

Överklagandet inkommet
inom rätt tid/

Till
Mark- och miljödomstolen i Vänersborg,
Vänersborgs tingsrätt
Box 1070
462 28 Vänersborg

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2015 -07- 08

Akt.....

Aktbil.....

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

R23

INKOM: 2015-07-08
MÅLNR: M 1030;13
AKTBIL: 195

Överklagande av Mark- och miljödomstolens i Vänersborg dom
2015-06-17 i miljömål nr M 1030-13 (nu Svea hovrätt mål M 5962-
15) om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamhet vid Göte-
borg Landvetter Airport

Härmed överklagar vi såsom berörda fastighetsägare delar av del A, rubricerad "Tillstånd", och del E, rubricerad "Delegation". Därtill begär vi inhibition av verkställighetsförordnandet. Det senare mot bakgrund att vi förväntar att domen i avgörande delar kommer att ändras av högre instans.

Överklagandet består av ett huvudyrkande som vi anser vara av särskilt avgörande betydelse, samt fyra övriga yrkanden.

1. Huvudyrkande (s. 2-15), rörande villkor 3, om spridningsspårens utformning.
2. Övriga yrkanden:

2:1 (s. 16-20), rörande villkor 3:iv, angående avvecklande av startande trafik från bana 21 mot nordost.

2:2 (s. 21), rörande två principiellt viktiga korrigeringar av miljökonsekvensbeskrivningen.

2:3 (s. 22), rörande omfattningen av tillståndet och dess tidsbegränsning.

2:4 (s. 23), korrigering av ett fel i domens avsnitt E, angående en missad delegation av bestämmanderätt rörande tillsynsmyndighetens kontroll av verksamhetens samt dess utsläpp och påverkan.

Vi anhåller, med hänsyn till den korta överklagandetiden och målets mycket komplicerade natur, även om möjlighet att få inkomma med komplettering av detta överklagande till och med 2015-09-15.

Henrik Jansson

Marie Jansson

Gamla Hörhagevägen 12
438 93 Landvetter
Tel. 0708-439930

Ägare av Snugga 1:21, 1:43 och 1:48

1. Huvudyrkande

Villkor 3, rörande avgående trafik, huvudvillkor.

Begärd ändring

Domens lydelse (s. 3):

”Minst 90 procent av avgående luftfartyg ska följa SID och skall därvid framföras inom flygvägskorridorer ± 1 nautisk mil från den nominella flygvägen fram till den punkt där luftfartygen får lämna SID.”

Skall ändras till:

”Minst 90 procent av avgående luftfartyg skall, fram till den punkt där avvikelse är tillåten, följa SID, och skall därvid framföras inom spridningsspår utformade i överensstämmelse med bullerberäkningarna i ansökans miljökonsekvensbeskrivning. Dock skall dessa beräkningar korrigeras så att de grundar sig på de nominella flygvägarnas sträckning, inte den faktiska trafiken vid en specifik tidpunkt. Tillsynsmyndigheten skall kontinuerligt, minst varje kvartal följa upp att trafiken på föreskrivet sätt tydligt koncentrerar sig kring de nominella flygvägarna. Swedavia skall varje kvartal förse tillsynsmyndigheten med ett sådant underlag att denna kontroll blir enkel att utföra.”

Om domstolen skulle finna skäl att inte anta denna formulering yrkar vi i andra hand på följande formulering:

”Minst 90 procent av avgående luftfartyg med P-RNAV skall följa SID och skall därvid framföras inom ett spridningsspår om maximalt ± 750 meter från den nominella flygvägen fram till den punkt där de får lämna SID. Luftfartyg som ännu inte utrustats med denna teknik skall framföras inom maximalt ± 1000 meter från den nominella flygvägen. Tillsynsmyndigheten skall kontinuerligt, minst varje kvartal följa upp att trafiken på föreskrivet sätt tydligt koncentrerar sig kring de nominella flygvägarna på ett sätt som i huvudsak överensstämmer med bullerberäkningarna i ansökans miljökonsekvensbeskrivning. Swedavia skall varje kvartal förse tillsynsmyndigheten med ett sådant underlag att denna kontroll blir enkel att utföra.”

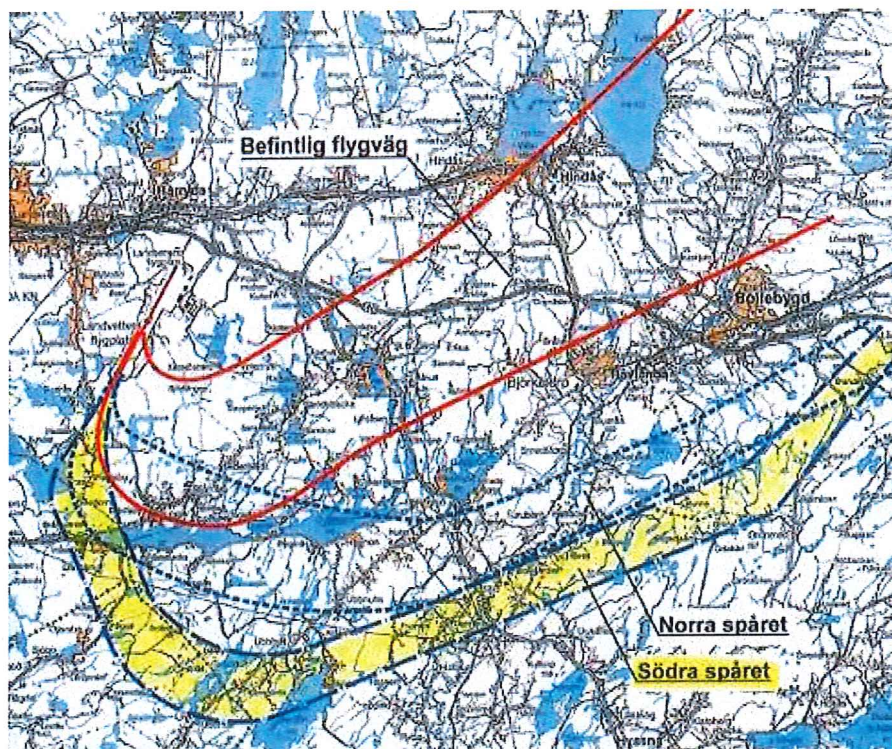
Grunden för överklagandet i denna del

Överklagandet grundar sig i att huvudvillkoret för den avgående trafiken inte över huvud taget har diskuterats i ansökans miljökonsekvensbeskrivning (MKB), och att det visat sig sakna saklig grund. Därtill rymmer domens formulering som den nu står en rad oklarheter. Detta tydliggjordes först genom ett svar från aktiebolaget

Swedavia till tillsynsmyndigheten, Länsstyrelsen i Västra Götaland, så sent som 25 maj 2015, d.v.s. så kort tid innan domen att Mark- och miljödomstolen inte hade någon möjlighet att ta ställning trots att vi omedelbart gjorde domstolen uppmärksam på problemet.

Saken var den att vi hade uppmärksammat Länsstyrelsen på att avgående trafik från bana 21 mot nordost – ”Södra spåret” – visserligen låg mycket exakt, men upp till ca 1,8 kilometer från den nominella flygvägen. Länsstyrelsen förde detta vidare till Swedavia med konstaterandet att det också mycket riktigt såg så ut i de redovisningar som Swedavia kvartalsvis lämnar in till Länsstyrelsen. Då svarade Swedavia med hänvisning till denna tillståndsformulering dels på ett sätt som tycktes ifrågasätta betydelsen av den nominella flygvägen för planens färdväg över huvud taget, dels med påpekandet att i de redovisningar som Länsstyrelsen får sig tillsänt redovisas endast ”avvikelserna”, d.v.s. de plan som av någon anledning inte lyckas hålla sig inom den korridor om två nautiska mil som gällande tillståndstext utpekar. Hur trafiken inom denna korridor fördelade sig ansåg sig tydligen Swedavia med hänvisning till ovanstående tillståndsformulering inte behöva redogöra för till Länsstyrelsen, och således omöjliggjordes tillsynsmyndighetens kontroll i denna del. Detta är oförenligt med den vikt som lagts, både av Länsstyrelsen och av Naturvårdsverket, och domstolar vid att trafiken skall koncentreras till de nominella flygvägarna, men det är även oförenligt med de ambitioner som låg bakom utformandet av nuvarande flygvägar, framförallt tydligt formulerat i arbetet med framtagandet av Södra spåret, vilket närmare skall beröras nedan. Swedavia har förövrigt själva i samband med den aktuella ansökan framhåvt att luftfartygen skall ”så långt möjligt följa den nominella flygvägen” (Mark- och miljödomstolens i Vänersborg dom 2015-06-17, nr. M1030-13, s. 135). Något annat har heller inte uppfattats i samråd och överläggningar, men de nya omständigheter som nu kommit fram genom detta svar har klargjort behovet av att förtydliga tillståndstextens formulering för att missförstånd (och missbruk) skall kunna undvikas, och för att tillsynsmyndigheten skall ges nödigt underlag för att kunna fullgöra sitt uppdrag.

