetter flygplats är huvudflygplats i Göteborgsregionen som har drygt 900 000 invånare. Göteborgsregionen utgör i sin tur en del av Västra Götalandsregionen som omfattar 49 kommuner med totalt cirka 1,6 miljoner invånare, vilket är ca 17 procent av Sveriges befolkning. I regionen är Göteborg den klart mest tongivande kommunen med hälften av invånarna och mer än hälften av arbetsplatserna. Flygplatsens omland genererar ca 15 procent av trafikunderlaget vid svenska flygplatser.

Det finns planer på att ansluta flygplatsen till framtida tågtrafik genom en eventuell förbindelse med höghastighetståg mellan Göteborg och Stockholm (Götalandsbanan). Om höghastighetsbanan byggs kommer det finnas ett stationsläge vid flygplatsen. Tågförbindelsen kommer att utgöra en påtaglig konkurrent till inrikesflyget på Göteborg/Landvetter flygplats. Genom en höghastighetsförbindelse kommer dock flygplatsens underlag för utrikestrafik att även kunna omfatta de västra delarna av Småland. Med ett bredare trafikunderlag skapas förutsättningar för att öppna nya linjer till destinationer främst i Europa, men även för en utvidgad chartertrafik.

Det finns god kapacitet i rullbanesystemet på Göteborg/Landvetter flygplats och Västra Götalandsregionen i stort. Göteborg/Landvetter flygplats har en rullbana med maxkapacitet på 120 000 flygplansrörelser per år. Flygplatsen kan på sikt byggas ut med en parallellbana som också den beräknas kunna ha en maxkapacitet på 120 000 flygplansrörelser per år.

Transportstyrelsen har gjort en skattning av utvecklingen av antalet rörelser fram till 2040 enligt den beräkningsmodell som myndigheten tillämpar i sina prognoser. Beräkningsmetoden baseras på antaganden om BNP-utveckling och passagerare per landning. Antalet rörelser kan på så sätt beräknas öka med 67 procent under perioden 2008-2040 och skulle därmed uppgå till ca 110 000 rörelser 2040. I ett längre tidsperspektiv, bortom 2040, bedöms antalet utrikesresenärer öka och resa med större flygplan samtidigt som antalet inrikesresenärer minskar till följd av ökad konkurrens från höghastighetståg. Detta motiverar en utbyggnad av en parallellbana på flygplatsen.

Transportstyrelsen bedömer därmed att Göteborg/Landvetter flygplats står väl rustad med två parallella banor för att möta en långsiktig efterfrågan på rullbanekapacitet.

Förutom befintlig och framtida rullbana på Göteborg/Landvetter flygplats finns det i Västra Götalandsregionen en rullbana på Göteborg City Airport samt ytterligare en rullbana på den regionala flygplatsen Trollhättan/Vänersborgs flygplats.

Slutligen anser Transportstyrelsen att markanvändningen runt flygplatsen har anpassats till flygverksamheten på så sätt att kommunerna har beaktat flygplatsen och dess influensområden i sin planering och det finns möjlighet att anlägga ytterligare en rullbana sydost om dagens befintliga bana.

Med detta motiverar Transportstyrelsen att Göteborg/Landvetter flygplats ska vara av riksintresse för luftfarten.

4 RIKSINTRESSET GÖTEBORG/LANDVETTER FLYGPLATS MARKANSPRÅK

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av det område som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningarnas ska rymmas. I begreppet luftfartsanläggning ingår flygplatsens markområde och område med luftfartsanknuten utrustning. Riksintresseområdets storlek motiveras således av det markbehov som är en följd av nuvarande och framtida flygplatsfunktioner.

Den geografiska utbredningen av en flygplats riksintresseområde utgörs som regel i grunden av ett område med 500 meters utbredning i sidled räknat från rullbanans centrumlinje ut till ett avstånd längs banans förlängning om 1500 meter från bantröskeln med därtill tillhörande planerade banförlängningar. Det definierade området kring rullbanorna inkluderar område för parallella taxibanor och ljuslinjer. Om flygplatsen har flera rullbanor läggs området ut runt alla rullbanor och riksintresseområdet utgörs då av den yttre begränsningen av alla banors sammanlagda områden.

Om flygplatsen har flera banor ingår alltid all mark mellan rullbanorna i riksintresseområdet. Inom riksintresseområdet kan det förekomma kommersiell verksamhet (exempelvis shoppingcenter). Den verksamhetens funktion ingår inte i funktionen riksintresse för luftfart och kan därför behöva avvecklas om flygplatsen behöver ta ytterligare mark i anspråk för luftfartsanknuten utrustning och dylikt.

Mark som endast används för civil icke kommersiell flygverksamhet ingår inte heller i riksintresset.

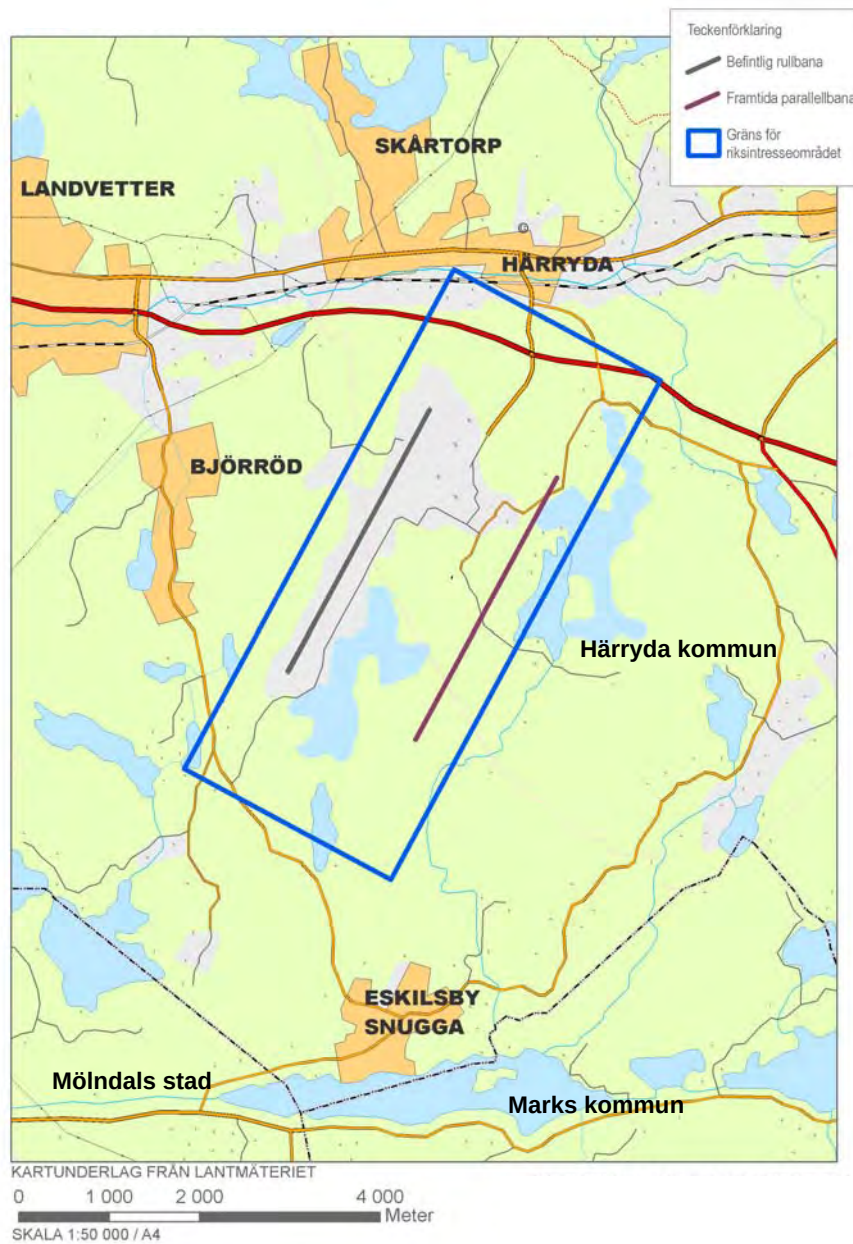
4.1 Riksintresseområde för Göteborg/Landvetter flygplats

Redan när Göteborg/Landvetter flygplats byggdes fanns det planer på att i framtiden anlägga ytterligare en rullbana på ett parallellavstånd av 1600 meter i sydöstlig riktning från befintlig bana. Avståndet möjliggör att banorna skulle kunna användas oberoende av varandra vilket gör att bankapaciteten (antalet rörelser under en timme) kan maximeras. För att i framtiden inrymma ytterligare plats för nödvändig verksamhet mellan rullbanorna kan det dock bli aktuellt att parallellförflytta den framtida banan ytterligare några 100 meter åt sydost jämfört med de ursprungliga planerna.

I arbetet med att precisera flygplatsens riksintresseanspråk anser Transportstyrelsen att nödvändig mark för den framtida banan ska ingå i riksintresseområdet. I arbetet har Transportstyrelsen utgått från att den framtida banan parallellförflyttas 1600 meter åt sydost.

Även med ett så kallat tvåbanesystem kommer den nuvarande banan att vara huvudbana, bana två behöver dock ha tillräcklig längd för att inte operativa begränsningar ska uppstå när bana 1 av någon anledning tillfälligt behöver stängas. Den exakta längden för den andra banan bör bestämmas då projekteringen startar eftersom hänsyn då kan tas till de flygplanstyper som vid den tidpunkten är dimensionerande. I riksintressepreciseringen utgår Transportstyrelsen från att parallellbanan har samma längd som befintlig bana, dvs 3299 meter och ligger på samma höjd över havet. Transportstyrelsen har också utgått ifrån att flygplatsen har maxkapacitet på båda banorna, dvs 120 000 rörelser/år och bana. Den faktiska fördelningen av trafiken på båda banorna har Transportstyrelsen inte kunnat ta ställning till inom ramen för riksintressepreciseringen, det är en fråga som bör lösas av Göteborg/Landvetter flygplats och flygtrafikledningen vid den tidpunkt då parallellbanan öppnas för trafik. Dock kan man anta att fördelningen mellan banorna kommer att vara relativt jämn, detta för att få så stor effektivitet i flygtrafiken som möjligt.

Riksintresseområdet för Göteborg/Landvetter flygplats utgörs av ett område som i sidled sträcker sig 500 meter åt nordväst räknat från befintlig rullbanas centrumlinje och 500 meter åt sydost räknat från den framtida rullbanans centrumlinje. I längsled sträcker sig riksintresseområdet 1500 meter från båda rullbanornas trösklar både mot nordost och sydväst. Inom området anses all luftfartsanknuten utrustning som krävs för att flygplatsen ska fungera idag och i framtiden rymmas.



4.2 Område med luftfartsanknuten utrustning

För att flygplanen ska kunna navigera på ett säkert sätt samt övervakas och vägledas finns runt om i landet ett antal radionavigeringshjälpmedel, radarstationer och basstationer för VHF-kommunikation utplacerade på strategiska platser. Anläggningarna ingår som en viktig del i luftfartens infrastruktur.

På flygplatsen finns också radionavigeringshjälpmedel som underlättar för flygplanen att landa s.k. instrumentlandningssystem (ILS). Dessa anläggningars markområde är att betrakta som riksintresse.

Eventuella störningar på luftfartens navigationshjälpmedel, kommunikations- och radarsystem kan få allvarliga konsekvenser. Förvrängning av navigationshjälpmedlets sändningar kan ha stor negativ inverkan på flygsäkerheten, eftersom dessa störningar kan vara vilseledande och medföra ej acceptabla förhållanden och till och med leda till haverier. Störningar hos radiokommunikationsanläggningar kan ha samma effekt. Flygplatsens radioanläggningar, som används för in- och utflygning, är av riksintresse för luftfarten.

På Göteborg/Landvetter flygplats ligger ILS-systemen, ljuslinjerna och basstation för VHF inom det ovan redovisade riksintresseanspråket.

4.3 Ej luftfartsanknuten markanvändning

Om det inom riksintresseområdet etableras kommersiell verksamhet som inte är knuten till luftfarten kan det i framtiden ge följd effekter som innebär att utnyttjandet av flygplatsen påtagligt försvåras. Detta för att det då kanske inte finns plats för att etablera den luftfartsanknutna utrustningen som kan komma att krävas (t ex nya rull- och taxibanor, uppställningsplatser för flygplan, parkeringsplatser mm) vilket i sin tur leder till att flygplatsen inte kan trafikeras i den mån som önskas eller krävs.

För att säkerställa flygplatsens funktion måste därför sådan markanvändning som inte är luftfartsanknuten från fall till fall noggrant prövas innan den accepteras inom riksintesseområdet.

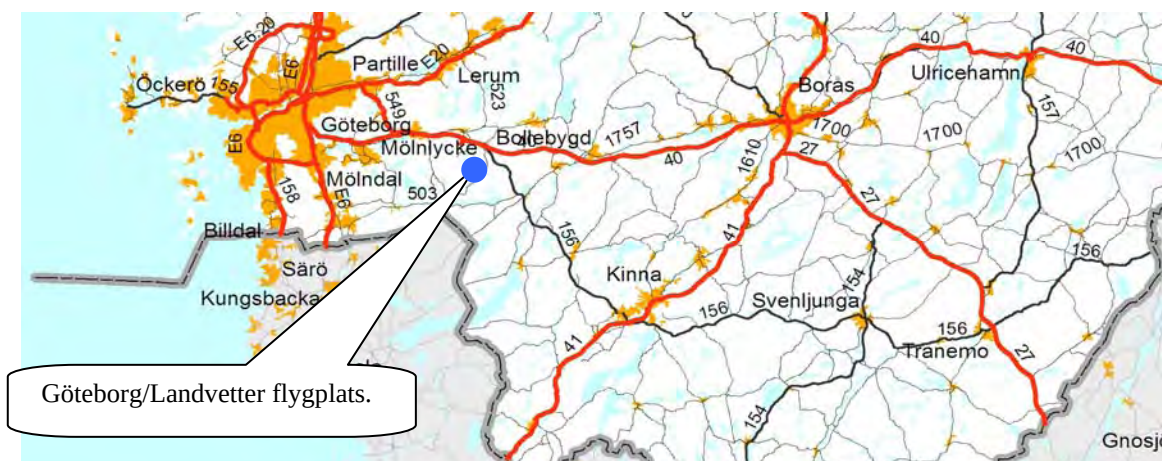
4.4 Anslutande infrastruktur av riksintresse

Transportstyrelsen skapar, tillsammans med Banverket, Vägverket och Sjöfartsverket, med hjälp av sina utpekade riksintressen ett samverkande och sammanhållet nationellt transportsnätverk. I samband med infrastrukturplanering är sammankopplingen av transportslag en viktig fråga. Luftfartens riksintesseområden med tillhörande influensområden har definierats oberoende av preciseringen av de andra transportslags riksintesseområden.

Vägverket har flera kriterier för utpekandet av vägar av riksintresse, två av dessa är:

- Vägen förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse.
- Vägen ingår i den svenska delen av Transeuropean Network (TEN).

Väg 40 och väg 549 utgör tillfartsväg till Göteborg/Landvetter flygplats, de är av Vägverket utpekade som vägar av riksintresse enligt ovanstående kriterier.



Vägar av Riksstress.
Källa: Vägverket.

Banverket har också flera kriterier för utpekande av järnvägar av riksstress, ett av dess är:

- Befintliga och planerade anläggningar som förbinder bana av riksstress med andra utpekade noder, anläggningar eller områden av riksstress så som:
 1. Hamnar
 2. Flygplatser
 3. Befintliga och planerade områden för godstrafikens anläggningar
 4. Viktiga industrianläggningar
 5. Viktiga rekreationsområden

Idag finns ingen järnväg som har station vid Göteborg/Landvetter flygplats. Som framgår av avsnitt 3.4.2 planeras det dock att byggas en ny dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås med ett stopp vid Göteborg/Landvetter flygplats. Banans exakta sträckning är idag inte definierad, dock finns det en så kallad bankorridor utlagd, vilken utgör riksstress för järnväg. När Banverket kommit längre i sitt arbete kommer en mer precis järnvägssträckning att pekas ut som riksstress för järnväg.



Karta över beslutad bankorridor av riksstress.
Källa: Banverket

Den nya järnvägens passage genom flygplatsområdet är planerad att löpa i tunnel och en ny tågstation placeras direkt under flygplatsens terminal, med uppgång direkt i

incheckningshallen. Genom att järnvägen planeras att tunnelförläggas kommer inte flygplatsens verksamhet eller instrumentlandningssystem att påverkas. Då järnvägsstationen kommer att ligga ca 30 meter under markytan ställs höga krav på utformning för att skapa direkta och överblickbara kontakter.

5 INFLUENSOMRÅDEN

Flygplatsens så kallade influensområden utgörs av markområden utanför riksintresseområdet inom vilka tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse kan leda till restriktioner på flygverksamheten. Det i sin tur kan påtagligt försvåra eller omöjliggöra utnyttjandet av flygplatsen. För att säkerställa att utnyttjandet av flygplatsen inte påtagligt kommer att försvåras ska utöver riksintresseområdet även dess influensområden skyddas.

Det finns tre typer av influensområden runt en flygplats:

- Influensområde med hänsyn till flyghinder
- Influensområde med hänsyn till flygbuller
- Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning

5.1 Influensområden för flyghinder

5.1.1 Förutsättningar

Med influensområde för flyghinder menas det område, utanför flygplatsen, inom vilket höga anläggningar så som vindkraftverk, master, torn och andra byggnader kan innebära fysiska hinder för luftfarten. Sådana hinder kan innebära att flygverksamheten vid en flygplats drabbas av restriktioner och utnyttjandet av flygplatsen försvåras påtagligt.

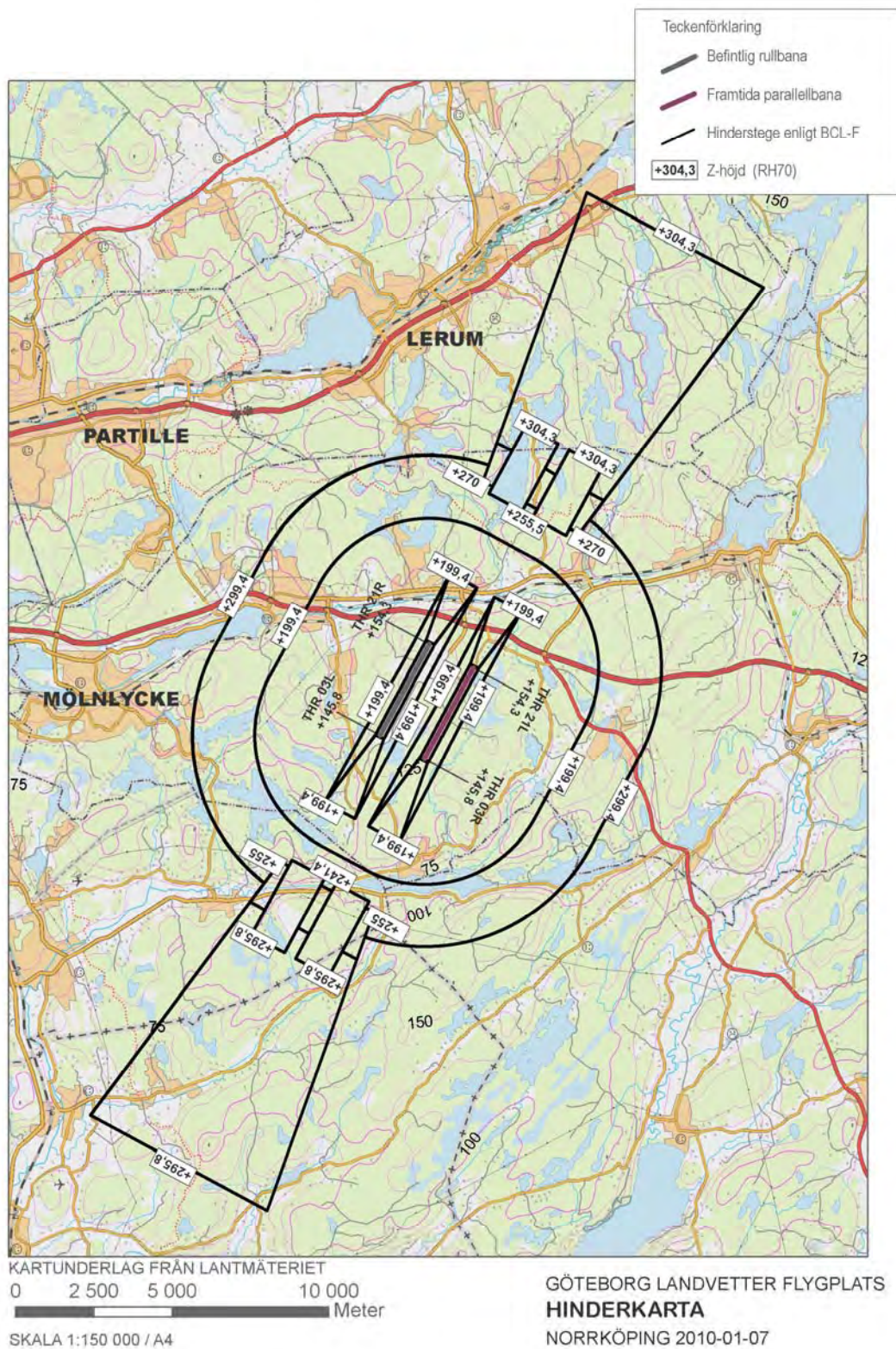
Runt alla flygplatser finns hinderbegränsande ytor (BCL-F ytor) vilka anger höjdbegränsningar för underliggande bebyggelse. Områdena skyddas genom att byggnadsverks totalhöjd inte får överstiga definierade begränsningar, detta för att inte äventyra flygsäkerheten. Alla byggnadsverk berörs, såväl fasta (byggnader, master, vindkraftverk) som tillfälliga (byggnadskranar etc.).

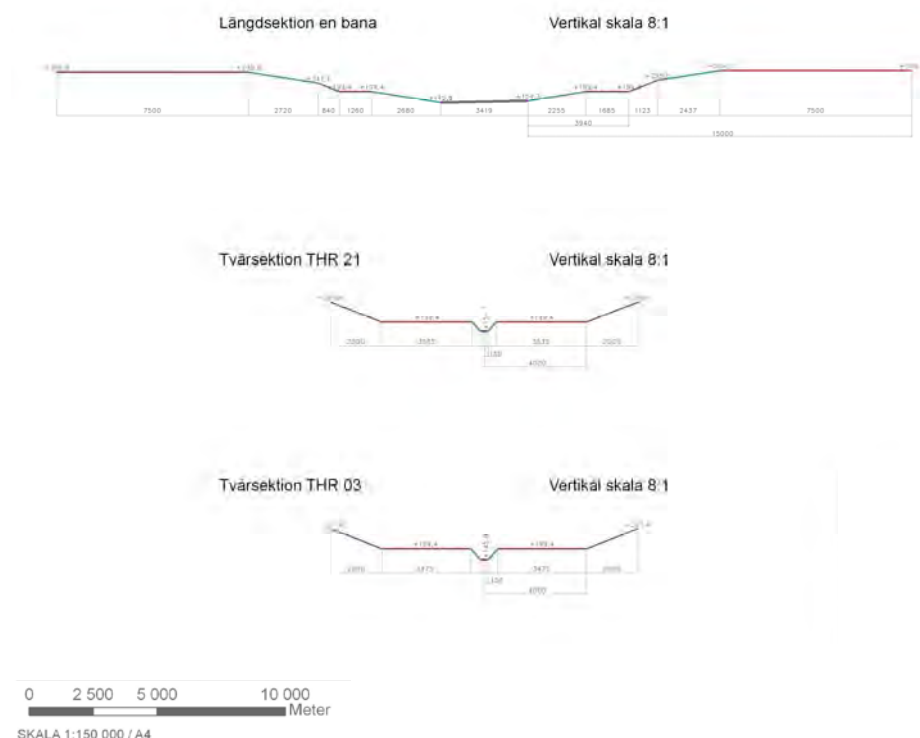
Om ett byggnadsverk överstiger definierade höjdrestriktioner, t.ex. om det byggs ett vindkraftverk eller en mast som har en högre totalhöjd än de definierade höjdbegränsningarna, kan det medföra begränsningar för flygtrafiken.

Begränsningarna kan innebära:

- att lastbegränsningar införs som medför att allt bagage inte kommer med, eller att flygplanet inte kan ha tillräckligt med bränsle för att ta sig direkt till slutdestinationen utan måste mellanlanda för att tanka.
- att landning inte kan ske vid dålig sikt och/eller låga moln.
- att flygplatsen får en sämre regularitet, vilket innebär att flygplanen får svårt att hålla tidtabellen.

5.1.2 Influensområde för flyghinder vid Göteborg/Landvetter flygplats





*Hinderstege enligt BCL-F
Höjdsystem RH70*

Inom ramen för riksintressepreciseringen för Göteborg/Landvetter flygplats har hinderbegränsande ytor tagits fram för så väl befintlig som framtida rullbana. Den befintliga rullbanan ligger på en höjd av +154,4 m och utifrån den höjden har en hinderstege konstruerats. För att kunna åskådliggöra de hinderbegränsande ytorna för den framtida parallellbanan har man förskjutit samma hinderstege 1600 meter åt sydost och på så sätt använt sig av samma höjder. Här bör dock påpekas att de hinderbegränsande ytorna för den framtida banan kan komma att ändras i höjdlid när banan anläggs. Detta på grund av att de hinderbegränsande ytornas utbredning i höjdlid är beroende av rullbanans höjd över havet. I detta fall har Transportstyrelsen antagit att den framtida banan kommer att ligga på samma höjd som den befintliga banan, vilket kan komma att ändras.

De hinderbegränsande ytorna ligger mestadels över landsbygdsområden, dock täcker ytorna hela Landvetter tätort i Härryda kommun och delar av Floda i Lerums kommun.

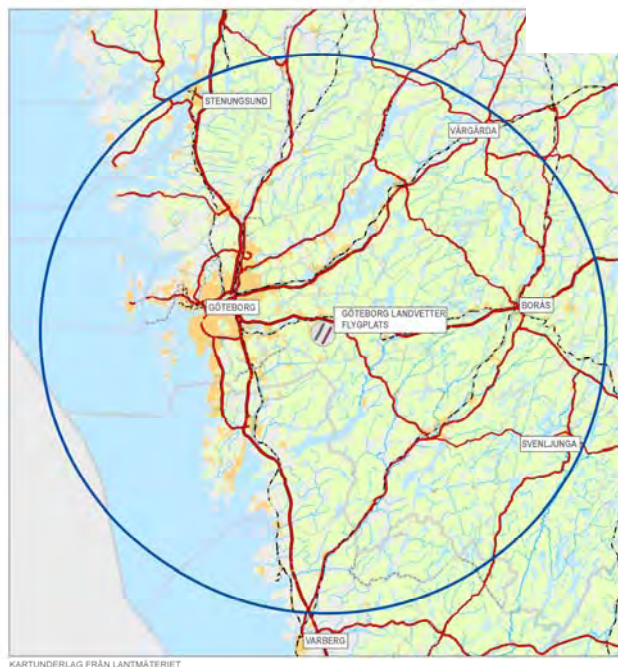
5.1.3 *Procedurområden*

Även utanför BCL-F ytorna kan hinder påverka flygoperationer. Inom en relativt snar framtid kan det vara aktuellt att använda sig av PBN-konceptuella inflygningsmetoder (s k kurvade inflygningar) vid Göteborg/Landvetter flygplats.

De gamla klassiska navigeringsteknikerna med VOR/DME/NDB navigering blir undan för undan förlegade och mer precis så kallad GNSS-navigering alt DME/DME-navigering kommer in på flygmarknaden. Det finns därför möjlighet att Göteborg/Landvetter flygplats inom en 5-10 års period kommer att ha in- och utflygtningsprocedurer som bygger på de nya teknikerna. Finessen med dessa tekniklandvinningar är att man ju kan designa så kallade SID/STAR och Enrouteflygleder med mycket högre exakthet och med en högre tillförlitlighet än dagens motsvarighet som är uppbyggda med stöd av markbaserade navigeringshjälpmedel. Dessutom kan man designa t ex inflygningssvägar till flygplatsen som i jämförelse med dagens PRNAV erbjuder avsevärda flygvägsförkortningar vilket i sin tur bland annat innebär stora emissionsreduktioner av bla CO₂.

Med ovanstående som grund är det viktigt att notera att flygplatsens så kallade procedurområden kommer att förändras. Även fast procedurområdena inte har status som ett influensområde för riksintresset är det viktigt att behandla frågan i samband med planering före uppförandet av eventuellt hinder inom dessa ytor då dessa kan påverka flygprocedurer till och från Göteborg/Landvetter flygplats, vilket i sin tur kan leda till en försvåring eller ett omöjliggörande av användningen kurvad inflygning och därmed utnyttjandet av flygplatsen.

De områden inom vilka hinder kan påverka flygprocedurer till och från Göteborg/Landvetter flygplats täcker en yta med en radie på 55 km med utgångspunkt i ett av flygplatsens landningshjälpmedel.



Kartan över det geografiska område där hinder kan påverka flygprocedurer till och från Göteborg/Landvetter flygplats.

Transportstyrelsen bedömer att flyghinder som påverkar flygverksamheten utan att tränga igenom hinderytorna kan medföra visa restriktioner och kostnader för flygoperatörer eller för flygplatsen. Dessa kostnader och restriktioner bedöms dock normalt inte vara så allvarliga att de omöjliggör flygtrafik. Den skada som flyghinder utanför BCL-F ytorna utgör på flygplatsfunktionen bedöms generellt därför inte påtagligt försvåra utnyttjandet av flygplatsen. De områden som i detta hänseende är aktuella för påverkan på flygprocedurer ingår som regel formellt inte i riksintressets influensområden.

För hantering av vindkraftsutbyggnad i relation till flygsäkerhetskritiska ytor utanför riksintresseområdena har särskild information tagits fram av Göteborg/Landvetter flygplats. Informationen redovisas i bilaga 1.

5.2 Influensområde med hänsyn till flygbuller

Nedan görs en genomgång av följande fyra förutsättningar för bebyggelseplanering med hänsyn till bullerriktvärden:

- Regeringens riktvärden för trafikbuller
- Naturvårdverkets definition av riktvärden
- Naturvårdverkets allmänna råd
- Boverkets allmänna råd

Riktvärde för trafikbuller

Regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter anges att följande riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nyuppförande av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus,
45 dBA maximalnivå inomhus nattetid,
55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.
För utomhusnivån avses för flygbuller FBN 55 dBA.

