

Håkan Johansson
Ödenäsvägen 20
438 98 Hindås

2015-07-06

Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

Härmed överklagas Mark- och miljödomstolens beslut med målnummer M 1030-13
2015-06-07 vid Vänersborgs Tingsrätt.

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
R2
meddelad
INKOM: 2015-07-08
MÅLNR: M 1030-13
AKTBIL: 192

Undertecknade yrkar i första hand att ansökan om kurvad inflygning avslås. I andra hand yrkas att kurvad inflygning inte får ske nattetid och att banan för den kurvade inflygningen OSNAK 2X flyttas några kilometer norrut för att på så sätt beröra betydligt färre boende. Vid prövningen ska det enligt miljöbalken ske en avvägning mellan olika intressen. Nyttan av åtgärderna ska jämföras med kostnaderna och olägenheter som kan uppstå. I detta fall uppstår betydande olägenheter och kostnader i form av exempelvis bullerdämpande åtgärder för ett flertal boende inom ett större område runt flygplatsen som kommer att utsättas för flygbuller, vilka tidigare inte haft denna olägenhet. Det beviljade tillståndet innebär en marginell kostnadsbesparing för flygbolagen samt en lika marginell vinst i form av minskade utsläpp. Införande av kurvad inflygning innebar att flygtrafiken kommer att beröra nya områden och fler människor än idag kommer att störas av flygbuller. Även viktiga och idag ostörda friluftsområden blir drabbade av flygbuller. När det gäller flygbuller innebar detta att något färre överflygningar kommer att ske på de befintliga flygstråken, detta synes vara en faktor som Mark- och miljödomstolen tillmätt stor betydelse. Den avgörande frågan är emellertid den sammanlagda effekten av införande av de nya flygvägarna. Det finns sedan länge en flygväg norrifrån till flygplatsen. Ett mindre antal flygrörelser kommer att flyttas från denna flygväg vilket ger en marginell effekt på ljudmiljön där, samtidigt som dessa flygrörelser flyttas till områden som tidigare inte belastats med överflygningar, vilket innebär en betydande ökning av buller där. Min uppfattning är att den sammanlagda effekten blir mycket negativ och strider mot Miljöbalkens intentioner och borde därför inte tillåtas.

I övrigt hänvisas till tidigare insända handlingar till länsstyrelsen och Mark- och miljödomstolen. Vilka bifogas denna handling.

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Vänliga hälsningar



Håkan Johansson

Ink. 2015-07-08

Akt. M 1030-13

Aktbil. _____

(med bilagor)

Håkan Johansson
Ödenäsvägen 20
438 98 Hindås

2015-07-07

Hej!

Angående ansökan om nytt miljö tillstånd för Landvetter flygplats

Jag har förstått att Swedavia vill börja med inflygningar över min bostad. Detta kommer naturligtvis som en överraskning för mig och jag ser med stor oro att en ny flygväg etableras och de bullerstörningar som denna nya flygväg kommer att medföra i ett område som idag är fritt från bullerstörningar. Detta skulle även innebära att fler områden blir överflugna och det sammanlagda antalet boende som blir bullerstörda ökar och detta skulle dessutom ske i ett område som är av stort värde för, och känt för, sitt friluftsliv. Följande information om inflygningar har jag fått.

Landning på bana 21 på Landvetter flygplats.

Reguljär rak landning enligt Star-Osnak 1 S påbörjas i höjd med Kristianstad drygt 20 mil från Landvetters flygplats, från marschhöjden 12000 meter. Jetmotorerna läggs då på tomgång och en glidbana inleds och följs fram till en punkt över sjön Mjörn. Planet passerar Bollebygd på 2200 meter över marken med motorerna på tomgång. Från Mjörn är det 20 Km kvar till landning, och i tid 3 minuter kvar till landning. Planet måste vid denna punkt ha intagit rätt läge i höjd, sidled, rätt hastighet och rätt inflygningsvinkel. Dragkraft i en jetmotor nås ej som i en bilmotor, d.v.s. omedelbart vid gaspådrag, dragkraft i en jetmotor nås ej förrän 10-20 sekunder efter att gaspådrag givits från tomgång. P.g.a. detta ges nu gaspådrag de sista minuterna. Klaffarna fälls ut för att öka lyftkraften, och då ökar luftmotståndet vilket gör att man får ge ett högre gaspådrag. Man har generellt sett alltid ett högre gaspådrag vid landning därför att undanmanövrar skall kunna göras omedelbart och att landning skall kunna avbrytas. I en höjd av 15 meter över landningsbanan tas beslutet ifall en säker landning kan genomföras, då måste planet ha rätt sidoposition, fart och inflygningsvinkel som ej får variera mer än plus minus 0,5 0 gentemot den normala inflygningsvinkeln. Se bifogad kartsbild 1.

