

SVEA HOVRÄTT
Rotel 0601
Mark- och Miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

060102
SVEA HOVRÄTT
Ink 2015 -12- 06
Målnr M 5962-15
Aktbilaga 87

2015-12-06

SVEA HOVRÄTT 060102
INKOM: 2015-12-06 MÅLNR: M 5962-15 AKTBIL: 87

Angående Naturvårdsverket m.fl. överklagande av ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun, Mål M 5962-15

Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) har av domstolen fått möjlighet att yttra sig över tillsända handlingar; aktbilaga 59, 61, 65, 67-70, 77, 79.

Yttrandet skall vara skriftligt och inkommit till Mark- och miljööverdomstolen senast den 7 december 2015.

Nedan utvecklar FHÖ sin syn på bifogade handlingar.

Aktbilaga 69

FHÖ anser att Swedavia i aktbilaga 69 inte framfört någon ny argumentation i sak. FHÖ väljer ändå att lämna synpunkter på vissa delar av inlagan.

1.2 Skälen för inställningen till yrkandet om ansökans omfattning

Swedavia försöker att påvisa på sid 2-9 vikten av att inte tidsbegränsa tillståndet eller att sätta ett för lågt tak avseende antalet rörelser per år för verksamheten. Argumentationen framstår som både rörig och ostrukturerad. Swedavia anser dessutom att ansökan om nytt tillstånd tar så lång tid att en tidsbegränsning av tillståndet därför är orimligt. Vän av ordning undrar då vad är det egentligen Swedavia menar och vad är deras avsikt med ansökan? FHÖ förstår mycket väl varför det tar lång tid för Swedavia att ansöka om nytt tillstånd på det sätt som Swedavia valt att bedriva sin ansökan.

FHÖ stöder Naturvårdsverket, Länsstyrelsen med fleras farhågor om att det finns stor risk att verksamheten inte kommer att beakta den teknikutveckling som sker bl.a. vad gäller flygvägsprocedurer och möjligheter att leda trafik på ett miljömässigt riktigt sätt i de fall inte verksamheten belägges med ett rimligt rörelsetak (90 000 rörelser per år).

Swedavia skriver på sidan 7 att miljöbalken ger möjlighet att lämna tidsbegränsat tillstånd i de fall det finns risk för att skada grundvatten eller att verksamheten annars medför kraftig miljöpåverkan. FHÖ anser att bägge dessa kriterier är uppfyllda vid Göteborg- Landvetters flygplats, varför ett **tidsbegränsat tillstånd skall lämnas** för verksamheten (10 år).

2. Skälen för inställningen till yrkandet om lämna SID

Swedavia framför på sid 10 sista stycket;

”Att etablera utflygningsvägar och inflygningsvägar till en flygplats har flera syften men sammanfattningsvis görs detta för att i) bidra till hög flygsäkerhet, ii) bidra till hög kapacitet och iii) bidra till att reducera miljöpåverkan. I flygplatsernas närhet är SID dragna så långt möjligt med hänsyn till omgivande tätorter, men det innebär inte att SID passerar över områden utan bebyggelse. I praktiken innebär förfarings sättet att trafiken koncentreras till vissa områden i flygplatsens närhet som får merparten av överflygningar från just den flygvägen över sig.”

Swedavia skriver sedan på sid 11 andra stycket och vill framhålla att;

”Flera privatpersoner, t.ex. Salvebogrupper, har under processens gång just fört fram åsikten att viss spridning är önskvärd i syfte att avlasta de boenden som har flest överflygningar över sig.”

Swedavia framför vidare på sidan 17 att;

”Swedavia vidhåller att det Södra spåret bör behandlas på samma sätt som andra flygvägar. Det nuvarande förfarandet för SID 21 LABAN innebär att boende runt flygplatsens flygvägar behandlas olika, beroende på var de råkar ha bosatt sig. Swedavia förespråkar därför att flygplan bör få lämna även Södra spåret när ljudnivåerna understiger samhällets riktvärde, beräknad maximal ljudnivå 70 dB(A) på marken. Principen skulle också leda till att boende direkt under Södra spåret skulle få viss avlastning vad gäller frekvens av överflygningar jämfört med hur situationen ser ut idag. Viss spridning och därmed avlastning har efterfrågats under processens gång, bland annat av Salvebogrupper.”