Naturvårdverket redovisade den 20 december 2001 ett regeringsuppdrag som syftade till att utveckla definitioner för riktvärdena för buller för de olika trafikslagen så att de blir mer jämförbara. I en regeringsskrivelse angående *Riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur* - Förslag till utveckling av definitioner föreslog Naturvårdverket följande definition av maximalnivån 70 dBA på uteplats:

Definition Flygtrafik

”Med det långsiktiga riktvärdet 70 dBA L_{max} på uteplats avses ett beräknat bullervärde av den mest bullrande flygplanstypen under ett årsmedelsdygn. I riktvärdet är markreflexionen inkluderad och instrumentinställning S(slow) avses. I avvaktan på

resultatet av fortsatt utredningsarbete får riktvärdet tills vidare överskridas högst tre gånger per dag/kväll (06.00-22.00). Riktvärdet gäller främst för planering av bostäder för permanent boende, fritidshus samt vårdlokaler samt bebyggelsekoncentrationer

Naturvårdsverkets allmänna råd om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser, NFS 2008:6

Naturvårdsverkets publicerade 2008 allmänna råd till 2 kap. 3 § miljöbalken. De allmänna råden omfattar Naturvårdsverkets ansvarsområde som vägledande myndighet vad gäller miljöbalkens tillämpning i frågor som rör flygplatser.

Riktvärden för flygtrafikbuller

Följande riktvärden enligt tabell 1 bör tillämpas vid bedömning av lämplig begränsning av buller från flygplatsverksamhet och flygtrafik till och från en flygplats.

Med begreppet riktvärde avses en nivå till vägledning för beslutsmyndigheterna som i det enskilda fallet ska bedöma och fastställa lämpligt värde.

Tabell 1: Riktvärden för flygtrafikbuller

Områdestyp	Ekvivalent ljudnivå (L_{Aeq}^1) för dygn/ Flygbullernivå (FBN ²)	Maximal ljudnivå (L_{Amax}^3)
Utomhus i permanent- och fritidsbostäder samt vårdlokaler	55 ⁴ dB(A) FBN	70 ⁴ dB(A) L_{Amax}
Inomhus i permanent- och fritidsbostäder samt vårdlokaler	30 dB(A) L_{Aeq}	45 dB(A) L_{Amax} (nattetid)
Undervisningslokaler	30 dB(A) L_{Aeq}	—
Utomhus där tystnad är en väsentlig del av upplevelsen exempelvis i friluftsområde ⁵	40 dB(A) FBN	—

1. L_{Aeq} : Med beteckningen L_{Aeq} avses ekvivalentljudnivån, ett medelvärde över dygnstiden för A-vägd ljudtrycksnivå. L_{Aeq} definieras som den konstanta ljudnivå som under en given tid ger samma ljudenergi som en under samma tid varierande ljudnivå. L_{Aeq} är ett energimedelvärde under 24 timmar.

2. FBN: Med beteckningen FBN avses en viktad ekvivalent ljudnivå där en kvällshändelse motsvarar tre daghändelser och en natthändelse motsvarar tio daghändelser.

3. L_{Amax} : Med beteckningen L_{Amax} avses maximal A-vägd ljudtrycksnivå.

4. Utomhusriktyvärdena i permanent- och fritidsbostäder avser frifältsvärde utanför fönster/fasad eller till frifältsförhållanden korrigerade värden.

5. Med friluftsområde avses område i översiktsplan för det rörliga friluftslivet eller andra områden som nyttjas mer frekvent för friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet.

Boverkets allmänna råd 2009:1 "Flygbuller i planeringen"

Boverket har i enlighet med ett regeringsuppdrag tagit fram en fördjupad vägledning om tillämpning av riktvärden för buller från flygtrafik vid planläggning för och byggande av bostäder.

Vägledningen är avsedd att tillämpas vid fysisk planering enligt plan- och bygglagen (1987:10), PBL, för nyttillkommande bostäder i områden som exponeras för buller från flygtrafik.

Riksdagens riktvärde utomhus är FBN 55 dBA och maximalnivån 70 dBA. Boverkets uppfattning är att maximalnivån 70 dBA varken bör överskridas utomhus vid byggnadens fasader mer än 30 gånger per dag/kväll (cirka 2 per timme) eller 3 gånger nattetid. Vid förtätning av kvartersstrukturer med flerbostadshus i tätorter gäller enbart FBN 55 dBA samt att maximalnivån 70 dBA får överskridas högst 3 gånger nattetid.

Vid planering av bostäder i områden som utsätts för flygbuller från försvarsrelaterad verksamhet och flyg- och helikoptertrafik för räddnings- och sjukvårdstransporter gäller enbart att ljudkvalitetskravet FBN 55 dBA bör uppfyllas oavsett plats.

Som en förutsättning för att plansystemet skall fungera anger Boverket fyra grundläggande förutsättningar:

1. Det övergripande målet är en hållbar samhällsutveckling, vilket innebär att viss förtätning av bebyggelse i bullerexponerade områden måste accepteras.
2. Regelverket måste tillämpas som det är tänkt.
3. Planeringsunderlag i form av bullerredovisningar mm måste tillhandahållas av utpekade statliga myndigheter.
4. Alla parter ska känna trygghet i att andra och mer omfattande karv inte ställs på verksamhetsutövaren annat än i särskilda fall.

Transportstyrelsens ställningstagande med hänsyn till Naturvårdsverkets allmänna råd mm och med hänsyn till Boverkets allmänna råd

Naturvårdsverkets grundsyn är att enstaka eller fåtal flygbullerhändelser överstigande 70 dBA bör tillämpas vid bedömning av lämplig begränsning av buller från flygplatsverksamhet och flygtrafik till och från en flygplats.

Enligt Transportstyrelsens uppfattning kommer denna förutsättning att behöva vara dimensionerande vid bedömning enligt MB 3:8 av vilken ljudnivå och vilket antal "överskridanden" som accepteras för att utnyttjandet av flygplatsen inte skall äventyras.

Transportstyrelsen och flera andra myndigheter och intressenter har i samband med remisshanteringen av Boverkets underlag påpekat att det är av fundamental betydelse att det råder en samsyn mellan berörda myndigheter om vilka bullerstörningar som kan accepteras av samhället. Man måste enligt Transportstyrelse i princip ha lika värdering av bullerstörningar oberoende av om det är miljöbalken eller plan- och bygglagen som

tillämpas. I den nu uppkomna situationen kan miljömyndigheterna med stöd av miljöbalken besluta om anpassningar av flygverksamhet på gata och bullerstörningar i områden i vilka det med stöd av plan- och bygglagen är acceptabelt att etablera nya bostäder. Någon samsyn har inte nåtts i aktuella frågor.

Transportstyrelsen har därför inte ändrat uppfattning om förutsättningarna för hur flygbullerinfluensområdet kring riksintresseflygplatser skall definieras. I miljöbalkens 3 kap. 8§ finns bestämmelsen att markområden som är av riksintresse för kommunikationer skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. För sådana markområden som inte är av riksintresse, men som ändå är särskilt lämpliga som exempelvis flygplats gäller att markområdet så långt möjligt skall skyddas.

Detta innebär att Transportstyrelsens definition av influensområde baserat på maximalnivå 70 dBA fortfarande gäller. Med riktvärdet 70 dBA som underlag för flygbullerinfluensområde avses ett beräknat bullervärde grundat på fördelningen av ljudnivåer från olika bullerhändelser under ett år. Ljudnivå 70 dBA får i genomsnitt överskridas 3 gånger per dag/kväll (06.00-22.00).

Bullernivåerna är en teoretisk beräkning utifrån vilken riksdagen angett vilken nivå samhället kan acceptera. I samband med nybyggnation av bebyggelse är det främst utomhusnivåerna som är styrande. Uppfylls utomhusnivåerna kommer normal svensk isoleringsstandard innebära att inomhusnivåerna uppfylls. I teorin är ljudnivå inomhus nattetid enbart dimensionerande för flygplatser som har mer bullrande flygverksamhet nattetid än dagtid.

5.2.1 Flygvägar

Flygvägssystemet vid flygplatsen har i många omgångar varit föremål för prövning enligt miljöbalken. När en parallellbana tillkommer behöver nya flygvägar konstrueras. För att parallellbanan skall ge ett kapacitetstillskott erfordras att utflygningar från de två rullbanorna är separerade från varandra. Önskemålet att erhålla full kapacitet i parallellbanesystemet kan stå mot önskemålet att så långt möjligt överflyga samma områden vid utflygning från parallellbanan som idag överflygs vid utflygning från befintlig bana. Eftersom aktuella flygvägsfrågor behöver lösas i en framtida miljöprövning, kan Transportstyrelsen i detta skedet enbart lösa flygvägsproblematiken principiellt, varvid syftet är att erhålla maximal kapacitet i parallellbanesystemet. Lösningen är att parallella starter österut görs med direkt sväng österut från östra banan och rak utflygning från västra banan till sådan höjd att maximalnivå på marken understiger 70 dBA, varefter sväng mot öster kan initieras.

På motsvarande sätt görs parallella starter västerut med direkt sväng västerut från västra banan och rak utflygning från östra banan till sådan höjd att maximalnivå på marken understiger 70 dBA, varefter sväng mot väster kan initieras.

5.2.2 *Beräkningsmetod*

Flygbullerredovisningar som grund för den fysiska planeringen utgår från fastställda meteorologiska förutsättningar och görs med en standardiserad beräkningsmetod. Beräkningsmetoden ska uppfylla kraven i ECAC Doc 29 3rd edition.

En flygbullerredovisning är en redovisning av flygbullerexponeringar på en karta. Som grund för bedömningar som bullersituationen kring en flygplats redovisas flygtrafikens exponeringsnivåer kring en flygplats som isolinjer med utgångspunkt från ett definierat flygbullerindex (exempelvis FBN). För att värdera bullerkonsekvenser av en enskild bullerhändelse kan dess flygbullerexponering redovisas som isolinjer med olika mått(exempelvis LA_{max} eller SEL).

Flygbullerredovisningar ligger som grund för miljöprovningar av flygplatser och bebyggelseplanering kring flygplatser. Arbetet med att ta fram underlag, utföra beräkningarna och göra redovisningar av resultatet utförs av olika intressenter. Flygbullerredovisningar utgör underlag för beslut om frågor med stora samhällsvärden.

Planeringssystemet bygger på att redovisningar av flygbullerexponeringar kring en flygplats är kvalitetsmässigt hållbara. En flygbullerredovisning skall vara förutsägbar i den bemärkelsen att alla parter som utför eller värderar en redovisning måste kunna förstå

- förutsättningarna (den flygverksamhet som beräkningen avser),
- den tekniska grunden (beräkningsmodellen),
- vad som beskrivs i redovisningen (vad bullerfigurerna representerar) och
- vilka slutsatser (störning och hälsopåverkan) som kan dras av redovisningen.

Resultatet av en flygbullerredovisning kan ha stor känslighet. En liten förändring i indata eller annorlunda tillämpning av en beräkningsmetod kan resultera i avsevärda skillnader ifråga om planrestriktioner eller vilka bullerisoleringsåtgärder som behöver vidtas.

En flygbullerredovisning kan avse redovisning av historiska eller framtida bullersituation. Det ligger i sakens natur att en flygbullerredovisning av framtida flygbuller kring en flygplats innebär fler subjektiva bedömningar än redovisning av en historisk bullersituation.

För beräkning av flygbuller kring Göteborg-Landvetter flygplats används ett amerikanskt beräkningsverktyg, INM 7.0, som uppfyller kraven i ECAC Doc 29 3rd edition som är den metodmässiga utgångspunkten för specifikation, genomförande, presentation och uppföljning av flygbullerredovisningar.

Transportstyrelsen i samarbete med Försvarsmakten och Naturvårdsverket etablerar för närvarande kvalitetssäkringsrutiner som tillsammans med den fastställda beräkningsmetod har syftet att maximera standardiseringen av flygbullerredovisningar och därmed minimera att flygbullerredovisningar blir beroende av enskilda tekniska överväganden.

Flygbullerredovisningar ligger som grund för miljöprovningar av flygplatser och bebyggelseplanering kring flygplatser. Berörda beslutsfattare skall inte behöva hantera detaljerade tekniska frågeställningar, utan sådana måste så långt möjligt lösas på ett generellt sätt av de parter som har mandat och kompetens att lösa dessa.

5.2.3 Göteborg/Landvetter flygplats influensområde för flygbuller

Inom ramen för riksintressepreciseringen har LFV Flygakustik gjort bullerberäkningar på befintlig och framtida rullbana. För att kunna göra beräkningar på den framtida banan har Transportstyrelsen, Göteborg/Landvetter flygplats och flygtrafikledningen på flygplatsen tagit fram nya, möjliga flygvägar till och från den nya banan. Dessa ska inte ses som fasta utan ligger endast till grund för de schablonmässiga bullerberäkningar som gjorts för rullbanan. De simulerade flygvägarna är inte miljöprovade.

Bullerberäkningarna bygger på följande antaganden vilka är formulerade med utgångspunkt i att trafiken på Göteborg/Landvetter flygplats kommer att öka så pass mycket inom en 30-årsperiod att flygplatsen behöver ytterligare en rullbana för att kunna bedriva sin trafik. Underlaget för beräkningarna har till största möjliga utsträckning varit samma som i de provotidsutredningar som legat till grund för Miljödomstolens beslut för flygplatsen 2008-10-08 i mål M118-01.

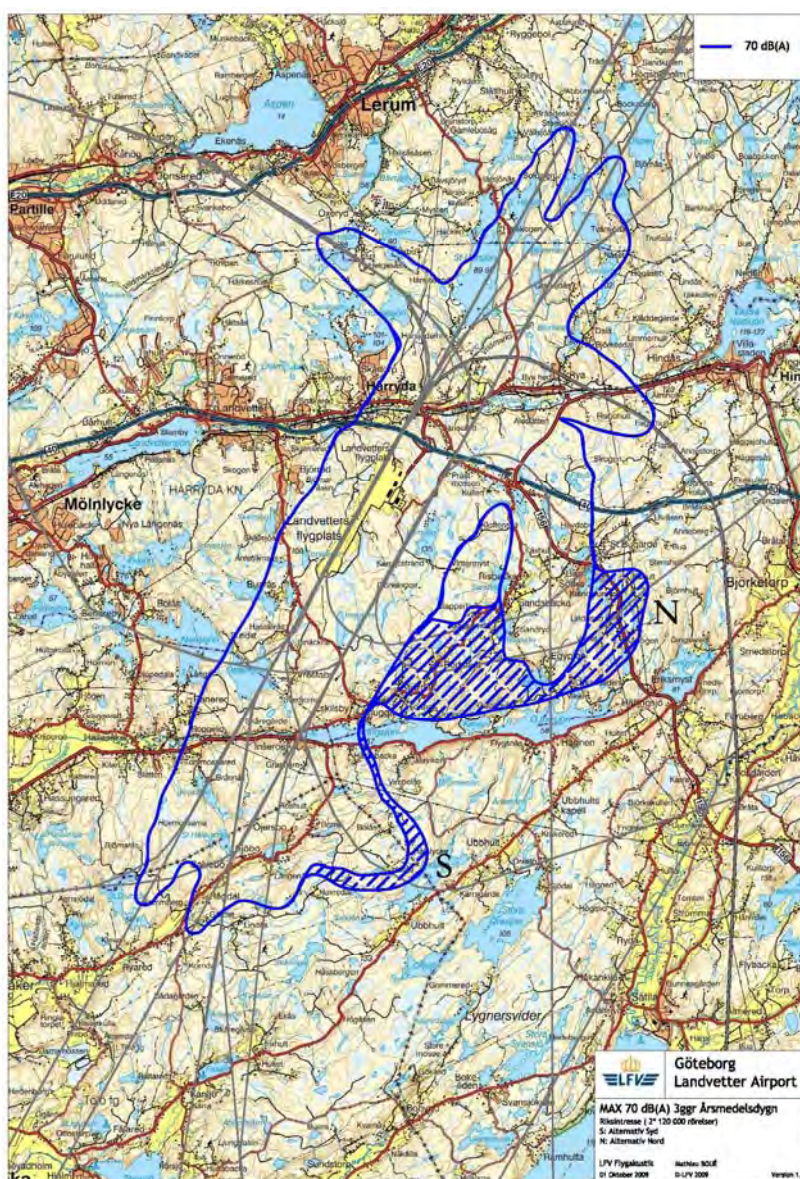
- I bullerberäkningarna har maximal kapacitet på en bana antagits vara 120 000 rörelser per år vilket ger en total trafikvolym på 240 000 rörelser per år.
- Trafikfördelningen (fördelning mellan bana 03 och 21, fördelning dag/kväll/natt samt flygplantyper) har antagits vara samma som i provotidsutredningarna med undantaget att flygplantypen MD80 har ersatts av Boeing 737-800.
- De olika flygplanstyperna har grupperats i fem olika grupper med hänsyn till vikt och ljudegenskaper. Metoden att gruppera flygplanstyperna används på samtliga svenska flygplatser.
- Den planerade framtida rullbanan har placerats 1600 meter öster om den befintliga banan och befintliga flygvägssystem har parallellförflyttats i motsvarande utsträckning. En viss justering har sedan skett av flygvägarna på den framtida banan för att skapa möjlighet att ansluta till befintliga flygvägar en bit ut från flygplatsen.

För att belysa eventuella möjligheter att i framtiden konstruera snävare, mer precisa flygvägar har två alternativa lösningar tagits fram för utflygning från den framtida banan mot nordost (Stockholm och Helsingfors), alternativ Nord och Syd. Alternativ Nord har en mycket snäv sväng för att förkorta flygsträckan men också för att separera trafiken så fort som möjligt från trafiken på den befintliga banan. Alternativ Syd har en betydligt flackare sväng för att möjliggöra anslutning till befintlig utflygningsväg så fort som möjligt.

Då det i dagsläget är svårt att förutse hur framtida konstruktion av flygvägar

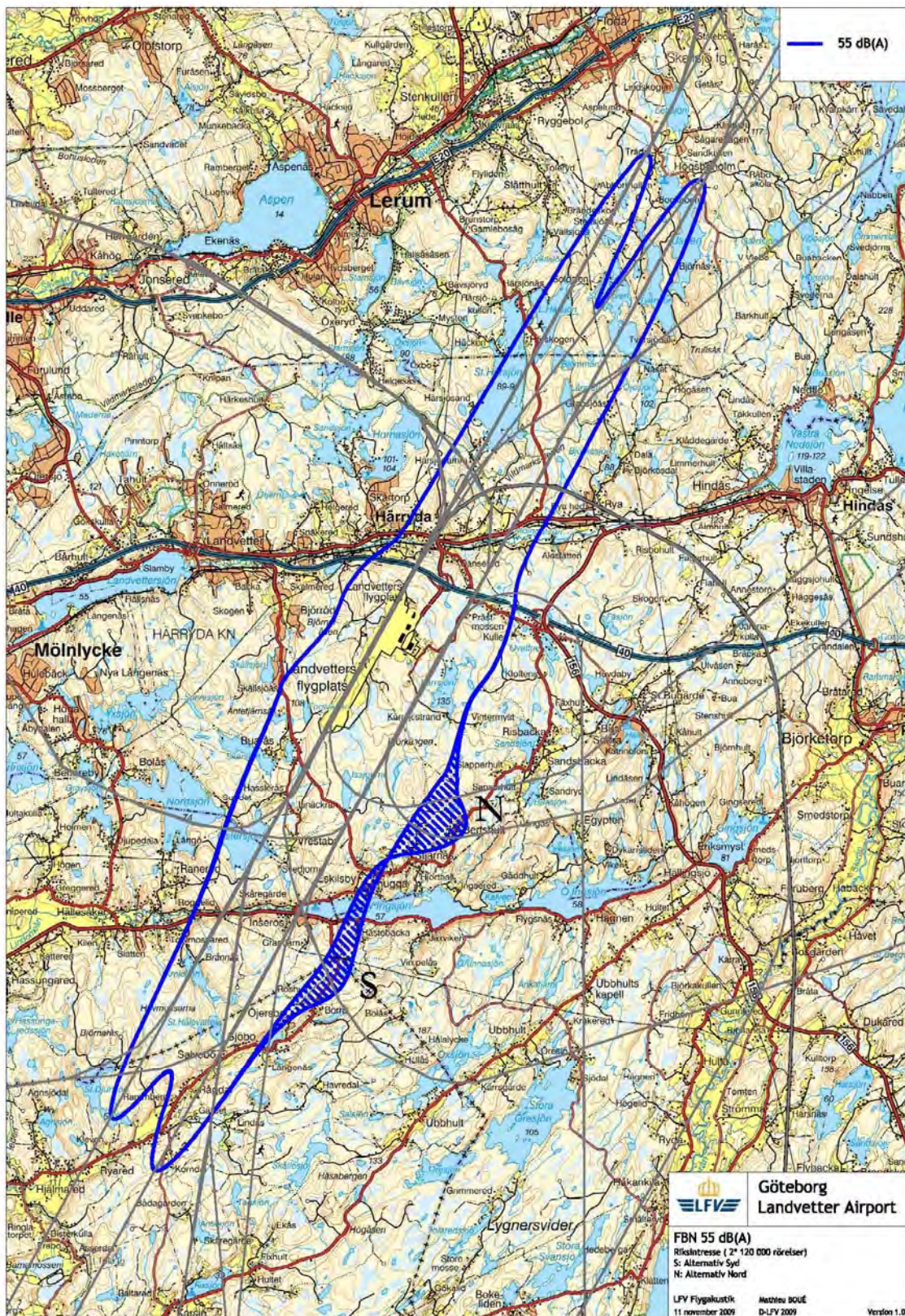
kommer att se ut redovisar Transportstyrelsen bullerutbredningen för båda alternativen i samma karta. Först när den framtida rullbanan kommer att anläggas kan man bestämma vilket av alternativ Nord och Syd som blir aktuellt. I kartbilderna visas alternativ Nord som den norra skrafferade ytan och alternativ Syd som den södra skrafferade ytan.

- LFV Flygakustik har använt sig av EU:s dygnsfördelning (dag 12 timmar, kväll 4 timmar och natt åtta timmar) vid beräkning av FBN 55 dB(A), vilket gör att man inte kan jämföra resultatet med tidigare beräkningar. Beräkning av maxnivåerna (70dB(A)) är gjord för tre händelser per årsmedeldygn. Vid alla beräkningar har LFV Flygakustik tagit hänsyn till en antagen spridning runt det så kallade nominella spåret¹.



Max 70 dB(A) beräknat enligt 3 ggr/ årsmedeldygn.

¹ Det nominella spåret är en fiktiv flygväg som används vid luftrumskonstruktion.



FBN 55 dB(A)

5.3 **Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning**

5.3.1 **Förutsättningar**

Eventuella störningar på luftfartens navigeringshjälpmedel, kommunikations- och radarsystem kan få allvarliga konsekvenser. Förvrängning av navigationshjälpmedlets sändningar kan ha stor negativ inverkan på flygsäkerheten, eftersom dessa störningar kan vara vilseledande och medföra ej acceptabla förhållanden och till och med leda till haverier. Störningar hos radiokommunikationsanläggningar och radiolänkar kan ha samma effekt.

En svensk standard SS 447 10 12 avseende Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar från anläggningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift fastställdes 1991-03-13. Skyddsavstånden är att betrakta som riktvärden.

En byggnad eller annat hinder som uppförs i flygplatsens närhet kan ha betydelse för radiotrafiken mellan flygplan och flygtrafikledning eller för funktionen på aktuell VOR/DME utrustning. Skyddsområdenas storlek är beroende av höjden på aktuellt hinder (byggnad).

5.3.2 **Luftfartsradioanläggning (VHF) och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning (VOR/DME) vid Göteborg/Landvetter flygplats**

Influensområdet för luftfartsradioanläggning (VHF) och riktad radiofyr med utrustning för avståndsmätning (VOR/DME) ryms inom BCL-F ytorna vid en flygplats förutsatt att utrustningen finns inom flygplatsområdet. Till följd av detta pekar Transportstyrelsen inte ut ytterligare influensområden för VHF och VOR/DME inom ramen för riksintresseprecisering. Om utrustningen inte finns inom flygplatsområdet anses den inte ha något influensområde ur riksintressesynpunkt.

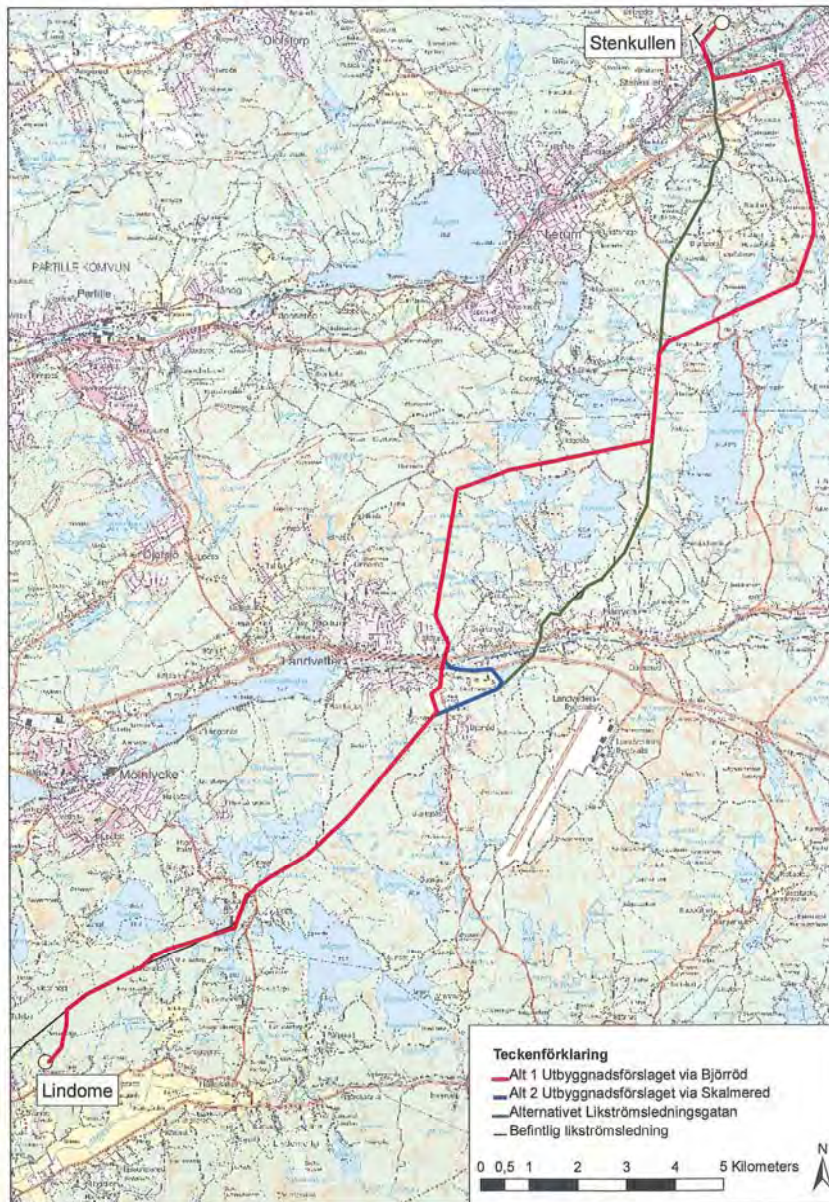
På Göteborg/Landvetter flygplats ryms all navigationsutrustning inom flygplatsområdet och ligger därmed innanför flygplatsens riksintresseanspråk.

5.3.3 **Luftledning för starkström**

Enligt Starkströmsförordning (2009:22) får luftledningar för starkström inte anläggas närmare än 4 km från en flygplats referenspunkt eftersom högspänningsledningar, ställverk, transformatorstationer, dragfordon etc. kan störa funktionen hos luftfartsradioanläggningar. Transportstyrelsen får dock meddela föreskrifter om eller i ett särskilt fall besluta om undantag från föreskriftens 13 § andra stycket.

Svenska kraftnät planerar att dra en 400 kV växelströmledning mellan Lindome och Stenkullen. Ledningen föreslås löpa ca 2,5 km öster om Göteborg/Landvetter flygplats. Svenska kraftnät bedömer att en dragning av ny kraftledning är av högsta vikt då det är nödvändigt att förstärka elförsörjningen i Göteborgsregionen.

Svenska kraftnät ansökte om tillstånd för kraftledningen (koncession) hos Energimarknadsinspektionen 1 juli 2004. Ärendet har dragit ut på tiden och koncessionsbeslut beräknas kunna fattas av regeringen till årsskiftet 2009/2010.



Karta över ledningsdragning av 400 kV-ledning mellan Stenkullen och Lindome.
Källa: Svenska kraftnät.

Luftfartsstyrelsen har, enligt Förordningen om elektriska starkströmsanläggningar (1957:601), (vilken ersattes av Starkströmsförordning (2009:22) 1 mars 2009) medgett undantag från 9 kap.1 §. Luftfartsstyrelsen har efter samråd med Göteborg/Landvetter flygplats godkänt att Svenska kraftnät uppför en luftledning för starkström på ett avstånd närmare än 4 km från flygplatsen.

6 RIKSINTRESSET I PLANERING OCH TILLSTÅNDSPRÖVNING

6.1 Riksintressets behandling i planprocessen

Det är Länsstyrelsens uppgift att bevaka områden av riksintresse och se till att dessa tillgodoses i den kommunala samhällsplaneringen.

Enligt 12 kap 3 § PBL ska länsstyrelsen upphäva kommunens beslut i dess helhet, om något förhållande som avses i 1 § föreligger. Om kommunen har medgett det, får beslutet upphävas i en viss del. 12 kap 6 § PBL ger regeringen möjlighet att förelägga kommunen att inom en viss tid anta, ändra eller upphäva en detaljplan eller områdesbestämmelser (planföreläggande), om det behövs för att tillgodose sådana riksintressen. Staten har möjlighet att ingripa mot olämplig markanvändning genom ett så kallat 12:4 förordnande. Enligt 12 kap 4 § PBL får länsstyrelsen eller regeringen i vissa fall för ett visst område förordna att 1-3 §§ ska tillämpas på beslut att lämna lov eller förhandsbesked.

När det ska provas om en planerad åtgärd kan påverka ett riksintresse negativt, har det inte någon betydelse om åtgärden avses vidtas inom eller utanför riksintresseområdet. Det är själva påverkan på funktionen luftfartsanläggning som är avgörande för bedömningen.

Inom ett riksintresseområde för luftfart samt dess influensområden finns det möjlighet till annan markanvändning än just den som är luftfartsanknuten. Frågan måste dock, av Länsstyrelsen, behandlas och beslutas i varje enskilt fall då det är av högsta vikt att verksamheten inte påtaglig försvårar utnyttjandet av flygplatsen. Annan markanvändning kan till exempel vara tidsbegränsad eller på annat sätt begränsad så att den inte har påverkan på luftfarten.