Kurvad inflygning

Den kurvade inflygningen startar på samma plats som reguljär inflygning i höjd med Kristianstad från samma marschhöjd 12000 meter men med en glidbana snävare mot och över Bollebygd för att nu än mer vika av i den så kallade kurvade inflygningen. Vid Osnak och passering av gamla R40 i Bollebygds kommun innehar planet endast en höjd av 800 meter över mark. Gaspådrag ges och klaffarna sänks för att kort därefter sänkas ytterligare ett par gånger precis som reguljär rak inflygning men med den skillnaden att detta nu sker över Bollebygds kommun och med skillnaden att planen kommer 1400 meter lägre i förhållande till reguljär rak inflygning med glidbana förbi Bollebygd mot Mjörn. Hela inflygningen med tillhörande bullermatta vrids nu in över centrala Bollebygd och vidare över Nedsjöarna. Flygplanen ligger nu både närmare och lägre än vad man tidigare gjort. Se bifogad kartsbild 2.

Att som Swedavia argumentera för att etableringen av nya flygvägar utgör en målsättning för att reducera utsläpp till luft utan att öka antalet boende exponerade för buller nivåer överstigande gällande riktvärden. Med vad som angetts i ansökningshandlingarna är enligt min mening orimligt och kan knappast överensstämma med lagstiftarens intentioner. Att utsätta, samt öka det totala antalet, med över 250 helårsboende för bullerstörningar, främst nattetid, som idag är bullerfria måste stå i strid med miljöbalkens regler.

En ny flygväg i den föreslagna sträckningen bör inte etableras även om bullernivåerna bedöms understiga riktvärdet för maximalnivå kommer bullret ändå att bli mycket störande för boende utefter flygvägen. Då denna typ av inflygning enligt Swedavia är lämpligast nattetid skulle bullerstörningarna bli mycket störande. Det skulle även skapa osäkerhet angående den framtida fysiska planeringen för de boende och samhället.

Jag yrkar med hänsyn på det jag ovan åberopat att ansökan i den del som gäller de s.k. kurvade inflygningarna avslås.

Vänliga hälsningar

Håkan Johansson

Håkan Johansson
Ödenäsvägen 20
438 98 Hindås

Hej!

Angående anmälan om mindre ändring enligt miljöbalken med ert diarienummer 555-20913-2012

Jag har förstått att Swedavia vill börja med inflygningar över min bostad. Detta kommer naturligtvis som en överraskning för mig och jag ser med stor oro att en ny flygväg etableras och de bullerstörningar som denna nya flygväg kommer att medföra i ett område som idag är fritt från bullerstörningar. Detta skulle även innebära att fler områden blir överflugna och det sammanlagda antalet boende som blir bullerstörda ökar och detta skulle dessutom ske i ett område som är av stort värde för, och känt för, sitt friluftsliv.

I Swedavias brev "Anmälan om mindre ändring enligt miljöbalken" ankomststämplat hos er 2012-06-21 förs en argumentation om varför detta ska behandlas som en mindre ändring som ryms inom det tillstånd som Göteborg Landvetter Airport idag har.

Vidare säger Swedavia i sin kompletteringsföreskrift ankomststämplad hos er 2012-09-26 på sidan 2, 4 stycket att "Vid jämförbart avstånd från flygplatsen längs OSNAKIX passerar flygplanet enstaka hus vid norra delen av Västra Nedsjön.". Dessa enstaka hus visar sig bestå av cirka 103 helårsbostäder. I nästa stycke fortsätter de med "Vid motsvarande avstånd som Ingared passerar flygplanet längs OSNAKIX över gles bebyggelse mellan Östra Nedsjön och Hestra (norr om Bollebygd)". Denna glesa bebyggelse består av cirka 109 helårsbostäder. Vidare tycks Swedavia ha glömt de cirka 46 helårsbostäder som ligger mellan Hestra och gamla riksväg 40 öster om Bollebygd.