FHÖ förstår och anser att det är positivt om Swedavia kan lösa bullerproblematiken för de boende i Salvebo genom att sprida trafiken och därmed avlasta Salvebo.

FHÖ förstår emellertid inte hur Swedavia blandar ihop spridning av trafiken över Salvebo och sin argumentation om nödvändigheten av spridning av trafiken utmed hela SID bana 21 LABAN (Södra spåret).

FHÖ anser att varje flygväg har unika förutsättning med dess för- och nackdelar. En flygväg skall därför konstrueras med fast flygled så att tätorter och annan bebyggelse undviks och så att flygplatsens omgivning får en optimal lösning med avseende på bullerexponering. Detta har uppnåtts vid konstruktionen av flygvägen Södra spåret.

Det borde även gälla Swedavia att rätta sig efter prövotidsutredningar, fastställda domar vars syfte var att skapa en optimal utflygningsväg med fast flygled så att tätorter och annan bebyggelse undviks och så att flygplatsens omgivning får en optimal lösning med avseende på bullerexponering. Så skapades nämligen flygvägen Södra spåret.

Swedavia hänvisar ofta till tidigare domar och prövotidsutredningar för att stärka sin argumentation som t.ex. på sid 10 och sid 30. Men i fallet utflygningsvägen Södra spåret bana 21 som är resultatet av 12 års utredningar och domstolsförhandlingar där Vänersborgs tingsrätt 2006-07-11 föreskrev en prövotidsutredning med lydelsen; **”LFV skall under prövotiden planera och så långt det är möjligt konstruera en utflygningsväg med fast flygled så att tätorter och annan bebyggelse undviks och så att flygplatsens omgivning får en optimal lösning med avseende på bullerexponering”** verkar det som Swedavia inte längre känner till dessa prövotidsutredningar och domar som avgjorts ända upp i Högsta domstolen.

FHÖ anser att det är dags att domstolen nu sätter ner foten och en gång för alla klargör för Swedavia att flygvägen SID LABAN bana 21 (Södra spåret) och dess tillämpning är tidigare avgjord och skall ligga till grund för det nya tillståndet.

Den 15 januari 2009 flyttade LFV flygtrafiken från TODDY/LABAN 1C till ”Södra spåret”. Från detta datum har enligt Länsstyrelsen och berörda kommuner endast få anledningar till klagomål över flygbuller framkommit. Även detta talar för Södra spårets legitimitet.

FHÖ förstår inte varför Swedavia inte kan känna stolthet över att ha varit med om att utreda och skapa en flygväg som gett stabilitet och minimerat antalet bullerutsatta bostäder och som bibehåller hög förutsägbarhet för boende och för den fysiska planeringen i flygplatsens närhet.

Aktbilagor 65,70,79

Viktigt att notera är att i övriga inlagor såsom inlaga 65 från Länsstyrelsen, inlaga 70 från Bollebygds kommun samt inlaga 79 från Härryda Kommun så kan FHÖ konstatera att dessa remissinstanser argumenterar för att bevara Södra Spåret och dess tillämpning. Remissinstanserna avvisar tydligt Swedavias yrkande att få avvika från SID när bullernivån på marken understiger 70 dB(A). Detta för att bibehålla resultatet av genomförda prövotidsutredningar och fattade domar samt för att inte riskera att fler boende öster om flygplatsen kommer att utsättas för skadligt buller samt att inte riskera att tätorterna öster om flygplatsen kommer att överflygas.

FHÖ:s synpunkter och yrkanden i våra inlagor daterade 2014-08-27, 2015-01-11, 2015-03-11, 2015-03-23, 2015-07-01 i mål M 1030-13 samt våra inlagor daterade 2015-08-26, 2015-10-30 i mål M 5962-15 Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda Kommun står fast.

Med vänliga hälsningar

Flygbullergruppen Härryda Östra
Styrelsen genom

Jan Edlund

Georg Johansson

Flygbullergruppen Härryda Östra c/o Georg Johansson Stenshultsvägen 165, 438 97 Rävlanda

Kopia: Härryda Kommun Miljö och Hälsoskyddskontoret, Länsstyrelsen i Västra Götaland,
Naturvårdsverket