Länsstyrelsen deltar i kommunernas planprocesser genom att kommunen vid framtagning av bland annat förslag till detaljplan enligt 5 kap 20§ PBL ska samråda med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och kommuner som berörs av förslaget.

Under samrådet ska länsstyrelsen enligt 22 § särskilt ta till vara och samordna statens intressen och därvid

1. ge råd om tillämpningen av 2 och 3 kap.,
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses och miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken iakttas, och
3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt. Lag (1998:839).

Precisering av riksintressen för luftfart görs av Transportstyrelsen och är helt frikopplad från alla typer av miljöprövningar.

Miljödomstolarna eller miljöprövningsdelegationen vid länsstyrelsen fastställer villkor för hur verksamheten får bedrivas i samband med prövningar enligt miljöbalken (MB). Villkoren som formuleras efter en omfattande och öppen prövningsprocess är en garanti

för att flygverksamheten bedrivs med utgångspunkt från miljöbalkens hänsynsregler, och att alla motiverade skyddsåtgärder vidtas.

Tillståndsbeslut anger tillåten verksamhet samt villkor för verksamheten. Besluten innehåller direkt eller indirekt bestämmelser om maximalt tillåtet antal starter och landningar (rörelser) som mått för tillåten verksamhet. Verksamheten vid flygplatser omfattar även flygvägarnas utformning till och från flygplatsen. Vissa beslut är tydliga ifråga om intill vilket avstånd från flygplatsen flygvägarna har ingått i prövningen. Idag fastställs flygprocedurer vanligtvis i besluten och flygtrafiktjänsten ansvarar för att de följs. Flygtrafiken regleras dock med stöd av luftfartslagen så snart flygplanet släppt kontakten med marken. Det innebär att villkor som miljödomstolen förknippar med tillståndet för att bedriva flygplatsverksamhet inte direkt kan riktas mot flygtrafiken eller flygprocedurerna.

Villkoren utgörs av både allmänna och särskilda villkor. Det allmänna villkoret innebär att verksamheten får bedrivas i huvudsak på det sätt som sökande har redovisat i ärendet. De särskilda villkoren för verksamheten omfattar normalt flygvägsvillkor och buller samt utsläpp till luft, mark och vatten.

Den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ingår i en miljöprövning har ett annat syfte än den MKB som enligt 5 kap 18§ PBL ska upprättas vid detaljplanläggning av ett område. Det är framförallt tidsperspektivet som är annorlunda. MKB för flygplatser beaktar den verksamhet som verksamhetsutövaren söker tillstånd för. Flygverksamhet är föränderlig. Det har därför visat sig att flygplatsverksamheter behöver omprövas i samband med att förutsättningar för flygverksamheten förändrats. I fråga om MKB som underlag för detaljplanering behövs ett långsiktigt underlag som på ett strategiskt sätt tar hänsyn till alternativa utvecklingsmöjligheter. Tillstånd enligt MB är inte så statiska att de kan utgöra en total och säker grund för miljökonsekvenser kring flygplatser på lång sikt.

Miljötillståndets villkor avser på vilket sätt flygplatshållaren i dagsläget ska reglera verksamheten vid flygplatsen. Det kan inte förutsättas att framtida villkor kommer att överensstämma med nuvarande villkor för bullerutbredningen kring flygplatsen.

6.2 Kommunalt planarbete kan ha inverkan på flygplatsen

Härryda kommun, Lerums kommun, Marks kommun, Kungsbacka kommun och Mölndals stad berörs av det utpekade riksintresseanspråket tillsammans med dess influensområden.

I alla dessa kommuner pågår ett aktivt detalj- och översiktsplanearbete där det är av största vikt att flygplatsens intressen tillgodoses då den kommunala planeringen annars kan innebära restriktioner för flygplatsen vilka i sin tur kan leda till att utnyttjandet av riksintresset påtagligt försvåras.

7 REVISIONSFÖRTECKNING

8 KÄLLFÖRTECKNING

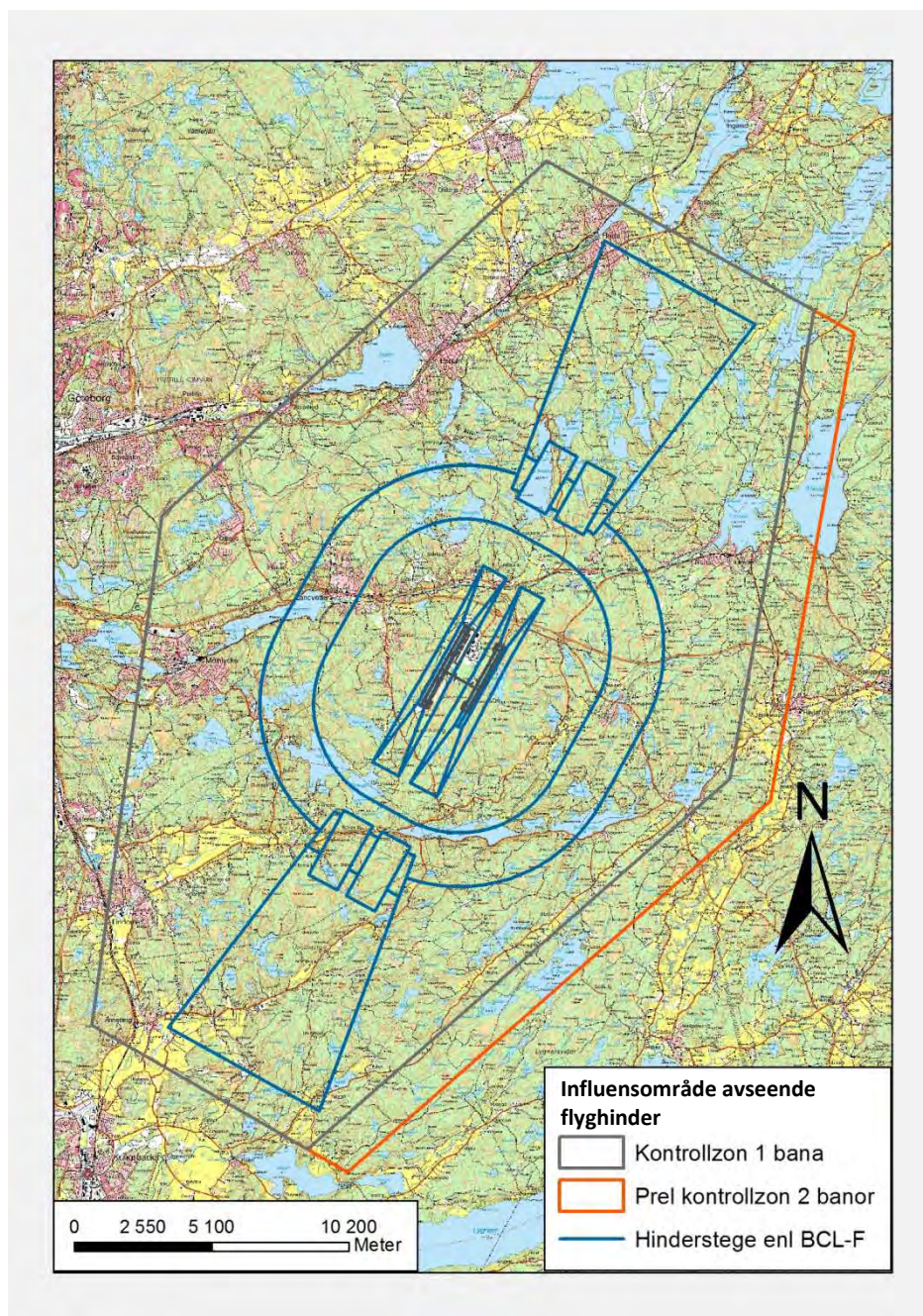
Luftfartens riksintressen. Principer för precisering av riksintresse och influensområde för flygplatser. Rapport 2008:12. Luftfartsstyrelsen.

BILAGOR

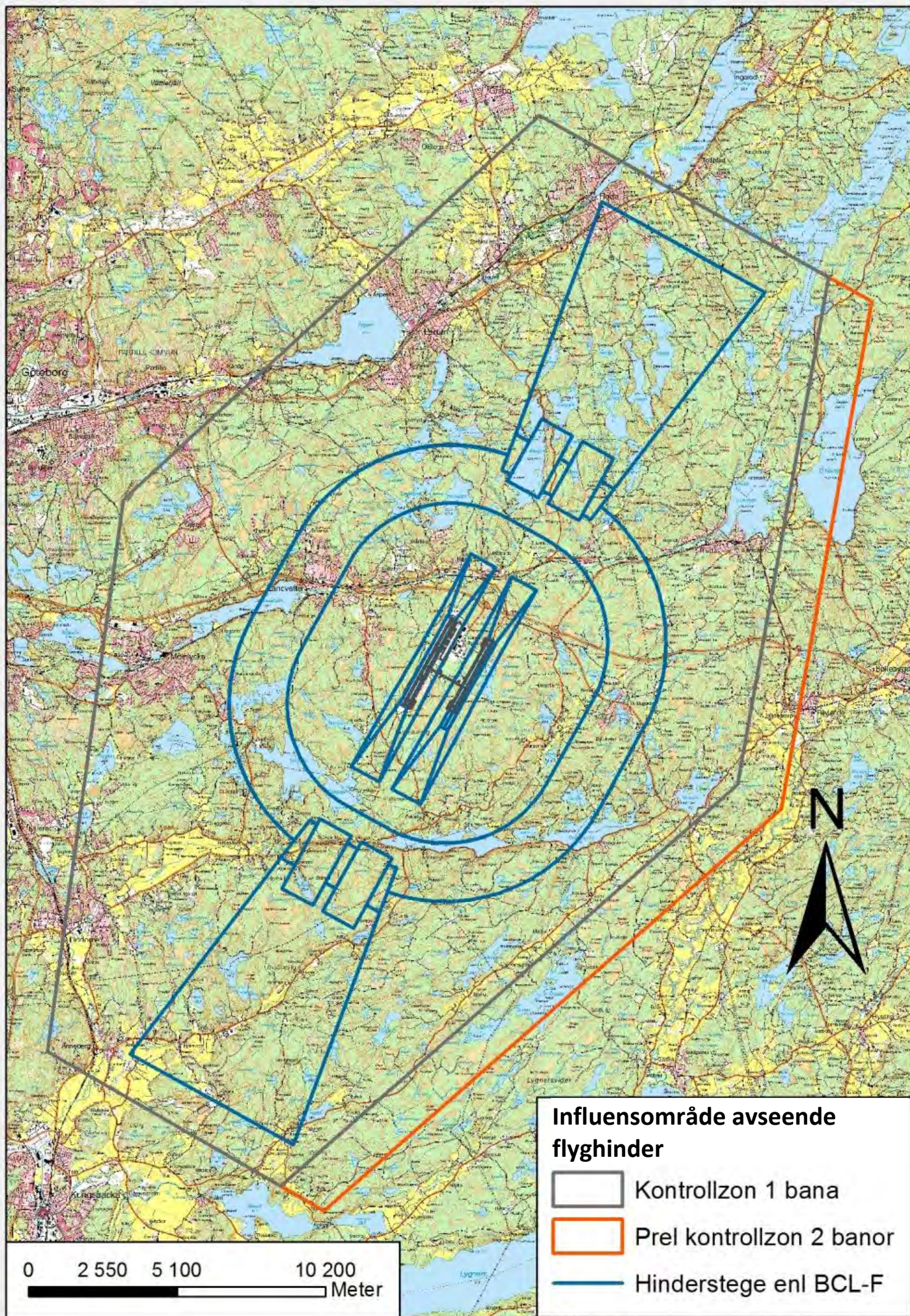
Bilaga 1

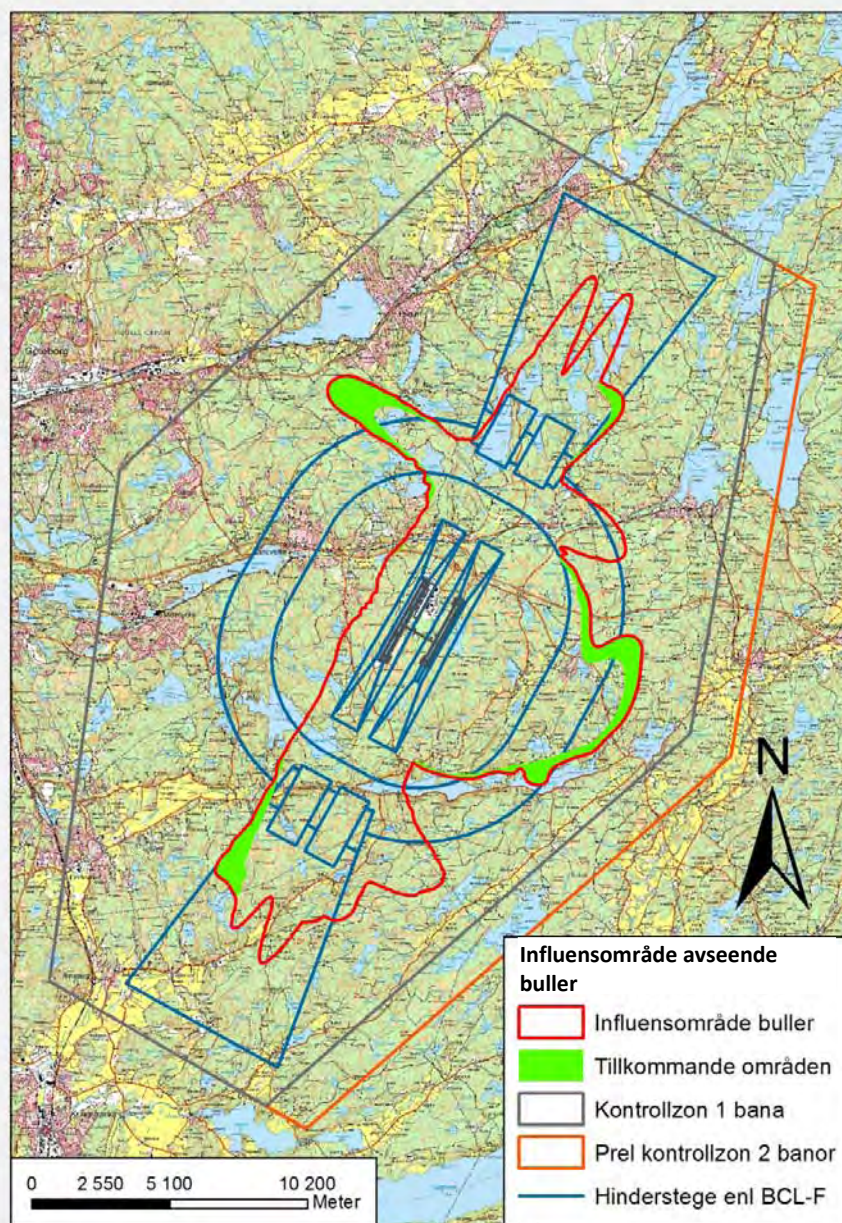
Information från Göteborg Landvetter Airport inför hantering av vindkraftsutbyggnad i relation till flygsäkerhetskritiska ytor

Trafikverkets justeringar efter inkomna remissvar och yttranden

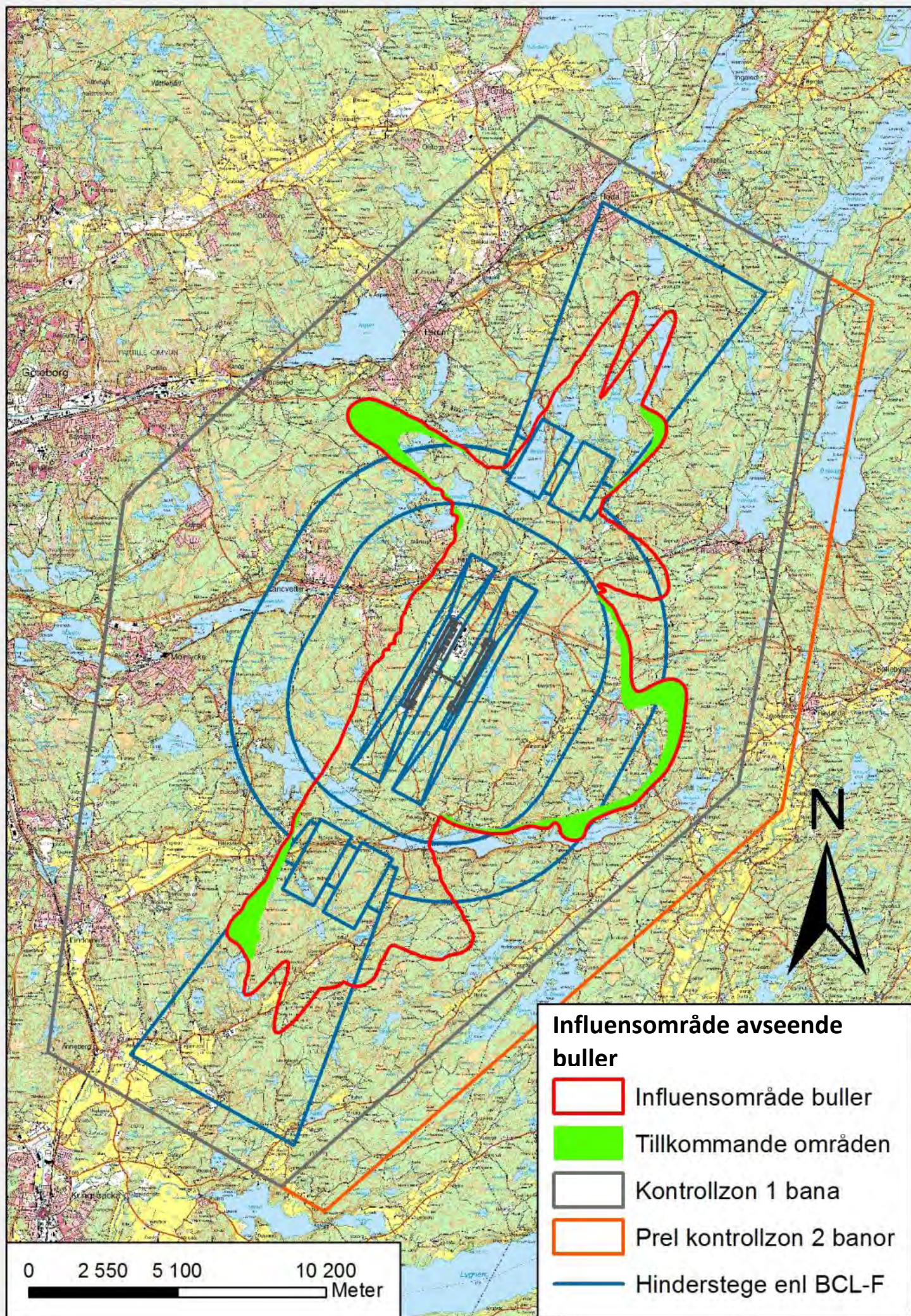


Justering av influensområde för flyghinder har föranletts av remissvar inkommet från Göteborgs Landvetter Airport/Swedavia, se flik 4. Kontrollzonen är ett område kring flygplatsen som syftar till att skydda flygtrafik under start- och landningsfasen. I kontrollzonen flyger flygplanen på låga höjder. Området ska i möjligaste mån vara fritt från flyghinder. Kontrollzonen var inte utpekad som influensområde i remissen, se flik 2. För att säkerställa flygplatsens funktion ingår nu kontrollzonen i influensområdet för flyghinder enligt ovanstående karta. Det är därför inte längre aktuellt att inkludera den i remissmaterialet aviserade bilagan "Information från Göteborg Landvetter Airport inför hantering av vindkraftsutbyggnad i relation till flygsäkerhetskritiska ytor" i riksintresseanspråket. Enligt Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2010:155 krävs inte hindermarkering av föremål lägre än 45 meter. Föremål som är lägre än 45 meter över marken undantas därför från influensområdet för flyghinder inom kontrollzonen. Inom zonen för hinderstege enligt BCL-F finns inga undantag.





Justeringen av influensområde för flygbuller har föranletts av kontrollberäkning med anledning av inkommet remissvar från Åke Wernås, Britta Wernås och Mikael Wernås, se flik 4. Kontrollberäkningen utfördes under oktober 2010 för att säkerställa optimal användning av flygvägar. Beräkningen utgår från att destinationsbunden utflygning används, vilket betyder att utflygningarna planeras efter att trafik som ska österut går från den planerade östra rullbanan, medan den som ska västerut går från den västra, befintliga banan. Konsekvenserna av destinationsbundna flygvägar innebär en mindre utökning av influensområdet för flygbullret jämfört med remissens precisering. Det utökade influensområdet för flygbuller redovisas på ovanstående karta.



Bilaga:
Yttranden och remissvar

SAMMANFATTNING OCH KOMMENTARER

HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Transportstyrelsen skickade ut förslag till riksintresseanspråk avseende Landvetter flygplats för samråd den 23 mars 2010. Förslaget var utsänt för samråd fram till den 2010-06-18. Ansvaret för preciseringen av riksintresse för luftfarten övergick den 1 april till Trafikverket. Trafikverket har tagit emot inkomna synpunkter och beaktat dessa synpunkter i arbetet med preciseringen av riksintresset för Landvetter flygplats.

INKOMNA SYNPUNKTER

Skriftliga synpunkter har inkommit från:

Länsstyrelsen i Västra Götalands län	inkom 2010-06-14
Länsstyrelsen i Hallands län	inkom 2010-06-03
Göteborg Landvetter Airport	inkom 2010-05-13
Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)	inkom 2010-05-28
Bollebygds kommun	inkom 2010-06-08
Härryda kommun	inkom 2010-06-02
Kungsbacka kommun	inkom 2010-06-04
Lerums kommun	inkom 2010-05-31
Marks kommun	inkom 2010-05-21
Mölndals stad	inkom 2010-06-04
Mölndals stad – miljö- och hälsoskyddskontoret	inkom 2010-06-08
Flygbullergruppen Härryda Östra	inkom 2010-06-18
Ola Christensson	inkom 2010-05-31
Åke, Britta och Mikael Wernås	inkom 2010-06-01

INKOMNA SYNPUNKTER

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen anser att flygplatsens funktion är så viktig att influensområdet bör utformas utefter två parallella banor. De anser dock att det viktigt att man är beredd att kontinuerligt se över gränsen för riksintresset och eventuellt göra nya ställningstaganden.

De anser också att det hade varit bra om utredningen innehöll ett resonemang kring hur flygplatsen och omgivningen skulle kunna påverkas om en andra bana inte kommer till.

Kommentar:

Eftersom teknikutvecklingen för flygnavigering går snabbt och att flygvägar snabbt kan ändras, avser Trafikverket att se över gränsen för riksintresset vart fjärde år.

Tidsperspektivet för riksintresset för Landvetter flygplats behöver vara långt och för att skydda riksintresset bör vi räkna med att en andra rullbana kan komma att behövas i framtiden. Trafikverket anser därför inte att det är relevant att studera hur omgivningspåverkan blir med endast en rullbana.

Länsstyrelsen i Hallands län

Länsstyrelsen i Halland har ingen erinran mot rapporten, men noterar att handlingen bör uppdateras med uppgift om huruvida koncessionsbeslut fattats för kraftledningen Stenkullen-Lindome. De anser också att rapporten om hur vindkraftsutbyggnad ska hanteras är en viktig del av planeringsunderlaget för att riksintresseanspråket ska hanteras korrekt, och borde funnits tillgänglig under remisstiden.

Kommentar:

Regeringen har beviljat tillstånd för kraftledningen Stenkullen-Lindome, beslut 2010-12-22, dnr N2009/9936/E.

Rapport D-LFV 2010-006517 om vindkraftverk och dess påverkan på luftfart i flygplatsers närhet ingår som en bilaga till beslutet om precisering.

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

Avstår från att yttra sig i ärendet, men konstaterar att Landvetter flygplats har en viktig funktion för regionens utveckling.

Swedavia, Göteborg Landvetter Airport

Göteborg Landvetter flygplats har deltagit i Transportstyrelsens arbete med att precisera riksintresseområdet. De vill dock komplettera med ny information som LFV tagit fram angående vindkraftverk och dess påverkan på luftfart i flygplatsens närhet. LFV menar att etablering av t.ex. vindkraftverk är olämpligt inom kontrollzonen oavsett höjd. De vill också informera om att flygplatsen under 2010 kommer att undersöka möjligheten till förkortade inflygningsvägar med hjälp av PBN-konceptuella inflygningsmetoder (s.k. kurvade inflygningar). Den nya navigeringstekniken kan komma att medföra att dagens s.k. BCL-F-yltor och kontrollzon behöver justeras framöver för att skydda områden för dessa procedurer.

Kommentar:

Kontrollzonen är ett område kring flygplatsen som syftar till att skydda flygtrafik under start- och landningsfasen. I kontrollzonen flyger flygplanen på låga höjder. Området ska i möjligaste mån vara fritt från flyghinder. Kontrollzonen var inte utpekad som influensområde i remissen. För att säkerställa flygplatsens funktion ingår kontrollzonen i influensområdet för flyghinder. Det är därför

inte längre aktuellt att inkludera den i remissmaterialet daterad 30 mars 2010 aviserade bilagan ”Information från Göteborg Landvetter Airport inför hantering av vindkraftsutbyggnad i relation till flygsäkerhetskritiska ytor” i riksintresseanspråket. Enligt Transportstyrelsens författningssamling TSFS 2010:155 krävs inte hindermarkering av föremål lägre än 45 meter. Föremål som är lägre än 45 meter över marken undantas därför från influensområdet för flyghinder inom kontrollzonen. Inom zonen för hinderstege enligt BCL-F finns inga undantag.

Trafikverket noterar informationen angående påverkan av konceptuella inflygningsmetoder och dess påverkan på dagens BCL-F-ytor och kontrollzon. Detta motiverar också att en översyn av influensområdet görs med jämna mellanrum. Trafikverket avser att göra en sådan översyn vart fjärde år.

Bollebygds kommun

Bollebygds kommun ställer sig positiv till att Göteborg/Landvetter flygplats pekas ut som riksintresse. De anser dock att befintliga och planerade flygvägar inte är tydligt markerade och förklarade. De vill påpeka vikten av att nuvarande flygvägar behålls och att nya flygvägar anpassas till dessa med hänsyn till bullerstörningar i Bollebygd kommun.

Kommentar:

En andra rullbana kan komma att innebära nya flygvägar. Trafikverket har sedan samrådet tagit fram nya bullerberäkningar som utgår från att man använder sig av destinationsbunden utflygning, vilket betyder att utflygningarna planeras efter att trafik som ska österut går från den planerade östra rullbanan, medan den som ska västerut går från den västra, befintliga banan.

Det går inte att garantera att flygvägarna kommer att behållas i framtiden. Nya flygvägar får provas enligt miljöbalken, då får man ta hänsyn till eventuella bullerstörningar i Bollebygds kommun.

Härryda kommun

Härryda kommun skriver i sitt yttrande att bullerutbredningen enligt förslaget ökar väsentligt jämfört med tidigare redovisning av bullerutbredning (i enlighet med tidigare generalplan för Landvetter flygplats). Kommunen anser att beräkningarna utgår från nya flygvägar som idag inte är tillåtna och att problemet med de otillåtna flygvägarna bör beaktas. Förslaget innebär stora konsekvenser för Härryda kommun och risk för stora konflikter avseende i första hand buller, vilket särskilt bör beaktas. Härryda kommun ser mycket negativt på en ytterligare utvidgning av riksintresset österut i enlighet med föreliggande förslag.

Kommentar:

Alla flygvägar är otillåtna tills de har tillståndsprövats enligt miljöbalken. Syftet med preciseringen av riksintresset är att långsiktigt skydda riksintresset för Landvetter flygplats och dess möjlighet att kunna utvecklas i framtiden. Därför måste vi ta hänsyn till framtida behov av flygtrafik, vilket gör att vi inte enbart kan utgå från redan tillståndsprövade flygvägar.

Inom influensområdet för flygplatsen ska man särskilt beakta påverkan på riksintresset vid planering av förändrad markanvändning, för att inte hindra framtida miljötillstånd för flyget.

Trafikverket har låtit ta fram nya beräkningar kring bullerstörning som bl.a. utgår från möjligheten till destinationsbundna utflygningar, d.v.s. att man låter trafiken som ska österut gå via den östra banan, och de som ska västerut från den västra.

Ny teknik kan möjliggöra snävare inflygningar och förändrade flygvägar i framtiden. Trafikverket avser därför att se över preciseringen av riksintresset vart fjärde år.

Kungsbacka kommun

Kommunen konstaterar att det är viktigt för regionen att Landvetter flygplats ges goda förutsättningar för framtida expansion. De anser därför att det är rimligt att flygplatsområdet i den fysiska planeringen ges status som riskintresse. På längre sikt kan Landvetters expansion komma att innebära restriktioner för samhällsbyggandet i Kungsbacka kommun och de påtalar därför vikten av ett framtida nära samarbete och delaktighet i tolkningen av Landvetter som riksintresse.

Kommentar:

Trafikverket samarbetar gärna med Kungsbacka kommun angående preciseringen av Landvetter som flygplats. Det är också viktigt att samråda med Länsstyrelsen angående riksintresset för flygplatsen.

Lerums kommun

Transportstyrelsen bedömer att det finns ett behov av två rullbanor efter 2040, och att man till dess klarar sig med en bana. Lerums kommun menar att det innebär en stor ökning av hinderytan under en lång tidsperiod då den inte kommer att nyttjas. Detta begränsar möjligheten att ställa upp vindkraftverk i Lerums kommun. Normal drifttid för ett vindkraftverk är 25-30 år. Kommunen vill att Trafikverket undersöker möjligheten att man i en del av riksintresseområdet, där man inte ser omedelbart utnyttjande ger möjlighet till tidsbegränsade verksamheter, t.ex. vindkraftverk.

Lerums kommun anser att det föreslagna riksintresset kommer i konflikt med riksintresset för friluftsliv och att Trafikverket bör se över möjligheten att utföra kompensationsåtgärder för det befintliga riksintresset.

De anser vidare att riksintresseanspråket behöver kompletteras med preciserade ytor för kurvad inflygning.

Kommentar:

Tillfällig verksamhet, exempelvis vindkraftverk, kan eventuellt vara möjlig inom de delar av influensområdet där man inte ser omedelbart utnyttjande. Det är dock svårt att exakt beräkna när en andra rullbana kommer att behövas. Vindkraftverk kräver också infrastruktur i form av exempelvis elledningar, vilket kan motivera fortsatt vindbruk i samma läge. Påverkan på riksintresset får prövas i varje enskilt fall, exempelvis vid prövning enligt miljöbalken eller plan- och bygglagen.