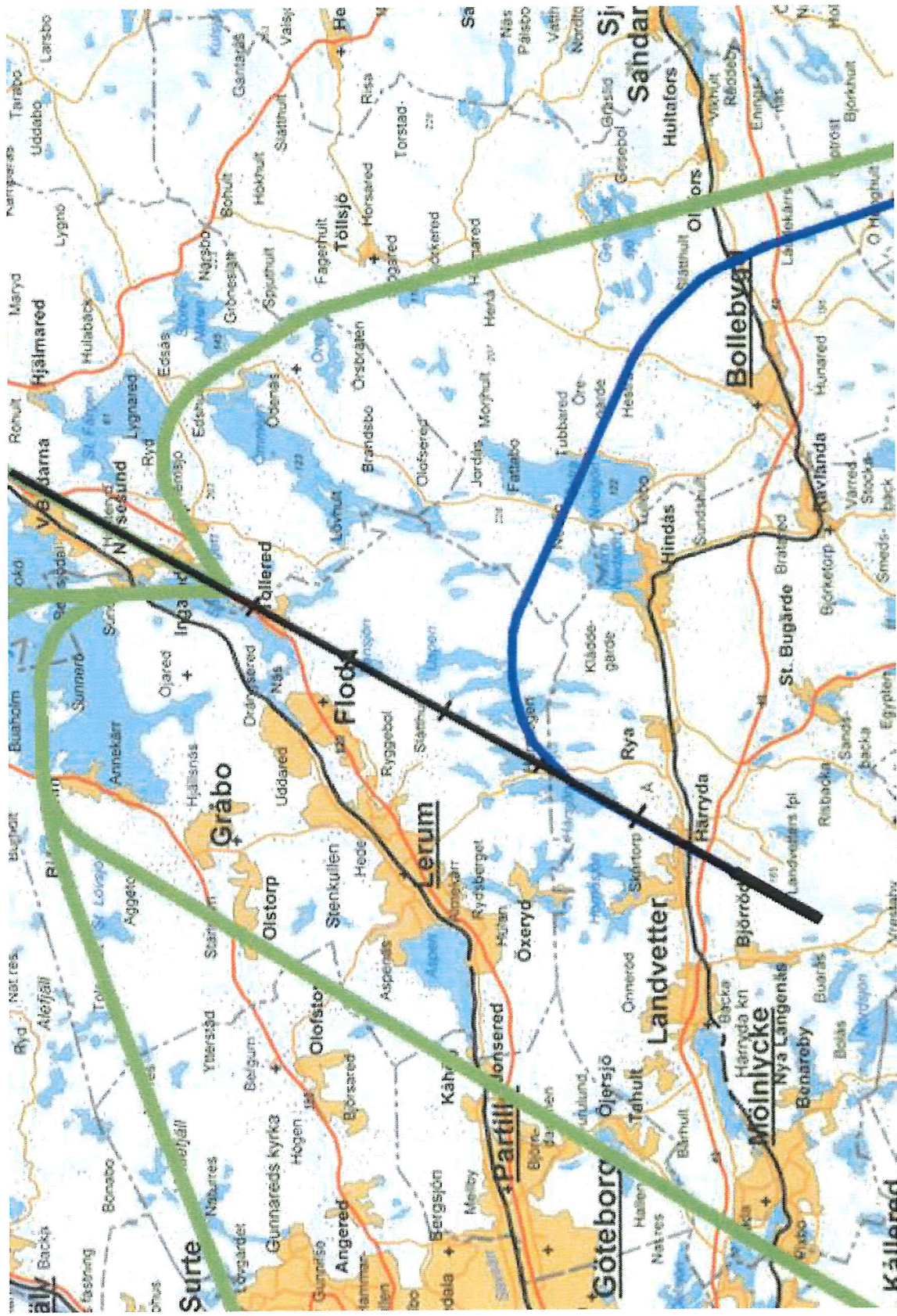
Att som Swedavia argumentera för att etableringen av nya flygvägar ryms inom flygplatsens nuvarande tillstånd då det är i "*huvudsaklig överensstämmelse*" med vad som angetts i ansökningshandlingarna är enligt min mening orimligt och kan knappast överensstämma med lagstiftarens intentioner. Att utsätta, samt öka det totala antalet, med över 250 helårsboende för bullerstörningar, främst nattetid, som idag är bullerfria måste föregås av en tillståndsprövning hos mark- och miljödomstolen enligt Miljöbalkens regler.