Vid sidan av ovanstående oklarheter kan luftfartygen rimligen inte behöva 1 nautisk mil på var sida när de rullar på startbanan eller omedelbart efter att de lämnar densamma. Istället måste varje nominell flygväg i praktiken omges av en mer eller mindre trattformigt utformat spridningsspår från startbanan och ut mot den punkt där luftfartygen får lämna SID. Tillståndstextens statiskt utformade spridningsspår står även i skarp konflikt till vad som diskuterades i de MKB-processer som lett fram till nuvarande flygvägssystem. Där utgjorde i synnerhet utformningen av en flygväg för avgående trafik från bana 21 mot nordost ett mycket svårlöst och omstritt problem. Det föranledde årtal av förhandlingar och överklaganden innan ”Södra spåret” togs fram som en slutgiltig kompromiss, inte minst med argumentet att det skulle ”öka förutsägbarheten/koncentrera trafikflödet längs nominell färdlinje” (Luftfartsverkets *Utredningar i miljömål*, M 118-01, Augusti 2007, Flik U3, s. 51). Södra spåret skulle alltså skapa mindre spridning än alternativen, d.v.s. det skulle bli ett smalare flygspår än de övriga. I det samråd där Södra spåret presenterades första gången 2006 uttrycktes dessa fördelar i följande karta:



Figur 1. Karta från den samrådshandling 2006 när Södra spåret presenterades som det av luftfartsverket förordade förslaget, med hänvisning till bl.a. högre grad av förutsägbarhet och koncentration av trafiken till ett smalare stråk. Andra skäl var att en rakare start gjorde att planen snabbare skulle nå högre höjd med minskat buller som följd. Dessutom kunde överflygning av Ingsjöarna och tätorter som Eskilsby-Snugga, Stora Bugärde och Hällingsjö undvikas.

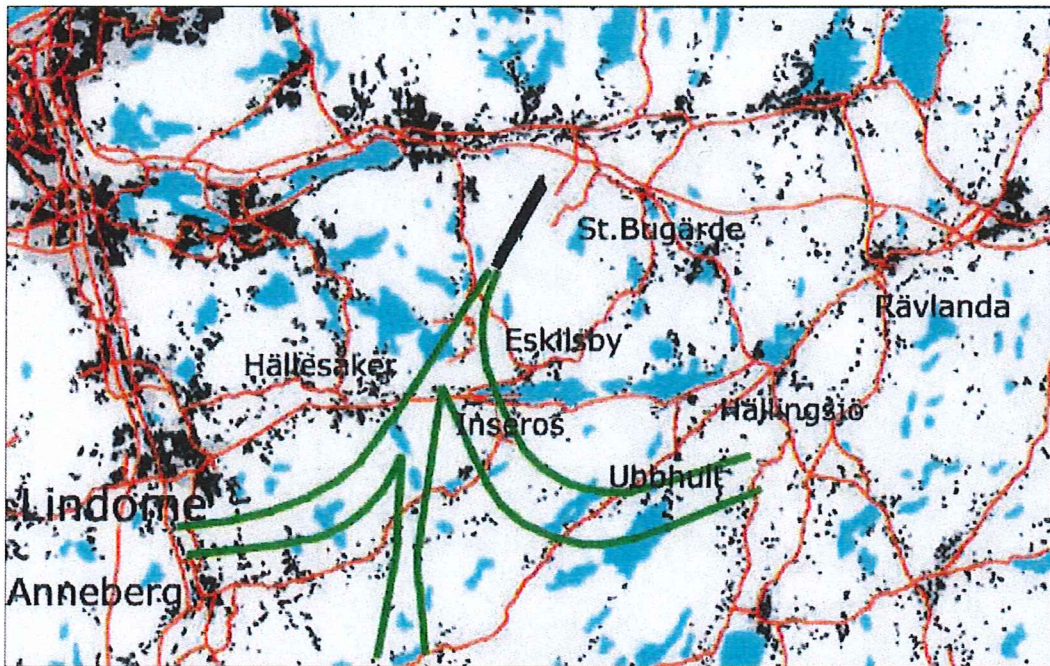
Hela det resonemang som alltså fördes i MKB-processen i samband med framtagandet av nuvarande flygvägar utgick således från att spridningsspårens bredd varierade över olika sträckor och faser i startproceduren, och att luftfartygen i de valda alternativen kunde hålla sig inom ett mer koncentrerat och förutsägbart område. ”Flygplatsen har därför anvisat flygvägskonstruktörerna att de skall skapa förslag på flygvägar som så långt möjligt samlar trafiken väl längs den nominella färdlinjen i framförallt den tidiga flygfasen då trafiken befinner sig på lägre höjder” (Luftfartsverkets *Utredningar i miljömål*, M 118-01, Augusti 2007, Flik U3, t.ex. s. 45). Att då sedan kring dessa flygvägar lägga ett statiskt spridningsspår om 2 nautiska mil, d.v.s. nära 4 kilometers bredd, ända ifrån startbanan inom vilket tillsynsmyndigheten skulle förhindras inblick och Swedavia skulle få ett carte blanche att utforma verksamheten enligt sitt eget gottfinnande står i direkt motsättning till dessa intentioner och skulle naturligtvis inte ha kunnat accepteras om det på vederbörligt sätt hade presenterats och konsekvensbeskrivits i en MKB.

Men saken är nu den att dessa statiskt utformade spridningskorridorer om 2 nautiska mil från startbanan och fram till den punkt luftfartygen får lämna SID aldrig har genomgått vederbörlig miljöprövning. I nuvarande ansökan, som den här aktuella domen gäller, presenteras detta villkor blott som ett övertagande från det tidigare gällande tillståndet (Swedavias *Ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats*, Huvuddokument, daterat 2013-03-15, s. 20). Konsekvenserna av detta huvudvillkor finns dock ingenstans omnämnt i MKB:n. Ja, det

finns alltså över huvud taget inte nämnt i MKB:n. Möjligen vill aktiebolaget genom sin formulering i ansökan låta påskina att det redan miljöprövats i MKB:n för det tidigare gällande tillståndet, vilket i och för sig saknar betydelse för det aktuella målet, men faktum är att under hela den MKB-process som ovan beskrevs rörande det nya flygvägssystemet nämndes aldrig några sådana statistiska gränser, och i själva MKB:n för det då nya flygvägssystemet nämns heller inget om detta. Konsekvenserna av ett så centralt villkor som det här är frågan om borde naturligtvis ha tagits upp noggrant i såväl samråd som i själva MKB-processen för att kunna sägas ha genomgått vederbörlig miljöprövning. Istället framhävdes i MKB:n som låg till grund för det tidigare tillståndet, behovet av att utforma flygvägarna på ett sätt som skapade så stor förutsägbarhet och så koncentrerade flygspår som möjligt (Luftfartsverkets *Utredningar i miljömål*, M 118-01, Augusti 2007, Flik U3, t.ex. s. 45). De spridningsspår som skulle gälla för de olika flygvägarna var inga andra än de som hade presenterats i den vidhängande utredningen:

”De i den tekniska utredningen beräknade spridningsområdena för varje SID kommer att ligga till grund för utformningen av korridorer för uppföljning. Det är av vikt att den faktiska storleken på korridorer kan prövas under en period för att sedan möjligen justeras.” (Luftfartsverkets *Utredningar i miljömål*, M 118-01, Augusti 2007, Flik U3, s. 155)

Det rådde alltså ingen tvekan om att spridningskorridorerna skulle utformas i enlighet med de i utredningen beräknade spridningsspåren. För den ovan nämnda flygvägen Södra spåret betydde detta följande spridningsspår enligt MKB:n:



Figur 2. Karta från den tekniska beskrivningen i den MKB som låg till grund för det tidigare miljötillståndet för Landvetter flygplats. Kartan visar enligt bildtexten ”Beräknad spridning av all jettrafik som följer SID från bana 21”, längs Södra spåret (Luftfartsverkets *Utredningar i miljömål*, M 118-01, Augusti 2007, Flik U3, s. 165, karta 84).

Med detta godkändes MKB:n och de nya flygvägarnas sträckning genom dom i oktober 2008:

”Slutliga villkor

1. Ankommande och avgående trafik som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska i huvudsak avvecklas efter det föreslagna SID/STAR-systemet med tillhörande regelverk (BCL-FT och följdföreskrifter). Minst 90 % av startande IFR-trafik ska som riktvärde* framföras inom föreslagna flygstråk (SID).” (Dom i Miljödomstolen i Vänersborg, 2008-10-08, mål M 118-01, s. 4).

Återstod gjorde nu den i MKB:n nämnda frågan om prövning av de beräknade spridningskorridorernas exakta utseende. Dessa skulle ju ”prövas under en period för att sedan möjligen justeras”. I domens formuleringar lyckades dock nu Luftfartsverket/Swedavia, så att säga bakvägen, föra in en formulering om att ”utgångspunkten bör vara att samma noggrannhet ska användas som när flygvägar konstrueras för ett P-RNAV-system, dvs. ± 1 NM från den nominella flygvägen” (Dom i Miljödomstolen i Vänersborg, 2008-10-08, mål M 118-01, s. 4). Utgångspunkten skulle alltså nu vara något helt annat än de ”beräknade spridningsområdena för varje SID” som överenskommit i samråd, behandlats ”som grund för utformningen av korridorer för uppföljning” i den nyss godkända MKB:n och just hade fastslagits genom dom. Denna nya ”utgångspunkt” fördes dessutom in helt utan att konsekvenserna beskrevs, vilket väl till viss del kan förklara remissinstansernas villrådighet i frågan.