De båda riksintressena får vägas mot varandra vid en eventuell prövning av ändrad markanvändning inom området. Kompensationsåtgärder är inte aktuellt vid precisering av riksintresse.

Utvecklingen avseende flygnavigering sker snabbt, vilket kan öka användningen av kurvad inflygning i framtiden. Trafikverket kommer därför att se över riksintressepreciseringen vart fjärde år. Idag måste vi dock ta hänsyn till att alla flygbolag inte kan tillämpa kurvad inflygning.

Marks kommun

Marks kommun konstaterar att riksintresseanspråket totalt sett endast i ringa grad inverkar på kommunens samhällsutveckling så som den nu planeras.

Då flygplatsen etablerades fastställdes en generalplan vars syfte delvis var det samma som det riksintresse som nu beskrivs. I Marks kommun reglerades förutsättningarna för bostadsutbyggande i ett område norr om Lygnern och väster om Ubbhult. Denna plan gäller nu som områdesbestämmelse och blir till stor del inaktuell i och med att riksintresseanspråket beskrivs. Marks kommun anser därmed att bestämmelserna bör kunna upphävas och att riksintresset istället redovisas i översiktsplanen.

Marks kommun har ingen invändning mot förslaget till riksintresseanspråk.

Kommentar:

Trafikverket noterar Marks kommuns synpunkter. De aktuella områdesbestämmelserna bör ändras i och med att preciseringen är klar. Det är lämpligt att reglera markanvändningen med områdesbestämmelser. Frågan bör samverkas med länsstyrelsen.

Mölnads stad

Mölnads stad understryker vikten av att ha en flygplats inom regionen med goda kommunikationer till omvärlden. De anser att en järnvägsdragning med anslutning till flygplatsen är angelägen.

Mölnads stad förordar en Götalandsbana med anslutning till Mölnads centrum.

Mölnads stad bedömer att föreslagen utformning av influensområdet (utökat område mot öster) ger bättre förhållanden för Mölnads stad än de villkor som gäller i och med koncessionen från 1990.

Nu föreslagen riksintresseavgränsning följer miljödom från 2009, vilken innebär att bebyggelse i centrala Hällesåker är möjlig.

För att kunna utveckla bebyggelsen i östra Lindome är det nödvändigt att föreslagna gränser fastläggs. Rekommendationer för bygglovsprövning inom influensområden bör tas fram.

Vid utbyggnad av en ny parallellbana kan förhållandena för bebyggelsen i Inseros komma att påverkas av nya utflygningsvägar. Konsekvenser av en andra bana får prövas i kommande miljöprövningar. Mölnads stad framhåller att flygvägar ska väljas så att störningar från flyget begränsas för befintlig bebyggelse.

Kommentar:

Trafikverket noterar kommunens synpunkter. Nya flygvägar kommer att prövas enligt miljöbalken. Hänsyn kommer då givetvis att tas till befintlig bebyggelse.

Prövningen görs i miljöbalken och enligt PBL

Mölnads stad – miljö- och hälsoskyddskontoret

Miljö- och hälsoskyddskontoret anser att förslaget till riksintresseområde styrs av osäkra prognoser, liksom att flyget är beroende av fossila bränslen, vilket gör att det är svårt att nå en rimlig nivå på växthusgasutsläppen om inte trafiken minskar. De menar därför att det är osannolikt med en ny bana. Om en ny bana blir till så att flygvägarna passerar över samhället Inseros kan ett resultat bli att miljöprövningen medger att flygvägarna måste förskjutas österut jämfört med de som redovisas i underlaget. Miljö- och hälsoskyddskontoret anser att anspråken bör baseras på en bana, men en utbyggd sådan.

Kommentar:

Det är svårt att göra långsiktiga prognoser kring framtida utveckling av flygtrafiken, liksom utveckling av ny teknik och alternativa flygbränslen. För att skydda riksintresset för flygplatsen på lång sikt behöver vi dock ha ett långt tidsperspektiv. Det innebär att vi bör räkna med att ytterligare en bana kan komma att behövas i framtiden. Influensområdet för riksintresset baseras på de flygvägar vi idag räknar som troliga för framtiden. Nya flygvägar får prövas i kommande miljöprövningar.

Vi kommer dock kontinuerligt att uppdatera gränserna för influensområdet, för att anpassa gränserna efter aktuell kunskap och inte i onödan hindra utveckling inom influensområdet för riksintresset.

Inseros ligger under nuvarande utflygning söderut, inom 70 dBA maximalnivå.

Flygbullergruppen Härryda Östra

Flygbullergruppen Härryda Östra understryker att rapporten lägger fram ett anspråk på riksintresse. De menar att rapporten är en önskelista över framtida, ej tillståndsprövade flygvägar. De anser att utpekade influensområden inte har utretts eller beskrivits tillräckligt avseende aspekterna miljö, ekonomi och social hållbarhet och därför inte kan fastställas eller presenteras som gjorts i Transportstyrelsens rapport.

Flygbullergruppen anser att osäkerheten kring utvecklingen av flygtrafik och flygteknik är stor och att tidsperspektivet är mycket långt. Parallellbanan anses bli nödvändig först om 30 år. De jämför med kommunens översiktsplan, som ska ses över en gång per mandatperiod.

Kommentar

Syftet med preciseringen av riksintresset är att långsiktigt skydda riksintresset för Landvetter flygplats. Därför måste vi ta hänsyn till framtida behov av flygtrafik, vilket gör att vi inte enbart kan utgå från redan tillståndsprövade flygvägar. Se mer i kommentarer över yttrande från Härryda kommun.

Syftet med utpekande av riksintresse är inte att bevaka alla intressen som behöver beaktas vid planering av markanvändning. Avvägningen mellan olika intressen görs i stället vid prövning enligt plan- och bygglagen eller miljöbalken i varje enskilt fall. Riksintresset kommer då att utgöra en av flera aspekter som behöver beaktas.

Det är svårt att göra långsiktiga prognoser kring framtida utveckling av flygtrafiken, liksom utveckling av ny teknik och alternativa flygbränslen. För att skydda riksintresset för flygplatsen på lång sikt måste vi dock ha ett långt tidsperspektiv. Det innebär bland annat att vi bör räkna med att ytterligare en bana kan komma att behövas i framtiden.

Vi kommer dock att uppdatera gränserna för riksintresseområdet, för att anpassa området efter aktuell kunskap och inte i onödan hindra utveckling inom influensområdet för riksintresset. Tanken är att detta ska göras vart fjärde år.

Ola Christensson

Ola Christensson anser att Transportstyrelsen inte tillräckligt beaktat fysiska och marknadsmässiga möjligheter att ansluta flygplatsen till spårtrafik, vilket ska göras vid utpekande av riksintresse.

Ola Christensson menar att flygplatser som uppfyller Luftfartsstyrelsens grunder kan pekas ut som riksintresse, men att det inte räcker för att en flygplats som riksintresse.

Han anser att vidare att Transportstyrelsen underlåtit att nämna att flyget står i konflikt med andra riksintressen, t.ex. riksintresset för friluftslivet i Härskogsområdet. Han anser att Trafikverket inte har bevakat riksintresset i Härskogen.

Christensson anser att Trafikverket bör se till att flyg och järnväg snarast blir integrerade. Han anser att Härryda station den befintliga järnvägen, som går 2000 meter norr om flygterminalen bör kunna anslutas till flygplatsen. Den återöppnade stationen i Härryda menar han kan anslutas till flygplatsen inom ett par år.

Han vill också att Trafikverket kräver att Swedavia utarbetar kartor, som visar gränserna för bullernivåerna 35 och 40 dB(A), med hänsyn till ljudnivåerna i Härskogen och människors hälsa.

Ola Christensson har påpekat också att han saknar viss information i texten, bland annat avseende statistik mm.

Kommentar

Landvetter flygplats är den näst största flygplatsen i Sverige, och har en viktig roll för flygtrafiken i västra Sverige. Flygplatsen har länge varit utpekad som riksintresse för infrastrukturen. Flygplatsen

pekades senast ut som riksintresse av Trafikverket den 2 juli 2010, efter en översyn av riksintressen för kommunikationer. Trafikverkets uppgift är nu att precisera riksintresset för flygplatsen, inte att ompröva detta beslut.

Syftet med riksintresset är att inte hindra framtida utveckling av flygplatsen. Tanken är att man ska beakta flygplatsens utvecklingsbehov vid planering av markanvändning inom influensområdet för att inte hindra senare miljötillstånd för flygverksamhet, vilket i sin tur kan innebära påtaglig skada på riksintresset. Påverkan och avvägning mellan olika riksintressen, eller andra allmänna intressen, får göras i samband med prövning av verksamhet och markanvändning inom området.

Trafikverket noterar synpunkterna kring den befintliga järnvägen i Härryda, men frågorna kan inte lösas inom ramen för riksintressepreciseringen.

Det finns inga generella restriktioner för exploatering vid ljudnivåer kring 35 och 40 dB(A). Det är därför inte relevant att göra bullerkartläggning för dessa ljudnivåer.

Åke, Britta och Mikael Wernås

Åke, Britta och Mikael Wernås, ägare av Assmundetorp 2:10, 2:46 och 2:135, ifrågasätter den bullerberäkning som tagits fram inför preciseringen av riksintresset. De jämför med tidigare studier som tagits fram av Luftfartsverket i samband med miljöprövning (mål M118-01). De menar att dessa visar att Assmundetorp 2:10, 2:46 och 2:135 inte påverkas av maximala ljudnivåer över 70 dBA mer än tre gånger per dygn.

Kommentar

Trafikverket har genom Landvetter flygplats låtit ta fram nya bullerberäkningar utifrån delvis nya förhållanden. Bullerberäkningarna utgår från att man använder sig av destinationsbunden utflygning, vilket betyder att utflygningarna planeras så att de som ska österut går från den planerade östra rullbanan, medan den som ska västerut går från den västra, befintliga banan. Den nya beräkningen visar att ovan nämnda fastigheter påverkas av maximala ljudnivåer över 70 dBA mer än tre gånger per dygn.



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten

Elin Johansson

Kulturgeograf

031-60 55 86

elin.johansson@lansstyrelsen.se

REMISSYNPUNKTER
2010-06-11

Diarienummer
400-6030-2010

Sida
1(2)

Trafikverket
Samhälle
405 33 Göteborg



Förslag till riksintresse för Göteborg/Landvetter flygplats

Remisshandling daterad 2010-03-30

Länsstyrelsen Västra Götaland har beretts möjlighet att lämna synpunkter på Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg/Landvetter flygplats.

Förslaget

Flygplatsen i Landvetter är en väl etablerad flygplats. Den invigdes 1977 och är redan idag utpekad som riksintresse. Att flygplatsen är av riksintresse är således redan klarlagt. Vad utredningen visar är vilket område som ska ses som riksintresseområde. Transportstyrelsen har pekat ut ett område som innefattar två parallella banor för start och landning, varav en existerande, och deras influensområden.

Synpunkter

Länsstyrelsen har inga synpunkter på att Landvetter flygplats är utpekad som riksintresse i sin nuvarande form. Det är viktigt att funktionen inte störs av kommande planering. Men också viktigt att det finns riktlinjer för planeringen i området så att inte fler bostäder kommer till i de bullerstörda områdena.

När det gäller den andra, tillkommande, banan kan Länsstyrelsen se att planerna för en sådan ligger långt fram i tiden. När planerna för en ny etablering ligger så långt fram i tiden finns det mycket osäkerheter att ta hänsyn till. Planerna på en andra bana påverkar planeringen i Härryda kommun, men kan också påverka andra kommuner i flygplatsens närhet. Länsstyrelsen anser dock att flygplatsens funktion är så viktig att vi idag anser att influensområdet bör utformas utefter två parallella banor. Med tanke på tidsperspektivet och de många osäkerheterna som detta medför är det dock viktigt att man är beredd att kontinuerligt se över gränsen för riksintresset och eventuellt göra nya ställningstaganden.

Länsstyrelsen anser också att det hade varit bra om utredningen innehöll ett resonemang kring hur flygplatsen och omgivningen skulle kunna påverkas om en andra bana inte kommer till.



Peter Nordström

Elin Johansson

Sändlista:

Miljöskydd, Kerstin Harvenberg
Samby enl exp lista

2010-05-28

Trafikverket
Samhälle
405 33 Göteborg

400-1643-10¹
~~TRANSPORTSTYRELSEN~~
Ankni: 2010-06-08
Dnr: TS 2009-2421
F-AGA / J. Larsson
TRAFIKVERKET
GÖTEBORG
Inkom 2010-06-03
Ärendenr.
TRV 2010/55638 4

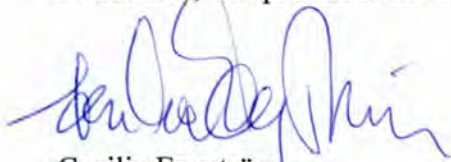
Remissyttrande över rapporten "Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg/Landvetter flygplats".

Länsstyrelsen har från Transportstyrelsen erhållit rapporten "Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg/Landvetter flygplats" för synpunkter.

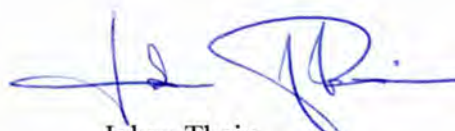
Länsstyrelsen i Halland har tagit del av rapporten och har ingen erinran, dock noteras följande;

- Handlingen bör uppdateras med uppgift om huruvida koncessionsbeslut fattats för kraftledningen Stenkullen-Lindome.
- Bilagan om hur vindkraftsutbyggnad ska hanteras är en viktig del av planeringsunderlaget för att riksintresseanspråket ska hanteras korrekt, bilagan borde funnits tillgänglig under remisstiden.

I handläggningen av detta ärende har deltagit länsarkitekt Cecilia Engström, beslutande, och planarkitekt Johan Thein, föredragande.



Cecilia Engström



Johan Thein

2010-05-28

Trafikverket
Samhälle

405 33 Göteborg

TRAFIKVERKET GÖTEBORG
Inkom 2010 -05- 3 1
Arendenr. TRV 2010/55638 A

TRAFIKVERKET GÖTEBORG
Inkom 2010 -05- 3 1
Arendenr. TRV 2010/16130

Remissvar - Förslag till riksintresseområde för Göteborg Landvetter Airport

Göteborg Landvetter Airport har beretts möjlighet att lämna synpunkter på Transportstyrelsens förslag till riksintresseområde för Göteborg Landvetter Airport.

Flygplatsen har deltagit i Transportstyrelsens arbete med att precisera riksintresseområdet och bedömer att förslaget till största delen på ett bra sätt beskriver de områden som behöver skyddas med stöd av bestämmelserna i 3 kap. 8§ Miljöbalken mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av flygplatsen. Dock har viss ny kunskap framkommit under början av 2010 som inte hann omhändertas i Transportstyrelsens arbete och Göteborg Landvetter Airport önskar därför göra följande förtydliganden.

LFVs flygtrafiktjänst presenterade i februari 2010 utredningen "Vindkraftsverk och dess påverkan på luftfart i flygplatsers närhet", bifogas. I denna utredning anger LFV att kontrollzonen närmast en flygplats är att betrakta som ett "skyddsområde" för flygplatsen som i möjligaste mån ska vara fri från hinder. I kontrollzonen flyger flygplanen på låga höjder och därför påverkas dess möjliga flygbanor starkt av eventuella hinder inom eller i anslutning till området. LFV menar att etablering av t ex vindkraftverk i dessa områden oavsett höjd är olämpligt då de kan komma att påverka flygplatsens tillgänglighet och kapacitet. En fördjupad studie sker nu av de geografiska områdena.

Utöver de områden som Transportstyrelsen preciserar i sin utredning vill Göteborg Landvetter Airport även informera om aktuell status gällande det som anges under punkt 5.1.3 "procedurområden" "att det inom en relativ snar framtid kan vara aktuellt att använda sig av PBN-konceptuella inflygningsmetoder (sk kurvade inflygningar)". Under 2010 kommer vi att undersöka möjligheten till förkortade inflygningsvägar med hjälp av den

Göteborg Landvetter Airport
438 80 Landvetter
031-94 10 00 T
031-94 10 99 F
lfv.got@swedavia.se
www.landvetter.swedavia.se

Swedavia AB
Org nr. 556797-0818
Säte: Sigtuna kommun

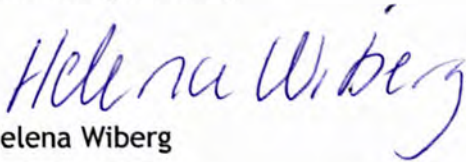
Dokumentnummer
D 2010-002539

Handläggare
Thomas Helin
031-94 10 38 T
0708-94 10 38 M
031-94 14 23 F
thomas.helin@swedavia.se

nya navigeringstekniken. Syftet är att minska utsläppen till luft.

Den nya navigeringstekniken kan komma att medföra att dagens s k BCL-F-
ytor och kontrollzon behöver justeras framöver för att skydda områden för
dessa procedurer.

Med vänlig hälsning



Helena Wiberg

Chef Stab Verksamhetsutveckling

Bilaga: Vindkraftsverk och dess påverkan på luftfart i flygplatsers närhet

VINDKRAFTSVERK OCH DESS PÅVERKAN PÅ LUFTFART I FLYGPLATSERS NÄRHET

Revisionsförteckning

Rev	Datum	Upprättad av	Information
00.01	2010-01-08	Per Kjellander	
01.00	2010-02-04	Per Kjellander	

VINDKRAFTSVERK OCH DESS PÅVERKAN PÅ LUFTFART I FLYGPLATSERS NÄRHET

Källförteckning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND	4
2	ANSVARSFÖRHÅLLANDEN.....	4
2.1	Vindkraftbolag.....	4
2.2	Kommun	4
2.3	Länsstyrelse	4
2.4	Flygplats	4
2.5	Transportstyrelsen.....	4
2.6	Försvarsmakten.....	5
2.7	Flygtrafiktjänsten, LFV ANS	5
2.7.1	Lokal flygtrafiktjänst, ANS TWR/APP	5
2.7.2	ANS System och Utveckling, ASD	5
3	PRINCIPER FÖR LUFTRUM.....	5
3.1	CTR	5
3.2	TMA	6
4	PROBLEMOMRÅDEN VID VINDKRAFTETABLERINGAR.....	7

1 BAKGRUND

Olika typer av företag inom elkraftbranschen har allt mer intensivt ansökt om tillstånd att etablera vindkraftverk inom flygplatsers intresseområden. Flygplatserna berörs i dessa bygglovsärenden som "sakägare" och ska som sådan tillfrågas av myndigheterna innan beslutar om bygglov. Flygplatserna i nordöstra Skåne och södra Halland samt västra Götaland är för närvarande hårt belastade av ett stort antal ansökningar.

Dessa vindkraftverk vill kraftbolagen ofta etablera som så kallade "vindkraftparker" vilket innebär att allt större områden berörs. Detta faktum försvårar för luftfarten att hantera dem som hinderärenden.

En annan för flygplatserna försvårande faktor är att den tekniska utvecklingen inom området gör att dessa vindkraftverk blir allt högre för att medge ett högre effektuttag. Tidigare var de högsta vindkraftverken ca 180 m, men nu börjar ansökningarna handla om höjder på över 200 m.

2 ANSVARFÖRHÅLLANDEN

2.1 Vindkraftbolag

Dessa bolag ansvarar för att ansöka om bygglov i respektive kommun (då detta krävs) samt att ansöka om miljöprövning och tillstånd för etableringen hos berörd länsstyrelse.

Bolagen ansvarar även för att alla konsekvensutredningar genomförs.

2.2 Kommun

Bygglovsinstans för upp till 7 samplacerade kraftverk

2.3 Länsstyrelse

Tillståndsgivande myndighet för anläggningar där miljöprövning krävs, dvs vid fler än 7 kraftverk.

2.4 Flygplats

Flygplatserna är sakägare då en etablering av hinder överstigande 20 m berör flygplatsens verksamhet. Att den sökande inhämtar yttrande från sakägare är ett krav från Kommun och Länsstyrelse för att kunna erhålla bygglov och miljötillstånd.

2.5 Transportstyrelsen

Myndighet för civil luftfart. Myndigheten ger tillstånd och utövar tillsyn för flygplatserna verksamhet. Dessa tillstånd kan påverkas av hinder, t ex i form av vindkraftverk.

2.6 Försvarsmakten

Myndighet för militär luftfart. Myndigheten har rätt att avstyrka etablering av nya hinder i områden som negativt påverkar militär luftfart.

2.7 Flygtrafiktjänsten, LFV ANS

2.7.1 Lokal flygtrafiktjänst, ANS TWR/APP

Den lokala flygtrafiktjänsten, ATS, utövar flygtrafikledning på uppdrag av respektive flygplats i den omfattning och till den nivå som flygplatsen begär. Denna nivå är beroende på de förutsättningar och tillstånd som flygplatsen har från Transportstyrelsen (luftfart) och Länsstyrelsen (buller och emissioner). LFV ANS har en ensamrätt på att utöva denna tjänst i Sverige då den jämföras med myndighetsutövning [ref. Luftfartslagen].

2.7.2 ANS System och Utveckling, ASD

Inom Flygtrafiktjänsten finns en certifierad enhet som har kompetens att konstruera luftrum och in- och utflygningsprocedurer för flygplatser. Denna typ av verksamhet är LFV ANS i princip ensam om att bedriva i Sverige trots att den inte omfattas av ensamrätten.

Inom ramen för denna kompetens görs även beräkningar av den påverkan av nya hinder har på sådana procedurer. Enheten anlitas på konsultbas av vindkraftbolagen för att utreda de planerade vindkraftverkens påverkan på luftfarten.

3 PRINCIPER FÖR LUFTRUM

Svenskt luftrum kan rent principiellt delas in i två delar:

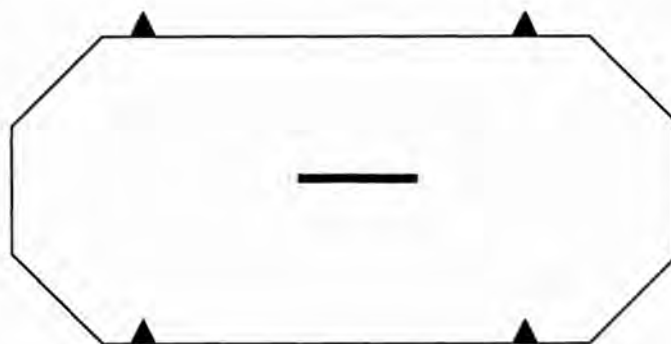
- Det övre luftrummet som sträcker sig från 2900 m över havet till ca 22000 m höjd. I denna del utövas flygtrafikledningstjänst, så kallad "en-route" på publicerade flygvägar.
- Det undre luftrummet som är okontrollerat med undantag för särskilda områden som är definierade för flygning till och från en flygplats. Dessa benämns kontrollzon, CTR, och terminalområde, TMA.

I detta sammanhang är det undre luftrummet CTR och TMA som är av intresse ur hindersynpunkt.

3.1 CTR

Kontrollzonen, CTR, är ett område närmast kring flygplatsen som syftar till att skydda flygtrafik under start- och landningsfasen genom att flygtrafikledningen ger direktiv om hur och i vilken ordning flygningarna ska ske. Området är relativt litet och sträcker sig från marken (GND) till 450 meters höjd.

Figuren nedan beskriver en principiell utformning av en kontrollzon. Den tjocka linjen i centrum representerar flygplatsens landningsbana. Den tunna linjen (oktagonen) är kontrollzonens koordinater och de svarta triangelarna anger geografiska punkter för allmänflygets angöring till flygplatsen.



I kontrollzonen flyger flygplanen på låga höjder och därför påverkas dess möjliga flygbanor starkt av eventuella hinder inom eller i anslutning till området. **Zonen är närmast att betrakta som ett "skyddsområde" för flygplatsen som i möjligaste mån ska vara fri från hinder. Etablering av vindkraftverk i dessa områden oavsett höjd är ytterst olämpligt och påverkar alltid luftfartygs möjligheter att flyga till flygplatsen.**

3.2 TMA

Terminalområdet är utformat så att luftfart på väg till eller från flygplats på ett säkert sätt med skydd från okänd luftfart ska kunna angöra de ut- och inflygningsprocedurer som är att jämföra med ett slags tillfartsvägar. Terminalområdet utformas enligt ett internationellt regelverk som varje konstruktör omsatt i en handbok som godkänns av Transportstyrelsen. Varje luftrum som konstrueras godkänns och fastställs av Transportstyrelsen. De bevakar att inte större områden än nödvändigt tas i anspråk för ändamålet.

Terminalområdets nedre vertikala gräns varierar något med lokala förhållanden, men är vanligen 300 M över marken i de till flygplatsen närmaste delarna. Något högre höjder förekommer i s k "tilläggs TMA".

Det innebär att undersidan på terminalområdet är en spegling av det underliggande markområdets terrängprofil.

Civil luftfart flyger alltid med höjdreferens till havsytans medelnivå under 1500 M höjd. (normaltryck 1013 hPa). Denna justeras referens justeras med aktuellt lufttryck på flygplatsen för att ha ett konstant avstånd till marken.

Den lägsta tillåtna flyghöjden över ett hinder i terminalområdet är hindrets höjd över marken + 300 M. Då flygplanet navigerar på egen hand sker detta med den så kallade MSA ytan som lägsta referenshöjd. Om däremot flygtrafikledningen leder och styr luftfartyget med hjälp av radarinformation kan lägre höjder användas då en bättre precision erhålls och luftfartygets position i förhållande till ett hinder kan bekräftas. Detta har normalt inget större påverkan då antalet höga hinder är relativt få.

Den höjd som används vid radarledning benämns "radarledningshöjd" och har ett mindre influensområde än beräkningen för MSA.

Hinder med en högsta höjd av 150 M har i de flesta fall endast en mindre påverkan på luftfarten utom i de fall de placeras i höglänt terräng nära flygplatserna och i dess huvudsakliga in- och utflygningsområde. Detta gäller speciellt när ett större antal vindkraftverk placeras inom samma höglänta område.

4

PROBLEMOMRÅDEN VID VINDKRAFTETABLERINGAR

Det finns ett antal generella frågor som behöver lösas innan etableringsprocessen av vindkraftverk i flygplatsers närhet och verksamhetsområde kan börja fungera på ett för regionen och branschen ordnat sätt. Nedan är listat de huvudsakliga frågeställningarna med möjliga förslag till gemensamt arbete.

- Vindkraftverk i eller i direkt anslutning till kontrollzonen utgör alltid en riskfaktor för såväl allmänflyget som för kommersiell luftfart. Detta gäller i princip oavsett höjd på kraftverken.

En branschöverskridande överenskommelse behöver arbetas fram.

- Vindkraftverk över 150 meter bör inte förekomma inom terminalområdets sidogränser i någon större omfattning med hänvisning till undersidan 300 M GND. Enstaka 180/225m verk kan hanteras som "vanliga hinder".

En inventering av områden kring flygplatser bör göras för att identifiera var det är lättast respektive att besvärligast att etablera vindkraft

- Vindkraftverksparker bör definieras som farliga områden, s k D-områden, särskilt om de inte hindermärks enligt gängse modell. (rött/roterande vitt osv) Detta gäller i synnerhet i terminalområde.

Klargör vilka hinderljus som ska användas. Utred om detta kan bli D-

områden

- Etableringar inom TMA sidogränser kräver alltid mer detaljerade konsekvensutredningar än övriga. Särskild hänsyn behöver då tas till trafikflöden och flygtrafikavvecklingsmetodik, t ex radarledningshöjder mm

Luftfarten och energibranscherna bör komma överens om spelreglerna och vad som ska ingå i utredningarna och vad som ska ligga till grund för besluten.

- Att ensidigt se problemet i relation till MSA är inte att lösa frågan på ett bra sätt, särskilt om SID/STAR system saknas.

Ett bredare införande av moderna SID/STAR bör befrämjas. MSA kan och bör höjas där förutsättningar finns för det utan att det sker på bekostnad av tillgänglighet..

- En allmän översyn av terminalområdets nuvarande utformning bör genomföras innan större etableringar beviljas. Transportstyrelsen bör initiera detta!

En national luftrumsöversyn av TMA påbörjas snarast

- Ett bredare och snabbare införande av den nationella PBN planen (precisionsnavigeringsplan, ref Transportstyrelsen) än 2016 kan möjliggöra fler etableringar "nära" flygplatser. En bred implementering av SID/STAR system baserat på RNP AR eller liknande skulle underlätta för alla parter att uppnå sina intressen. Många flygplatser saknar idag helt ett SID/STAR system. Detta är dock förenat med stora kostnader för flygplatserna.

Skapa ekonomiska förutsättningar och stimulans för flyget.

- Många etableringar i en region som inte samordnats i en regional plan riskerar framtida hinder för flygplatser och flygbolag att uppnå några miljöförbättrande åtgärder.

Det för inte bli en konflikt mellan flygplatsers miljökoncessioner och vindkraft

- Områden med många flygplatser (särskilt om de är av riksintresse) och speciella förhållanden bör ha en "områdesplan" fastställd av berörda myndigheter, inkl Transportstyrelsen, innan tillstånd beviljas. Detta gäller i synnerhet NW Skåne/södra Halland och västra Götaland.

Speciella insatser krävs i befolkningstäta områden.

- Energibranschen och flygbranschen har idag motstridiga intressen och saknar bra grunder och fora för samverkan och då främst ur ett ekonomiskt perspektiv.



Göteborg 2010-05-27

Trafikverket
Samhälle
405 33 Göteborg



Angående förslag till riksintresseanspråk för Göteborg Landvetter flygplats

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Transportstyrelsen, daterad 2010-03-30, beretts tillfälle att yttra sig över rubricerat förslag.

GR avstår från att yttra sig över förslag till riksintresseanspråk, men vill understryka att Göteborg Landvetter flygplats har en viktig funktion för regionens utveckling.

Med vänlig hälsning
Göteborgsregionens kommunalförbund

Anita Rynvall Mårtensson

Alle Alingsås Göteborg Härryda Kungälv Lerum Lilla Edet Mölndal Partille Stenungsund Tjörn Öckerö

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) | Besök Gårdavägen 2 | **Post** Box 5073, 402 22 Göteborg
Tel 031-335 50 00 | **Fax** 031-335 51 17 | **e-post** gr@grkom.se | **www**.grkom.se



Dnr : KS2010/442-3

Trafikverket
Samhälle
40533 Göteborg

TRAFIKVERKET GÖTEBORG	
Inkom	2010 -06- 08
Ärendnr. TRV 2010/53638	

Yttrande över remissen Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg/ Landvetter flygplats

Beskrivning av ärendet

Göteborg/Landvetter är huvudflygplats i Göteborgsregionen och dess omland genererar ca 15% av trafikunderlaget vid svenska flygplatser. För att möta en långsiktig efterfrågan på rullbanekapacitet öppnas en ny rullbana, parallell med den befintliga. Flygplatsen ingår i det nationella basutbudet och har dessutom en omfattande internationell reguljär trafik. Det är skälen till att Transportstyrelsen pekat ut flygplatsen som riksintresse för luftfarten.