En ny flygväg i den föreslagna sträckningen bör inte etableras även om bullernivåerna bedöms understiga riktvärdet för maximalnivå kommer bullret ändå att bli mycket störande för boende utefter flygvägen. Då denna typ av inflygning enligt Swedavia är lämpligast nattetid skulle bullerstörningarna bli mycket störande. Det skulle även skapa osäkerhet angående den framtida fysiska planeringen för de boende och samhället.

Jag yrkar med hänsyn på det jag ovan åberopat att i första hand att anmälan avvisas/avslages och i andra hand att om Swedavia ändå vill gå vidare med det här, att ärendet prövas i mark- och miljödomstolen enligt reglerna om tillståndsprövning i Miljöbalken.

Vänliga hälsningar

Håkan Johansson



Figur 20 Geografisk dragning OSNAK1X – blå. Befintliga slutna P-RNAV STAR gröna.

Effective 22-AUG-2013

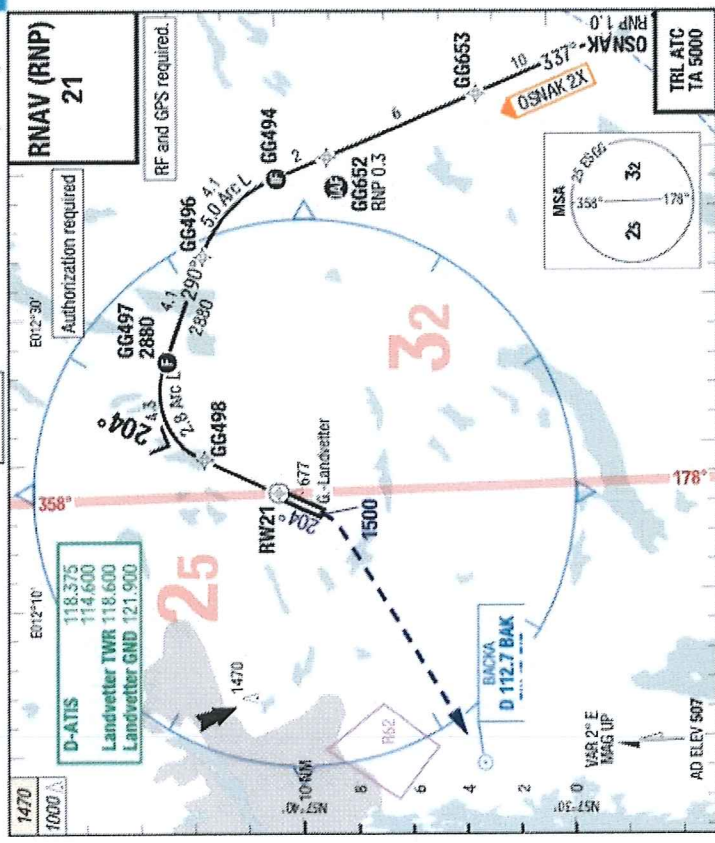
15-AUG-2013

Sweden Goteborg Landvetter

IAC

GOT-ESGG

RNAV (RNP) 21



GS	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	320	340	360	380	400	420	440	460	480	500	520	540	560	580	600
DA	640	740	850	960	1070	1180	1290	1400	1510	1620	1730	1840	1950	2060	2170	2280	2390	2500	2610	2720	2830	2940	3050	3160	3270

21	RNAV	RNP 0.30 (RNAV 21)	Circle
C	ft - m/km	340 - 800	Not published
D	ft - m/km	340 - 800	Not published

(1) Uncompensated EASR VNAV NA below -25°C (-13°F)
 (2) With EWS 550h

Changes: Completely revised