Dryga två år senare redovisade Swedavia den begärda utredningen, men den handlade nu inte om hur de ”beräknade spridningsområdena för varje SID” hade fungerat som MKB:n och domen 2008 hade förutskickat, utan vad man nu hade mätt var i stället ”i vilken utsträckning flygplanen har hållit sig inom flygvägskorridorer ± 1 NM från den nominella flygvägen”. Bolaget kunde stolt proklamera att under 2010 hade ca 96 procent av alla flygplan hållit sig inom dessa flygvägskorridorer, vilket väl i och för sig kunde förefalla måttligt imponerande med tanke på att dessa korridorer var omkring dubbelt så breda som de spridningsspår som man beskrivit för 90% av trafiken i MKB:n, och som var det som man egentligen skulle ha utrett. Bolaget föreslog nu att 90 procent av startande trafiken som ett riktvärde skulle framföras inom flygstråk med en noggrannhet av ± 1 NM från den nominella flygvägen. Att de i samråd och MKB presenterade beräknade spridningsspåren aldrig berördes förklarades inte, men de förbigicks uppenbarligen mot bakgrund av det utan belägg framförda påståendet att när ”en flygväg baserad på P-RNAV konstrueras kan det ske med en noggrannhet med ± 1 NM, d.v.s. tekniken garanterar inte högre noggrannhet”. Detta var ju ett ytterst märkligt påstående eftersom alla de spridningsspår som hade beräknats i MKB:n, t.ex. Södra spåret ovan, var långt mer begränsade till sitt omfång. Till detta fogades dock nu det avgörande argumentet: ”Flygvägskorridorerna vid flygplatsen kan därför inte utformas och följas upp med en högre noggrannhet.” Som vi strax skall se överensstämmer detta inte alls med verklighet, men trots remissinstansernas lätt överrumplade reservationer dömde domstolen nu ändå enligt bolagets formulering: ”Bredden av flygvägskorridorerna fastställs till ± 1 NM (Nautisk mil) från de nominella flygvägarna” (Dom i Mark och miljödomstolen i Vänersborg, 2011-06-27, mål M 118-01). Vad var det då, undrade vän av ordning, för spridningsspår som hade behandlats i MKB-processen?

Det är denna, på lätt kuppärtat sätt införda definition av spridningsspårens bredd, som bolaget nu ograverad vill föra över i det nya tillståndet. Det är dock alltså viktigt att komma ihåg att denna definition i det tidigare tillståndet infördes utan miljöprövning i

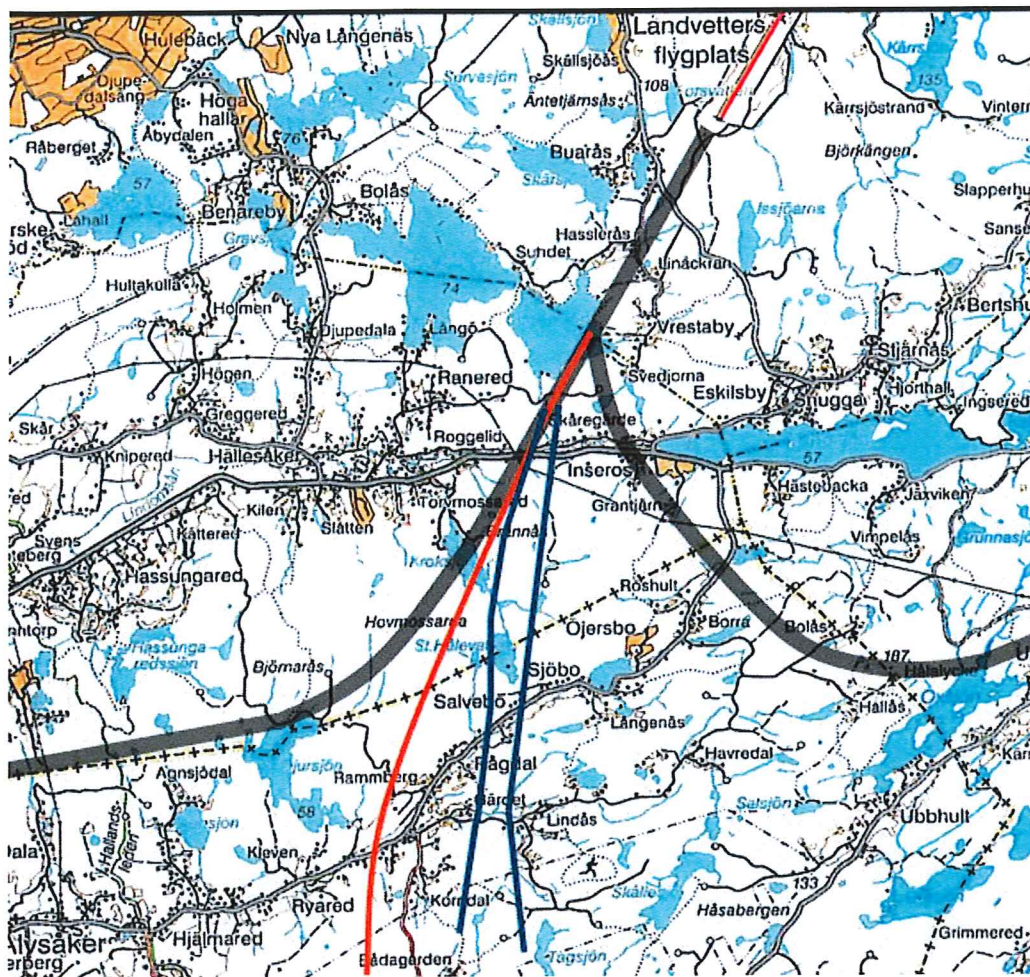
direkt strid med intentionerna i miljökonsekvensbeskrivningen, och motiverades med helt obestyrkta, och bevisligen felaktiga påståenden. Så är också fallet i den nu aktuella tillståndsansökan. Här hävdas helt kort, och utan närmare angivelse av källa, att ”Den tillämpade P-RNAV-tekniken kan inte anges med högre noggrannhet än ± 1 nautisk mil” (Swedavias *Ansökan om nytt miljö tillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats*, Huvuddokument, daterat 2013-03-15, s. 20). Detta är oriktigt. Det kan åtminstone inte gälla i det ögonblick när flygplanen lämnar startbanan och fram till första svängpunkt, och förhoppningsvis inte heller när ankommande trafik närmar sig landningsbanan. Hade påståendet varit riktigt hade P-RNAV-tekniken naturligtvis aldrig godkänts.¹ Som vi strax skall se är dock precisionen långt större än den uppgivna, och möjligheterna till uppföljning mycket goda. Att låta ett så oklart, löst grundat och svagt förankrat villkor, med så stora och outredda konsekvenser, ges en sådan vikt som Swedavia uppenbarligen nu vill tillmätta det, är helt orimligt och dessutom oförenligt med svensk miljölagstiftning.

Grund för förslag

Det finns istället en självklar utgångspunkt för hur dessa flygvägar skall utformas, nämligen de modeller som legat till grund för de bullerberäkningar som gjorts i MKB:n till den aktuella ansökan. Tillsynsmyndigheten bör ju nämligen inte bara ha möjlighet att kontrollera att flygtrafiken koncentreras till de nominella flygvägarna, utan bör ju också få förutsättningar att kontrollera att den gör det just på ett sådant sätt att det överensstämmer med den tillståndsgivna bullerspridningen i den av domstolen godkända MKB:n.

I bullerutredningen till den nu aktuella MKB:n finns också ett material som lämpar sig utomordentligt väl för detta ändamål. Vi ställer oss visserligen frågande till varför denna utredning gjorts enbart på grundval av hur flygplanen verkligen flugit, utan hänsyn till att detta inte helt överensstämmer med hur de borde flyga enligt en jämn fördelning längs den nominella flygvägen. Rimligen borde ju modellen för beräkning utifrån det aktuella trafikflödet ha korrigerats mot en sådan fördelning, vilket hade varit fullt möjligt att göra om man hade valt den principen enligt akustiker Martin Wall på Swedavia som utfört beräkningarna. Konsekvensen av den valda modellen har blivit att bullerkurvorna i exempelfallet Södra spåret har fått en något större nordostlig utbredning än de skulle haft och t.ex. har kommit att påverka tätorten Eskilsby-Snugga i högre grad än annars skulle ha blivit fallet. Det är principiellt viktigt att detta korrigeras, eftersom det är de nominella flygvägarna som är fastställda genom MKB-process och dom för att leva upp till bästa säkerhet och miljö, inte hur planen flyger. ”Precis som annat buller bör flygbuller i första hand reduceras vid källan, dvs. flygplanet” (Boverket, *Flygbuller i planeringen* (2009), s. 3).

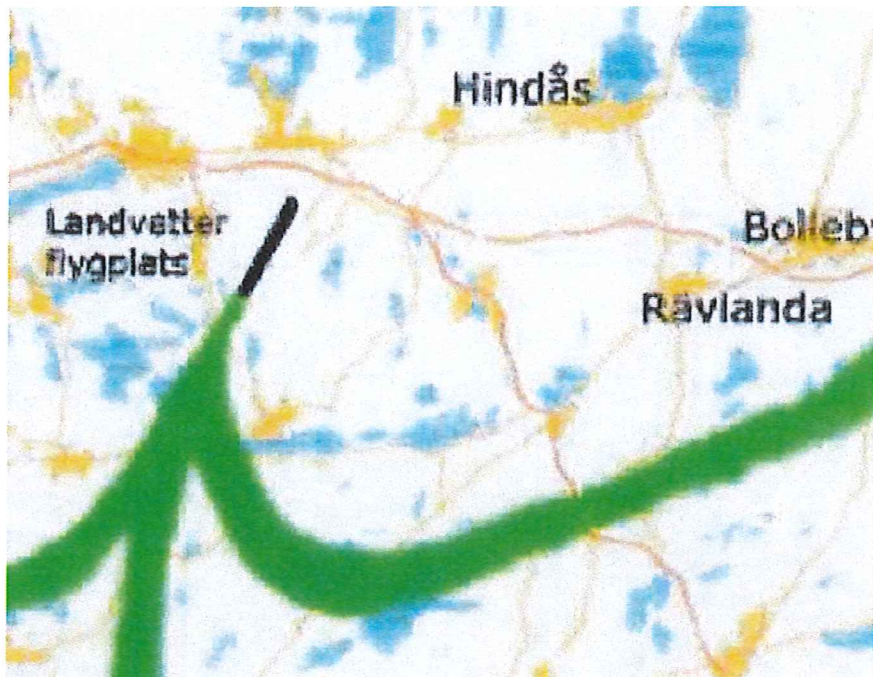
¹ Själva postulatet att P-RNAV-tekniken (nu ofta kallad RNAV 1), inte skulle kunna tillämpas med högre precision än ± 1 nautisk mil synes i sig bygga på en förvrängning av det ofta upprepade faktum att denna teknik lever upp till kravet om att klara *minst* ”an accuracy of ± 1 NM for at least 95% of flight time” istället för som tidigare teknik B-RNAV som skulle klara minst ± 5 NM.