Riksintresseområdet för flygplatsen utgörs av det område som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningar ska rymmas. I det aktuella fallet definieras området som det område som i sidled sträcker sig 500 meter åt nordväst räknat från befintlig rullbanas centrumlinje och 500 meter åt sydost räknat från den framtida parallellbanans centrumlinje. Längden sträcker sig 1500 meter från båda rullbanornas trösklar både mot nordost och sydväst.

Till riksintresseområdet finns influensområden för hinder, buller och elektromagnetisk strålning där tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse kan leda till restriktioner för flygverksamheten. För att undvika detta ska utöver riksintresseområdet även dess influensområden skyddas.

För ärendet aktuella handlingar

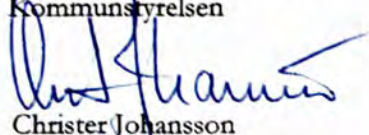
- Yttrande över remissen Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg/ Landvetter flygplats, kommunstyrelsens yttrande 2010-06-02.
- Förslag till riksintresseanspråk för Göteborg/ Landvetter flygplats. Brev från Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen daterade 2010-03-30 och 2010-04-12.
- Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg/Landvetter flygplats. Remiss daterad 2010-03-30.

Yttrande

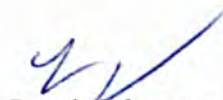
Bollebygds kommun ställer sig positiv till att Göteborg/Landvetter flygplats pekas ut som riksintresseområde för luftfarten.

Befintliga och planerade flygvägar är inte tydligt markerade och förklarade. Därför vill vi påpeka vikten av att nuvarande flygvägar behålls och att nya flygvägar anpassas till dessa med hänsyn till bullerstörningar i Bollebygds kommun.

BOLLEBYGDS KOMMUN
Kommunstyrelsen



Christer Johansson
Ordförande



Lennie Johansson
Förvaltningschef

Beslutsexpediering
Trafikverket, Samhälle, 405 33 Göteborg
Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen, Tomas Olsson och Håkan Stenström
601 73 Norrköping
Byggnads- och miljöförvaltningen
Samhällsbyggnadsavdelningen



§ 89

**Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende
Göteborg/Landvetter flygplats**

Göteborg/Landvetter är huvudflygplats i Göteborgsregionen och dess omland genererar ca 15 % av trafikunderlaget vid svenska flygplatser. För att möta en långsiktig efterfrågan på rullbanekapacitet öppnas en ny rullbana, parallell med den befintliga. Flygplatsen ingår i det nationella basutbudet och har dessutom en omfattande internationell reguljär trafik. Det är skälen till att Transportstyrelsen pekat ut flygplatsen som riksintresse för luftfarten.

Riksintresseområdet för flygplatsen utgörs av det område som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningar ska rymmas. I det aktuella fallet definieras området som det område som i sidled sträcker sig 500 meter åt nordväst räknat från befintlig rullbanas centrumlinje och 500 meter åt sydost räknat från den framtida parallellbanans centrumlinje. Längden sträcker sig 1500 meter från båda rullbanornas trösklar både mot nordost och sydväst.

Till riksintresseområdet finns influensområden för hinder, buller och elektromagnetisk strålning där tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse kan leda till restriktioner för flygverksamheten. För att undvika detta ska utöver riksintresseområdet även dess influensområden skyddas.

För ärendet aktuella handlingar

- Yttrande över remissen Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg/Landvetter flygplats, kommunstyrelsens yttrande 2010-06-02.
- Förslag till riksintresseanspråk för Göteborg/ Landvetter flygplats. Brev från Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen daterade 2010-03-30 och 2010-04-12.
- Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg/Landvetter flygplats. Remiss daterad 2010-03-30.

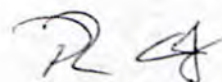
Beredande organs förslag

- Kommunstyrelsens arbetsutskott 2010-05-18 § 69

Beslut

Kommunstyrelsen antar yttrande 2010-06-02 som Bollebygds kommuns yttrande över remissen Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg/ Landvetter flygplats.

(Se protokollsbilaga 1: Yttrande över remissen Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg/ Landvetter flygplats)





**BOLLEBYGDS
KOMMUN**
Kommunstyrelsen

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum

2010-06-02

Sida

23(38)

Beslutsexpediering

Trafikverket, Samhälle, 405 33 Göteborg

Transportstyrelsen, Luftfartsavdelningen, Tomas Olsson och Håkan Stenström, 601 73 Norrköping

Byggnads- och miljöförvaltningen

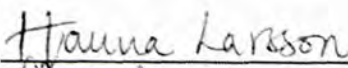
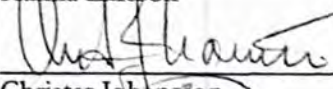
Samhällsbyggnadsavdelningen

Utdragsbestyrkande

Göran Wiberg

Justerare sign

R. S.

Plats och tid	Tingshuset, onsdagen den 2 juni 2010, kl. 14.05-18.35 (ajournering 16.55-17.30)
Ordförande	Christer Johansson (m)
Beslutande	Christer Johansson (m) Margaretha Malmsjö (m) Göran Holmén (m) Peter Rosholm (s) Otto Andreasson (s) Paul Orrestrand (s) Roland Andersson (c) Keijo Laine (kd) Barbro Ridell (v)
Övriga närvarande	
Ersättare	Stefan Edvardsson (m) Annika G Johansson (m) Gun-Britt Ottosson (m) Rolf Söderlund (s) Gunnel Brandt (s) Lars-Erik Olsson (s) Yvonne Andrén (c)
Tjänstemän	Lennie Johansson, kommunchef Hanna Larsson, nämndsekreterare/utredare Helena Berglund, vik. nämndsekreterare/utredare Maria Rangefil, kanslichef § 79-82 Christina Magnusson, säkerhetssamordnare § 79-82 Michaela Kleman, kommunarkitekt/planchef § 82-85 Håkan Eriksson, ekonomichef § 84-88
Personalföreträdare	-
Övriga	-
Tid och plats för justering	Måndagen den 7 juni 2010, kl. 08.00 i kommunhuset
Paragrafer	79-99
Underskrifter	
Sekreterare	 Hanna Larsson
Ordförande	 Christer Johansson
Justerande	 Peter Rosholm

Trafikverket
Samhälle
405 33 Göteborg**YTTRANDE ÖVER FÖRSLAG TILL PRECISERING AV
RIKSINTRESSEANSPRÅK FÖR GÖTEBORG LANDVETTER FLYGPLATS**

Riksintresseområdet och influensområdet beaktar såväl befintlig som framtida rullbana, nuvarande och framtida verksamhet på flygplatsen samt framtida nya flygvägar. För närvarande har flygplatsen tillstånd till 80 0000 starter och landningar per år och har nyligen gått in med ansökan om ökning till 120 000 starter och landningar per år. Riksintresseanspråket utgår från 240 000 starter och landningar per år, vilket innebär en väsentlig ökning. Tidshorisonten för den omfattningen på flygrörelser sträcker sig till 2050.

Det kan konstateras att de konsekvenser som riksintresset innebär för Härryda kommun är främst bullerstörningar och viss begränsning att uppföra master och vindkraftverk. Den största olägenheten är bullerstörningarna och de restriktioner för tillkomsten av nya och tillbyggnad av befintliga bostadshus som det medför. Idag gäller områdesbestämmelser (tidigare generalplan för Landvetters flygplats). Området omfattar knappt en tredjedel av kommunens yta. Inom detta område gäller förbud att uppföra nya byggnader och även begränsningar av tillbyggnader. De nya bullerberäkningar för ökad trafik och möjlighet till ändrade flygvägar, som tagits fram i samband med riksintressepreciseringen, utgår från Naturvårdsverkets riktlinje på nivån max 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldag.

Som underlag för bullerberäkningarna har två nya flygvägar vid start mot söder lagts in mot nordost. En ny flygväg vid start mot norr har lagts in mot söder. Jämfört med tidigare redovisning av bullerutbredning ökar det berörda området inom Härryda kommun väsentligt. Detta beror framförallt på att beräkningarna utgår från flygvägar som idag inte är tillåtna enligt miljötillståndet, vilket medför att max 70-kurvan täcker ett stort område öster om flygplatsen. Sammantaget medför de nya flygvägarna och beräkningarna att stora områden skulle kunna falla inom riksintresseanspråket för flygplatsen. Det innebär ytterligare begränsningar för framtida bostadsbyggande och andra verksamheter. I de utpekade områdena finns redan idag ett stort antal boende, verksamheter och natur- och friluftsområden som skulle bli påverkade av flygbuller. För Härryda kommun innebär de föreslagna bullerberäkningarna som utgår från nya flygvägar en kraftig inskränkning av markanvändningen och påverkan på befintliga bostäder.

Beräkningar som utgår från nya flygvägar som idag inte är tillåtna och nyligen upphört som godkända flygvägar finns med i förslaget för riksintressepreciseringen. Problemen med de otillåtna flygvägarna bör särskilt beaktas för riksintressepreciseringen. Vissa justeringar av nuvarande flygvägar är tänkbara med anledning av att på längre sikt be-

döms flygplanen sannolikt vara mindre bullrande. Det förslag som Transportstyrelsen har lagt innebär stora konsekvenser för Härryda kommun och risk för stora intressekonflikter avseende i första hand buller, vilket särskilt bör beaktas. Härryda kommun ser mycket negativt på en ytterligare utvidgning av riksintresset österut i enlighet med föreliggande förslag. Förslaget begränsar kraftigt markanvändningen i influensområdet.

HÄRRYDA KOMMUN



Karina Djurner
Kommunchef



Bertil Widén
Samhällsbyggnadschef



Ks § 211

Dnr 2010/90 533

**YTTRANDE ÖVER FÖRSLAG TILL PRECISERING AV RIKS-
INTRESSEANSPRÅK FÖR GÖTEBORG LANDVETTER FLYGPLATS**

Transportstyrelsen har lämnat *Förslag till riksintresseanspråk för Göteborg/Landvetter flygplats* till kommunen för yttrande.

Flygplatsen pekades 1996 ut som riksintresse som kommunikationsanläggning enligt miljöbalken 3 kap. Under 2008 tog Luftfartsstyrelsen fram principer för precisering av riksintressen och influensområden för flygplatser. Dessa tillämpas i föreliggande förslag.

Från sektorn för samhällsbyggnad föreligger skrivelse samt förslag till yttrande av den 30 april 2010.

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen antar yttrande av den 30 april 2010 från sektorn för samhällsbyggnad som eget yttrande till Trafikverket.

Signatur justerande 	Utdragsbestyrkande 8/6 utdrag till samhällsbyggnad
--	---



Trafikverket
Samhälle
405 33 Göteborg

TRAFIKVERKET GÖTEBORG
Inkom 2010 -06- 04
Ärendnr. TRV 2010/55638 A

Yttrande över förslag till riksintresseanspråk för Göteborg/Landvetter flygplats

1 (1)

Datum

2010-05-03

Kungsbacka kommun har av Transportstyrelsen fått utredningen "Förslag till riksintresseanspråk för Göteborg/Landvetter flygplats" på remiss.

Kungsbacka kommun konstaterar att det är viktigt för regionens utveckling att Landvetter flygplats ges goda förutsättningar för att klara framtida expansion. Mot denna bakgrund är det rimligt att flygplatsområdet i den fysiska översiktliga planeringen ges status som riksintresse.

För kommunens del innebär denna klassificering att flygplatsens utveckling kommer att behandlas i kommande översiktsplaner och utgöra planeringsunderlag på liknande sätt som övriga riksintressen.

På längre sikt kan Landvetters expansion komma att innebära restriktioner för samhällsbyggandet i Kungsbacka kommun. Kommunen påtalar därför vikten av ett framtida nära samarbete och delaktighet i tolkningen av Landvetter som riksintresse.

Per Ödman
kommunstyrelsens ordf

Lasse Järvisén
kommundirektör



Trafikverket
Samhälle
405 33 Göteborg



Riksintresse Göteborg Landvetter Airport

Bakgrund

Göteborg/Landvetter flygplats i Härryda kommun är sedan 1996 utpekad som ett riksintresse enligt miljöbalken 3 kap. Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till riksintresseanspråk som beskriver och definierar de område som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningarnas skall rymmas. Lerums kommun har deltagit med tjänstemän och politiker i arbetet tillsammans med representanter från LFV, LFV Flygakustik, Vägverket, Banverket, Göteborgsregionens kommunalförbund och andra berörda kommuner.

I förslaget redovisas två rullbanor med en total kapacitet på 240 000 rörelser per år vilket transportstyrelsen bedömer som ett behov för flygplatsen som ligger i tidshorisonten bortom 2040. Riksintresseförslaget påverkar Lerums kommun främst i form av utökade influensytor vad det gäller buller och hinderytor för höjd.

Ansaret för arbetet har sedan 1 april 2010 gått över till det nya trafikverket.

Natur- och friluftsområde

Det föreslagna området är främst ett naturområde för natur, rekreation och friluftsliv med flera sjöar och ett rikt djur och fågelliv.

En stor del av området är Riksintresse för friluftsliv.

För denna typ av område är friheten från buller en viktig kvalitetsfaktor. Buller från överflygande plan uppfattas av de flesta människor som en inskränkning av frihetskänslan och möjlighet till avkoppling i området. Enligt naturvårdsverket gäller att FBN 40dBA gäller utomhus där tystnad är en väsentlig del av upplevelsen ex i ett friluftsområde.

Området som i dag påverkas av flygbuller samt de områden där flygbuller förväntas öka och breda ut sig i framtiden används för friluftsaktiviteter som fiske, kanoting, badliv, skridskoåkning, naturbesök, vandring, svamp- och bärplockning m.m. Inom området ligger även Härskogens friluftsanläggning.

Buller från överflygande plan påverkar olika djurarter olika mycket. Längs frekventerade flygvägar har negativ påverkan av häckande, vilande och övervintrande fåglar kunnat påvisas.

Datum
2010-04-27Dnr
KS10.305

Inom området som i dag påverkas av flygbuller och områden som i framtiden förväntas omfattas av flygbullerstörningar finns i dag fågelarter som är rödlistade enligt ArtDatabanken, SLU (Sveriges Lantbruksuniversitet). Fågelarter som återfinns i området ligger i Rödlistningskategorierna; Starkt hotad (EN), Sårbar (VU) och Missgynnad (NT).

Sammanställning av vilka djur- och växtarter inom området som är listade i ArtDatabanken bifogas.

Vindbruk

De hinderfria ytorna finns markerade i Lerums framtidsplan ÖP2008 antagen av Kf 2008-03-06.

I arbetet med att ta fram en Vindbruksplan har Lerums kommun tagit hänsyn till de inskränkningar i markanvändning som blir till följd av de föreslagna hinderytorna Landvetters flygplats.

Områden som annars varit lämpade för vindbruk har blivit inskränkta eller förklarade som ej lämpliga områden pga. höjdbegränsningar.

Vindkraftsplanen bearbetas för närvarande inför utställning och den föreslår två områden som ligger utanför men nära det utpekade hinderområdet.

Påverkan på bebyggelse/boende

Ingen ny bebyggelse planeras inom det område som påverkas av ekvivalentvärden över 55 dBA och befintlig bebyggelse ligger glest.

Maxvärden över 70 dBA påverkar bebyggelsen i södra Öxeryd, Assmundtorp och Helgesås.

Riksintressepreciseringen kan komma i konflikt med kommunens försök att via detaljplan förbättra VA situationen i Öxerydsområdet där det ligger två av kommunens vattentäcker.

Lerums kommun - Vision 2025

Lerums kommun har i dokumentet Vision 2025 slagit fast sin ambition att vara den ledande miljökommun.

Datum
2010-04-27Dnr
KS10.305Synpunkter

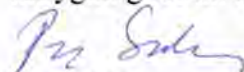
Transportstyrelsen redovisar i sitt riksintresseanspråk en tidshorisont på 30 år fram till år 2040. Under den tiden kommer man att nå upp till 110 000 rörelser/år trots övergång till större flygplan och ökad konkurrens från höghastighetståg. Det räcker att gå tillbaka motsvarande antal år i tiden för att konstatera att den utveckling som skett sedan 1980 inte hade varit helt lätt att förutse då.

Bortom 2040 finns ett behov av två banor med den totala kapaciteten 240 000 rörelser per år. Detta ger en stor ökning av hinderytan avseende höjd under en lång tidsperiod då den inte kommer att nyttjas. Detta begränsar möjligheten att ställa upp vindkraftverk i Lerums kommun. Normal drifttid för ett vindkraftverk är ca 25-30år. Vilket rymms inom den, i riksintressepreciseringen, redovisade tidshorisonten.

Trafikverket bör undersöka möjligheten att man i en del av riksintresse området där man inte ser omedelbart nyttjande ger möjlighet till tidsbegränsade verksamheter. Tillexempel vindkraftverk.

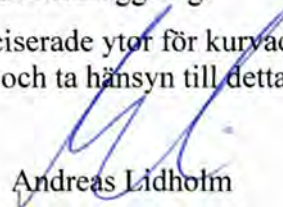
Det föreslagna riksintresset kommer i konflikt med det befintliga riksintresset för friluftsliv. Trafikverket bör se över möjligheten att utföra kompensationsåtgärder på det befintliga riksintresset. Dessa kompensationsåtgärder skulle kunna verka för att förstärka, tillgängliggöra eller öka förståelsen för friluftslivet inom det område som påverkas tex på och kring Härskogens friluftsanläggning.

Riksintresseanspråket behöver kompletteras med preciserade ytor för kurvad inflygning för att kommunen skall kunna planera rätt och ta hänsyn till detta.



Per Sahlin

Sektorschef



Andreas Lidholm

Planchef

Bilaga: Sammanställning av vilka djur- och växtarter inom området som är listade i ArtDatabanken.

Datum
2010-04-27Dnr
KS10.305

Grupprubrik	Vetenskapligt_namn	Svenskt_namn	Rödlistningskategori
Blötdjur	Arion fasciatus	parksnigel	
Blötdjur	Arion subfuscus	brun skogssnigel	
Blötdjur	Cepaea hortensis	trädgårdssnäcka	
Blötdjur	Clausilia bidentata	strimspolsnäcka	
Blötdjur	Cochlicopa lubrica	allmän agatsnäcka	
Blötdjur	Columella aspera	sträv skruvsnäcka	
Blötdjur	Deroceras agreste	ängssnigel	
Blötdjur	Deroceras laeve	sumpsnigel	
Blötdjur	Deroceras reticulatum	åkersnigel	
Blötdjur	Discus rotundatus	fläckdisksnäcka	
Blötdjur	Discus rudersatus	trubbdisksnäcka	
Blötdjur	Euconulus alderi	kärrkonsnäcka	
Blötdjur	Euconulus fulvus	allmän konsnäcka	
Blötdjur	Lehmannia marginata	trädsnigel	
Blötdjur	Malacolimax tenellus	svampsnigel	
Blötdjur	Nesovitrea hammonis	strimglanssnäcka	
Blötdjur	Punctum pygmaeum	punktsnäcka	
Blötdjur	Succinea putris	större bärnstenssnäcka	
Blötdjur	Vallonia excentrica	hedgrässnäcka	
Blötdjur	Vertigo alpestris	rösegrynsnäcka	
Blötdjur	Vertigo pusilla	dvärggrynsnäcka	
Blötdjur	Vertigo pygmaea	ängsgrynsnäcka	
Blötdjur	Vertigo substriata	strimgrynsnäcka	
Blötdjur	Vitrea crystallina	större kristallsnäcka	
Blötdjur	Vitrea pellucida	glassnäcka	
Däggdjur	Muscardinus avellanarius	hasselmus	
Fåglar	Accipiter gentilis	duvhök	
Fåglar	Accipiter nisus	sparvhök	
Fåglar	Acrocephalus schoenobaenus	sävsångare	
Fåglar	Actitis hypoleucos	drillsnäppa	
Fåglar	Aegithalos caudatus	stjärtmes	
Fåglar	Aegolius funereus	pärluggla	
Fåglar	Anas crecca	kricka	
Fåglar	Anas platyrhynchos	gräsand	
Fåglar	Anthus trivialis	trädpiplärka	
Fåglar	Apus apus	tornseglare	
Fåglar	Ardea cinerea	gråhäger	
Fåglar	Aythya fuligula	vigg	
Fåglar	Bonasa bonasia	järpe	
Fåglar	Branta canadensis	kanadagås	

Datum
2010-04-27Dnr
KS10.305

Fåglar	Bucephala clangula	knipa	
Fåglar	Buteo buteo	ormvråk	
Fåglar	Caprimulgus europaeus	nattskärva	VU
Fåglar	Carduelis chloris	grönfink	
Fåglar	Carduelis spinus	grönsiska	
Fåglar	Certhia familiaris	trädkrypare	
Fåglar	Charadrius dubius	mindre strandpipare	
Fåglar	Coccothraustes coccothraustes	stenknäck	
Fåglar	Columba oenas	skogsduva	NT°
Fåglar	Columba palumbus	ringduva	
Fåglar	Corvus corax	korp	
Fåglar	Corvus monedula	kaja	
Fåglar	Cuculus canorus	gök	
Fåglar	Cygnus olor	knölsvan	
Fåglar	Delichon urbicum	hussvala	

Fåglar	Dendrocopos major	större hackspett	
Fåglar	Dendrocopos minor	mindre hackspett	NT
Fåglar	Dryocopus martius	spillkråka	
Fåglar	Emberiza citrinella	gulspurv	
Fåglar	Emberiza schoeniclus	sävsparv	
Fåglar	Erithacus rubecula	rödhake	
Fåglar	Ficedula hypoleuca	svartvit flugsnappare	
Fåglar	Fringilla coelebs	bofink	
Fåglar	Fulica atra	sothöna	
Fåglar	Gallinago gallinago	enkelbeckasin	
Fåglar	Gallinula chloropus	rörhöna	
Fåglar	Garrulus glandarius	nötskrika	
Fåglar	Gavia arctica	storlom	
Fåglar	Gavia stellata	smålom	NT
Fåglar	Glaucidium passerinum	sparvuggla	
Fåglar	Grus grus	trana	
Fåglar	Haematopus ostralegus	strandskata	
Fåglar	Hippolais icterina	härmsångare	
Fåglar	Hirundo rustica	ladusvala	
Fåglar	Jynx torquilla	göktyta	NT
Fåglar	Lanius collurio	törnskata	NT
Fåglar	Larus canus	fiskmås	
Fåglar	Locustella fluviatilis	flodsångare	VU°
Fåglar	Loxia curvirostra	mindre korsnäbb	
Fåglar	Loxia pytyopsittacus	större korsnäbb	
Fåglar	Lymnocyttus minimus	dvärgbeckasin	
Fåglar	Mergus merganser	storskrake	

Datum
2010-04-27Dnr
KS10.305

Fåglar	Motacilla alba	sädesärla	
Fåglar	Muscicapa striata	grå flugsnappare	
Fåglar	Nucifraga caryocatactes	nötkråka	NT
Fåglar	Oenanthe oenanthe	stenskvätta	NT
Fåglar	Pandion haliaetus	fiskgjuse	
Fåglar	Parus ater	svartmes	
Fåglar	Parus caeruleus	blåmes	
Fåglar	Parus cristatus	tofsmes	
Fåglar	Parus major	talgoxe	
Fåglar	Parus montanus	tallita	
Fåglar	Parus palustris	entita	NT
Fåglar	Pernis apivorus	bivråk	EN
Fåglar	Phoenicurus phoenicurus	rödstjart	
Fåglar	Phylloscopus collybita	gransångare	
Fåglar	Phylloscopus sibilatrix	grönsångare	
Fåglar	Phylloscopus trochilus	lövsångare	
Fåglar	Picoides tridactylus	tretåig hackspett	VU
Fåglar	Picus viridis	gröngöling	
Fåglar	Prunella modularis	järnsparv	
Fåglar	Pyrrhula pyrrhula	domherre	
Fåglar	Saxicola rubetra	buskskvätta	
Fåglar	Scolopax rusticola	morkulla	
Fåglar	Sitta europaea	nötväcka	
Fåglar	Sterna hirundo	fisktärna	
Fåglar	Strix aluco	kattuggla	
Fåglar	Sturnus vulgaris	stare	
Fåglar	Sylvia atricapilla	svarthätta	
Fåglar	Sylvia borin	trädgårdssångare	
Fåglar	Sylvia communis	törnsångare	

Fåglar	Sylvia curruca	ärtsångare	
Fåglar	Tachybaptus ruficollis	smådopping	
Fåglar	Tetrao tetrix	orre	
Fåglar	Tetrao urogallus	tjäder	
Fåglar	Tringa ochropus	skogssnäppa	
Fåglar	Troglodytes troglodytes	gårdsmyg	
Fåglar	Turdus iliacus	rödvingetrast	
Fåglar	Turdus merula	koltrast	
Fåglar	Turdus philomelos	taltrast	
Fåglar	Turdus pilaris	björktrast	
Fåglar	Turdus viscivorus	dubbeltrast	
Fåglar	Vanellus vanellus	tofsvipa	

Datum
2010-04-27Dnr
KS10.305

Grod- och kräldjur	<i>Coronella austriaca</i>	hasselsnok	VU
Grod- och kräldjur	<i>Triturus cristatus</i>	större vattensalamander	
Kärlväxter	<i>Ajuga genevensis</i>	kritsuga	CR
Kärlväxter	<i>Anthemis arvensis</i>	åkerkulla	NT
Kärlväxter	<i>Anthemis cotula</i>	kamomillkulla	CR
Kärlväxter	<i>Atocion rupestre</i>	bergglim	
Kärlväxter	<i>Avena strigosa</i>	purrhavre	RE
Kärlväxter	<i>Bistorta vivipara</i>	ormrot	
Kärlväxter	<i>Blechnum spicant</i>	kambräken	
Kärlväxter	<i>Bromus secalinus</i>	råglosta	EN
Kärlväxter	<i>Calla palustris</i>	missne	
Kärlväxter	<i>Carduus acanthoides</i>	piggstistel	VU
Kärlväxter	<i>Centaurea nigra</i>	svartklint	
Kärlväxter	<i>Chaerophyllum aureum</i>	guldkörvel	
Kärlväxter	<i>Chaerophyllum bulbosum</i>	rotkörvel	
Kärlväxter	<i>Cirsium helenioides</i>	brudborste	
Kärlväxter	<i>Cystopteris fragilis</i>	stenbräken	
Kärlväxter	<i>Dracocephalum thymiflorum</i>	rysk drakblomma	EN
Kärlväxter	<i>Drosera intermedia</i>	småsilesår	
Kärlväxter	<i>Drosera rotundifolia</i>	rundsilesår	
Kärlväxter	<i>Fallopia dumetorum</i>	lövbinda	
Kärlväxter	<i>Fallopia japonica</i>		
Kärlväxter	<i>Fallopia japonica</i> var. <i>japonica</i>	parkslide	
Kärlväxter	<i>Fallopia sachalinensis</i>	jätteslide	
Kärlväxter	<i>Geranium phaeum</i>	brunnäva	
Kärlväxter	<i>Hepatica nobilis</i>	blåsippa	
Kärlväxter	<i>Huperzia selago</i>	lopplummer	
Kärlväxter	<i>Hylotelephium telephium</i>	kärleksört	
Kärlväxter	<i>Listera cordata</i>	spindelblomster	
Kärlväxter	<i>Lolium remotum</i>	linrepe	RE
Kärlväxter	<i>Lolium temulentum</i>	dårrepe	RE
Kärlväxter	<i>Lychnis flos-cuculi</i>	gökblomster	
Kärlväxter	<i>Lycopodiella inundata</i>	strandlummer	NT
Kärlväxter	<i>Lycopodium annotinum</i>	revlummer	
Kärlväxter	<i>Myrica gale</i>	pors	
Kärlväxter	<i>Parietaria officinalis</i>	väggört	EN
Kärlväxter	<i>Pedicularis sylvatica</i>	granspira	NT
Kärlväxter	<i>Persicaria amphibia</i>	vattenpilört	
Kärlväxter	<i>Persicaria maculosa</i>	åkerpilört	
Kärlväxter	<i>Persicaria wallichii</i>	syrenslide	
Kärlväxter	<i>Phedimus hybridus</i>	sibiriskt fetblad	
Kärlväxter	<i>Pilularia globulifera</i>	klotgräs	VU

Datum
2010-04-27Dnr
KS10.305

Kärlväxter	Ranunculus acris ssp. friesianus	parksmörblomma	
Kärlväxter	Ranunculus arvensis	åkerranunkel	VU
Kärlväxter	Ranunculus reptans	strandranunkel	
Kärlväxter	Rorippa palustris	sumpfräne	
Kärlväxter	Rumex obtusifolius	tomtskräppa	
Kärlväxter	Salvia verticillata	kranssalvia	EN
Kärlväxter	Sedum annuum	liten fetknopp	
Kärlväxter	Senecio erucifolius	flikstånds	CR
Kärlväxter	Spergularia rubra	rödnarv	
Kärlväxter	Subularia aquatica	sylört	
Kärlväxter	Telekia speciosa	strålöga	
Kärlväxter	Tilia cordata	lind	
Kärlväxter	Trollius europaeus	smörbollar	
Kärlväxter	Urtica urens	etternässla	
Kärlväxter	Vicia pisiformis	ärtvicker	EN
Kärlväxter	Viscaria vulgaris	tjärblomster	
Kärlväxter	Woodsia ilvensis	hällebräken	
Lavar	Arthonia leucopellaea	kattfotslav	
Lavar	Arthonia vinosa	rostfläck	
Lavar	Bryoria bicolor	broktagel	VU
Lavar	Calicium adpersum	gulpudrad spiklav	
Lavar	Calicium glaucellum	svart spiklav	
Lavar	Chrysothrix chlorina	grönt gulmjöl	
Lavar	Gyalecta ulmi	almlav	NT
Lavar	Lecanactis abietina	gammelgranslav	
Lavar	Leptogium lichenoides	traslav	
Lavar	Lobaria amplissima	jättelav	EN
Lavar	Lobaria pulmonaria	lunglav	NT
Lavar	Menegazzia terebrata	hål-lav	VU
Lavar	Parmeliella triptophylla	korallblylav	
Lavar	Parmelina tiliacea	silverlav	
Lavar	Peltigera praetextata	fjällig filtlav	
Lavar	Sphaerophorus globosus	korallav	
Lavar	Thelotrema lepadinum	havstulpanlav	
Mossor	Antitrichia curtipendula	fällmossa	
Mossor	Dicranodontium denudatum	skuggmossa	
Mossor	Dicranum flagellare	flagellkvastmossa	
Mossor	Ditrichum lineare	nordlig grusmossa	
Mossor	Homalia trichomanoides	trubbfjädermossa	
Mossor	Homalothecium sericeum	guldlockmossa	
Mossor	Hylocomiastrum umbratum	mörk husmossa	
Mossor	Loeskeobryum brevirostre	västlig husmossa	NT

Datum
2010-04-27Dnr
KS10.305

Mossor	Neckera complanata	platt fjädermossa	
Mossor	Orthotrichum stramineum	skogshättemossa	
Mossor	Plagiothecium latebricola	alsidenmossa	
Mossor	Pohlia prolifera	luddnicka	
Mossor	Porella platyphylla	trädporella	
Mossor	Radula complanata ssp. lindenberghiana	bäckradula	
Mossor	Trichocolea tomentella	dunmossa	NT
Storsvampar	Aleurodiscus disciformis	ekskinn	NT
Storsvampar	Amanita muscaria	röd flugsvamp	
Storsvampar	Amanita porphyria	mörkringad flugsvamp	
Storsvampar	Amanita rubescens	rodnande flugsvamp	
Storsvampar	Clavulina cristata	kamfingersvamp	
Storsvampar	Coltricia perennis	skinnticka	
Storsvampar	Cortinarius camphoratus	stinkspindling	
Storsvampar	Cortinarius traganus	bockspindling	
Storsvampar	Cystoderma amianthinum	ockragul grynskivling	
Storsvampar	Encoelia furfuracea	läderskål	
Storsvampar	Gomphidius glutinosus	citronslemskivling	
Storsvampar	Hydnellum suaveolens	dofftaggsvamp	NT
Storsvampar	Hygrophoropsis aurantiaca	narrkantarell	
Storsvampar	Hygrophorus olivaceoalbus	olivvaxskivling	
Storsvampar	Hyphodontia paradoxa	klyvporing	
Storsvampar	Laccaria amethystina	ametistskivling	
Storsvampar	Laccaria laccata	laxskivling	
Storsvampar	Lactarius helvus	lakritsriska	
Storsvampar	Lactarius necator	svartriska	
Storsvampar	Lactarius pyrogalus	hasselriska	

Datum
2010-04-27Dnr
KS10.305

Storsvampar	Laetiporus sulphureus	svavelticka	
Storsvampar	Lenzites betulina	björkmussling	
Storsvampar	Leotia lubrica	slemmurkling	
Storsvampar	Melanoleuca melaleuca	mörkmusseron	
Storsvampar	Mycena galopus	mjölkhätta	
Storsvampar	Oligoporus subcaesius	blek blåticka	
Storsvampar	Paxillus involutus	pluggskivling	
Storsvampar	Phellinus conchatus	sälgicka	
Storsvampar	Phellinus igniarius	eldticka	
Storsvampar	Phellinus ribis	krusbärsticka	
Storsvampar	Phlebia subserialis	farinvaxskinn	

Storsvampar	Pycnopeziza sympodialis		
Storsvampar	Rhodocollybia maculata	fläcknagelskivling	
Storsvampar	Russula ochroleuca	senapskremla	
Storsvampar	Skeletocutis subincarnata		
Storsvampar	Stropharia hornemannii	stor kragsskivling	
Storsvampar	Suillus cavipes	hålsopp	
Storsvampar	Tapinella atrotomentosa	svartfotad pluggskivling	
Storsvampar	Trichia decipiens	gul ullklubba	
Storsvampar	Tricholoma inamoenum	luktmusseron	
Storsvampar	Tricholomopsis rutilans	prickmusseron	
Storsvampar	Tylopilus felleus	gallsopp	
Storsvampar	Xerocomus subtomentosus	sammetssopp	

TRAFIKVERKET GÖTEBORG
Inkom 2010 -05- 3 1
Arendenr. TRV 2010/55638 A

TRAFIKVERKET GÖTEBORG <i>Borlänge</i>
Inkom 2010 -05- 3 1
Arendenr. TRV 2010/16130

Plats och tid

Kommunhuset, Eken kl. 09.00-16.00

Beslutande

Henrik Ripa (M), ordförande §§ 155-174, 176-178
Jeanette Andersson (M) ers för Henrik Ripa (M) § 175
Kenneth Johansson (S), vice ordförande §§ 155-174, 176-178 ordförande § 175
Magnus Lansensfeldt (M)
Anna Lena Mellquist (S)
Finn Söderpalm (M)
Ingvar Frid (FP)
Lerny Hermansson (C)
Rose-Marie Jansson (V)
Anita Borke (KD)
Malin Hjalmarsson (MP) ers för Barbro Feltzing (MP)
Olle Adolfsson, (S)

JUSTERAS

TORSDAG DEN 27 MAJ 2010

Tid

Väljs att justera

Kenneth Johansson §§ 155-174, 176-178, Anita Borke, Magnus Lansensfeldt § 175

Underskrifter

Sekreterare

Lena Jerndal
Lena Jerndal

Protokollet omfattar
§§ 155-178

Ordförande

Henrik Ripa
Henrik Ripa

Kenneth Johansson
Kenneth Johansson § 175

Justerande

Kenneth Johansson
Kenneth Johansson

Anita Borke
Anita Borke Magnus Lansensfeldt

Bevis / Anslag

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ

Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum

2010-05-19

Anslaget sätts upp

2010-05-28

Anslaget tas ner 2010-06-21

Underskrift

Namnförtydligande

§ 160 Landvetter flygplats som riksintresse

KS10.305

Remissvar på förslag till riksintresseanspråk för Göteborg/Landvetter flygplats.

Beslut

Kommunstyrelsen antar sektor samhällsbyggnads yttrande som sitt eget under förutsättning av att man hittar en positiv lösning för att Lerums kommun skall kunna ha de vindkraftverk som kommunen önskar för att kunna bli Sveriges ledande miljökommun samt att kommunen kompenseras för exploatering i Öxerydsområdet.

Ärendet

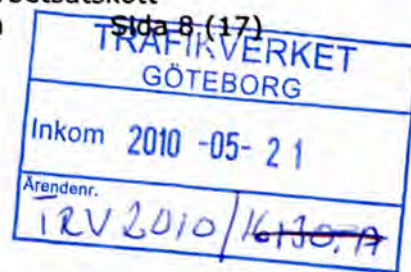
Transportstyrelsen har tagit fram ett förslag till riksintressepreciserings anspråk för att i ett långt tidsperspektiv säkra flygverksamheten på Göteborg/Landvetter flygplats och kommunen har möjlighet att yttra sig innan Trafikverket lämnar in sitt anspråk till Länsstyrelsen.

Beslutsunderlag

- Remiss: Förslag till riksintresseanspråk för Göteborg/Landvetter flygplats
- Tjänsteskrivelse om remissvar riksintresseanspråk Landvetter flygplats
- Yttrande om riksintresseanspråk för landvetter flygplats

Beslutsgång

Henrik Ripa (M) yrkar att kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom sektorns yttrande under förutsättning av att man hittar en positiv lösning för att Lerums kommun skall kunna ha de vindkraftverk som kommunen önskar för att kunna bli Sveriges ledande miljökommun samt att kommunen kompenseras för exploatering i Öxerydsområdet



§ 88

Dnr 2010-203 533

Förslag till riksintresseanspråk för Göteborg/Landvetter flygplatsArbetsutskottets beslut

Marks kommun meddelar att man inte har invändning mot förslaget riksintresseanspråk.

Ärendet

Transportstyrelsen har utarbetat ett riksintresseanspråk med tillhörande influensområden för Göteborg/Landvetter flygplats. Yttrande ska lämnas före den 31 maj.

Motiven till att Transportstyrelsen pekar ut Göteborg/Landvetter flygplats som riksintresse för luftfarten är att den ingår i det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen har pekat ut och att flygplatsen har en omfattande internationell reguljär trafik.

Riksintresseområdet utgörs av det område som krävs för att de nödvändiga luftfartsanläggningarna ska rymmas. Dessutom finns influensområden för hinder, buller och elektromagnetisk störning. Både riksintresseområdet och dess influensområden ska skyddas.

Ärendets behandling

Kommunledningskontorets tjänsteskrivelse den 12 april 2010.

Förslag till beslut

Marks kommun meddelar att man inte har invändning mot förslaget riksintresseanspråk.

Dagens sammanträde

Enhetschef Bertil Fermstad redogör för ärendet.

Ärendet diskuteras.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.



Tjänsteställe: Kommunledningskontoret
Handläggare: Bertil Fermstad
Datum: 2010-04-12
Beteckning: KS 2010-203 533-3
Er beteckning:



Förslag till riksintresseanspråk för Göteborg/Landvetter flygplats

Ärendet

Transportstyrelsen har utarbetat ett riksintresseanspråk med tillhörande influensområden för Göteborg/Landvetter flygplats. Yttrande ska lämnas före den 31 maj.

Beredning

Motiven till att Transportstyrelsen pekar ut Göteborg/Landvetter flygplats som riksintresse för luftfarten är att den ingår i det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen har pekat ut och att flygplatsen har en omfattande internationell reguljär trafik.

Riksintresseområdet utgörs av det område som krävs för att de nödvändiga luftfartsanläggningarna ska rymmas. Dessutom finns influensområden för hinder, buller och elektromagnetisk störning. Både riksintresseområdet och dess influensområden ska skyddas.

Övervägande

Inom kommunens nordvästligaste hörn, norr om och c:a 1 km söder om Ingsjöarna, kommer influensområdet för hinder att begränsa möjligheten att uppföra höga master mm. Utanför influensområdet för flyghinder finns ett område intill 55 km från flygplatsen där höga anläggningar kan komma att påverka flygverksamheten utan att tränga igenom de sk hinderytorna. Detta område ingår formellt inte i influensområdet. För hantering av vindkraftsutbyggnad i relation till flygsäkerhetskritiska ytor utanför riksintresseområdena tar Göteborg/Landvetter flygplats fram särskild information.

Influensområdet för buller bestäms i Mark i praktiken av beräknad utbredning av maxbullernivån på 70 dBA. Norr om Ingsjöarna och c:a 2 kilometer öster om kommungränsen söder om Västra Ingsjön kommer hänsynen till riksintresset att medföra att ex.vis bygglov för bostäder inte kan medges.

Riksintresseanspråket inverkar totalt sett endast i ringa grad på kommunens samhällsutveckling så som den nu planeras.

Då flygplatsen etablerades fastställdes en generalplan vars syfte delvis vara detsamma som det riksintresse som nu beskrivs. I Mark reglerades

förutsättningarna för bostadsbyggande i ett område norr om Lygnern och väster om Ubbhult. Denna plan gäller nu som områdesbestämmelse och blir till stor del inaktuell i och med att riksintresseanspråket beskrivs. Bestämmelserna bör därmed kunna upphävas och riksintresset istället redovisas i översiktsplan.

Förslag till beslut

Marks kommun meddelar att den inte har invändning mot föreslaget riksintresseanspråk.

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Sven-Erik Bergström
Tf Kommunchef



Bertil Fermstad
Enhetschef



Kommunstyrelsen

Beslutsexpediering:
Transportstyrelsen
Planeringsutskottet

§ 137

Dnr KS 107/10

Yttrande över Transportstyrelsens förslag till riksintresseanspråk för Göteborg/Landvetter

Sammanfattning

Transportstyrelsen har i en remiss den 30 mars 2010 berett bl.a. Mölnåls stad tillfälle att lämna synpunkter på rubr. förslag senast den 2 juni 2010.

Representanter från planeringsutskottet har deltagit i en referensgrupp och Mölnåls stadsbyggnadskontor i en samrådsgrupp vid utarbetande av förslaget.

Planeringsutskottet har yttrat sig över förslaget.

Beslutsunderlag

Stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse 3 maj 2010.

Planeringsutskottets protokoll 11 maj 2010 (§ 50).

Arbetsutskottets protokoll 26 maj 2010 (§ 82).

Kommunstyrelsens beslut i enlighet med arbetsutskottets förslag

Kommunstyrelsen antar planeringsutskottets yttrande som eget yttrande över Transportstyrelsens förslag till riksintresseanspråk för Göteborg/Landvetter.

Kommunstyrelsen justerar denna paragraf omedelbart.

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
			



Kommunstyrelsens planeringsutskott

Beslutsexpediering
Kommunstyrelsen

§ 50

Dnr PU 36/10

Riksintresseanspråk för Göteborg/Landvetter flygplats - remissyttrande

Sammanfattning

Transportstyrelsen har utarbetat ett förslag till riksintresseprecisering av Göteborg/Landvetter flygplats. Representanter från planeringsutskottet har deltagit i en referensgrupp och Mölnåls stadsbyggnadskontor i en samrådsgrupp vid utarbetande av förslaget. Eventuella remissyttranden skall ställas till Trafikverket senast den 31 maj 2010.

Stadsbyggnadskontoret har upprättat en tjänsteskrivelse med synpunkter.

Beslutsunderlag

Stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 3 maj 2010.

Planeringsutskottets förslag till kommunstyrelsen

- Kommunstyrelsen översänder stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 3 maj 2010 till Trafikverket som svar på remissen.



Justerandes sign		Utdragsbestyrkande <i>Uari Rohars</i>
------------------	--	--

STADSBYGGNADSKONTORET

Birgitta Jeppsson

Tele 031-315 13 86

birgitta.jeppsson@molndal.se

2010-05-03

dnr 36 /10

MÖLNDALS STAD
ANKOM
STADSBYGGNADSKONTORET

Kommunstyrelsen

2010 -05- 17

Riksintresseanspråk för Göteborg/Landvetter flygplats-remissyttrande

Förslag till beslut:

Kommunstyrelsen beslutar att som svar på remissen översända stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse 2010-05-03 till Trafikverket.

Bakgrund

Transportstyrelsen har utarbetat ett förslag till riksintresseprecisering av Göteborg/Landvetter flygplats. Representanter från planeringsutskottet har deltagit i en i en referensgrupp och Mölndals stadsbyggnadskontor i en samrådsgrupp vid utarbetande av förslaget.

Göteborg/Landvetter flygplats ingår i det av regeringen utpekade nationella basutbudet av flygplatser. Antalet flygrörelser bedöms uppgå till ca 110 000 rörelser år 2040 (idag ca 66 000), en ökning på ca 67 % från 2008-2040. Bortom 2040 bedöms antalet utrikesresenärer öka medan inrikesresenärer bedöms minska.

Remissen omfattar i huvudsak:

- Värdebeskrivning - Göteborg/Landvetter flygplats betydelse i samhället
- Markanspråk
- Influensområden
- Riksintresset i planering och tillståndsprövning

Mölndals stad påverkas av in och utflygningssvägar genom störningar i form av flygbuller, begränsningar i byggnadshöjd eller bebyggelse/anläggningar som kan påverka navigationshjälpmedel, kommunikations- och radarsystem.

Eventuella remissyttranden skall ställas till Trafikverket senast den 31 maj 2010.

Trafikverket kommer att överlämna riksintresseanspråken till länsstyrelsen som har till uppgift att bevaka att riksintresset tillgodoses i den kommunala planeringen.

Handlingen finns på följande <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Bebyggelse--flyg--/Luftfartens-riksintressen/>

STADSBYGGNADSKONTORET

Birgitta Jeppsson

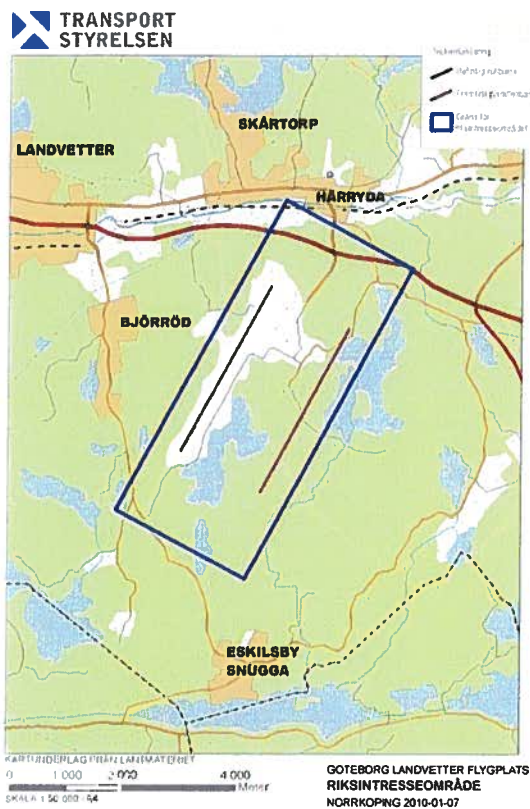
Tele 031-315 13 86

birgitta.jeppsson@molndal.se

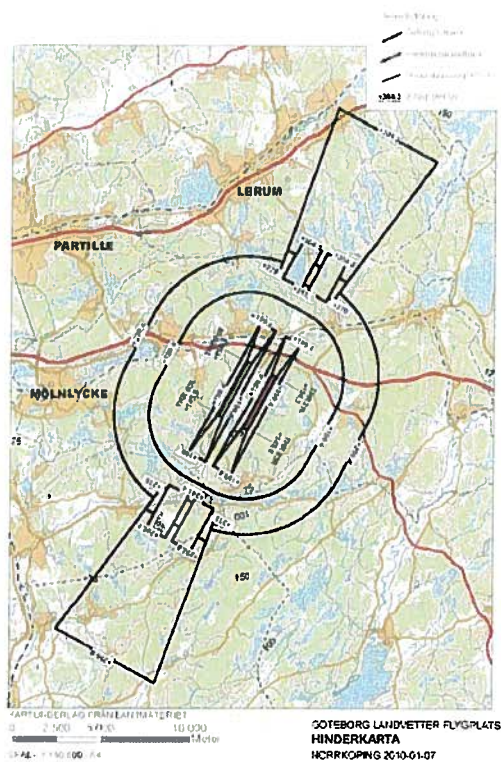
2010-05-03

dnr 36 /10

Föreslaget riksintresseområde. (figurer från remisshandlingen)



5.1.2 Influensområde för flyglinjer vid Göteborg/Landvetter flygplats



Hinderkarta avseende höjdbegränsningar för byggande under flygvägar

STADSBYGGNADSKONTORET

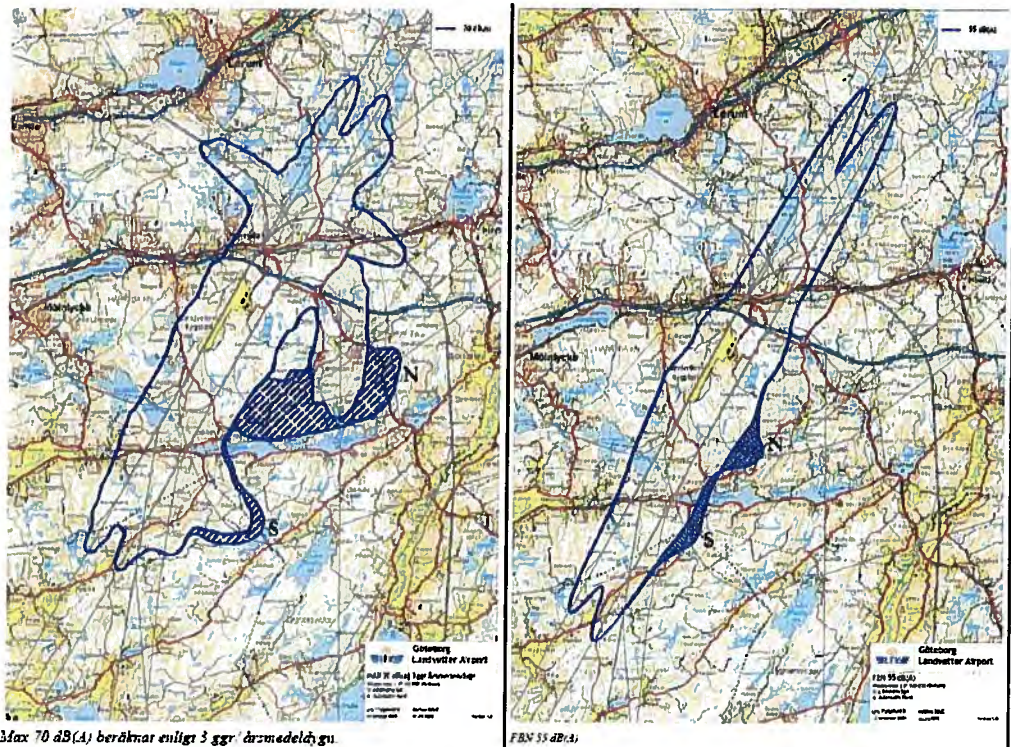
Birgitta Jeppsson

Tele 031-315 13 86

birgitta.jeppsson@molndal.se

2010-05-03

dnr 36 /10



Bullerkurvor för Max 70 db(A) respektive FBN 55 db (A)

Stadsbyggnadskontorets synpunkter

Mölndals stad har i Översiktsplan 2006 - Mölndals stad redovisat Göteborg/Landvetter flygplats som riksintresse.

Mölndals stad vill understryka betydelsen av att ha en flygplats inom regionen med möjlighet till goda kommunikationer till omvärlden. Regionens tillväxtsstrategi visar på ökat behov av goda flygförbindelser. Det är även viktigt att bygga ut kollektiva förbindelser till/från flygplatsen. En järnvägsdragning med anslutning till flygplatsen är angelägen. Mölndals stad förordar en Götalandsbana med anslutning till Mölndals centrum.

Nu föreslaget riksintresseområde för Landvetter flygplats innebär ett utökat område åt öster i förhållande till dagens flygplats. Varje landningsbana bedöms ha en maxkapacitet på 120 000 rörelser/år. Föreslagen avgränsning av riksintresset och utformning av influensområdet bedöms ge bättre förhållanden för Mölndals stad än de villkor som kom att gälla i och med koncessionen från 1990.

I samband med omprövning av villkor för flygplatsen under 2009 har nya utflygningstvågar preciserats. Nu föreslagen riksintresseavgränsning med redovisade influensområden följer miljödomen från 2009, vilket för Mölndals stads förhållanden innebär att bebyggelse i centrala Hällesåker är möjlig. För att kunna utveckla bebyggelsen i östra Lindome är det nödvändigt att föreslagna gränser fastläggs. En eventuell ändring av influensområdet åt öster är fördelaktig för Mölndals stad.

STADSBYGGNADSKONTORET

2010-05-03

dnr 36 /10

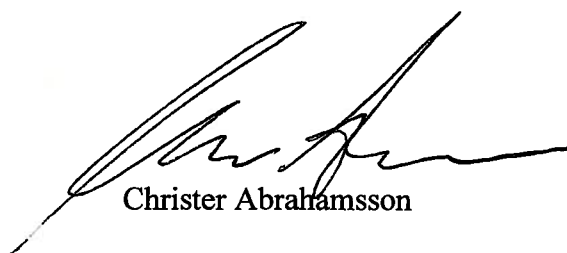
Birgitta Jeppsson

Tele 031-315 13 86

birgitta.jeppsson@molndal.se

Rekommendationer för bygglovsprövning av bebyggelse inom influensområden bör tas fram.

Vid utbyggnad av en ny parallellbana öster om befintlig bana kan förhållandena för bebyggelsen i Inseros komma att påverkas av nya utflygningsvägar. Konsekvenser av en andra bana får prövas i kommande miljöprövningar. Mölndals stad framhåller att flygvägar skall väljas så att störningar från flyget begränsas för befintlig bebyggelse.



Christer Abrahamsson



Birgitta Jeppsson

Bilaga:

Sammanfattning Utdrag ur remisshandlingen



Miljö- och hälsoskyddskontoret

Handläggare: Lars-Erik Jevås, 031-315 17 14

Trafikverket
Att: Christina Gustafsson
Samhälle

405 33 Göteborg



Synpunkter på förslag till riksintresseanspråk för Göteborg Landvetter Flygplats

Bakgrund

Transportstyrelsen har lämnat ett förslag till nytt riksintresseområde för Landvetter flygplats. Riksintresseområdet omfattar befintlig bana och en ny. Underlaget har 2050 som tidshorisont. Miljöprövning har påbörjats för en ökning av flygrörelserna från 80 000 – 120 000 rörelser på befintlig bana, men den prövningen är redan förskjuten i tiden. För Mölnåls stads del blir konsekvenserna begränsade. Det blir inte lättare än tidigare att planera för bebyggelse eller inte för den delen inte särskilt mycket svårare heller.

Konsekvenserna av riksintresseanspråken är bullerstörningar och restriktioner för höga byggnationer i landningsbanornas förlängning.

Bedömning

Först kan noteras att förslaget till riksintresseområde styrs av osäkra prognoser, som också blir osäkrare ju längre tid de skall spegla. Vidare är flyget mycket beroende av fossila bränslen, som är svårare att bryta än för många andra sektorer. Detta innebär att det är betydande svårigheter att miljöanpassa flyget och att nå en rimlig nivå på växthusgasutsläppen från sektorn, om inte trafiken minskar eller att trafikökningen åtminstone hejdas. Det innebär också att en ny bana inom utredningstiden inte är sannolik. Om en ny bana blir till så att flygvägarna passerar över samhället Inseros kan ett av resultaten bli att miljöprövningen medger att flygvägarna måste förskjutas österut jämfört med de i underlaget redovisade. Det innebär i så fall att riksintresseområdena inte stämmer med det behov som kan finnas.

För att vara mer realistisk bör därför anspråken grunda sig på en bana men en utbyggd sådan.

Förslaget begränsar därför i onödan markanvändningen i influensområdet.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSKONTORET

Jonas Edin
Miljöchef

Lars-Erik Jevås
Miljö- och hälsoskyddsinspektör

Härryda 9 juni 2010

Trafikverket
Christina Gustafsson
Region Väst
405 33 Göteborg

TRAFIKVERKET GÖTEBORG
Inkom 2010 -06- 18
Ärendenr. TRV 2010/53638

Angående Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg /Landvetter Flygplats

Flygbullergruppen Härryda Östra inkommer härmed sina synpunkter i rubricerat ärende.

Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) är en samhällsförening som bildades för drygt 10 år i samband med införandet av Luftrum 98. Trots att Luftrum 98 var den största flygvägsförändringen sedan tillkomsten av Göteborg/Landvetter flygplats, valde Luftfartsverket vid denna tidpunkt att *inte* samråda med sina närmaste grannar i de östra delarna av Härryda kommun. Man valde också att hoppa över tillståndsansökan och strunta i att lämna in miljökonsekvensbeskrivningar. Följden blev en ca tio år lång process som slutade med att ifrågasatt flygväg fick flyttas tillbaka.

FHÖ och dess styrelse har gemensamt ägnat tusentals timmar åt flyg- och bullerfrågor. FHÖ anser sig därför ha mycket god kunskap i buller och miljöfrågor, om hur det är att bo granne med Göteborg/Landvetter Flygplats och om hur det är att leva med konsekvenserna av beslut rörande flygplatsen.

Inledning och syfte

Ett riksintresseområde kring en flygplats ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller nyttjande av flygplatsen. Enligt rapporten gäller detta även alla influensområden, d v s områden utanför själva riksintresset där höga anläggningar, bebyggelse eller luftledningar för starkström kan påverka flygtrafiken negativt. När motstridiga intressen står i konflikt med varandra måste en avvägning göras. Detta har sin grund i PBL som starkt betonar den hållbara planerings alla tre delar; miljö, ekonomi och social hållbarhet.

FHÖ understryker att Transportstyrelsen i rapporten lägger fram ett *anspråk* på riksintresse, d v s något som ännu inte är fastställt. Rapporten beskriver därför en slags önskelista som inte bara preciserar rullbanor och luftfartsanknuten utrustning, utan även framtida ej tillståndsprövade flygvägar. Transportstyrelsen söker största möjliga frihet och flexibilitet utan restriktioner för framtiden.

FHÖ anser att man i det fortsatta arbetet med riksintressepreciseringen bör beakta *alla* aspekter av hållbar planering, d v s miljö, ekonomi och sociala aspekter. Detta gäller framför

allt konsekvenserna för Göteborg/Landvetters allra närmsta granne; de östra delarna av Herryda kommun.

Bakgrund

En projektgrupp och en referensgrupp har bildats för att bedriva arbetet kring riksintressepreciseringen. Projektgruppen har träffats regelbundet under 2009. FHÖ konstaterar att inga föreningar eller organisationer som specifikt jobbar för de östra delarna av Herryda kommun eller närliggande områden i andra kommuner har deltagit. Detta innebär att ett mycket omfattande intresseanspråk och medföljande restriktioner på markanvändningen, håller på att fastställas utan att de människor som verkligen kommer att påverkas i sin boende- och verksamhetsmiljö får delta i processen.

FHÖ anser att arbetsgrupperna bör utökas med bl a representant/er för de östra delarna av Herryda kommun och närliggande kommuner och att samråd med allmänheten bör genomföras.

FHÖ noterar att flygplatsens vision är: *Tillsammans skapar vi den nära flygplatsen med framtidens utbud.* Den nära flygplatsen måste även ta hänsyn till sina närboende.

Värdebeskrivning – Göteborg/Landvetter Flygplats betydelse i samhället

Flyget har stor betydelse för att tillgodose människors behov av långväga resande och för att främja regional tillväxtpolitik. Rapportens prognoser baseras bl a på en positiv befolkningsutveckling i Göteborgsregionen och det faktum att regionen har varit inne i en exceptionell tillväxtperiod under 2000-talet, främst inom tjänstesektorn. Inrikestrafiken går trots detta stadigt nedåt sedan toppnoteringen året 2000. Utrikestrafiken beräknas däremot öka med genomsnittligen 2,2 procent fram till 2020. Någon gång efter 2040, d v s om mer än 30 år, beräknas befintlig rullbana ha nått upp till maximalkapaciteten 120.000 rörelser per år.

FHÖ understryker att rapporten i stort verkar bygga på statistik från tidigt 2000-tal då den globala ekonomin expanderade på ett exceptionellt sätt. I rapporten nämns inte frågan om flygets framtid i relation till miljön och växthuseffekten. En framtida utbyggnad av höghastighetståg och dess konsekvenser på passagerarantalet behandlas också sparsamt. Tidsperspektivet är mycket långt. Parallellbanan anses bli nödvändig först om 30 år, troligen ännu längre bort. Osäkerheten är därmed mycket stor. Som jämförelse kan anföras att en översiktsplan, kommunernas viktigaste dokument för styrning av fysisk planering, ska ses över åtminstone en gång under varje politisk mandatperiod och aktualiseras minst var tionde år.