Figur 3. Karta från ansökans tekniska beskrivning som visar Södra spårets nominella sträckning (Swedavias Ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats, 2013-03-15, TB Del II, Bilaga 2, Utredningar flygvägssystemet, daterad 2013-02-15, s. 14, figur nr. 8.)

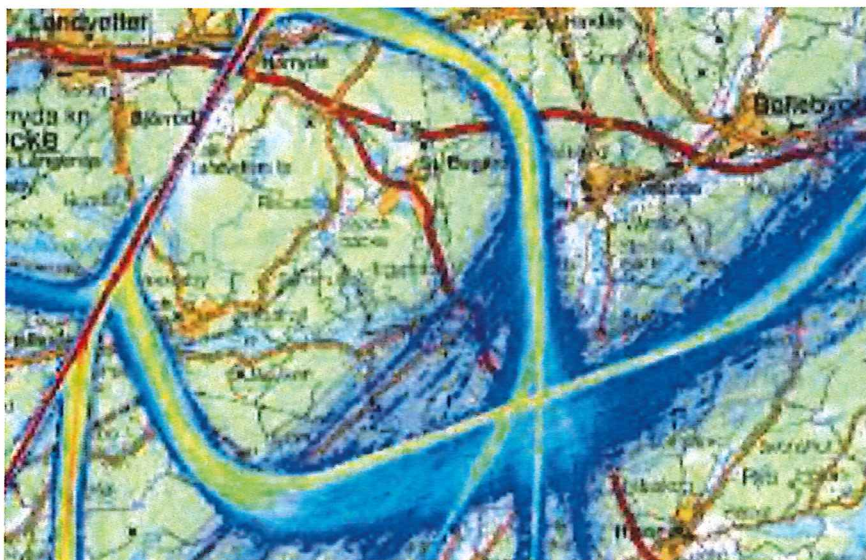
Likväl finns det en självklar och logisk koppling mellan bullerutredningen och frågan om flygvägarnas bredd. Om luftfartygen nämligen inte beter sig som förväntat i bullerberäkningen, och bullerspridningen blir större än denna angivet, lever aktiebolaget inte upp till förutsättningarna för detta tillstånd.

I det material som redovisas i den nu aktuella bullerutredningen framgår också att precisionen i P-RNAV-navigering är mycket stor, men här framgår även att plan utan denna teknik mycket väl kan följa ett mer begränsat spår. Trafiken går dessutom alldeles utmärkt att beräkna i förväg, och faktum är att spridningen nu visat sig ha blivit just den man förväntade i den tidigare MKB-processen. Här kan vi åter ta Södra spåret som exempel. Ovan återgavs två beräknade fördelningar av trafiken längs Södra spåret som Luftfartsverket presenterade dels i en samrådshandling 2006 (figur 1), dels i MKB:n från 2007 (figur 2). I MKB:n redovisade Luftfartsverket dessutom följande karta för att illustrera "Beräknad spridning av jettrafik ... under 10.000 fot" – alltså det som senare blev tillståndsgivet för trafik längs denna flygväg:



Figur 4. Utsnitt ur karta från den MKB som låg till grund för det tidigare miljötilståndet för Landvetter flygplats, som visar beräknad spridning av all jettrafik under 10.000 fot (Luftfartsverkets *Utredningar i miljöområde*, M 118-01, Augusti 2007, Flik U3, t.ex. s. 91, karta 33).

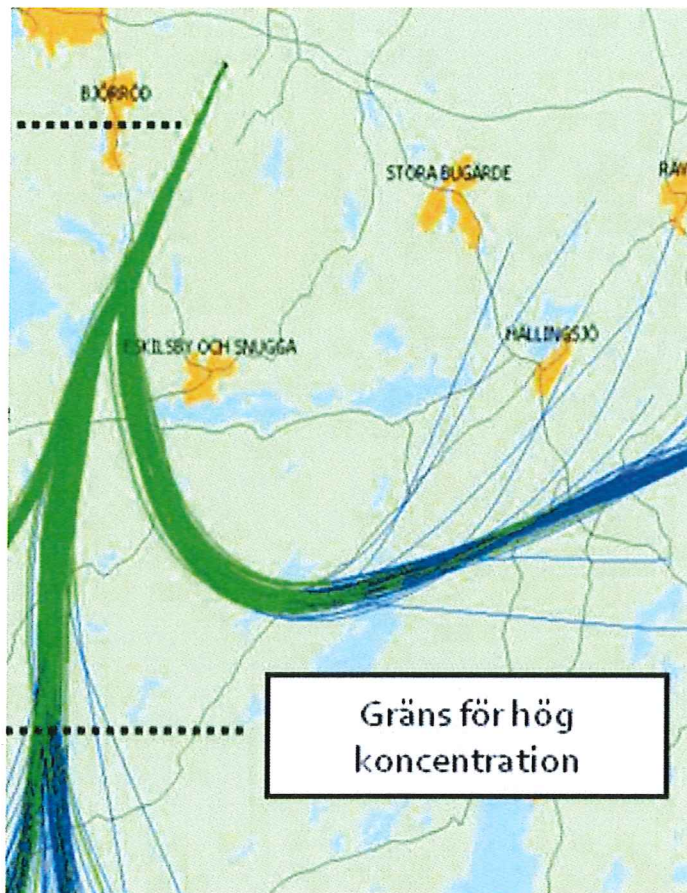
Beräkningarna gav alltså en tydlig indikation om vilket spridningsspår som den nominella flygvägen Södra spåret skulle avsätta, och det handlade inte om en korridor om ± 1 nautisk mil utan blott hälften i de mest komplicerade faserna. I bullerutredningen till den nu aktuella MKB:n redovisas nu det verkliga utfallet som det uppmättes under en tremånadersperiod i början av år 2010. Det är intressant att notera att detta gestaltar sig enligt följande mönster, vilket också är det utfall som kommit att ligga till grund för bullerberäkningarna:



Figur 5. Utsnitt ur karta som visar en "Täthetsbild av alla registrerade radarspår med färdplan under de tre första månaderna år 2010" (Swedavias *Ansökan om nytt miljötilstånd för verksam-*

beten vid Göteborg Landvetter flygplats, 2013-03-15, Miljökonsekvensbeskrivning, bilaga 7, Resultat av bullerberäkningar inkl. metodbeskrivning, daterad 2013-01-25, s. 20, figur 5).

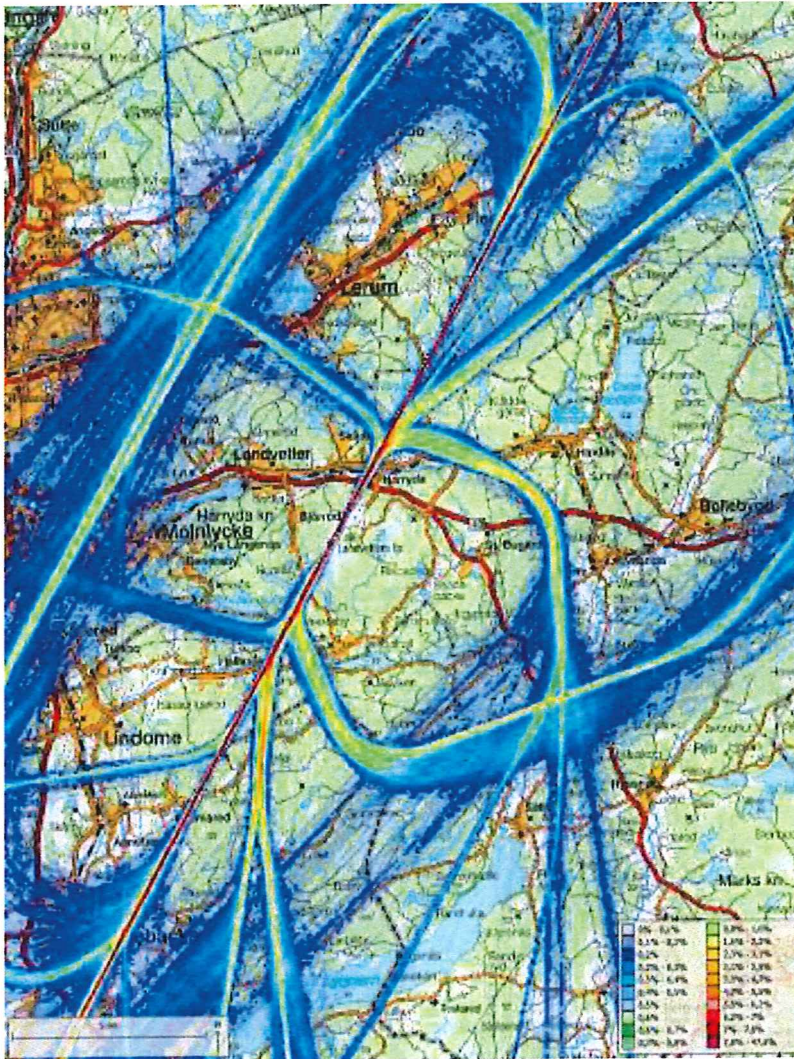
Bilden visar alltså att de teoretiska beräkningar som låg till grund utvecklandet av Södra spåret mycket exakt utpekade var jettrafiken skulle komma att flyga både med och utan P-RNAV-utrustning. Denna bild kan emellertid vara något missvisande dels eftersom den inkluderar luftfartyg utan P-RNAV-teknik, dels därför att korsande flygspår från andra flygvägar ger intryck av att spridningen är större än den faktiskt är. I den tekniska beskrivningen till ansökan finns dock en karta som tydligare visar det exakta utfallet av den P-RNAV-styrda trafiken. Här är det hela också mer överskådligt eftersom det bara handlar om en enstaka månad:



Figur 6. Utsnitt ur karta som visar: "Flygspår från P-RNAV utrustade flygplan för en månad för avgående trafik från bana 21. I den inledande delen av flygningen befinner sig flygplanen under 6500 fot MSL (2 000 meter) och är färgade gröna. Enstaka flygplan har uppnått höjd då de tillåts lämna SID:en (blåa spår) men i stort, befinner sig alla flygplan på SID. Streckad linje illustrerar område där spridning skapas tack vare att en del flygplan lämnar SID. Flygplan som fortfarande ligger kvar på SID, har antingen inte uppnått höjd då det är tillåtet att lämna SID, eller kvarligger på SID av trafikskäl." (Swedavias *Ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats*, 2013-03-15, TB Del II, Bilaga 2, Utredningar flygvägssystemet, daterad 2013-02-15, s. 23, figur 14).

Härav framgår att den uppgift som framfördes i samråden 2006 om att P-RNAV-utrustade flygplan kan hålla sig inom en korridor om ca 800-meters radie faktiskt stämmer. Swedavia har således genom sin MKB och sin tekniska beskrivning på alldeles egen hand bevisat att först och främst P-RNAV-tekniken, men även de

mer traditionella navigeringsmetoderna, tillåter en långt högre grad av precision än ± 1 nautisk mil, inte minst så länge som planen flyger rakt ut från startbanan, men även senare, i mer komplicerade faser av startproceduren går det att koncentrera trafiken med mycket högre träffsäkerhet. Bilden för hela flygplatsen, som visar var gott och väl över 90% (bekräftat 2015-06-26 av Martin Wall, Swedavia, som gjort beräkningarna) av all trafik på flygplatsen (d.v.s. inklusive icke P-RNAV-utrustade plan) verkligen flyger ser ut så här:



Figur 7. Bildtexten lyder: "Täthetsbild av alla registrerade radarspår med färdplan under de tre första månaderna år 2010. Luftrummet är uppdelat rutor om 100 m x 100 m och de rutor som överflygs mer än en gång var tredje dag är markerade med blå färg. Grön färg visar överflygningar mer än en gång varje dag och röd färg visar mer än 10 överflygningar per dag." (Swedavias *Ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats*, 2013-03-15, Miljökonsekvensbeskrivning, bilaga 7, *Resultat av bullerberäkningar inkl. metodbeskrivning*, daterad 2013-01-25, s. 20, figur 5).

Vad vi ser markerat på denna bild är alltså vilka områden som överflygs minst var tredje dag. Det visas alltså tydligt av dessa bilder att det inte i något fall finns behov av statistiska flygvägsbredder av så enormt format som 2 nautiska mil, d.v.s. 3,7 km, redan från startbanan.

I t.ex. Storbritannien klarar sig flygplatserna sedan gammalt med flygkorridorer som har en maximal bredd om $\pm 1,5$ km, och nyligen presenterade en expertutredning förslaget att införa korridorer om ± 750 meter på London Gatwick, men korridorer om ± 250 meter ansågs fullt tekniskt möjliga och utreddes som alternativ. På i stort sett alla flygvägar skulle det gå att hålla "almost all aircraft within ± 250 m of the route centreline". I ett ovanligt komplicerat fall med en flygväg som innehöll en U-sväng om 180° just efter start kunde spridningen möjligen bli lite större men även i detta extrema fall förväntade man endast enstaka plan utanför ± 750 meter från den nominella linjen ["For the realigned RWY 26 BIG/CLN/DVR/LAM route the distribution may be slightly wider as the procedure involves an 180° turn, however, even in this extreme case we would expect few aircraft to be outside ± 750 m of the centreline"] (Ipsos MORI, *London Airspace Change*. Final Report, December 2014, Appendix G: Theoretical populations count comparisons, s. 2.)

Vi sammanfattar: Mot bakgrund av vad som framkommit ovan kan det alltså konstateras att det varken är omöjligt att planera, beräkna, flyga eller följa upp spridningsspår som är väsentligt mer koncentrerade än ± 1 nautisk mil. Luftfartsverket/Swedavia har själv gjort det i en rad fall, och det kan särskilt tydligt visas i fallet Södra spåret. Här planerade och beräknade Luftfartsverket noggrant redan 2006 ett trattformad och väsentligt smalare spridningsspår kring den nominella flygvägen, med ett spridningsmönster för 90% av trafiken, vilket framgår av figur 1, 2 och 4 ovan. Detta framställdes också som fördelaktigt jämfört med alternativen just eftersom det spred trafiken mindre än de skulle göra. I den till nuvarande ansökan fogade MKB:n presenteras uppföljningar av det faktiska trafikutfallet som visar att dessa beräkningar stämde oerhört väl. Att precisionen är mycket högre bekräftas också av ett närstående internationellt exempel. I en ny utredning rörande Gatwick airport, som i mångt och mycket liknar Göteborg Landvetter, har det framhållits att det kring i stort sett alla flygvägar är möjligt att planera spridningsspår om ± 250 meter som skulle rymma i stort sett alla plan. I ett komplicerat fall med U-sväng i en mycket tidig fas av startproceduren, ser man dock anledning att gå upp till ± 750 meter.

Vi står därför frågande inför de skäl som aktiebolaget framför på sidan 20 i sin ansökan till stöd för att få hålla sig med korridorer om 2 nautiska mil, nämligen att P-RNAV-tekniken inte "kan anges med större noggrannhet än ± 1 nautisk mil". Lika märkligt finner vi det vara att man på detta sedan staplar att alla plan inte ännu har P-RNAV-teknik och därför skulle behöva ännu större felmarginal än dessa 3,7 kilometer generell bredd, något som faktiskt direkt motsägs av det material som redovisas i t.ex. figur 7 ovan, som alltså är hämtad från den till ansökan bifogade MKB:n.

Detta är omständigheter som Swedavia rimligen borde vara väl medvetna om och insatta i. Vi ser det som synnerligen allvarligt att de trots det, i en dylik verksamhetsspecifik teknisk detaljfråga som andra aktörer rimligen har svårt att faktiskt bedöma, väljer att föra fram ett så uppenbart oriktigt påstående både till remissinstanser, domstol och allmänhet. Enligt vår mening bekräftar det att bolaget agerar på ett otillförlitligt sätt och bör stå under mycket hårdare tillsyn än vad som hittills

varit fallet. De tillståndsformuleringar som skall reglera verksamheten måste därför också vara mycket precist formulerade, för att ge utrymme för minsta möjliga godtycke i tillämpningen från bolagets sida.

Slutsatser och ändringsförslag:

a. Spridningsspår

Spridningen längs flygvägarna framgår alltså mycket tydligt i den aktuella miljökonsekvensbeskrivningen, och i den tekniska beskrivningen till ansökan, samt i flera fall även i det material i den tidigare MKB:n (från augusti 2007) som huvudsakligen låg till grund för det aktuella flygvägssystemet. Det här redovisade materialet visar otvetydigt att den trafik som navigerar med P-RNAV-teknik är mycket förutsägbar och kan dirigeras med synnerligen hög precision vid start (figur 1, 2, 4 och 6 ovan). P-RNAV-teknikens eventuella begränsningar kan således inte ligga till grund för utformandet av flygvägarnas spridningsspår. Istället är det plan utan denna teknik som utgör begränsningsproblemet. I de bullerberäkningar som utförts i MKB:n redovisas spridningskorridorer inom vilka över 90% av den faktiska trafiken, inklusive dessa plan, verkligen flyger (figur 5 och 7 ovan). Med hänsyn till att luftfartyg utan P-RNAV i allt högre grad kommer att fasas ut de närmaste åren, och ersättas av plan med P-RNAV-teknik, kan det förutsättas att andelen plan som styrs med den stora exakthet som redovisas för P-RNAV-teknik i figur 6, kommer att öka. Således finns ingen risk att andelen som inte klarar att hålla sig inom de faktiska spridningsspår som bullerutredningen utpekat (figur 5 och 7) kommer att öka. Tvärt om. Med en ökad andel P-RNAV-utrustade plan kommer precisionen att öka. Den faktiska begränsningszonen för spridningen kommer därför i realiteten att minska än mer. Koncentrationen och förutsägbarheten kommer således att öka. Det finns därmed ingen anledning att ha bredare spridningsspår för 90% av trafiken, än de faktiska spridningsspår som redovisats i figur 5 och 7 ovan. Detta föranleder följande formulering i ändringsförslaget första del:

Minst 90 procent av avgående luftfartyg skall, fram till den punkt där avvikelser är tillåten, följa SID, och skall därvid framföras inom spridningsspår utformade i överensstämmelse med bullerberäkningarna i ansökans miljökonsekvensbeskrivning.

Finner domstolen emellertid av något skäl att ett fast mått bör anges är det viktigt att detta inte framstår som en generell bredd från startbanan, utan anges till en maximal bredd, vilket ofta är fallet på andra flygplatser. Eftersom man inte ens i Storbritannien använder något annat än meter och kilometer i sammanhanget bör detta för enkelhetens och genomskinlighetens skull även användas vid Göteborg Landvetter Airport. Det bör också göras en uppdelning mellan vad som gäller för P-RNAV-utrustade plan och plan utan denna teknik, för att inte en bredare korridor än nödvändigt skall bli fortsatt gällande trots att den äldre tekniken inom några år har fasats ut. I andra hand föreslår vi därför en ändring av tillståndets lydelse till:

Minst 90 procent av avgående luftfartyg med P-RNAV skall följa SID och skall därvid framföras inom ett spridningsspår om maximalt ± 750 meter från den nominella flygvägen fram till den punkt där de får lämna SID. Luftfartyg

som ännu inte utrustats med denna teknik skall framföras inom maximalt \pm 1000 meter från den nominella flygvägen.

Vi menar att begreppet ”flygvägskorridorer” bör undvikas för att motverka missförstånd och sammanblandning med den nominella flygvägen.

b. Koncentration av trafiken

Tillsynsmyndigheten bör ha möjligheter att på ett enkelt sätt följa upp i vilken grad luftfartygen verkligen följer de anvisade nominella flygvägarna. Kontakter med Länsstyrelsen i Västra Götaland har, som ovan nämnts, visat att detta idag inte är fallet. I de kvartalsvisa rapporter som hittills stipulerats, och som även fordras av nuvarande tillstånd, har alltså Swedavia endast redovisat ”avvikelser”, d.v.s. de plan som av någon anledning inte lyckats hålla sig inom två nautiska mil. Detta är alldeles otillräckligt. Istället skall en redovisning göras som visar att 90% håller sig inom spridningskorridorerna, och även redovisar hur trafiken fördelar sig inom dessa korridorer i förhållande till den nominella flygvägen. Riktmärket bör vara en fördelning i linje med den modell som ligger till grund för bullerberäkningarna i miljökonsekvensbeskrivningen. Dessa uttrycks på följande vis i miljökonsekvensbeskrivningens huvuddel:

”Spridning längs flygvägar

För såväl landning som starter enligt instrumentflygregler IFR30 har spridningen längs använda flygvägar beaktats. Detta har skett genom att flygrörelserna längs utnyttjade flygvägar har fördelats på fem spridningsspår enligt anvisningar i beräkningsmetoden ECAC Doc 29. Andelen flygrörelser på spridningsspåren uppgår till följande:

Huvudspår	39 % av flygrörelserna
Två sidospår	24 % av flygrörelserna vardera
Två yttre sidospår	6,5 % av flygrörelserna vardera”

(Swedavias Ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats, 2013-03-15, Miljökonsekvensbeskrivning, Jönköping 2013-03-06, s. 88)

Det är viktigt att tydlighet här föreskrivs eftersom aktiebolaget hittills inte på eget initiativ förmått prestera detta. Redovisningen kan i huvudsak ske enligt den modell som följts vid framställandet av den ”täthetsmodell” och den månadsvisa fördelning av trafiken som återges i figur 5, 6 och 7 ovan.

Det är emellertid av stor principiell vikt att de faktiska spridningsspår som skall komma att gälla utformas med utgångspunkt i de nominella flygvägarna. Det är dessa som tagits fram och miljöprövats som sammataget bästa alternativ ur säkerhets- och miljösynpunkt, och vunnit laga kraft genom dom, inte hur planen sedan väljer att flyga. Stämmer det faktiska utfallet inte överens med den nominella flygvägen sträckning skall detta inte kunna innebära att avvikelse blir norm. Det är istället flygledningens uppgift att förbättra flygrörelserna så att de stämmer bättre överens med den genom miljöprövning fastställda nominella flygvägen. Härav följer således följande föreslagna tillståndsförmulering som fortsättning på ovanstående:

Dock skall dessa beräkningar korrigeras så att de grundar sig på de nominella flygvägarnas sträckning, inte den faktiska trafiken vid en specifik tidpunkt. Tillsynsmyndigheten skall kontinuerligt, minst varje kvartal följa upp att trafiken på föreskrivet sätt tydligt koncentrerar sig kring de nominella flygvägarna. Swedavia skall varje kvartal förse tillsynsmyndigheten med ett sådant underlag att denna kontroll blir enkel att utföra.

Skulle domstolen välja den formulering ovan som anger en maximal bredd för spridningsspåren yrkar vi på följande:

Tillsynsmyndigheten skall kontinuerligt, minst varje kvartal följa upp att trafiken på föreskrivet sätt tydligt koncentrerar sig kring de nominella flygvägarna på ett sätt som i huvudsak överensstämmer med bullerberäkningarna i ansökans miljökonsekvensbeskrivning. Swedavia skall varje kvartal förse tillsynsmyndigheten med ett sådant underlag att denna kontroll blir enkel att utföra.

2. Övriga yrkanden

Yrkande 2:1

Rörande villkor 3:iv

Begärd ändring

Domens lydelse (s. 3):

iv. Tidigaste tillåten avvikelse från SID LABAN nordost från bana 21 (Södra spåret) är när luftfartyget uppnått lägst höjden 10 000 fot (3 050 m) MSL eller vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 60 dBA.

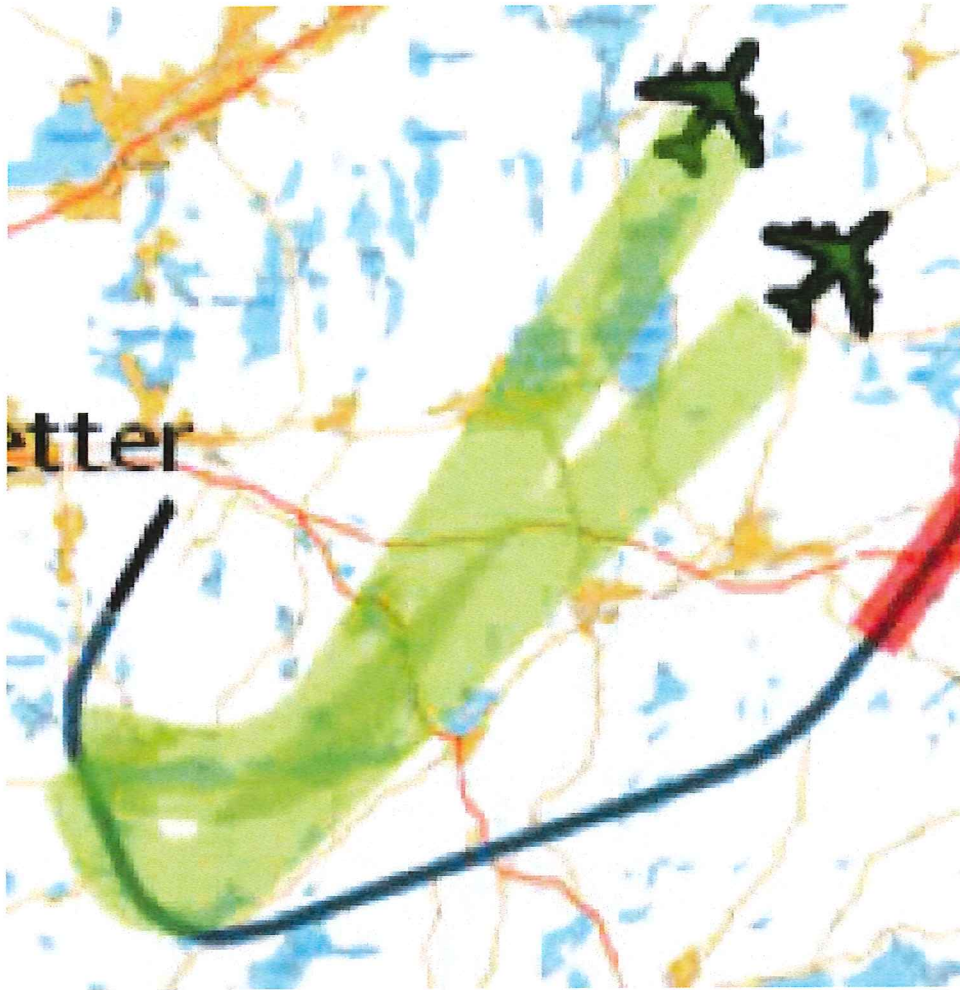
Skall ändras till:

iv. Tidigaste tillåten avvikelse från SID LABAN nordost från bana 21 (Södra spåret) är när luftfartyget uppnått lägst höjden 10 000 fot (3 050 m) MSL.