Influensområden

Flygplatsens så kallade influensområden utgörs av markområden utanför riksintresseområdet där höga anläggningar eller störningskänslig bebyggelse kan leda till restriktioner på flygverksamheten. Det finns tre typer av influensområden: Influensområden med hänsyn till flyghinder, flygbuller respektive elektromagnetisk störning. Ytmässigt är dessa influensområden betydligt större än det föreslagna riksintresseområdet.

Den typ av influensområde som antagligen berör flest verksamheter och boende i närområdet är influensområdet med hänsyn till flygbuller. Transportstyrelsen har trots detta tittat på flygvägsproblematiken endast principiellt. Vilka flygvägar den framtida rullbanan kommer att ha ska enligt rapporten lösas i en miljöprövning när ett idrifttagande eventuellt blir aktuellt. Trots detta ritar man ut två möjliga alternativ på kartbladen på sidan 37 respektive 38. Den enda utgångspunkten har varit att på enklaste sätt få maximal kapacitet i parallellbanesystemet. Däremot nämns **ingenting** om konsekvenser på miljö, ekonomi eller sociala strukturer. Genom att i ansökan negligera miljö, ekonomi och sociala strukturer uppnår Transportstyrelsen en total frihet och flexibilitet för 240.000 teoretiskt antagna rörelser per år - att jämföra med dagens ca 60.000 rörelser. Inte ens i *Masterplan Göteborg Landvetter Airport* presenterar Luftfartsverket en önskad trafikvolym som närmar sig denna siffra.

Transportstyrelsen påpekar att det inom en relativt snar framtid kan vara aktuellt att använda sig av s k kurvade inflygningar vid Göteborg/Landvetter flygplats. Det innebär att inflygningen kommer att ske med hjälp av satellitbaserade GPS-system som möjliggör att planen kan flyga i s-former i flygplatsens närområde för att bli kunna undvika bebyggelse och därmed minska bullerexponeringen i känsliga områden. Även införandet av P-RNAV-teknik under det senaste året gör att flygen bättre kan följa den nominella flyglinjen. Flygplanen sprids då ut över ett mindre område än tidigare och ett färre antal människor utsätts för buller. Samtidigt innebär P-RNAV-tekniken att utflygning som börjar med en mycket skarp sväng, av den typ som skisserats för den framtida parallellbanan, försvåras.

FHÖ anser att det är felaktigt att rita ut ej tillståndsprövade flygvägar i denna typ av styrande dokument. Flygvägarna, såsom de presenterats, kan i bästa fall ses som en kvalificerad gissning om en mycket osäker framtid. Prognoserna över antalet flygresenärer kan slå fel. Framtida navigeringsmetoder kan, såsom Transportstyrelsen noggrant beskriver, förändras och diskvalificera vissa flygvägar eller kvalificera andra som inte går att använda idag. Nya flygplansmodeller som bullrar mindre kan komma ut på marknaden. FHÖ anser därför att kartbilderna på sidan 37 respektive 38 är oseriösa. Kartbilderna kommer med största sannolikhet, trots att de visar ej tillståndsprövade flygvägar, ligga till grund för markanvändningen i den östra delen av Härryda kommun. FHÖ har redan fått indikationer om att Härryda kommun annullerar byggrätter, lägger detaljplanearbeten på is och avslår bygglov med hänvisning till föreslagna influensområden. Detta påverkar i allra högsta grad verksamheter och boende i kommundelen. Befintliga fastigheter tappar i värde och planerade projekt får ställas in. Det ger stor social osäkerhet, inte minst för den enskilda människan. Härryda kommun har satsat i skolor och omsorg, bli ska Rävlandaskolans senaredel, som har ett upptagningsområde som omfattar hela östra kommundelen, ersättas av en helt ny byggnad. Öppnandet av flera nya friskolor i de västra delarna under 2010 innebär i sig ett sviktande underlag som ytterligare förstärks av utpekandet av ej tillståndsgivna influensområden. Konsekvensen blir att en död hand läggs över östra Härryda och med största sannolikhet även över västra Bollebygd och delar av Marks kommun. Det är därför av mycket stor vikt att de uppgifter som redovisas i rapporten är relevanta och väl grundade.

FHÖ anser att markerat influensområde med hänsyn till buller antingen studeras i detalj och konsekvensbeskrivs noggrant ur **alla** aspekter - eller helt enkelt tas bort.

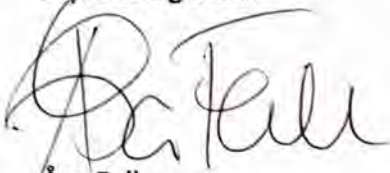
Genomförandet av Luftrum 98 var den största flygvägsförändringen sedan Göteborg/Landvetter Flygplats tillkomst. Bland annat leddes trafiken mot Stockholm om via flygvägen Toddy. För boende öster om flygplatsen förändrades närmiljön dramatiskt just på grund av en icke tillståndsgiven flygväg. Luftfartsverket hänvisade till Koncession 90 där man på en (1) rad beskriver att man eventuellt, någon gång i framtiden, skulle vika om flygtrafiken norrut: Ingen formell ansökan, inget tillstånd, inga studerade alternativ och absolut ingen konsekvensbeskrivning. Miljööverdomstolen fastslog 2005 att inget tillstånd fanns. Efter studier och analyser av flera alternativ formade man en ny flygväg, delvis baserad på Cindy 1C som användes fram till 1998. Det s k Södra spåret togs i bruk 2009 vilket innebar att 1800 färre människor utsattes för skadligt buller över 70 db(A). FHÖ anser att det finns goda möjligheter att med mycket gott resultat ta hänsyn och sammanväga flera olika motstående intressen. Vi anser dessutom att det är direkt felaktigt att hänvisa till ej tillståndsgivna flygvägar; detta kan lätt misstolkas och under långa tider få besvärliga konsekvenser för bland annat närboende.

Sammanfattande synpunkter

Med hänsyn till vad som ovan anförts accepterar FHÖ föreslagen riksintressegräns för Göteborg/Landvetter Flygplats. FHÖ anser däremot att utpekade influensområden **inte** utretts eller beskrivits tillräckligt utifrån aspekterna miljö, ekonomi och social hållbarhet och därför **inte** kan fastställas eller presenteras på det sätt som gjorts i Transportstyrelsens rapport. FHÖ anser att Transportstyrelsen/Trafikverket snarast måste påbörja detta arbete. I denna process måste FHÖ eller annan organisation som företräder boende och verksamheter i den östra delen av Härryda bjudas in att delta.

Med vänliga hälsningar

Flygbullergruppen Härryda Östra
Styrelsen genom



Åsa Fall

Flygbullergruppen Härryda Östra, c/o Georg Johansson, Stenshultsvägen 165,
430 65 Rävlanda

Kopia: Länsstyrelsen Västra Götalands län, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Marks kommun

28 maj 2010



Trafikverket

Samhälle

405 33 GÖTEBORG



Remissvar

Bifogat mitt yttrande över remissen

Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende Göteborg/Landvettens flygplats 2010-03-30.

Jag anhåller, att Trafikverket sänder mig kopia dels av en eventuell sammanställning av remissvaren dels av Trafikverkets beslut/utpekande.

Med vänlig hälsning

Ola Christensson

Postadress: Klövervägen 13
448 36 FLODA

Trafikverket
Samhälle
405 33 GÖTEBORG

Remissynpunkter på
Transportstyrelsens riksintresseanspråk avseende
Göteborg/Landvetter flygplats 2010-03-30

Avsnitt 1

Sidan 6 Transportstyrelsen (TS) konstaterar,
att när två eller flera riksintressen
står i konflikt med varandra, skall det
intresse eller ändmål som bäst gynnar en
långsiktig hushållning med mark, vatten
eller den fysiska miljön i övrigt ges
företräde. Avvägningen skall göras av
länsstyrelsen.

Jag kommer atthänvisa till denna föreskrift
i mitt yttrande.

Avsnitt 2

Sidan 6 Vid värdering av förutsättningarna för riks-
intresseanspråk skall bl. a. beaktas fysiska
och marknadsmässiga möjligheter att ansluta
flygplatsen till spårtrafik.

Detta har inte tillräckligt beaktats i TS:s
remiss. Närmare härom nedan.

Avsnitt 2

Sidan 7 Enligt TS skall flygplatsens funktioner skyd-
das för att säkerställa att flygplatsen bidrar

till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Här har TS underlåtit att beakta vad som krävs av flygplatsen för att bidra till en långsiktigt hållbar transportförsörjning. /v Närmare härom nedan.

År 2008 hävdade Luftfartsstyrelsen (LS), att den skall precisera vad som är flygplatsens riksintresse och influensområde.

TS underlåter att kommentera detta och denna kompetensfråga lämnas alltså öppen.

Avsnitt 2.1

Sid. 7-8 Det är anmärkningsvärt, att kommunerna Alingsås, Bollebygd, Kungsbacka och Partille samt Västtrafik inte deltagit i projektgruppen.

Lika märkligt är, att kommunerna Alingsås, Bollebygd och Kungsbacka samt Västtrafik inte ingått i referensgruppen.

Avsnitt 3.1.2

Sid. 9-10 TS redovisar att passagerarvolymen har minskat för inrikesflyget och ökat för utrikesflyget under det senaste decenniet. För fraktflyget anges bara en genomsnittlig årlig tillväxt på 11 procent under perioden 1960-2000. Det är en allvarlig brist, att antal flygrörelser och godsmängd för fraktflyget under tiden 2001-2009 inte preciseras. Utan närmare upplysningar kan man inte jämföra fraktflygets roll för export från och import till Sverige. /de /v

En jämförelse skulle emellertid visa, att flygfraktens omfång är obetydligt jämfört med sjö- och landtransporter.

Avsnitt 3.1.7

Sid. 13-14

I TS:s referat av Göteborgsregionens långsiktiga mål och strategier för en hållbar tillväxt är en punkt avgörande. Det gäller Omfattande utbyggnad av regionens kollektivtrafikkapacitet för att nå minst 40 procents marknadsandel.

Målsättningen är lovvärd, men även här saknas tidsfaktorn. Är den tio eller trettio år?

Hittills har Göteborgsregionen och Västtrafik misslyckats totalt. För närvarande reser endast nio procent av flygpassagerarna kollektivt (med flygbussar).

Västtrafiks kollektivtrafik är dyr och dålig. Biljett- och taxesystemet är synnerligen kundovänligt. Den planering som görs är oinspirerad och långdragen. Den går bokstavligen i gamla hjulspår.

Avsnitt 3.1.9

Sid. 14-15

I TS:s presentation av de tre etapperna i Svedavias masterplan saknas tidsangivelser. Är det en etapp per decennium eller tre etapper under de närmaste tio åren?

Avsnitt 3.2.1

Sid. 15-16

TS uppger, att Göteborg/Landvetter flygplats har ett upptagningsområde för utrikestrafik, som - vad beträffar charter- och lågpris~~trafik~~-flyg - även omfattar Värmland och södra Norge. Men TS nämner inte, att antalet resande från

1-12

u 12-10-11 11-10-11 11-10-11
JAC 10-11-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11

11-10-11

11-10-11

11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11

11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11

11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11

11-10-11

11-10-11

11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11

11-10-11

11-10-11

11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11
11-10-11 11-10-11 11-10-11

dessa områden är mycket litet. För värmelänningarna är det närmare till Gardermoen eller Rygge. Resande från södra Norge kan välja mellan Gardermoen, Rygge eller Torp (i Vestfold fylke).

/2

TS noterar, att trafiken från Landvetter till Stockholm är dominerande. Denna omständighet väcker frågan om långsiktig hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt. Här ställs EU:s och Sveriges miljömål (minskade koldioxidutsläpp) mot TS:s riksintresseanspråk. Vid denna konflikt skall - enligt avsnitt 1 ovan - den långsiktiga hushållningen ges företräde.

I dag klarar inte Göteborg/Landvetter flygplats ~~inte~~ att minska koldioxidutsläppen utan extern klimatkompensation. Ett ökat antal flygrörelser leder till ytterligare ökade koldioxidutsläpp. Men denna negativa "utveckling" kan hejdas.

/2

Sedan 1992 tillåter EU att flygtrafik får avlysas på grund av miljöproblem. Enligt den senaste förordningen (EG) nr 1008/2008 får flygtrafik avlysas "i synnerhet när andra transportsätt erbjuder lämpliga servicenivåer" (artikel 20 punkt 1).

En sådan servicenivå finns sedan länge. Resenärer från Göteborgsregionen och delar av Västsverige har tillgång till expresståget X 2000 från Göteborg C till Stockholm C.

/2

Ett X 2000-tåg tar ca 300 passagerare. Vid behov kan kapaciteten ökas genom tillkoppling av enstaka vagnmoduler eller hopkoppling av två X 2000-tåg. I det senare fallet ökas kapaciteten till 600 passagerare. Sådan hopkoppling sker redan i dag. /v

En flygning från Landvetter till Stockholm ger närmare 70 gånger större koldioxidutsläpp än en X 2000-resa räknat per passagerare och kilometer. (Göteborgs-Posten 2007-02-25 sidan 7) /v

Det är anmärkningsvärt, att TS underlåter att nämna, att flygtransporter är mer miljöskadliga än alla andra transportslag. (Enda undantaget är transporter med höghastighetsfärjor, men deras antal är försumbart. GP 2007-02-25 sidan 7)

Flygtrafiken mellan Göteborg/Landvetter och Stockholm (Bromma/Arlanda) står också i strid med Sveriges miljöpolitiska mål.

Luftfartsverkets (LFV) tre sänkningar av flygbolagens flygplatsavgifter under åren 2008-2009 står i strid med Regeringens förordning. Fram till år 2005 hade LFV till uppgift att främja den civila luftfarten. Men f. o . m. 2005 skall LFV:s styrelse särskilt svara för att de krav beaktas som ställs på verksamheten med hänsyn till... miljöpolitiken. (SFS 2004: 1120, 8 §)

TS underlåter också att nämna, att flygbolagens svar på det minskade antalet flygresenärer 2008-2009 blev ett ökat antal av-

gångar. Malmö Aviation ökade antalet inrikes avgångar med 30 procent, SAS med ca 10 procent. Resultatet blev ökad miljöbelastning.

Anmärkningsvärt är att SAS - trots försäljningen av ett antal MD 80-plan - fortsätter flyga med denna gamla, bullrande och bränsleslukande typ.

Om Swedavia avlyser inrikesflyget på sträckan Göteborg/Landvetter-Stockholm, minskar antalet flygrörelser och därmed de klimatskadliga utsläppen av koldioxid.

Avsnitt 3.2.2

Sid. 16-17

Enligt TS:s prognos kommer inrikestrafiken med flyg att minska i långsam takt. En avlysning av trafiken från Landvetter till Bromma/Arlanda minskar snabbt de miljöskadliga utsläppen av koldioxid. Detta ligger i linje med Sveriges klimatpolitik och får inga negativa effekter på den ekonomiska tillväxten.

Handeln med utsläppsrätter f. o. m. år 2012 kommer inte att minska koldioxidutsläppen så mycket, att den miljöskadliga höjningen av jordatmosfärens temperatur hejdas.

Flygbolagens framtida inblandning av bio-bränsle i flygfotogenen kommer inte att överstiga 20 procent. Den förväntade minskningen av koldioxidutsläpp kommer att omintetgöras av den globala ökningen av antalet flygrörelser.

... ..
... ..
... ..

-
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..

Avsnitt 3.3

Sid. 18-19

TS snuddar vid trafikflygets roll i det nationella transportsystemet 2010-2021, men gör inga prognoser för fraktflygets flygrörelser eller godsmängder. TS berör inte heller, hur stor andel av flygfrakten som består av lyxvaror. t. ex. snittblommor från länder inom och utanför EU samt kosmetika och parfymer. Med tanke på flygets miljöskadlighet bör dessa omständigheter redovisas i alla prognoser.

I dag är flyget - inklusive fraktflyget - subventionerat genom det skattebefriade flygbränslet. Handeln med utsläppsrätter kommer inte att leda till den nödvändiga snabba minskningen av de klimatskadliga utsläppen. /v

EU och ICAO tillåter nationella miljöavgifter, men här har LFV svikit. De svenska miljöavgifterna är fortfarande skrämmande låga.

TS nämner inte heller att trafikflyget svarar för ca 15 procent av transportsektorns klimatskadliga utsläpp.

Avsnitt 3.3.1

Sidan 19

TS konstaterar, att tillgängligheten till Göteborg samt kollektivtrafiken inom Göteborgsregionen måste förbättras. TS uppmärksammar objektet Landvetter Resecentrum i anslutning till Rv 40 med utbyggd motorvägshållplats. Men TS nämner inte att det i dag bara är ca nio procent av flygpassagerarna, som reser med de dyra och obekväma flygbussarna.

TS tiger också om Västtrafiks, Göteborgs-regionens, länsstyrelsens och LfV:s (Swedavia) klandervärda passivitet i kollektivtrafikfrågan.

Avsnitt 3.3.2

Sid. 19-20

TS uppehåller sig uteslutande vid den s. k. Götlandsbanan, en ^höghastighetsbana, som nuvarande regering beslutat att inte bygga. Även om en ny regering skulle besluta att göra det, kan sträckan Göteborg-Landvetter flygplats(-Borås) inte börja trafikeras förrän år 2023.

/ög

Det är oklart, om TS har beaktat att höghastighetsbanan inte kommer att vara öppen för godstransporter. TS skriver nämligen, att utvecklingen av fraktflyget är beroende av integrerade logistiksystem för godstransportsektorn, där fraktflyget samverkar i intermodala terminaler.

Avsnitt 3.4.1

Sid.20-21

LS fastställde år 2008 grunderna för utpekande av en flygplats som riksintresse. TS konstaterar, att flygplatser, som uppfyller LS:s grunder kan pekas ut som riksintresse. Det innebär alltså, att uppfyllandet av grunderna inte i sig räcker för att peka ut en flygplats som riksintresse.

TS skriver också, att vid utvärdering skall möjligheter att ansluta flygplatsen till spårtrafik beaktas. Närmare härom nedan.

Avsnitt 3.4.2

Sid. 21-22

TS framhåller, att Regeringen önskar säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem.

TS noterar, att det finns "planer" på att ansluta flygplatsen till framtida tågtrafik genom en "eventuell" förbindelse med höghastighetståg, som skall få ett stationsläge vid flygplatsen. "Tågförbindelsen kommer att utgöra en påtaglig konkurrent till inrikesflyget."

TS konstaterar, att Göteborg/Landvetter flygplats har en rullbana med maxkapacitet på 120 000 flygrörelser per år. TS beräknar att antalet flygrörelser kommer att uppgå till 110 000 år 2040. I så fall har Göteborg/Landvetter år 2040 en marginal på 10 000 flygrörelser.

Slutligen anser TS, att berörda kommuner har beaktat flygplatsen och dess influensområde i sin planering samt att det möjligt att anlägga ännu en rullbana sydost om den befintliga.

Här underlåter TS att nämna, att flygets riksintresseanspråk står i konflikt med andra riksintressen runt flygplatsen t. ex. Härskogsområdet i Härryda och Lerums kommuner. Detta område har av Naturvårdsverket utpekats som riksintresse för friluftslivet. Länsstyrelsen beslöt 1972-09-29 att området skall ha strand- och landskapsskydd. (Beslut nr 11. 123-126-1011-71) Detta beslut fattades alltså fem år före öppnandet av Göteborg/Landvetter flygplats.

• • • • •

$$-1 \quad \bullet \quad 1$$

Enligt TS:s avsnitt 1 (sidan 6) i föreliggande remiss skall det intresse eller ändamål som bäst gynnar en långsiktig hushållning med mark, vatten eller den fysiska miljön i övrigt ges företräde.

Vid Länsstyrelsens i Västra Götaland kommande avvägning måste således TS:s riksintresseanspråk stå tillbaka för Naturvårdsverkets utpekande.

1/2

Avsnitt 4.1

Sidan 23

TS anser, att den faktiska fördelningen av trafiken på två banor bör lösas av Göteborg/Landvetter flygplats och flygtrafikledningen vid den tidpunkt då parallellbanan öppnas för trafik. Detta är en förhastad skrivning.

Redan i dag regleras fördelningen av starter och landningar på den enda rullbanan genom villkor i miljödom.

Den framtida fördelningen av trafiken på två rullbanor måste miljöprövas enligt gällande miljölagstiftning. Tillsynsmyndigheten, berörda kommuner och närboende måste få yttra sig och göra yrkanden.

Även i detta avsnitt underlåter TS att beröra problemen med fler och tyngre fraktflygplan. Mera härom nedan (avsnitt 5.2.3 sidorna 36-38).

Avsnitt 4.4

Sid.25-27

TS anser, att sammankopplingen av olika transportslag är en viktig fråga. Vad beträffar järnvägar noterar TS, att ingen järnväg har

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

station vid Göteborg/Landvetter flygplats.

Med hänvisning till avsnitten 3.3.2 och 3.4.2 (sidorna 19-20 och 21) uppmärksammar TS planerna på en ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Göteborg och Borås med stopp vid Landvetter flygplats. Tågstationen skall placeras "direkt under flygplatsens terminal."

Som jag ¹² redan nämnt i samband med mitt yttrande över avsnitt 3.3.2 är det mycket osäkert, om denna bansträcka någonsin blir byggd. Skulle så ske, kan den öppnas för trafik tidigast år 2023. Denna bana kommer emellertid inte att tillåta godståg och den kommer alltså inte att bidra till sammankoppling av godstransporter järnväg/flyg. TS beräknade ökning av flygfrakten kommer därför att belastar vägtrafiken ytterligare och leda till större utsläpp av klimatskadliga avgaser och buller.

Mot denna bakgrund är det synnerligen anmärkningsvärt, att TS inte nämner den befintliga elektrifierade järnvägen, som passerar Göteborg/Landvetter flygplats knappt 2 000 meter norr om flygterminalen.

Den nedlagda järnvägsstationen Härryda låg söder om Härryda kyrka. Stationsområdet är fortfarande oexploaterat. Förbigångsspår/stickspår med perrong kan lätt återställas. Banan trafikeras i dag av SJ:s fjärr-, Västtrafiks region- och SJ:s m. fl. godståg.

I en tid då klimatskadliga utsläpp har blivit en ödesfråga, satsar Västtrafik på kollektivtrafik med buss mellan Göteborg och Borås. Västtrafik har inga planer på fler tåg under de närmaste tio åren. (Göteborgs-Posten 2010-05-15 sidan 12)

Det blir en angelägen uppgift för Trafikverket att sätta press på Länsstyrelsen Västra Götaland, Göteborgsregionen, Swedavia och Västtrafik så att flyg och järnväg snarast blir integrerade. Sammankopplingen med frakt- och passagerarterminalen på Göteborg/Landvetter kan ordnas genom hiss/rulltrappor och moving walkways/transportband vid Härryda återöppnade järnvägsstation. Även flygbränsletransporterna till Göteborg/Landvetter kan gå på järnväg från oljehamnarna på Hisingen i Göteborg till Härryda återöppnade station. Därifrån kan flygbränslet ledas till Göteborg/Landvetter bränsledepå via en kort pipeline.

Detta system kan med god vilja färdigställas inom ett par år. Anläggningskostnaden blir en bråkdel jämfört med kostnaden för en höghastighetsbana och underjordisk station.

Detta blir inte bara ett kostnadseffektivt transportsystem utan det leder också till väsentligt minskade utsläpp av klimatskadliga avgaser och trafikbuller. Enligt regeringsförordningen skall TS:s verksamhet särskilt inriktas på att bidra till ett miljöanpassat transportsystem. (SFS 2008:1300, 1 §)

Avsnitt 5.1.3

Sid. 29-31

TS anser det möjligt, att Göteborg/Landvetter flygplats inom en tioårsperiod kommer att ha PBN-konceptuella inflygningsmetoder (kurvade inflygningar, som tillämpar GNSS-navigering. Dessa skulle enligt TS kunna leda till "av-sevärda flygvägsförkortningar", som i sin tur skulle kunna leda till "stora emissions-reduktioner av bl a. CO2."

Detta låter bra, men det är tveksamt, när det kan förverkligas. Göteborg/Landvetter flygplats har hittills aldrig anammat flygtekniska innovationer. Ett exempel är CDA-proceduren (gröna inflygningar) som ännu inte är standard vid Landvetter.

TS noterar vidare, att flygplatsens procedurområden kommer att förändras. Den yttre gränsen för Göteborg/Landvetter flygplats procedurområde går från Stenungsund i norr via Vårgårda i nordöst, Svenljunga i sydöst och tangerar Varberg i söder. TS behandlar bara hinderfrågan, men det är uppenbart, att nya flygvägar kommer att leda till ändrade flygbullermattor.

Avsnitt 5.2

Sid. 31-34

TS redovisar gällande riktvärden för flygtrafikbuller (tabell 1), men underlåter att nämna det såsom riksintresse utpekade fri-luftsområdet Härskogen beläget strax nord-nordöst om Göteborg/Landvetter flygplats rullbana. Eftersom tystnad är en väsentlig del av upplevelsen gäller här riktvärdet 40 dB(A) FBN utomhus. Som framgår av kartan

på sidan 38 utsätts Härekgen redan i dag för 55 dB(A) FBN. Detta problem uppmärksammas inte av TS.

Ännu allvarligare är TS:s underlåtenhet att beakta aktuell medicinsk forskning, som visat att sovande personer får blodtryckshöjning av (flyg)trafikbuller vid bullernivån LA max >35 d(B). (European Heart Journal /2008/ 29, pages 658-664)

Det tillkommer nu Trafikverket att kräva, att Swedavia låter utarbeta kartor, som visar gränserna för bullernivåerna 35 och 40 dB(A) FBN runt flygplatsen .

TS avslutar sin framställning med konstaterandet att bullernivåerna är en teoretisk beräkning. TS nämner emellertid inte, att den internationellt verksamma konsultfirman Kjessler & Mannerstråle redan år 1998 fastslog att de teoretiska bullerberäkningarna "stämmer överens endast vid enstaka tillfällen med verkligheten." (Flygbullerutredning för Göteborg-Landvetters flygplats 1997-2015, sidan 9)

Avsnitt 5.2.1

Sidan 34 TS:s principiella lösning av flygvägsproblematiken är maximal kapacitet. Här är det alltså inte tal om miljöanpassning.

TS nämner inte heller, hur det ökade flygbullret till följd av trafikökningen skall hanteras. Denna fråga är särskilt viktig för nattrafiken. Även här borde TS ha analyserat prognoserna för fraktflyget. I TS:s mötesprotokoll 2009-02-17, sidan 3, uttalas endast att om flygfrakten ökar, "måste man räkna med riktigt tung trafik vilket också

1. • • • • • V

kommer att medföra ett ökat buller med utökade bullerkurvor." (punkt 6) Jag ~~/~~ kan inte se att TS analyserat detta i föreliggande remiss. 129

Om fraktflyget skulle fortsätta att öka med 11 procent per år, fördubblas detta på mindre än tio år. Det skulle innebära en oacceptabel bullerökning, som inte bara skulle drabba ett antal närboende utan bli ett regionalt folkhälsoproblem.

Avsnitt 5.2.3

Sid. 36-38

Det är olyckligt, att LFV Flygakustik inte utarbetat extra kartor, som är direkt jämförbara med tidigare beräkningar.

TS:s bullerberäkningar är synnerligen bristfälliga. Ingen hänsyn har tagits till den lokala topografin, som karaktäriseras av småkuperad terräng med omväxlande skogbevuxna impediment och öppen odlad jord. Ett särskilt problem är de många insjöarna, vars vattenspeglar reflekterar och sprider flygbullret längre än på fast mark.

Jag hänvisar också till mina synpunkter på TS:s avsnitt 5.1.3, 5.2 och 5.2.1 ovan.

Avsnitt 6

Sid. 41-42

TS påpekar, att länsstyrelsen skall bevaka områden av riksintresse. Jag anser, att länsstyrelsen försummat detta i fallet Härskogen. Se avsnitten 1 och 5.2 ovan.

Att TS:s precisering av riksintressen för luftfart är "helt frikopplad från alla typer av miljöprövningar" är en sak. Men hur flygverksamheten får bedrivas, prövas enligt miljöbalken. Flygvägarnas utformning ingår

således i luftfartsverksamheten.

TS konstaterar, att i dag fastställs flyg-procedurer vanligtvis i miljöbeslut och flygtrafiktjänsten ansvarar för att procedurerna följs. /v

Men enligt TS regleras flygtrafiken av luftfartslagen, så snart flygplanet släppt kontakten med marken.

TS hävdar, att villkor, som miljödomstolen förknippar med tillståndet, "inte direkt kan riktas mot flygtrafiken eller flygprocedurerna."

Jag bestrider TS:s tolkning. Om det finns internationellt godkända procedurer, som reducerar koldioxidutsläpp och flygbuller, måste miljödomstolen kunna föreskriva dem som verksamhetsvillkor. LFV, som svarar för flygledningen på Göteborg/Landvetter flygplats har f. o. m. 2005 till uppgift att driva och utveckla statens flygplatser för civil luftfart. (SFS 2004:1120, 1 §) LFV:s styrelse skall särskilt svara för att de krav beaktas som ställs på verksamheten med hänsyn till... miljöpolitiken. (3 §)

Flygtrafiktjänsten vid Göteborg/Landvetter flygplats ansvarar för och styr den civila luftfarten inom Göteborg TMA, ett område som är något större än influensområdet.

Regeringen har förordnat, att TS:s verksamhet särskilt skall inriktas på att bidra till ett... miljöanpassat... transportsystem.
(SFS 2003:1300, 1 §)

För LS har Regeringen förordnat, att två av dess huvuduppgifter är att främja en... miljö-säker civil luftfart samt att ha ett övergripande ansvar för flygtransportsystemets miljöanpassning. (SFS 2004:1110)

Avslutningsvis konstaterar TS att flygverksamhet är föränderlig. Detta är en självklarhet.

Ökad flygtrafik med större och tyngre ~~plan~~ *12*
samt ny medicinsk kunskap om bullers hälso-skadlighet även vid lägre bullernivåer kommer att framtvinga drastiskt skärpta krav på minskade utsläpp av buller och klimat-skadliga gaser.

Flygbranschens egen tekniska utveckling går alltför långsamt. När den får full effekt har jordens klimat med största sannolikhet redan kollapsat.

Floda den 28 maj 2010

Ola Christensson
Ola Christensson

...IV
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

...IV
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

... ..
... ..
... ..
... ..

... ..

... ..