Grund för överklagandet i denna del

Så sent som december 2009 fastlog Mark- och miljööverdomstolens nuvarande flygvägssystem genom dom i mål M 8675-08. Luftfartsverket/Swedavia överklagade, men Högsta domstolen nekade prövningstillstånd (i mål T-404-10). Därmed sattes punkt på den svårlösta frågan om hur avgående trafik från bana 21 mot nordost skulle avvecklas. Resultatet blev i hög grad en återgång till den flygväg som hade utformats för denna trafik redan vid flygplatsens öppnande 1977. Efter årtal av kaos i lufterummet över närliggande tätorter inträdde äntligen ett tillstånd av ordning och förutsägbarhet. Detta var också precis vad Mark- och miljööverdomstolen ville åstadkomma.

Nu tog det dock bara några månader innan Swedavia, trots nederlag i landets högsta domstol, öppnade en ny process, genom den nu föreliggande ansökan, där man nu först åter ville pröva flygvägens sträckning. Istället för Södra spåret ville man nu ännu en gång se om det gick att etablera det som på figur 1 ovan, från ett samråd 2006, kallades Norra spåret och som ganska omedelbart hade förkastats som alternativ då. Detta alternativ visade sig nu ännu en gång omöjligt att lansera med hänsyn till antalet bullerdrabbade, och förslaget övergavs. Istället prövades nu en ny väg att komma runt Mark- och miljööverdomstolens och HD:s utslag. Man ville kunna låta luftfartygen avvika från SID när de bullrade mindre än 70 db(A) vid marken. Detta är ett villkor som öppnar för en godtycklighet i tillämpningen som möts med bävan i de områden som lidit av de tidigare decenniernas kaos. Anledningen till detta framgår ganska tydligt av följande karta:



Figur 8, Utsnitt ur karta som enligt bildtexten visar "Uppskattning av flygvägsvinst med ett villkor som tillåter flygplan att lämna SID när bullerexponering på marken understiger 70 dB(A). Exempel SID mot nordost från bana 21." (Swedavias *Ansökan om nytt miljötilstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats*, 2013-03-15, TB Del II, Bilaga 2, Utredningar flygvägssystemet, daterad 2013-02-15, s. 20, figur 11).

Vi noterar här begreppet "flygvägsvinst" i bildtexten. Genomgående beskriver aktiebolaget också förkortade flygvägar som "miljövinster". Att det är någon form av vinst för aktiebolaget och dess kunder flygbolagen det är frågan om råder det väl i och för sig ingen tvekan om, men att det skulle vara en sammantagen vinst för miljön är bolaget tämligen ensamt om att anse. Det tekniska rådet vid Mark- och miljödomstolen i Vänersborg, Joen Morales, noterar: "Flera remissmyndigheter har härvidlag framhållit att bullerfrågorna ska väga tyngre än den reduktion av klimatgasutsläpp som möjliggörs genom den nya tekniken. En uppfattning som inte fullt ut tycks delas av bolaget" (Tekniska rådet Joen Morales, Redogörelse för skiljaktlig uppfattning rörande tidsbegränsning av tillståndet, Mark- och miljödomstolens i Vänersborg dom 2015-06-17, nr. M1030-13, s 3).

Det är emellertid värre än så. De viktigaste remissmyndigheterna är här Länsstyrelsen i Västra Götaland och Naturvårdsverket. Båda slår fast att den skillnad

dessa flygvägsförkortningar gör på klimatpåverkande utsläpp är obetydlig. Länsstyrelsen framhåller att minskningen i utsläpp till luft i bolagets samlade förslag av flygvägsförkortningar är ”i det närmaste försumbar” (Mark- och miljödomstolens i Vänersborg dom 2015-06-17, nr. M1030-13, s. 145). Naturvårdsverket talar om ”den lilla, marginella ökningen av klimatpåverkande utsläpp” som skulle aktualiseras om bolaget inte får igenom sina flygvägsförkortningar (ibid., s. 169[165²]). Det är detta som bolaget inte bryr sig om, utan trotsar, genom att fortsätta hävda ”miljövinster” som en stor fördel med sina nya bullermattor över tusentals boende. Det är lätt att få intrycket att det hela handlar om något annat, såsom ökad godtycklighet och oförutsägbarhet. Detta leder nämligen till ökad rörelsefrihet för bolaget och minskade förutsättningar till effektiv kontroll av verksamheten för tillsynsmyndigheten, vilket i sin tur leder till större svårigheter för övrig samhällsplanering i kringliggande områden.

Till myndigheternas konstateranden kan emellertid läggas att vinsten sannolikt är mindre än den bolaget självt uppger, åtminstone i ett fall som Södra spåret. En snabb sväng omedelbart efter start är nämligen mer energikrävande än en mer rätformig stigning. Bolaget har inte tagit hänsyn till detta utan räknar bara distansen av alternativen gångrat med en snittförbrukning för flygplan i allmänhet: ”Beräkningen är baserad på antagandet att ett flygplan förbrukar cirka 6 kg bränsle per nautisk mil.” (Swedavias *Ansökan om nytt miljö tillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats*, 2013-03-15, TB Del II, Bilaga 2, Utredningar flygvägssystemet, daterad 2013-02-15, s. 21 not 9) Vinsten är således, åtminstone i fallet Södra spåret, mindre än den ”försumbara” som bolaget räknat fram. Teoretiskt sett kan det faktiskt till och med handla om en energiförlust, eftersom denna typ av operationer ofta är extremer i förhållande till flygmotorernas optimala verkningsgrad. Ytterligare ett problem med en skarp sväng just efter start är att planen ägnar sin energi till att svänga istället för att stiga. Det betyder att ett högre buller sprids över ett större område. Dessutom blir förutsägbarheten och precisionen väsentligt mindre, vilket i sig skapar större bullerpåverkan genom bl.a. den oro det förorsakar.

Boende i flygplatsens närområden vet ju emellertid att flygvägsförkortningar har varit ett stående tema sedan flygplatsens öppnande 1977, med varierande argument över tid, och med stor oro och oförutsägbarhet som följd. Södra spåret utformades 2006 för att drabba så få som möjligt, på minsta möjliga sätt, samt för att skapa så hög förutsägbarhet som möjligt. En relativt rak utflygning tillät planen att med stor precision stiga så snabbt som möjligt till högre höjd där bullerpåverkan minskade. Övriga alternativ förkastades eftersom de förorsakade stor spridning och oförutsägbarhet, samt överflygning på mycket låg höjd över tätorten Eskilsby-Snugga, med bl.a. kommunala verksamheter som förskola, skola och fritis, och stark bullerpåverkan även på tätorterna Stora Bugärde, Hällingsjö, Hindås etc. Samtidigt kunde hela Ingsjöarnas sprickdalssystem, som är ett viktigt rekreationsområde, drabbas av minst möjliga buller. Det är dessutom i sig talande att flygvägs-konstruktörerna 2006 kom till i princip samma lösning för avvecklingen av trafiken från bana 21 mot nordost som man hade gjort på 1970-talet, trots att ny flygplansteknik då både fanns tillgänglig och stod i utsikt. Det är också talande att

² Vi noterar nu att i den utskickade domen skiljer sig i sidnumreringen från den digitala kopia som erhållits från domstolen. Vi beklagar den olägenhet detta kan förorsaka.

den stora oro som hanterandet av denna trafik skapat berodde på olika intrikata försök från Luftfartverket att förkorta de på 1970-talet utformade flygvägarna, trots att det faktiskt var dessa som gällde fram tills att det nya flygvägssystemet slogs fast genom dom 2008. Det är således ingen tillfällighet att Swedavia nu åter har tvingats förkasta möjligheten av en förkortning av denna flygväg (Swedavias *Ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats*, 2013-03-15, TB Del II, Bilaga 2, Utredningar flygvägssystemet, daterad 2013-02-15, s. 61).

Som framgår av kartan ovan (figur 8) skulle emellertid Swedavias nuvarande förslag om avvikelse vid 70 db(A) att, helt utan förändring av flygvägen, åter skapa ett fullkomligt bullerkaos kring Ingsjöarnas sjösystem och över tätorterna öster om flygplatsen, inte minst Eskilsby-Snugga och de relativt tätt bebyggda områdena upp mot Stora Bugärde, Hällingsjö, Hindås och Rävlanda. Detta gäller ju förstås i extra hög grad om detta kombineras med Swedavias tolkning av flygvägsbredder om 2 nautiska mil inom vilka aktiebolaget gör som det vill, utan tillsynsmyndighetens insyn, såsom vi behandlat i vårt huvudyrkande. Aktiebolaget har således kommit på hur flygvägen efterhand kommer att kunna flyttas till en ännu mer frikostig sträckning än den man utrett. För omkringboende är detta en farlig princip. Den betyder att den gastkramning som flygplatsens bulleranspråk lagt på samhällsutvecklingen i dessa områden aldrig kommer att lätta. Väljer man istället att låta de tekniska landvinningarna avsätta sig i mindre bullerzoner kring de befintliga flygvägarna, öppnas, med ”försumbar” klimatpåverkan, fler och fler områden upp för utveckling och bättre boendemiljö för invånarna. Detta synes oss vara en rimligare princip.

Domstolen har nu valt att sänka den av Swedavia föreslagna gränsen när flygplan skall få avvika från SID från 70 till 60 db(A) för avgående trafik mot nordost från bana 21. Exakt vilka effekter detta i praktiken kommer att få är svårt att säga, men helt klart är att det ger utrymme för just den typ av godtycke i tillämpningen som boende öster och sydost om flygplatsen efter decenniernas erfarenhet ser med så stor oro. Den fasta höjd om 10 000 fot som hittills gällt har skapat den ordning i luft- rummet som remissinstanser och domstolar eftersträvat, men införandet av en godtycklighetsfaktor som ”60 db(A)” i detta system riskerar nu åter att tillintetgöra denna ordning.

En effekt som med säkerhet kvarstår om avvikelse får ske på en tidigare punkt än den hittills tillåtna om 10 000 fot, såsom 60 db(A), är att de norra delarna av Marks kommun, längs Ingsjöarnas sydliga stränder kommer att få väsentligt ökad överflygning och bullerpåverkan.³ Efter domen i Mark och miljööverdomstolen 2009, med stöd av Högsta domstolens utslag 2010, utgick naturligtvis kommuner och andra från att detta beslut skulle gälla, och agerade i sin planläggning utifrån detta. Vi noterar också att Marks kommun i sitt yttrande rörande Swedavias förslag tydligt uttalar sig mot en förändring av detta villkor:

”Marks kommun meddelar att den liksom tidigare anser att överflygning av bebyggelsen vid Ubbhults kapell och norr om det ska undvikas. ... I samband med ändring av flygvägarna som skedde för ett par år sedan

³ Här ligger bl.a. Ingsredshemmet idylliskt vid Västra Ingsjöns östra strand, ett stort behandlingshem ”för personer med psykiska funktionshinder och missbruksproblematik”, med 26 behandlingsplatser och ca 15 anställda.

hävdade kommunen att flygvägen skulle tillämpas så att överflygning av Ubbhult och Hägnen skulle undvikas eftersom kommunen hade påbörjat en utveckling av området. Detta har nu blivit än mer aktuellt. I nu gällande tillstånd föreskrivs att nominell flygväg ska följas tills man nått höjden 10 000 fot. Därmed undviks överflygningar av Ubbhult/Hägnen.” (Marks kommunstyrelse, Yttrande till Swedavia angående förslag till nytt tillstånd för Landveter flygplats, 2011-03-09, §37/211, Dnr 2010-204 533).

Slutsats till yrkande 2:1

Vi står således nu med ett domstolsutslag som utan, eller möjligen som bäst med ”försumbar” minskning av klimatpåverkande utsläpp, riskerar att skapa ett nytt förlamande bullerkaos för tusentals boende öster och sydost om flygplatsen. Domstolen har genom att tillåta avvikelse vid 60 db(A) utan godtagbara skäl inkräktat på det kommunala planmonopolet, trots att Miljööverdomstolen och Högsta domstolen endast för något år sedan slagit fast vilka villkor som skall gälla såväl för flygplatsen som för samhällsplaneringen i dess omgivning. Enligt vår mening är detta en oacceptabel rättsordning som alltså dessutom utan några påvisade fördelar har stora negativa konsekvenser för tusentals människor. Vi yrkar därför att Mark- och miljööverdomstolen korrigerar domen så att villkoret om avvikelse vid buller under 60 db(A) tas bort för avgående trafik mot nordost från bana 21.

Yrkande 2:2

Rörande inledningen till villkor A, godkännande av miljökonsekvensbeskrivning

Begärd ändring

Miljökonsekvensbeskrivningen bör korrigeras och kompletteras på två punkter:

1. Bullerberäkningarna bör korrigeras så att de utgår från de nominella flygvägarna, och uppdelas på två utfall, ett med all trafik, ett med enbart P-RNAV-styrd trafik.
2. Bullerberäkningarna bör väga in det stora bortfall av trafik på denna startande trafik åt nordost från bana 21, som blir effekten när Götalandsbanan öppnar under första hälften av 2030-talet.

Grund för överklagandet i denna del

I domens avsnitt A, med rubriken ”Tillstånd” inleder domstolen med att godkänna den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen. Vi yrkar, av skäl som nämndes redan i huvudyrkandet, att bullerberäkningarna i denna MKB korrigeras så tillvida att de kommer att bygga på att trafiken följer den nominella flygvägen. Vi ställer oss frågande till varför den befintliga utredningen gjorts enbart på grundval av hur flygplanen verkligen flugit, utan hänsyn till att detta inte helt överensstämmer med hur de borde flyga enligt en jämn fördelning längs den nominella flygvägen. Rimligen borde ju modellen för beräkning utifrån det aktuella trafikflödet ha korrigerats mot en sådan fördelning, vilket hade varit fullt möjligt att göra om man så önskat, enligt akustiker Martin Wall som utfört beräkningarna. Konsekvensen av den valda modellen har blivit att bullerkurvorna i exempel fallet Södra spåret har fått en något större nordostlig utbredning än de skulle haft och t.ex. har kommit att påverka tätorten Eskilsby-Snugga i högre grad än annars skulle ha blivit fallet. Det är *principiellt viktigt* att detta korrigeras, eftersom det är de nominella flygvägarna såsom de sammantaget säkraste och mest miljöanpassade alternativen är fastställda genom MKB-process och har vunnit laga kraft genom dom, inte hur planen flyger. Om överensstämmelse inte föreligger mellan nominellt spår och trafikutfall är det därför startproceduren som skall förbättras. ”Precis som annat buller bör flygbuller i första hand reduceras vid källan, dvs. flygplanet” (Boverket, *Flygbuller i planeringen* (2009), s. 3). Utredningen om bullerpåverkan i sydost borde enligt vår mening även, för förutsägbarhetens och samhällsplaneringens skull, ha tagit hänsyn till det stora bortfall av startande trafik åt nordost från bana 21, som blir effekten när Götalandsbanan öppnar på 2030-talet. Rimligen borde även två trafikutfall ha beräknats – ett med all trafik, och ett med enbart den P-RNAV-styrda trafik som kommer att vara den ensamt gällande om några år.

Yrkande 2:3

Rörande inledningen till villkor A, tillståndets omfattning

Begärd ändring

Tillståndets omfattning skall sättas till 90 000 flygrörelser och tidsbegränsas till 15 år från det att det vunnit verkställighetstillstånd.

Grund för överklagandet i denna del

I det inledande stycket i avnitt A bestämmer domstolen att, i enlighet med Swedavias önskan, ge tillstånd för 120 000 flygrörelser per år för evinnerlig tid. Detta bör korrigeras. Vi menar att Swedavias tillväxtberäkningar ännu en gång är allt för optimistiska. Vi anser att det finns två goda skäl att anse detta. För det första underskattar Swedavia effekterna av att Götalandsbanan nu planeras att stå färdig i mitten, eller rentav i början av 2030-talet. Det kommer då, enligt nu gällande planer, att ta två timmar med tåg mellan Göteborg och Stockholm (inte två timmar och femton minuter som Swedavia uppger i sin ansökan i enlighet med äldre planer, Swedavias *Ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats*, 2013-03-15, Teknisk beskrivning, del I: Flygplats, s. 19). Hur som helst, av internationella erfarenheter står det klart att på sträckor där snabbtågen närmar sig två timmar överlever inte flygtrafiken. Därmed skulle omkring 20% av trafiken på Göteborg Landvetter Airport sannolikt försvinna när Götalandsbanan står klar. Bolaget tror visserligen att en viss anslutningstrafik till Arlanda kommer att bli kvar, men det handlar ändå om ett mycket stort trafikbortfall, i nämnd storleksordning, som inte fullt ut avspeglats i prognoserna. Därtill gör Swedavia i vårt perspektiv en alltför oproblematiserad koppling mellan tillväxt av antalet passagerare och tillväxt av antalet flygrörelser. Passagerare har en tendens att åka till samma destinationer även när de blir fler, och detta möts därför av flygbolagen inte med fler avgångar utan med större och mer välfyllda plan. Detta nämns (ibid., s. 22) men bolaget drar i vårt perspektiv inte de fulla konsekvenserna. London Gatwick har t.ex. 8 gånger så många passagerare (ca 40 miljoner) som Göteborg Landvetter – på en enda rullbana av samma storlek – men endast fyra gånger så många flygrörelser (ca 240 000). Vi yrkar mot denna bakgrund att det tillståndsgivna antalet flygrörelser stannar vid högst 90 000 flygrörelser. Det finns, med hänsyn till det omgivande samhället och dess samhällsplanering, ingen anledning att ge tillstånd med utgångspunkt orealistiska beräkningar. Därtill menar vi att en tidsbegränsning av tillståndet är nödvändig. Teknikutvecklingen är sådan att det finns anledning att tro att bullersituationen markant har förbättrats kring år 2030. Det finns då skäl att t.ex. se över de bullerberäkningar som nu gjorts, och de utvecklingsbegränsningar av bullerhänsyn som nu avkrävs det omgivande samhället. Oljeprisets utveckling och dess effekter för flygindustrin kommer då också att vara lättare att bedöma. Till detta skall även läggas att i grunden nya förutsättningar för verksamheten tar form i samband med att Götalandsbanan kommer att invigas någon gång kring år 2030-2035, vilket också borde föranleda en översyn av verksamheten vid ungefär denna tidpunkt.

Yrkande 2:4

Rörande villkor E, delegation, (till villkor 25 (s. 11), domskäl 19.5.4.2.6 (s. 235 [240 f.]), övriga villkor

Begärd ändring

Följande skall tilläggas under villkor E, delegation:

”– kontroll av verksamheten samt utsläpp och påverkan från denna.”

Grund för överklagandet i denna del

Av villkorstexten för villkor 25 (s. 11) och domskälen i 19.5.4.2.6 (s. 235 [240 f.]) rörande detta villkor, framgår att det blivit ett fel i domen på denna punkt. För att fullgöra vad som här delegeras måste följande strecksats tilläggas under de punkter som på delegation skall överlåtas till tillsynsmyndigheten: ”– kontroll av verksamheten samt utsläpp och påverkan från denna.”