Yttrande 2010-05-31

**Transportstyrelsens Riksintresseanspråk Avseende
Göteborg/Landvetter Flygplats**

Daterad: 2010-03-30

Åke och Britta Wernås Lottas väg 46 44392 Lerum <i>Fastigheter: Assmundtorp 2:46, 2:135</i> Mikael Wernås Lottas väg 44 44392 Lerum <i>Fastighet: Assmundtorp 2:10</i>	Trafikverket Christina Gustafsson Samhälle 40523 Göteborg <table><tr><td>TRAFIKVERKET GÖTEBORG</td></tr><tr><td>Inkom 2010 -06- 01</td></tr><tr><td>Ärendnr. TRV 2010/55638 A</td></tr></table>	TRAFIKVERKET GÖTEBORG	Inkom 2010 -06- 01	Ärendnr. TRV 2010/55638 A
TRAFIKVERKET GÖTEBORG				
Inkom 2010 -06- 01				
Ärendnr. TRV 2010/55638 A				

Remissyttrande

Ifrågasättande av riktigheten i 70 dB(A) bullerkurvas utformning och placering (sidan 37(43)):

Vårt yttrande är begränsat till området:

Maxvärden över 70dBA och dess påverkan på bebyggelsen i södra Öxeryd Assmundtorp och Helgesås.

Som ägare till Assmundtorp 2:10, 2:46 och 2:135 vill vi genom detta remissvar ifrågasätta riktigheten av den presentation som ligger till grund i ärendet.

Yttrande:

Hur kan LFV Akustik placera en bullerkurva "Max 70dB(A) beräknat enligt 3ggr/årsmedelvärde som sträcker sig **över hela** halvön Assmundtorp 2:46, **över delar av** Stora Stamsjön och ytterligare ett antal meter väster ut. Se sidan 37(43).

Den nya banan som skall ligga 1600m öster om den nuvarande med beräknade 120000 flygrörelser kommer inte att höja bullret över ovan beskrivna flygväg. Speciellt inte om man tar hänsyn till "5.2.1 Flygvägar" samt "Maximalljudnivå L_{max} 70 dB(A) vid olika trafikvolymmer" – bilaga 6.

Vi kan konstatera att inga remissinstanser som vi har tagit del av har reagerat över bristerna i det faktaunderlag som framställts.

Vi kräver att de berörda markområdena ej fortsättningsvis skall belastas av 70dB(A) kurvan och att underlaget för Miljödömsstolens beslut respekteras (2008-10-08 i mål M118-01).

Åke Wernås
ake@wernas.se

Britta Wernås

Mikael Wernås

mikael@wernas.se

0302-213 90
211 37

Föreliggande faktaunderlag (bilaga 1-6):

Plansch S9.1 - 2007-02-26 – (bilaga 1)

"Antal händelser med maximal ljudnivå ≥ 70 dBA - Nollalternativet – nuvarande flygväg 80 000 rörelser/år"

Plansch S9.3 - 2007-02-26 – (bilaga 2)

"Antal händelser med maximal ljudnivå ≥ 70 dBA - Södra Spåret med 80 000 rörelser/år"

Plansch U3.1 – 2007-08-29 (bilaga 3)

"DETNA-SABAK 03; Utflygningsvägar – Maximal ljudnivå Boeing 737-800"

Mail från LFV Akustik – Marie Hankonen 2008-02-22 (bilaga 4)

Genomsnittlig ljudnivå Lden 55 dB(A) vid olika trafikvolymmer 2010-04-01 (bilaga 5)

(Ovidkommande för ärendet men refererande till i citat)

Maximalljudnivå Lmax 70 dB(A) vid olika trafikvolymmer 2010-04-01 (bilaga 6)

Slutsats efter studie av detta material:

Dessa planscher visar att Assmundtorp 2:10, 2:46 och 2:135 ej påverkas av 3 gånger årsmedelvärde (ÅMD). Detta bekräftas även enligt **mail från LFV Akustik – Marie Hankonen den 22/2 2008** (bilaga 4)

Bla står att läsa i mailet:

"Den mest bullrande flygplanstypen i vårt scenario är B747-200, därefter kommer MD80, sedan B737-800 osv. Flygvägarna DETNA/SABAK belastas inte av så många MD80-flyg resp B747-200 att 1 gång per ÅMD uppnås. Istället blir B737-800 i princip det flygplan som ger en bullerhändelse/årsmedeldygn. Du ser också att båda bilderna visar en spets på bullerkurvan för 70dB(A) alldeles sydost om Stora Stamsjön."

Samtidigt går att läsa i:

"UNDERLAG FÖR SAMRÅD INFÖR NY TILLSTÅNDSANSÖKAN OCH ANSÖKAN OM ÄNDRINGSTILLSTÅND" – Göteborg Landvetter Airport, Härryda Kommun (LVF 2010-000541 – 1 April 2010)

På sidan 22(27) och 23(27) under rubriken "10.1.5 Förväntade miljöeffekter" första stycket:

"På grund av att det flygplan som bullrar mest vid start från flygplatsen (flygplan ur MD80-serien) under inledningen av prognosperioden kommer att bytas ut mot moderna flygplan som bullrar mindre, bedöms maximal ljudnivåerna kunna minska."

Från 3: och 4:e stycket:

"I bilaga 5 och 6 redovisas översiktliga bullerkurvor för LA max samt Lden vid 80 000, 90 000 och 120 000 rörelser, för att ge en indikation på vilken påverkan en utökad verksamhet kan innebära.

Man kan där konstatera att LA max kurvan för 80 000 respektive 90 000 rörelser i princip är densamma eftersom den beräknade ökningen består av flygplan som inte påverkar LA max nivån. Att LA max kurvan blir mindre för utflygningsvägen mot sydost vid 120 000 rörelser kan förklaras med att en förnyad, mindre bullrande, flygplansflotta kommer att trafikera denna väg i framtiden."

Slutsats:

Enligt bilaga 6 styrks återigen att Assmundtorp 2:10, 2:46 och 2:135 ej påverkas av 3 gånger årsmedelvärde (ÅMD).

TRANSPORTSTYRELSENS RIKSINTRESSEANSPRÅK AVSEENDE GÖTEBORG/LANDVETTER FLYGPLATS

5.2.3 Göteborg/Landvetter flygplats influensområde för flygbuller

Inom ramen för riksintressepreciseringen har LFV Flygakustik gjort bullerberäkningar på befintlig och framtida rullbana. För att kunna göra beräkningar på den framtida banan har Transportstyrelsen, Göteborg/Landvetter flygplats och flygtrafikledningen på flygplatsen tagit fram nya, möjliga flygvägar till och från den nya banan. Dessa ska inte ses som fasta utan ligger endast till grund för de schablonmässiga bullerberäkningar som gjorts för rullbanan. De simulerade flygvägarna är inte miljöprövade.

Bullerberäkningarna bygger på följande antaganden vilka är formulerade med utgångspunkt i att trafiken på Göteborg/Landvetter flygplats kommer att öka så pass mycket inom en 30-årsperiod att flygplatsen behöver ytterligare en rullbana för att kunna bedriva sin trafik. Underlaget för beräkningarna har till största möjliga utsträckning varit samma som i de prövotidsutredningar **som legat till grund för Miljödomstolens beslut för flygplatsen 2008-10-08 i mål M118-01.**

- I bullerberäkningarna har maximal kapacitet på en bana antagits vara 120 000 per år vilket ger en total trafikvolym på 240 000 rörelser per år.
- Trafikfördelningen (fördelning mellan bana 03 och 21, fördelning dag/kväll/natt samt flygplantyper) har antagits vara samma som i prövotidsutredningarna med undantaget att flygplantypen **MD80 har ersatts av Boeing 737-800.**

Förtydligande:

Det är Boeing 737-800 som vid ett AMD berör en fastighet i området (Helgesås berg – Assmundtorp). Assmundtorp 2:10, 2:46 och 2:135 är helt oberörda enligt all dokumentation som framställts (se tidigare refererade bilagor).

- LFV Flygakustik har använt sig av EU:s dygnsfördelning (dag 12 timmar, kväll 4 timmar och natt åtta timmar) vid beräkning av FBN 55 dB(A), vilket gör att man inte kan jämföra resultatet med tidigare beräkningar. Beräkning av maxnivåerna (70dB(A)) är gjord för tre händelser per årsmedeldygn. Vid alla beräkningar har LFV Flygakustik tagit hänsyn till en antagen spridning runt det så kallade spåret¹.



Max 70 dB(A) beräknat enligt 3 ggr/årsmedeldygn.

5.2.1 Flygvägar

Flygvägssystemet vid flygplatsen har i många omgångar varit föremål för prövning enligt miljöbalken. När en parallellbana tillkommer behöver nya flygvägar konstrueras. För att parallellbanan skall ge ett kapacitetstillskott erfordras att utflygningar från de två rullbanorna är separerade från varandra. Önskemålet att erhålla full kapacitet i parallellbanesystemet kan stå mot önskemålet att så långt möjligt överflyga samma områden vid utflygning från parallellbanan som idag överflygs vid utflygning från befintlig bana. Eftersom aktuella flygvägsfrågor behöver lösas i en framtida miljöprövning, kan Transportsstyrelsen i detta skedet enbart lösa flygvägsproblematiken principiellt, varvid syftet är att erhålla maximal kapacitet i parallellbanesystemet. Lösningen är att parallella starter österut görs med direkt sväng österut från östra banan och rak utflygning från västra banan till sådan höjd att maximalnivån på marken understiger 70 dBA, varefter sväng mot öster kan initieras.

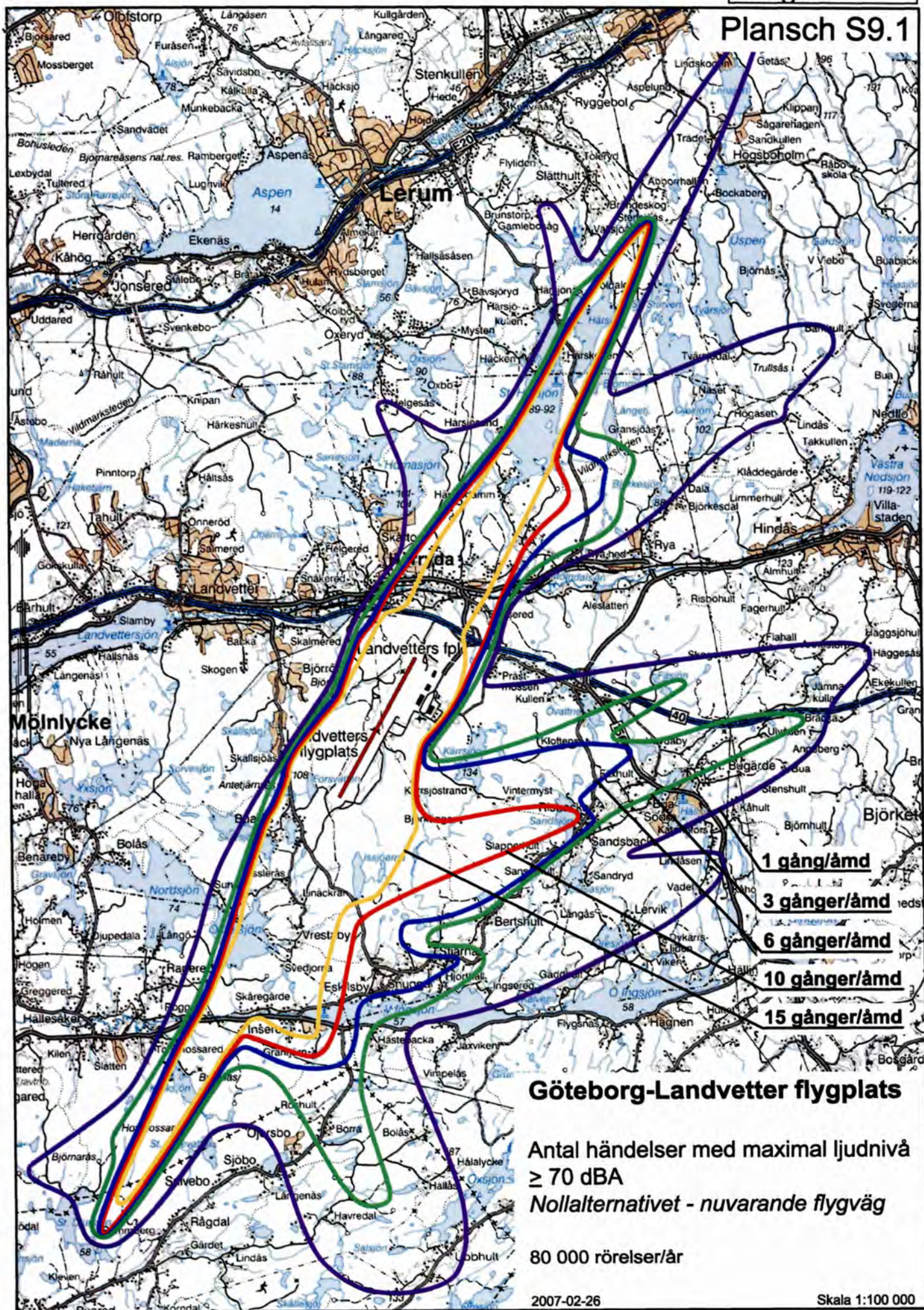
På motsvarande sätt görs parallella starter västerut med direkt sväng västerut från västra banan och rak utflygning från östra banan till sådan höjd att maximalnivån på marken understiger 70 dBA, varefter sväng mot väster kan initieras.

Remissen skall jämföras med:

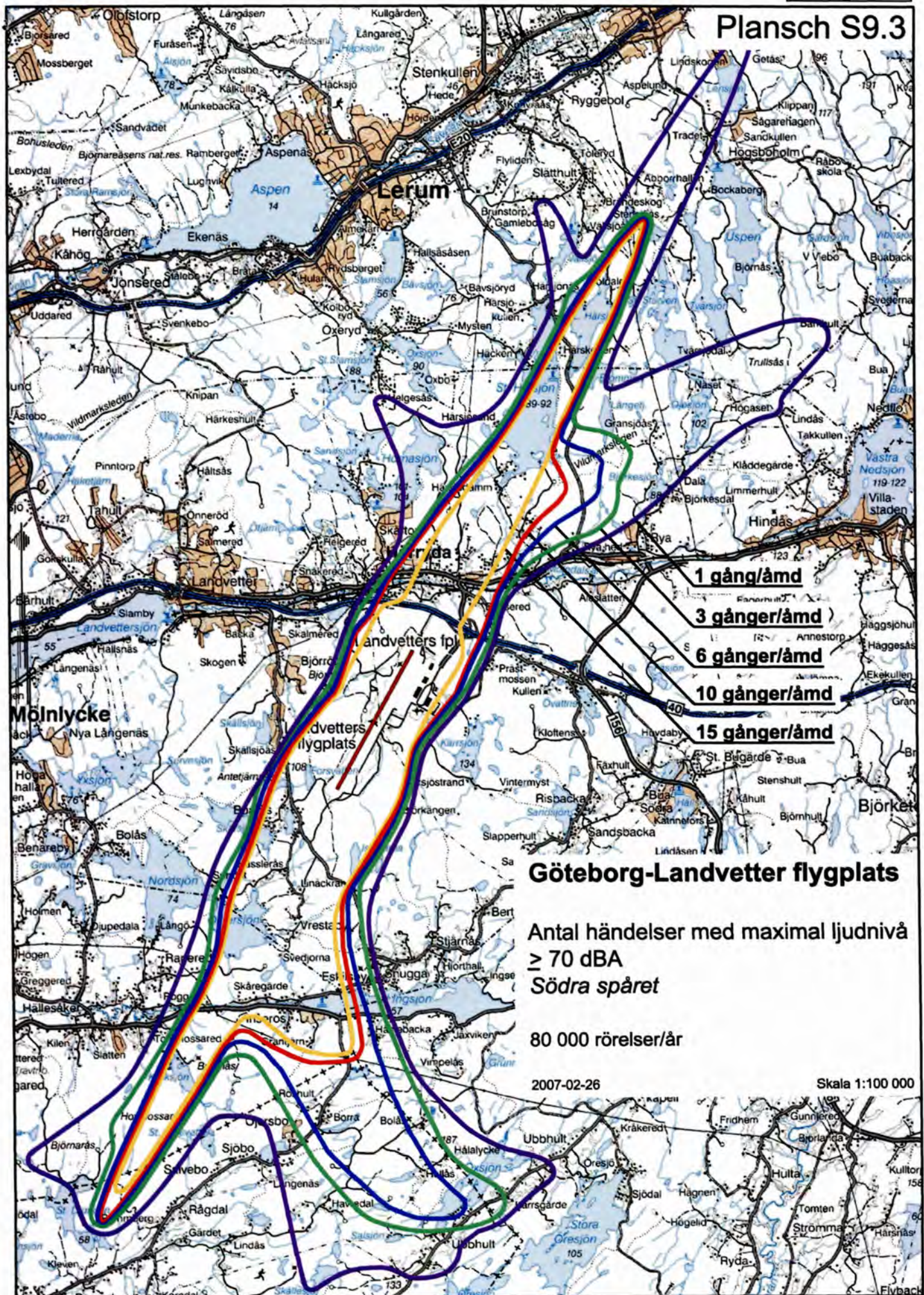


Genom att studera de olika underlagen kan man konstatera att ljudkurvan i remissen är felaktigt utformad.

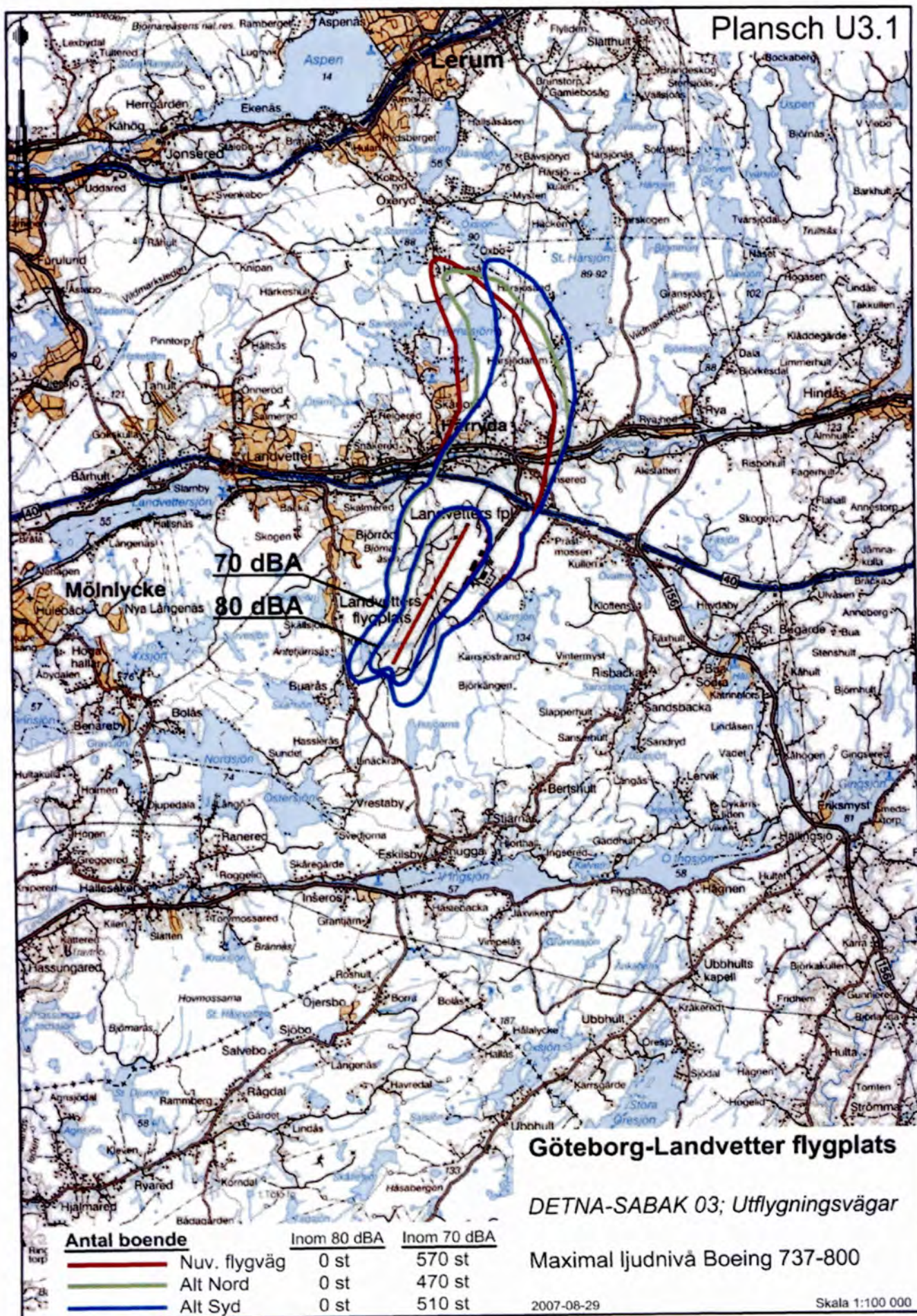
Plansch S9.1



Plansch S9.3



Plansch U3.1



From: marie.hankanen@lfv.se
Sent: den 22 februari 2008 11:01
To: ake@wernas.se
Cc: thomas.helin@lfv.se
Subject: Flygbuller Landvetter

Hej Åke!

Du ringde mig och hade frågor om LFV's utredningar "Prövotidsutredning" resp "Utredningar i Mål 118-01". Du frågade efter skillnader i kartorna S9:1 resp U3:1. Jag har nu tagit fram och jämför beräknade bullerkurvor. De två kartorna är beräknade med samma beräkningsmodell men med olika mängd trafik. U3:1 visar helt enkelt beräknad ljudnivå om flygplanstypen (i detta fallet B737-800) flyger på tre olika flygvägar. S9:1 däremot, är beräknad på ett helt trafikfall, dvs ett antal olika flygplanstyper fördelade på (i detta fallet) nuvarande flygvägar. En sådan här beräkning görs i ett antal punkter runt flygplatsen. I varje punkt räknar dataverktyget ut vilken ljudnivå som inträffar minst en gång per årsmedeldygn, minst 3 ggr per årsmedeldygn osv. Sedan binds punktberäkningarna ihop till en iso-linje för varje antal händelser. Den mest bullrande flygplanstypen i vårt scenario är B747-200, därefter kommer MD80, sedan B737-800 osv. Flygvägarna DETNA/SABAK belastas inte av så många MD80-flyg resp B747-200-flyg att 1 gång per ÅMD uppnås. Istället blir B737-800 i princip det flygplan som ger en bullerhändelse /årsmedeldygn. Du ser också att båda bilderna visar en spets på bullerkurvan för 70 dB(A) alldeles sydost om Stora Stamsjön.

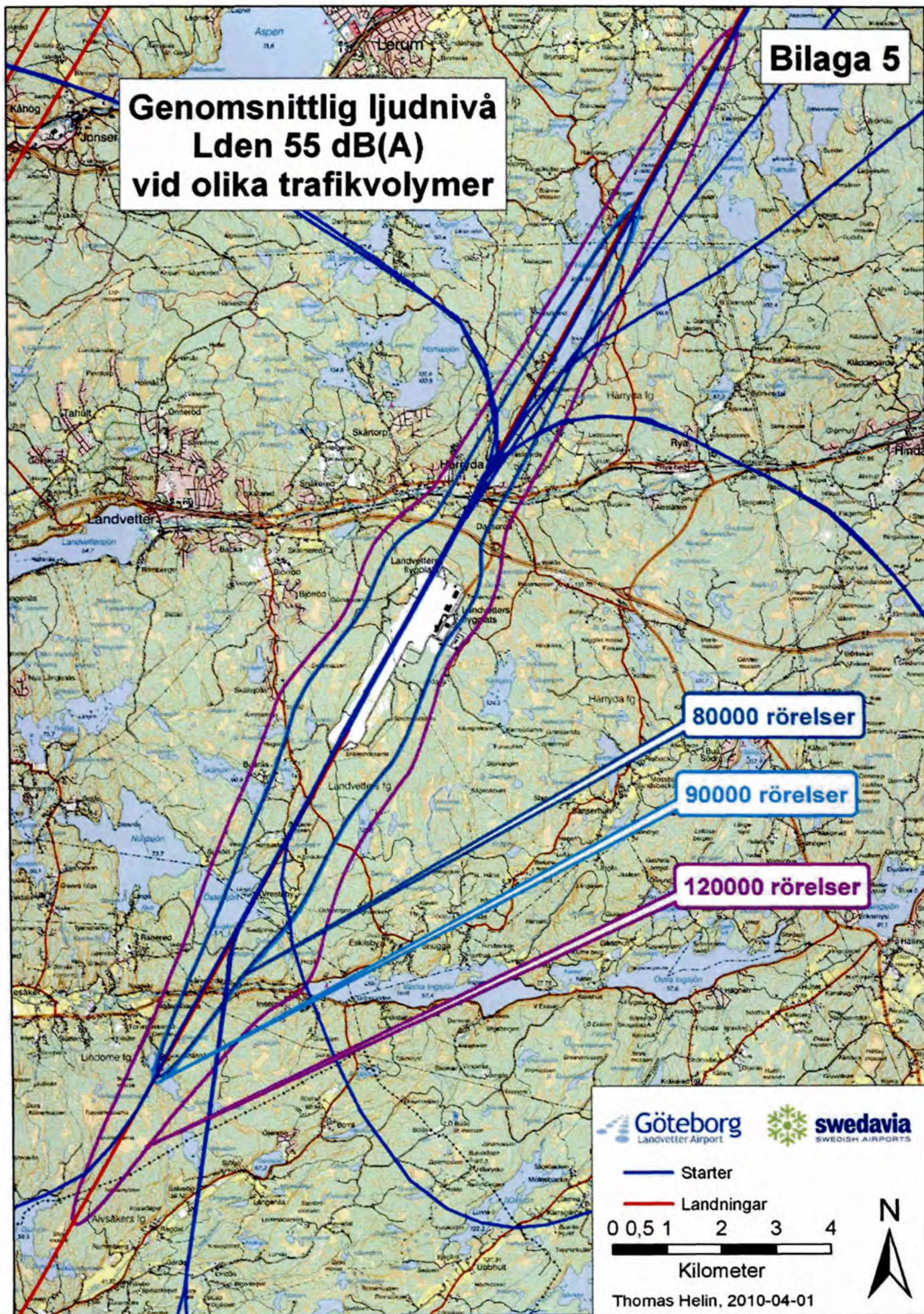
Ovanstående är inte helt trivialt, har du ytterligare frågor får du förstås gärna återkomma!

Med vänlig hälsning

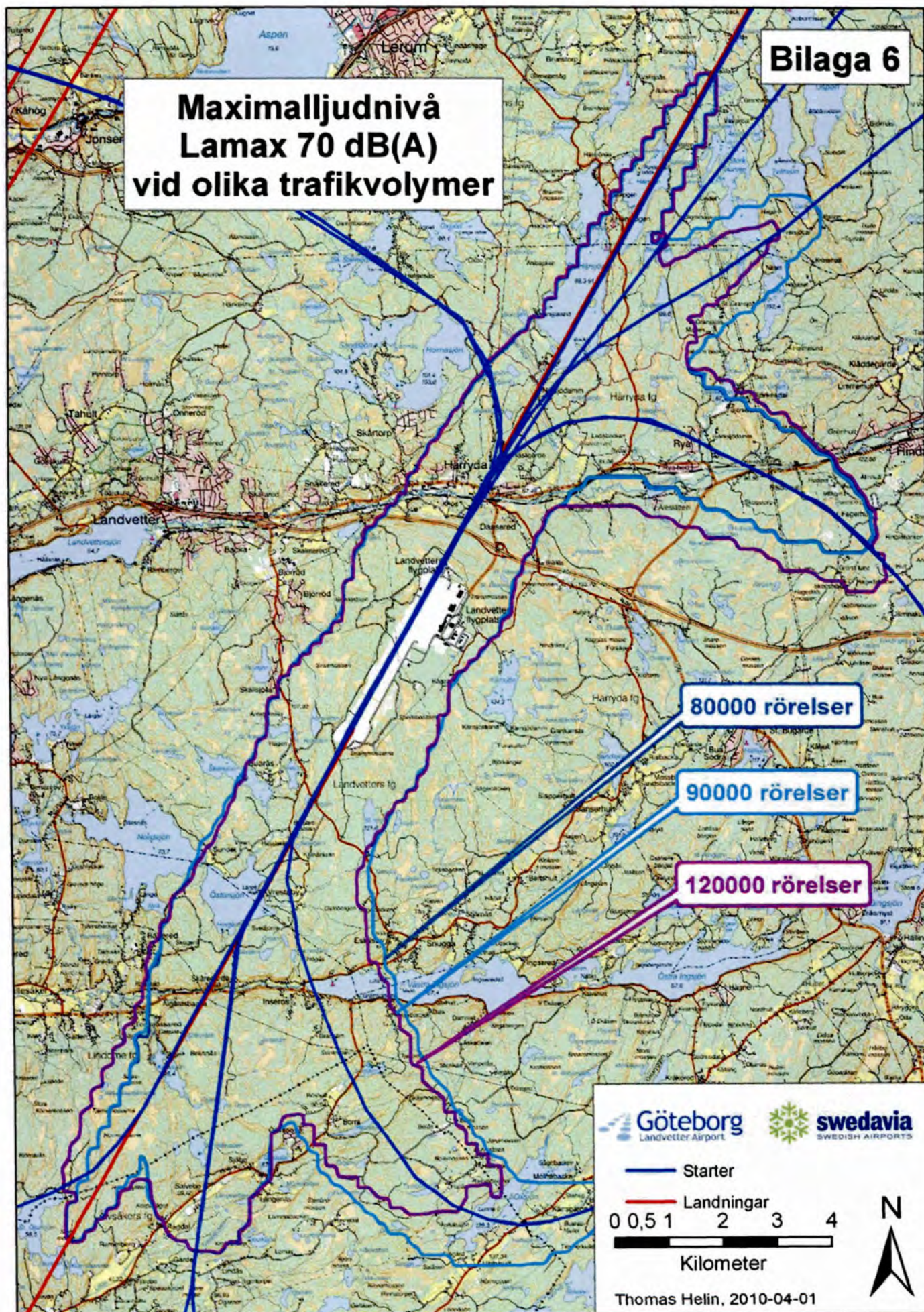
Marie Hankanen

LFV Flygakustik

**Genomsnittlig ljudnivå
Lden 55 dB(A)
vid olika trafikvolym**



**Maximalljudnivå
Lamax 70 dB(A)
vid olika trafikvolymmer**





Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se